

Francisco de Oliveira Neto
Universidade Federal da Paraíba
Orientadora: Prof^ª. Dr^ª. Lucy Donegan

**Plano de integração e proposta de
espaços públicos no bairro de
Tambauzinho, João Pessoa – PB**



Francisco de Oliveira Neto

2

Trabalho de Conclusão de Curso, apresentado à Banca Examinadora do Curso de Arquitetura e Urbanismo como parte dos requisitos necessários à obtenção do título de Arquiteto Urbanista pela Universidade Federal da Paraíba.

Orientadora: Prof^a. Dr^a. Lucy Donegan

Universidade Federal da Paraíba

O48p Oliveira Neto, Francisco de.

Plano de integração e proposta de espaços públicos no
bairro de Tambauzinho, João Pessoa - PB / Francisco de
Oliveira Neto. - João Pessoa, 2021.
53f. : il.

Orientação: Lucy Donegan.
TCC (Graduação) - UFPB/CT.

1. mobilidade urbana; caminhabilidade; espaço público.
I. Donegan, Lucy. II. Título.

UFPB/BS/CT

CDU 624 (043.2)

RESUMO

Este trabalho é a continuação de uma pesquisa de análise de usos do solo da região de Tambauzinho, em João Pessoa – Paraíba. Propõe-se um plano para integração do recorte com o restante da cidade, assim como melhoria das condições de caminhabilidade e permanência nas regiões centrais do bairro, em especial nas proximidades do Espaço Cultural José Lins do Rêgo, um dos maiores pontos de atração do recorte estudado. O recorte estudado encontra-se em uma região central da cidade, porém foram observadas interrupções de fluxos na malha urbana e falta de vitalidade nas ruas próximas à essas rupturas ocasionadas pela BR230 e também pelo próprio Espaço Cultural José Lins do Rêgo, um grande equipamento urbano no local. Ainda nas proximidades do Espaço Cultura, propõe-se um novo espaço de público de permanência, que irá servir como complementação dos usos deste equipamento.

Palavra-chave: mobilidade urbana; caminhabilidade; intervenção no espaço público; Tambauzinho

SUMÁRIO

1.0 INTRODUÇÃO	06	4.3 Diagnóstico	25
1.1 Apresentação	07	4.3.1 Uso e ocupação de solos	25
1.2 Objetivos	07	4.3.2 Principais problemas	27
1.3 Etapas Metodológicas	08	4.3.3 Intervenções recentes	28
2.0 REFERENCIAL TEÓRICO-METODOLÓGICO	09	5.0 PROJETO	29
2.1 Mobilidade Urbana	10	5.1 Proposta de Integração	30
2.2 Espaços Públicos	12	5.1.1 Integração cidade-praça	31
3.0 REFERÊNCIAS PROJETUAIS	14	5.1.2 Zoneamento	32
3.1 Seattle Bicycle Master Plan	15	5.1.3 Planta Humanizada	34
3.2 Plano municipal de integração por ciclovias de Helsinki	17	5.1.5 Planta técnica	40
3.3 Gateway Arch Park - St. Louis (E.U.A.)	18	5.1.6 Espaço Lúdico	41
4.0 ÁREA DE ESTUDO	20	5.1.7 Espaço Contemplativo	42
4.1 Contexto Histórico	21	5.1.8 Espaço Ativo	43
4.2 Aspectos gerais - Bairro de Tambauzinho	22	5.1.9 Praça-ponte	44
4.2.1 Malha Urbana	23	5.1.10 Perfis de rua	45
4.2.2 Macrozoneamento	24	5.1.11 Iluminação	48
		6.0 CONSIDERAÇÕES	50
		7.0 REFERÊNCIAS	52

1.0 INTRODUÇÃO

1.1 APRESENTAÇÃO

A recente e acelerada expansão em cidades brasileiras se relaciona à especulação imobiliária e tende a causar problemas com o provimento de infraestrutura urbana, muito focada no automóvel, que impacta na piora no trânsito, assim, encontramos cidades com vias com pouca vitalidade pelo excesso de fachadas cegas, que criam uma experiência pouco atrativa para o pedestre. Aliado, são encontrados poucos espaços públicos de convivência e limitada infraestrutura ligada à meios de transporte alternativos. O bairro de Tambauzinho, além de problemas históricos na priorização do automóvel, sofreu duas grandes obras que criaram rupturas em sua malha urbana, a construção do Espaço Cultural e a rebaixamento do nível da BR 230 nos anos de 1970 (JUNIOR, 2013), que divide o bairro em dois.

O Espaço Cultural José Lins do Rêgo, construído em 1982, foi criado com vocação de ser uma “praça a céu aberto”, segundo entrevistas dadas pelo próprio arquiteto, Sérgio Bernardes. Porém, acabou sendo cercado e criou a separação entre seu interior e exterior.

1.2 OBJETIVOS

Elaborar um estudo preliminar de intervenções estratégicas no bairro de Tambauzinho, com um ensaio de um anteprojeto em local foco de intervenção

Objetivos específicos:

- Caracterizar o bairro quanto ao conjunto construído, identificando problemas e potencialidades com foco em qualidade de mobilidade, do espaço público e vitalidade urbana;
- Encontrar relações com a legislação e planos governamentais de mobilidade da cidade conectados ao bairro;
- Propor uma intervenção estratégica para facilitar a ligação do bairro e favorecer o acesso à equipamentos existentes,
- Elaborar um anteprojeto em uma dessas intervenções a fim de aproximar o projeto à escala humana melhorando fluxos e conexão com o Espaço Cultural.

1.3 ETAPAS METODOLÓGICAS

Etapa 01:

- a) Investigação em publicações científicas, livros, sites, órgãos administrativos e afins, sobre o contexto histórico, a situação atual do bairro, e também características de grandes equipamentos da área, como o Espaço Cultural José Lins do Rego;
- b) Realização de visitas in loco. Para levantamento de informações através de fotografias e medições.

Etapa 02:

- a) Estudos de caso, com a análise de projetos de urbanismo com similaridades com o recorte estudado;
- b) Análise de condicionantes do recorte com seus condicionantes projetuais, buscando compreensão das suas características morfológicas, aspectos bioclimáticos, limitações de legislação, etc.
- c) Elaboração de diretrizes projetuais para nortear a contemplação das potencialidades do projeto.

Etapa 03:

- a) Criar um plano de mobilidade que possibilite a integração da malha urbana do bairro com o restante da cidade, possibilitando mitigar as rupturas. As fases de trabalho a seguir são tomadas com algumas orientações destacadas em referências (NACTO, 2020), como a visão de projeto e o seu desenvolvimento.
- b) Desenvolver uma visão de projeto: Com base nos estudos realizados anteriormente, elaboração de esboços que consigam contemplar as diretrizes desejadas
- a) Desenvolvimento de projeto: Resolução das problemáticas e potencialidades encontradas por meio de um estudo preliminar de acupuntura urbana nas áreas centrais do bairro de Tambauzinho

2.0 REFERENCIAL TEORICO METODOLÓGICO

2.1 MOBILIDADE URBANA

10

Considerando o objetivo da presente pesquisa, alguns conceitos se fizeram necessários na formação da base teórica do trabalho. A etapa de referencial teórico, aqui tratada, partiu de temas orientadores gerais, como malha urbana, espaços públicos e caminhabilidade, apreendendo ainda subtemas específicos que vão desde o direito à cidade até a vitalidade e usabilidade dos espaços livres. A fundamentação investigativa alcançada nesta etapa foi substancial para a construção das diretrizes da proposta e definição de recortes e áreas que formam o projeto que é resultado deste trabalho.

Para Badawi (2016, p. 374), durante a história das cidades, a rua fornecia um espaço público para convivência. Com a expansão do automóvel, as ruas tornaram-se um ambiente para acomodação e passagem desses. Assim, as cidades começaram a voltar-se cada vez mais para espaços privados e dar as costas aos espaços públicos.

As cidades brasileiras contemporâneas apresentam morfologia essencialmente configuradas pelas vias de circulação dos transportes automotivos. Castro (2007, apud BRASILEIRO, 2015), destaca que essa política de planejar o urbano implica geralmente em grandes obras públicas de eixos rodoviários e férreos, influenciando não somente a paisagem, mas também a qualidade de vida e a eficiência econômica e social das cidades.

Segundo Brasileiro (2015), a priorização do transporte motorizado individual é uma das responsáveis pelos problemas de mo-

bilidade experimentados hoje, uma vez que outras opções foram deixadas de lado à medida que os investimentos se voltavam para um único modal.

Ainda no início do século XX, o arquiteto e urbanista Jan Gehl já se atentava para a perda de vivências e ambiências em cidades estruturadas para a escala e a velocidade do carro. Em sua visão, o planejamento dos espaços deve ter como base a escala humana, ou seja, ter como centro a criação de espaços urbanos bons para pedestres (GEHL, 2010).

Na visão do urbanista Jaime Lerner (2011), a solução para essa questão parte do princípio da integração entre todos os meios de deslocamento, apoiando-se em três importantes pilares: transporte de massa, vias de acesso e uso do solo. O urbanista defende que a cidade precisa ser entendida e moldada para a integração,

seja de funções, de renda, de idade; só assim ela será capaz de promover encontros que trariam vida ao cotidiano. Para ele, cada função urbana precisa catalisar bem o encontro entre pessoas.

O espaço é tanto definidor de comportamentos como é definido por eles. Ao projetar, é necessário pensar em quem serão os usuários daquele lugar e quais as interações e sensações que o ambiente poderá proporcioná-los. O ser humano é capaz de perceber inúmeros estímulos, então por que não criar as condições necessárias para os estimular? Para isso, é preciso criar não apenas ambientes, mas, acima de tudo, ambiências, respeitando sua escala de percepção e gerando motivos de encantamento ao longo do percurso.

“O bom colesterol é o uso controlado do carro. E a boa acupuntura é jogar a chave fora por algumas horas” (LERNER, 2011).

2.2 ESPAÇOS PÚBLICOS

12

Todos os espaços que compõem a cidade e se mostram de livre acesso, gratuitos e acessíveis, são considerados espaços públicos. Fundamentais para a vida urbana, são os locais onde diariamente caminhamos - sejam de rápida passagem como ruas, avenidas e calçadas ou de permanência, que convidam a população – e interagimos socialmente.

A literatura nos mostra que a partir de meados do século passa do, com o processo de urbanização pelo qual passaram as grandes cidades, os espaços públicos, antes utilizados como importantes locais de lazer e encontro da comunidade, passaram a ser cada vez mais preteridos em razão de novos espaços privados que surgem com estruturas de lazer mais planejadas e seguras, transformando os antigos locais de uso da cidade em espaços inativos, de pouca vitalidade.

Esse processo, iniciado no século XX, traz como consequência o empobrecimento nos projetos dos espaços públicos, tendo em vista que, de maneira progressiva, a população se sente cada vez mais desligada

desses locais, que por sua vez são mais mal projetados e minimizados da importância do lazer como parte basilar de sua produção. Ademais, a inatividade nos chamados espaços livres públicos, gera ainda importante problema social: a segregação, hoje fortemente presente nos grandes centros, considerando a busca crescente por ambientes que ofereçam, acima de tudo, conforto, segurança e atividades que acompanhem as transformações sociais.

Assim, a produção tradicional das cidades, que há muito vem sen-

... os espaços livres públicos atuam de diversas maneiras na cidade, influenciando em sua funcionalidade, conforto e acessibilidade, bem como na interação social de seus habitantes, atuando positivamente para a vitalidade urbana.
(SANTANA, ELALI, 2016)

do questionada, nos apresenta um modelo de planejamento urbano que se dá de maneira metódica, pragmática, pouco criativa e, principalmente, sem participação efetiva da comunidade, resultando assim em espaços públicos de pouca vitalidade e alheios aos interesses da população (ANTUNES, SOBRAL, 2011).

Muitas das tentativas de mudança nesse quadro partem de iniciativas governamentais unilaterais e encontram como barreiras a falta de orçamento e a dificuldade de implementar grandes projetos estruturais em curtas gestões. Os preceitos da chamada Acupuntura Urbana, amplamente divulgada pelo urbanista Jaime Lerner, demonstra a possibilidade de fazer muito pelas cidades em um prazo curto e muitas vezes com pouco investimento.

Na visão do urbanista, o Planejamento Urbano, ainda que bem pensado, não acarreta transformações imediatas; ele é um processo capaz de desencadear ações que geram transformações em série. Interven-

ções práticas - e preferencialmente baratas-, que podem ser pequenas e/ou temporárias, demonstram as imensas possibilidades de articular e estimular o exercício da cidadania pelos moradores, possuindo um grande potencial para alavancar mudanças em larga escala e a longo prazo. Nas palavras do próprio Lerner (2011), ela não visa substituir o processo de planejamento das cidades, mas contribuir para uma transformação rápida, revitalizando espaços pontuais e as áreas ao seu redor.

Considerando a cidade como o ponto de encontro para a vida coletiva (LEFEBVRE, 2001), a construção dos espaços públicos se mostra como ferramenta essencial e indispensável para o bom ambiente urbano, funcionando como apoio à vida em sociedade. Nesse sentido, os maiores desafios a serem enfrentados nas cidades atuais envolvem mobilidade, sustentabilidade e sociodiversidade (LERNER, 2011), tendo em vista que parte fundamental do bom projeto de espaço público visa a inclusão de toda a comunidade.

3.0 REFERÊNCIAS PROJETUAIS

3.1 Seattle Bicycle Master Plan

Considerando atuais intervenções desenvolvidas pela Prefeitura Municipal de João Pessoa e pelo Governo da Paraíba, que vem nos últimos anos criando novos espaços de convivência e novas ciclorotas como alternativa para a constante piora no trânsito, pesquisas foram realizadas para a criação de um plano de mobilidade que seguisse não somente o que tem sido criado em João Pessoa, como também o que foi elaborado e testado em outras regiões do mundo.

Um desses planos, em Seattle, Estados Unidos, foi entregue à prefeitura desta cidade em maio de 2021, nele constam os projetos, planos e planejamentos necessários para sua implementação. A projeção é que nos próximos 20 anos a cidade terá um crescimento maior e mais rápido que nos últimos 20 anos, a estratégia surge então para acomodar esse crescimento e garantir a mobilidade dos habitantes. No plano são listados motivos para que o uso da bicicleta seja encorajado.

Na figura ao lado (01), é possível observar a integração entre as rotas possíveis para ciclistas, que auxilia no incentivo à utilização de bicicletas como meio de transporte.

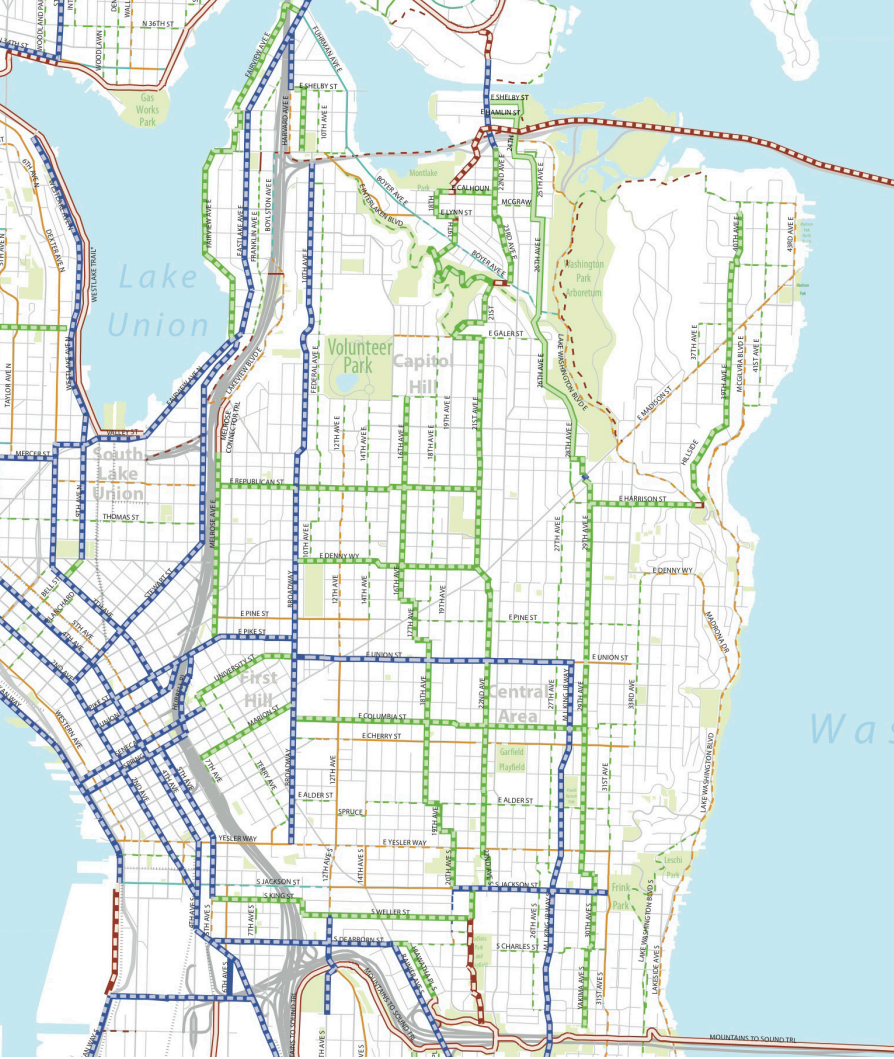


Figura 01: Ciclorotas em Seattle - EUA

Em azul ciclovias protegidas, verde ruas calmas residenciais e em vermelho trilhas Fonte: Seattle Bike Blog



Figura 02 :Movimento de ciclistas em Seattle, EUA
Fonte: Seattle Bike Blog

Ruas mais seguras para todos é um produto natural de cidades com planos voltados para a mobilidade ativa, veículos tendem a diminuir a velocidade com que circulam quando veem um maior número de pessoas nas ruas. Com mais habitantes fazendo uso de modais de transporte ativo, como a bicicleta, essa população se torna mais ativa e vê esses efeitos na saúde pública, uma vez que se exercitar é uma forma de prevenção a diversas doenças.

Existem também os benefícios econômicos, relatórios de pesquisa em Nova Iorque apontados no estudo desenvolvido por Seattle, mostram que comércios de rua são mais visitados quando temos menos pessoas dentro de carros, quando, do “lado de fora” passam a interagir mais com os arredores. Ao estimular formas alternativas de deslocamento, os níveis de poluição do ar e água diminuem, aumentando o conforto ambiental. Tais formas alternativas ocupam menos espaço nas vias do que automóveis particulares, otimizando o espaço das vias públicas.

A cidade de Seattle, com esse plano, busca melhorias em várias áreas através de investimentos em infraestrutura para projetos onde prioriza o uso da bicicleta, observando que, por meio de um modal ativo atinge outros resultados positivos para a saúde da cidade.

3.2 Plano municipal de integração por ciclovias de Helsinki

17



Figura 03: Movimento de ciclistas em Helsinki - Finlândia
Fonte: Bicycle Account 2019 - Prefeitura de Helsinki

Outro plano, desenvolvido em 2019 pela Prefeitura da Cidade de Helsinki, na Finlândia, através de um livreto, Bicycle Account 2019. Nele consta o desenvolvimento de projetos de ciclovias, pesquisas com cidadãos e suas opiniões para melhorias e também planos e projetos para o futuro. Segundo este, o transporte ativo por bicicletas está se tornando cada vez mais popular nesta cidade, ainda que a mudança esteja sendo mais lenta que o esperado, os números aumentam a cada ano, aumentando 100% nos últimos 20 anos (figura 05).

De acordo com pesquisas realizadas neste livreto, no ano de 2018 mais de um milhão de jornadas foram feitas com a bicicleta somente na ponte Lauttasaari, rota mais popular da cidade. Foi descoberto que um dos maiores pontos de satisfação entre ciclistas era poder fazer combinações de transporte público junto ao transporte ativo, exemplificando como ao serem bem estruturadas, essas conexões já fazem diferença na qualidade de vida e transporte da população.

O objetivo do plano é ter pelo menos 15% de todas as rotas feitas através do uso da bicicleta, até 2018 essa porcentagem era de 11%. De forma a aumentar essa porcentagem, Helsinki prevê novas e melhores ciclovias, sendo um dos pontos chave do projeto o aperfeiçoamento das rotas no centro da cidade que até 2019 haviam problemas de conectividade e, conseqüentemente, fazia os trajetos serem menos atrativos aqueles que não se sentiam seguros em pedalar fora de zonas exclusivas ao modal.

Com um plano bem estruturado e projeções futuras em andamento, a capital da Finlândia segue promovendo uma mobilidade mais sustentável e saudável, tanto para a cidade quanto para seus habitantes.

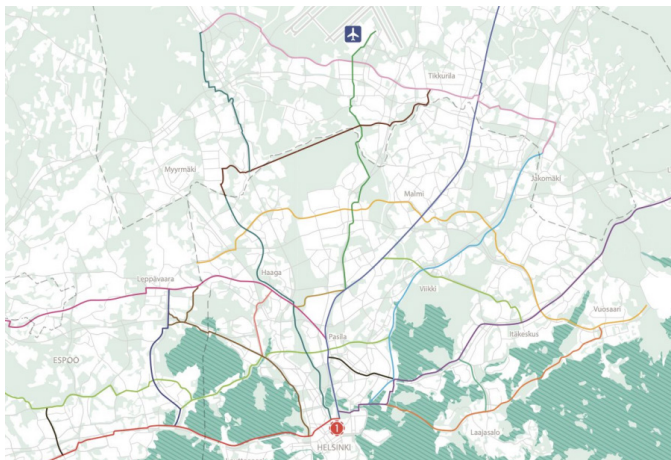


Figura 04: Mapa demonstrando a rede de ciclovias bem integradas, tanto entre si como com demais meios de transporte
Fonte: Bicycle Action Plan 2020 -2025 - Prefeitura de Helsinki

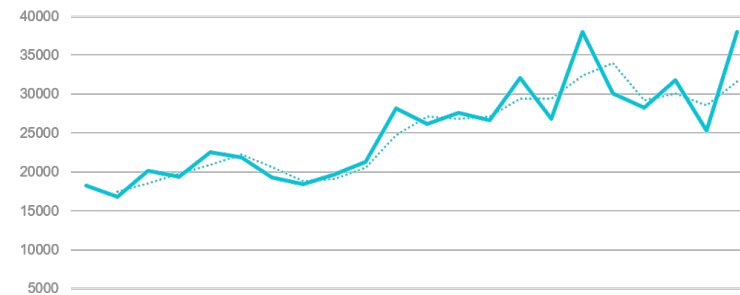


Figura 05: Quantidade de ciclistas na cidade, um aumento de quase 100% entre 2000 e 2019 Fonte: Bicycle Action Plan 2020 -2025 - Prefeitura de Helsinki

Entre os planos contidos no *Bicycle Action Plan* de Helsinki há elementos criados e desejados para incentivar o uso de bicicletas:

- Infraestrutura (construção de novas vias, paraciclos e espaços para aluguel de bicicletas);
- Apoio e promoção política consistente;
- Serviços para controle de tráfego, criando segurança aos praticantes ;
- Rotas contínuas e integradas;



3.3 Gateway Arch Park - St. Louis (E.U.A.)

19

O *Gateway Arch Park* fica situado na cidade de Saint Louis, nos Estados Unidos. É um parque urbano, foi instituído em 1935 e em 1965 ocorreu a construção do arco.

Informações gerais sobre o parque:

- Localizado às margens e sobre a rodovia Rota 44, importante interestadual;
- Fica às margens do rio Missisipi;
- Funciona como ligação entre o sítio histórico da Old Town Court e o moderno centro da cidade;
- Desde 2018, abriga o Museu com mesmo nome;
- Espaço cultural integrado à espaços públicos de qualidade;
- Amenização do impacto da rodovia aos seus arredores;
- Integração do espaço construído com o Rio que o margeia criando um espaço público com maior facili-

Figura 06: Gateway Arch Park, 2019
Fonte: Afas Magazine(2020)

4.0 ÁREA DE ESTUDO

Legenda

Mancha Urbana em 1963

Tambauzinho

Mancha Urbana hoje (2020)

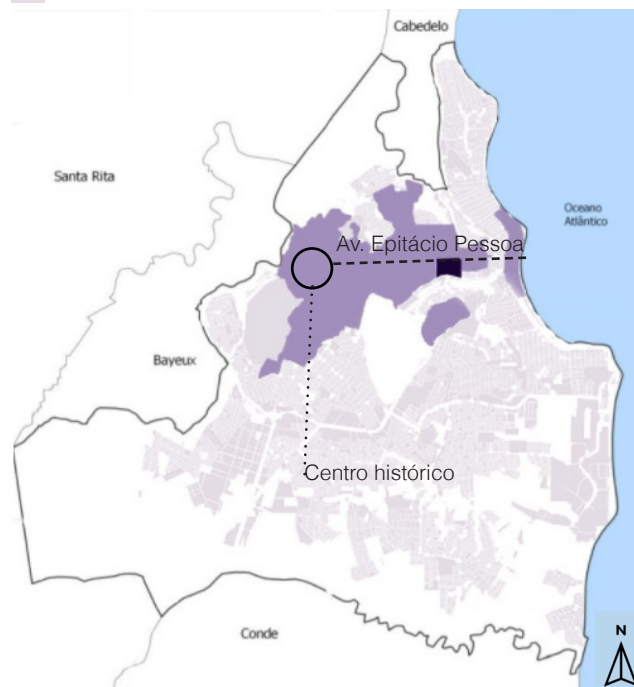


Figura 07: Mapa com a expansão urbana de João Pessoa entre os anos de 1963 e 2013.

Fonte: Castro 2014, mapa adaptado pelo autor (2020)

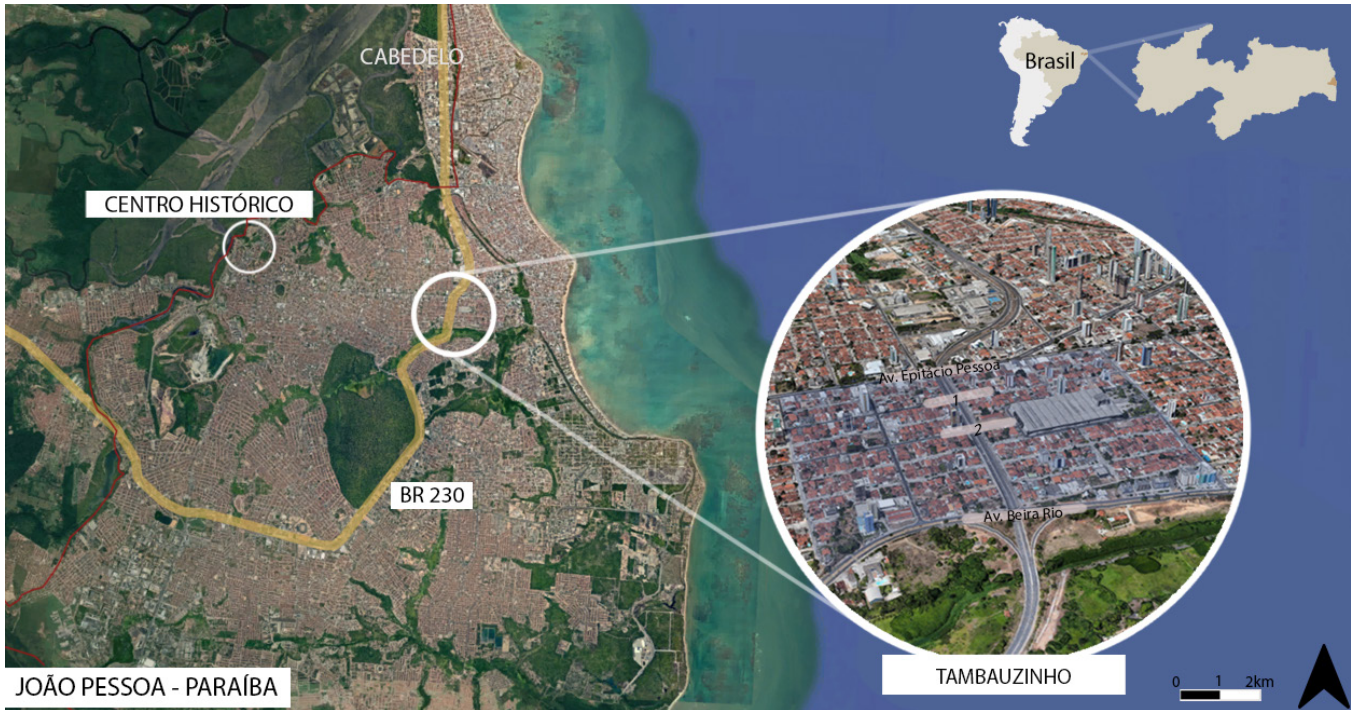
A cidade de João Pessoa, capital da Paraíba, teve sua fundação em 1585 às margens do rio Sanhauá, localizado há cerca de 7 quilômetros do litoral. Durante os primeiros séculos, teve sua malha urbana contida à borda deste rio e, apenas a partir dos anos 1920, com a abertura da Avenida Epitácio Pessoa, a cidade começou a se expandir em direção ao litoral. Segundo, Queiroz e Silva (2013) no governo de José Américo de Almeida (1951-1956) houve a implementação de um projeto de pavimentação na cidade, contemplando a Av. Epitácio Pessoa. Com isso, intensificada a ocupação das áreas mais longínquas, que antes não contemplavam grandes projetos habitacionais, servindo apenas para propósitos recreativos nos fins de semana. A partir da abertura dessa avenida, a cidade passa a desenvolver essas novas áreas.

4.1 CONTEXTO HISTÓRICO

Em 1952 foi realizado o calçamento da Epitácio Pessoa, o que permitiu a instalação de bondes, marinetes e, a seguir, ônibus e lotações, tornando menos problemático, o deslocamento até a praia, que já estava se tornando o principal lazer da população nos finais de semana.” (LAVIERI, In GONÇALVES, Regina, 1999 p. 39 e 40) De acordo com Castro et al. (2016, apud DONEGAN et al, 2019, p. 2) os bairros litorâneos (Tambaú e Cabo Branco) foram ocupados e consolidados primeiro e, posteriormente, foi a vez do espaço vazio localizado entre a porção mais central da cidade e as praias, entre eles o bairro de Tambauzinho. Hoje, a malha da cidade é consideravelmente maior, houve uma grande expansão para o sul e para o norte, e o que antes era o meio do caminho entre o centro e a praia, hoje tornou-se parte do centro geográfico de João Pessoa.

4.2 ASPECTOS GERAIS - BAIRRO DE TAMBAUZINHO

22

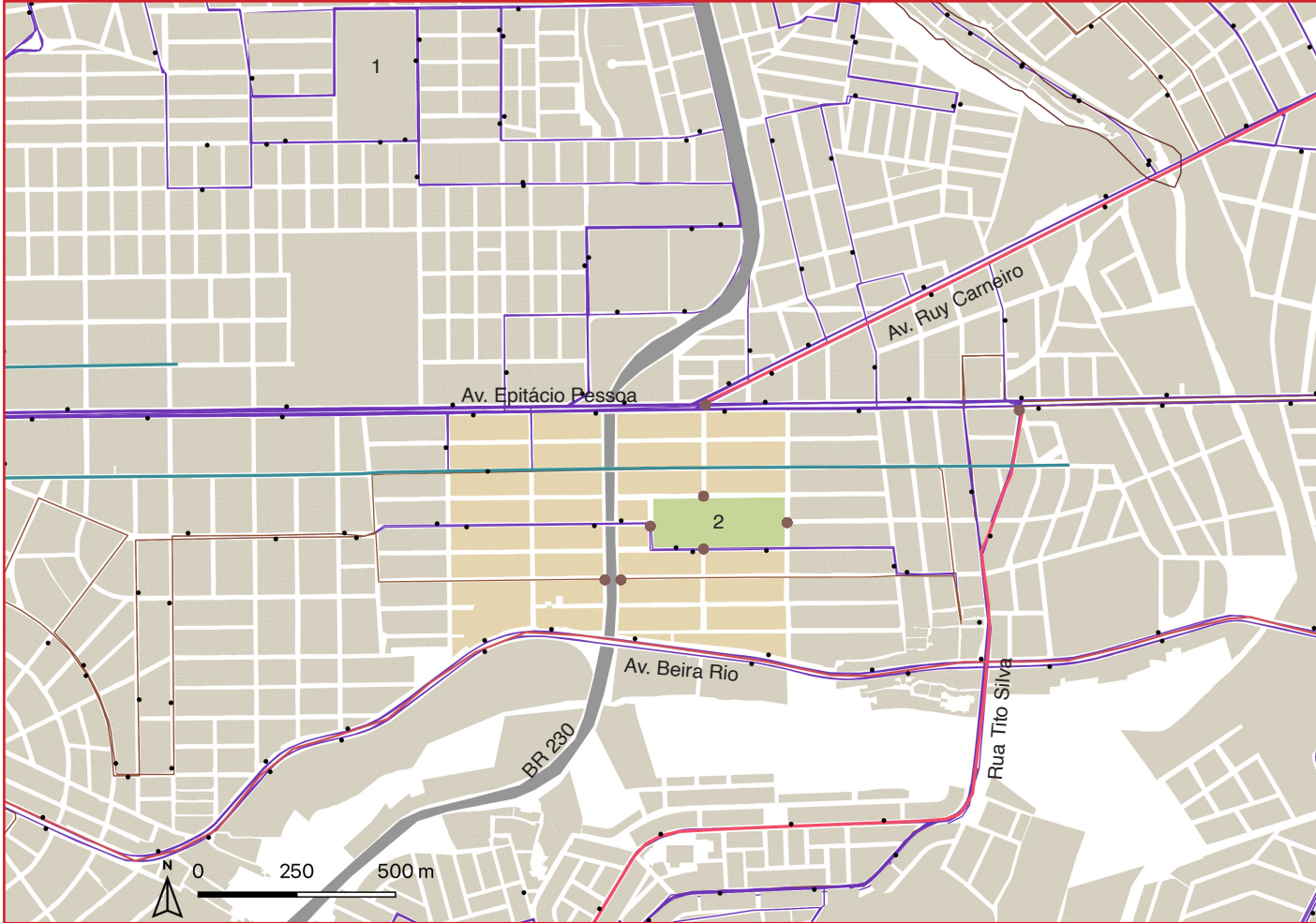


A área de estudos selecionada, Tambauzinho, está situada no caminho da expansão urbana, para o litoral, na cidade de João Pessoa, Paraíba, onde hoje é o bairro de Tambauzinho. Em nível mais baixo que o bairro, está localizada a rodovia BR 230, que é vencida por 4 conexões à nível do bairro, conforme pode ser visto na figura 08. A BR 230 é uma das quebras espaciais existentes neste recorte, sendo a outra ocasionada pelo equipamento urbano de grande porte ali localizado: o Espaço Cultural José Lins do Rêgo.

Figura 08: Localização do recorte escolhido, no bairro de Tambauzinho, na cidade de João Pessoa.
Fonte: Google Earth Pro (adaptado) (2021)

4.2.1 Malha Urbana

Atualmente a cidade conta com diversas ciclovias, porém essas estão desconectadas entre si. Hoje, no bairro de Tambauzinho, podemos observar diversas formas de interrupções dos fluxos de suas vias, seja pela BR230, ou até mesmo pelo Espaço Cultural José Lins do Rêgo. As ligações internas para carros encontradas encontram quebras nos caminhos. A grande extensão do Espaço Cultural que hoje se encontra gradeada e ainda a rua paralela à BR 230, hostil com o barulho e com a altura, que passam pouca segurança para os que ali transitam. Na figura ao lado (09), é possível observar as quebras na malha urbana encontrada no recorte estudado, assim como os principais corredores de carros, ônibus e bicicletas na região.



Legenda

- Paradas de ônibus
- Linhas de ônibus
- Ciclovias existentes
- Tambauzinho
- João Pessoa
- Pontos de interrupção na malha urbana

Locais de Interesse:

- 1- Vila Olímpica Parahyba
- 2- Espaço Cultural José Lins do Rêgo

Figura 09: Mapa da malha urbana atual

Fonte: (i) Prefeitura Municipal de João Pessoa (ii) o autor (2021)

Legenda

- Zona Axial - Eptacio Pessoa
- Zona Residencial 1 (ZR1)
- Demais regiões



Figura 10: Mapa de zonas no recorte estudado

Fonte: (i) Prefeitura Municipal de João Pessoa (ii) o autor (2021)

Segundo o Decreto N.º 6.499, de 20 de março de 2009, que implementa o Plano Municipal de João Pessoa, a cidade é dividida em três macrozonas passíveis de construção civil: zona adensável prioritária, zona adensável não-prioritária e zona não adensável. Sendo esta área de estudo escolhida determinada por este macrozoneamento como zona adensável prioritária. Essa divisão se dá pela concentração de infraestrutura e integração da malha urbana.

Dentro de cada macrozona existem ainda as zonas específicas, que definem os possíveis usos e suas regras em cada uma das macrozonas. No recorte estudado, podemos observar que boa parte das quadras são determinadas como Zona Residencial 1, enquanto apenas às margens da Av. Epitácio Pessoa, como Zona Axial, podendo ser observado na figura ao lado.

4.2.2 Macrozoneamento

O Plano Diretor tem como objetivo (...)a adequação do uso da infraestrutura urbana à demanda da população usuária, evitando-se a ociosidade ou sobrecarga da capacidade instalada(...) e a racionalização da rede viária e dos serviços de transportes, com vista à redução do custo e do tempo de deslocamento da população ocupada" (Prefeitura Municipal de João Pessoa, 2009)

4.3 DIAGNÓSTICO

4.3.1 Uso e ocupação de solos

Nas quadras fronteiriças com a Av. Epitácio Pessoa, (figura 08) que fazem parte da Zona Axial desta via, existe uma maior concentração de comércio, existem no total apenas 22 lotes ocupados exclusivamente por comércio e 12 de uso misto, que também dispõe de serviços. Enquanto nas quadras internas há uma predominância de lotes residenciais. Em área central, estão alguns equipamentos culturais, espirituais relevantes como a Escola Estadual José Vieira, o Santuário Nossa Senhora da Imaculada Conceição e o Espaço Cultural José Lins do Rêgo.



- BR 230
- Edifício abandonado (21 lotes)
- Terreno vazio/estacionamento (43 lotes)
- Residencial - Multifamiliar (59 lotes)
- Residencial - Unifamiliar (417 lotes)
- Uso misto - Residencial e Serviço (4 lotes)
- Uso Misto - Comércio e Serviço (12 lotes)
- Serviços - Educacional (6 lotes)
- Serviços (114 lotes)
- Uso religioso (13 lotes)
- Comércio (23 lotes)

Figura 11: Mapa da malha urbana atual

Fonte: (i) Prefeitura Municipal de João Pessoa (ii) o autor (2021)

No recorte estudado, nota-se vocação residencial, entre 712 lotes, sendo a maioria, 417, ocupados por residências unifamiliares. Existe ainda uma tímida verticalização, com 77 edificações multifamiliares, porém a maioria destas com poucos pavimentos, existindo apenas 19 com 5 ou mais pavimentos. Há uma boa infraestrutura no bairro como um todo: foram encontradas duas escolas públicas, sendo uma de nível médio e outra de nível fundamental e ainda uma particular de nível fundamental à médio e três faculdades. O bairro ainda conta com a proximidade de das grandes avenidas, ruas calçadas e proximidade com os serviços de transporte público.

Existe uma distribuição mais homogênea dos serviços pela região (figura 11), porém a maio-

ria destes é de cunho médico ou religioso. Usos que funcionam como pequenos atratores, embora pontuais e acabam não gerando uma permanência duradoura e que auxilie em um maior movimento de pedestre nas ruas.

Figuras 12 e 13: (12) imagem da movimentada Eptácio Pessoa, com vocação comercial e de serviços, (13) a rua paralela à esta, Rua Dep. José Mariz, com vocação mais residencial
Fonte: acervo do autor (2021)



4.3.2 Principais problemas

O recorte estudado conta com muitas rupturas na malha urbana, conforme o mapa ao lado indica. Hoje existem apenas 4 ligações entre o lado leste e o oeste do bairro, sendo duas dessas as grandes avenidas Epitácio Pessoa e Beira Rio, existindo apenas duas no interior do bairro.

Outro grande problema, a grande quantidade de fachadas cegas (fig. 15), em especial nas proximidades com a BR 230. e também existência de imóveis em estado de abandono, que torna ainda menos convidadi-

vo caminhar pela região (figura 16).

Na figura 17 é possível observar outro fator dificultador no caminhar, devido a ruptura causada pela BR 230, que localiza-se aproximadamente 8m abaixo do nível do bairro, com guarda-corpos de apenas 1,10m e a largura do passeio de 1,20m, as calçadas ali localizadas passam a sensação de insegurança.

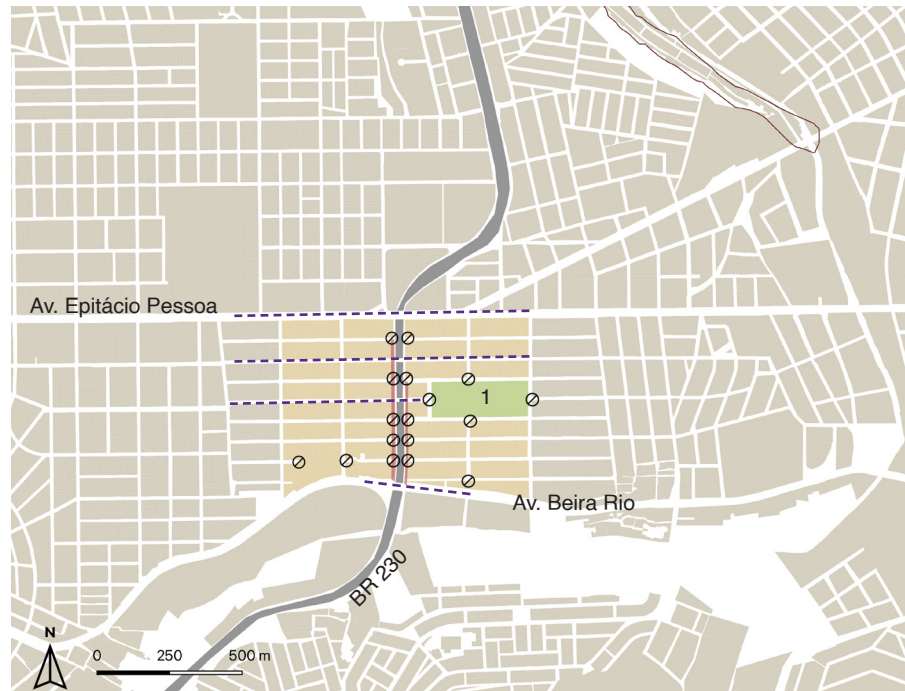
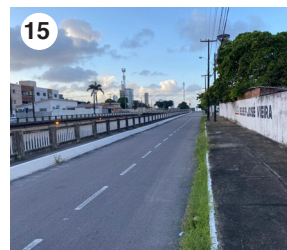


Figura 14: Mapa com os principais problemas encontrados no recorte, em vermelho a alta concentração de fachadas cegas, as rupturas causadas pela interrupção de vias e (1) o Espaço Cultural José Lins do Rêgo

Fonte: (i) Prefeitura Municipal de João Pessoa (ii) o autor (2021)



Figuras 15,16 e 17: mostram a situação atual do das imediações da BR 230, com calçadas hostis e imóveis abandonados

Fonte: o autor (2021)

Figura 18: Mapa com esquema de ciclovias na região e em destaque, a interrupção abrupta das ciclovias da Rua Tito Silva e da Av. Ruy Carneiro e (1) o Espaço Cultural José Lins do Rêgo. Fonte: (i) Prefeitura Municipal de João Pessoa (ii) o autor (2021)




4.3.3 Intervenções recentes

28

Recentemente, ao decorrer do ano de 2020, a cidade, através da ciclovias da Av. Beira Rio, Prefeitura Municipal de João Pessoa desenvolveu um plano de mobilidade que contemplou a instalação de ciclovias na Av. Ruy Carneiro (fig. 19 e 20) e Rua Tito Silva (fig. 21), ambas encerradas abruptamente na Av. Epitácio Pessoa (fig. 18)

Essas novas ciclovias criam a oportunidade de desenvolvimento de um plano que integre estas ao bairro de Tambauzinho, que encontra-se ao centro delas, e de ligar com o centro da

Legenda:
 Ciclovias de fluxo interrompido



Figuras 19,20,21 : à esquerda, ciclovias da Ruy Carneiro sendo utilizada por ciclistas, às 15h em uma sexta-feira. Ao centro, a mesma Ciclovias da Ruy Carneiro, às 16h em um domingo à direita, a ciclovias da Tito Silva, às 16h de um domingo
 Fonte: acervo do autor.(2020)

5.0 PROJETO

5.1 PROPOSTA DE INTEGRAÇÃO

A fim de uma integração do recorte estudado e integrá-lo também ao restante da região, como proposta macro, há a previsão de criação de um binário em paralelo à Av. Epitácio Pessoa e uma rede de ciclovias novas. Essas auxiliarão na integração das existentes atualmente, tornando-as um circuito.

As ciclovias atuais, desconexas, seriam integradas. Com um eixo norte-sul, com a integração do Bairro dos Ipês com Bairro dos Estados, Expedicionários e Torre, e, ao fim, com a ciclovia da Av. Beira Rio, que hoje interliga a Orla de Cabo Branco ao Centro da cidade. O eixo Leste- Oeste interligaria a existente ciclovia da Rua Tito Silva - que liga a populosa Zona Sul da cidade à Av. Epitácio Pessoa - com o eixo proposto norte-sul, criando também uma integração segura com a ciclovia da Av. Ruy Carneiro.

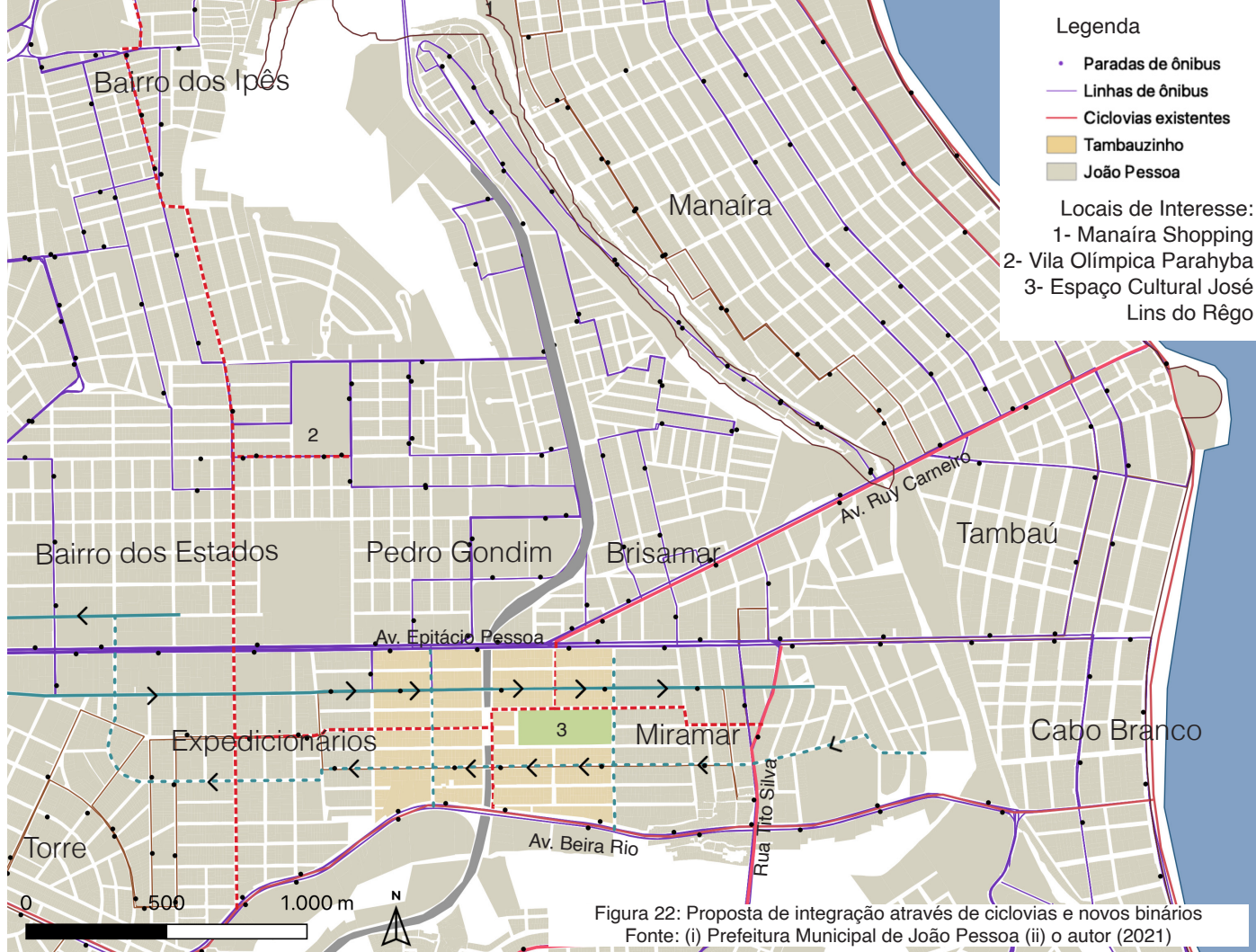




Figura 22: Proposta de integração através de ciclovias e novos binários
Fonte: (i) Prefeitura Municipal de João Pessoa (ii) o autor (2021)

5.1 .1 Integração cidade-praça

Para integração da malha urbana ao projeto, foram considerados os usos atualmente. O projeto se comporta como um ponto nodal para as ciclovias propostas. Ao sul, a já consolidada ciclovia da Av. Beira Rio, se integra ao projeto através de uma ciclofaixa que se divide com ligações em direção ao centro, à região sul e às praias. Ao norte, com calçadas mais amplas que as atuais, convidam o grande fluxo de pedestres deste ponto da Av. Epitácio Pessoa, que neste ponto possui um grande fluxo de transporte público.

Legenda:

-  Via de fluxo automotivo interrompido
-  Rede de ciclovias após intervenções

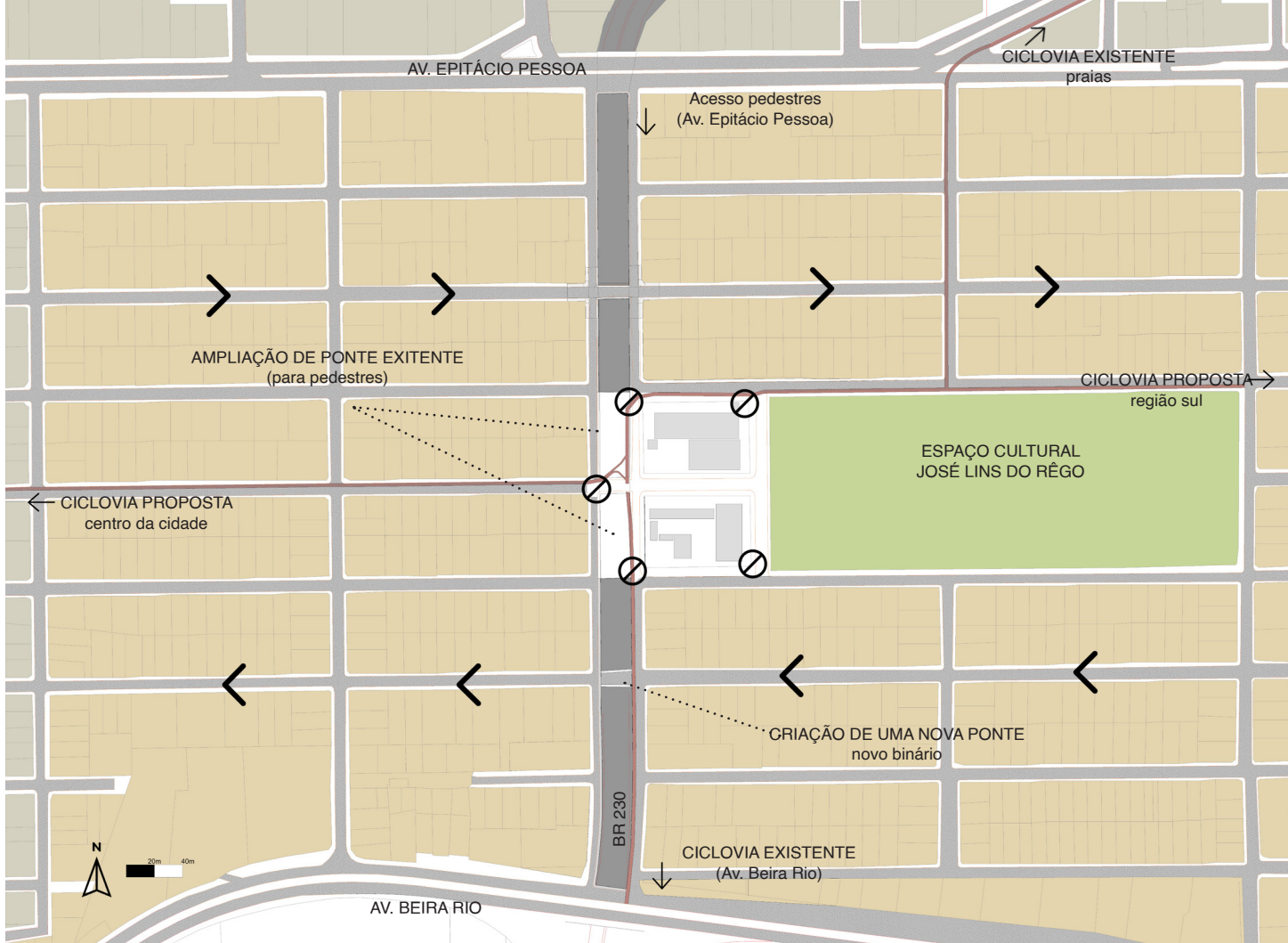


Figura 23: Proposta de integração através de ciclovias e novos binários
 Fonte: (i) Prefeitura Municipal de João Pessoa (ii) o autor (2021)

5.1.2 Zoneamento

da Hoje, no espaço escolhido para a intervenção que irá servir como um ponto nodal para o Plano de Integração, existe além do Espaço Cultural José Lins do Rêgo a Escola Estadual José Vieira e o Santuário Nossa Senhora da Imaculada Conceição (fig. 23).

As duas ruas entre esses três equipamentos hoje não contemplam nenhuma outra edificação, assim é proposto a criação de uma praça que abraça estes pontos de atração, convidando-os a sair dos muros e integrarem-se.

Respeitando a vocação de cada um desses espaços, foram pensados em 4 áreas: à frente da Escola, um espaço lúdico com playground; à frente do Santuário um espaço mais calmo, de contemplação; entre e a Escola e o Santuário, onde hoje as fachadas são totalmente cegas, um espaço ativo, que convidaria os praticantes de skate da área (fig. 24); apropriando-se

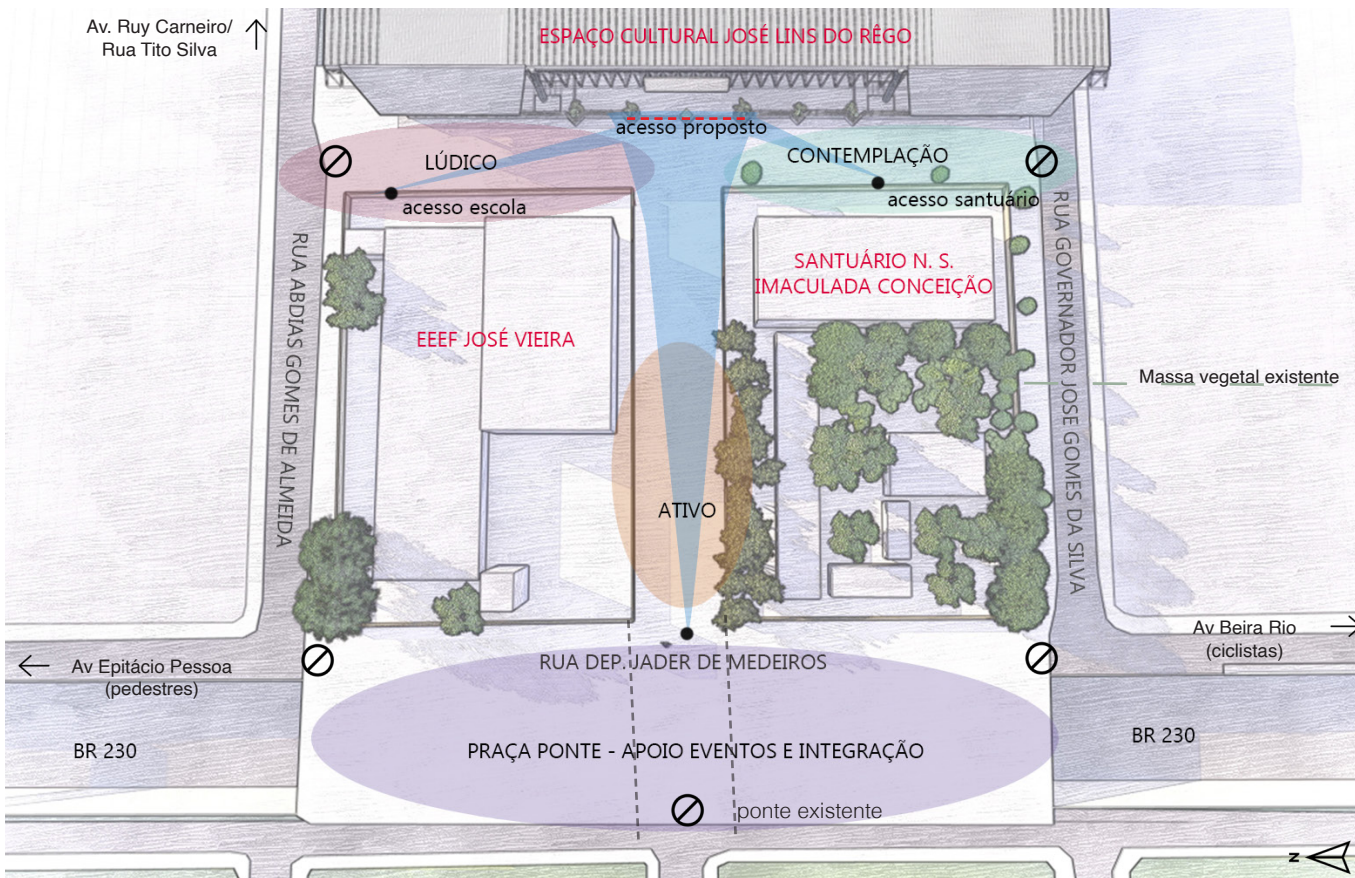


Figura 24: Proposta de integração através de ciclovias e novos binários
Fonte: o autor (2021)

da ponte existente e alargando-a para alinhá-la com as divisas da Escola e do Santuário, uma praça-ponte de integração, onde esta pode englobar usos complementares aos existentes às áreas internas do Espaço Cultural, como shows a céu aberto, feiras de alimentos, de antiguidades, etc.

Este plano foi desenvolvido para devolver um pouco de espaço público aberto de qualidade para os moradores da região, assim como tornar a integração entre as ciclovias existentes e propostas mais atrativa, criando um respiro no trajeto.

Nessa proposta, uma nova abertura será criada no Espaço Cultural, somando-se as existentes, esta trará uma ligação deste espaço com o interior, conforme o planejado pelo arquiteto que desenvolveu originalmente o projeto dessa edificação, Sérgio Bernardes.

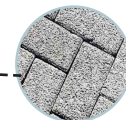


Figuras 25: Cerca de 10 pessoas praticando Skate na calçada lateral do Espaço Cultural José Lins do Rêgo em um domingo, às 15h.
Fonte: acervo do autor (2021)

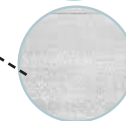


5.1.3 Planta Humanizada

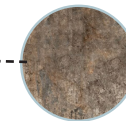
34



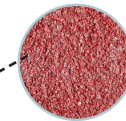
Piso intertravado drenante com 50% de permeabilidade (Fabricante: Premoldex)



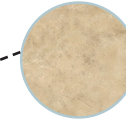
Piso em placas de concreto



Pedra Ferro



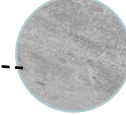
Asfalto com pigmentação vermelha



Pedra Cariri



Gramma-esmeralda (Zoysia japonica)



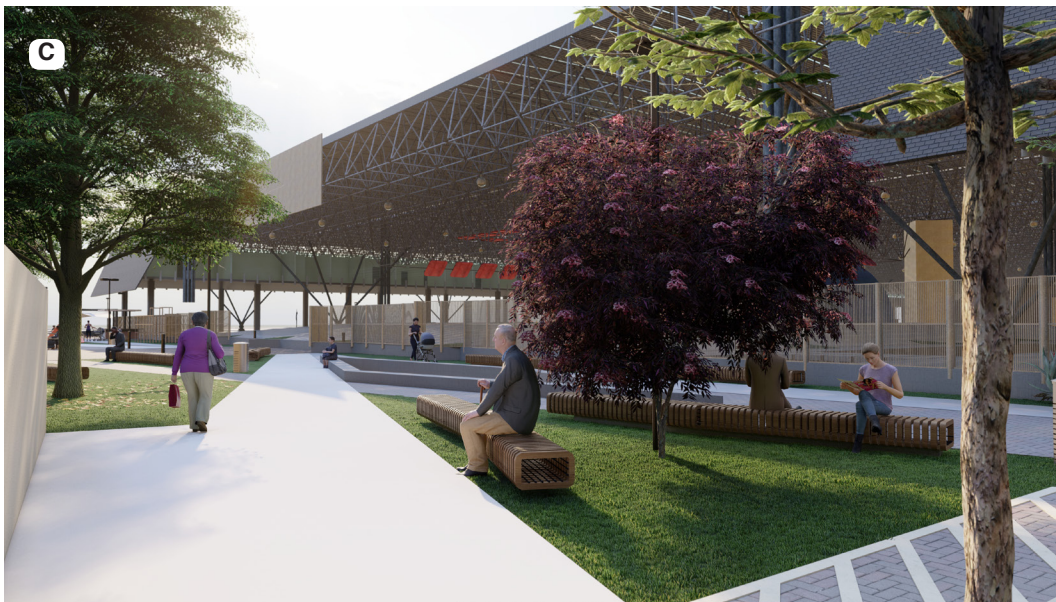
Pedra Bahia



À esquerda, situação atual.
Acima, a praça-ponte, criada com o alargamento da ponte existente atualmente, serviria como integração para as ciclovias, transição para chegada no Espaço Cultural, e ainda como anexo ao mesmo, para eventos e feiras ao ar livre.

À direita, a situação atual.
Abaixo, proposta de espaço lúdico, com playground, dois quiosques de apoio para alimentação.

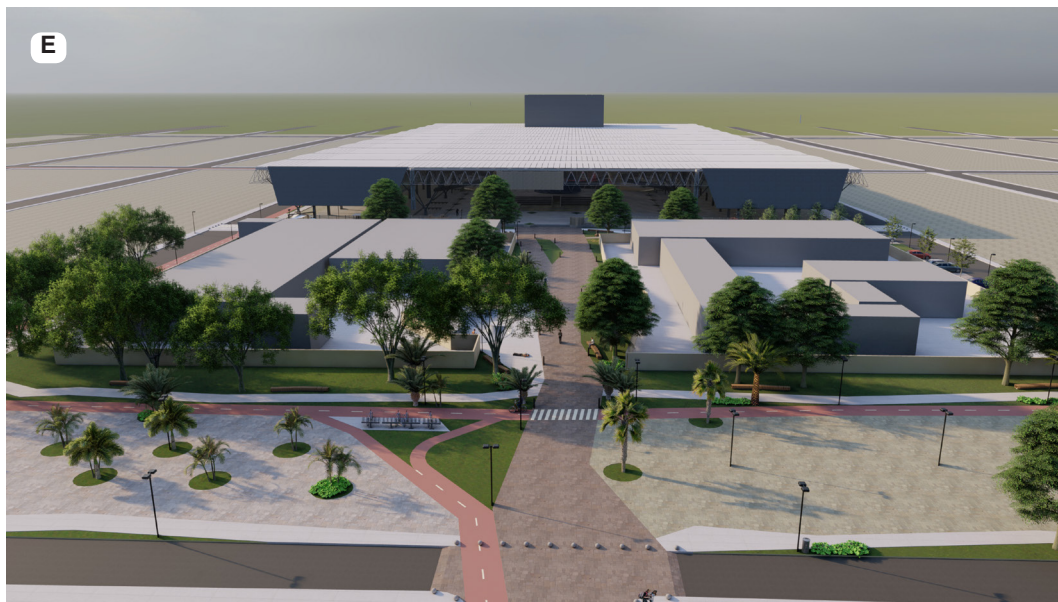




Acima, um espaço de contemplação, junto ao Santuário. Com espelho d'água e espaços para descanso, meditação e contemplação.



Abaixo, chegada proposta para o pedestre vindo em direção da av. Epitácio Pessoa à Av. Beira Rio, um espaço de transição, 'respiro' e tranquilidade, com bancos e sombra.



Acima, vista voo de pássaro com a perspectiva do caminho principal que levará a nova abertura do Espaço Cultural José Lins do Rêgo, integrando-o ao novo espaço criado.



Abaixo, vista voo de pássaro com a perspectiva do espaço lúdico, aonde é possível observar um dos quiosques propostos, espaço para mesas, um playground completo, assim como bancos para os responsáveis.



Acima, em detalhes, o playground proposto assim como um dos quiosques no espaço lúdico.
À esquerda a situação atual.

À direita, a situação atual.
Abaixo, o espaço ativo, para a prática de exercícios físicos. Conta com uma pista de skate estilo 'piscina', assim como uma maior área em concreto para melhor deslizar das rodas.





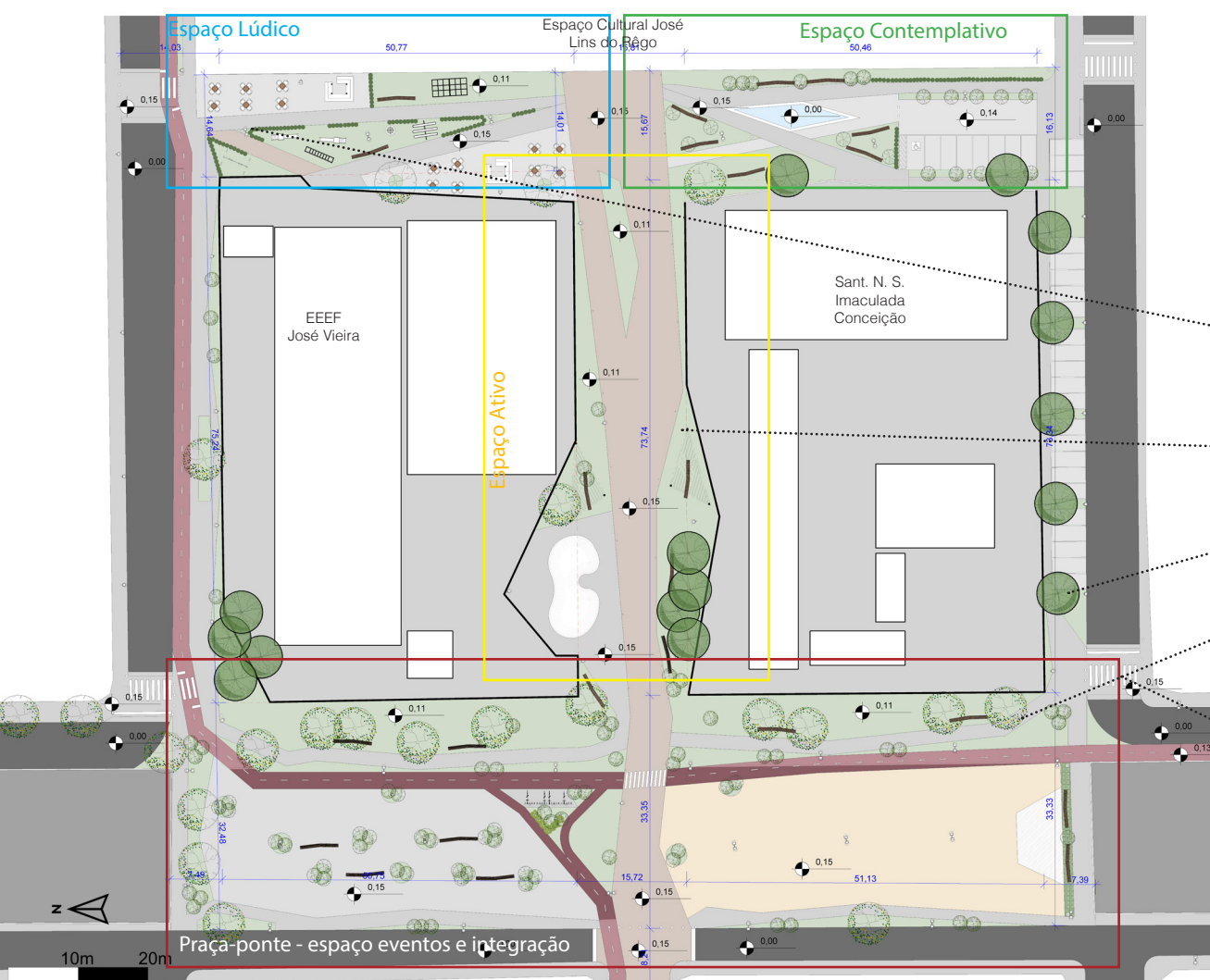
Acima, estacionamento junto ao Santuário, que contará com as mesmas vagas que possui atualmente, reorganizadas. À esquerda, a situação atual.

Abaixo perspectiva voo de pássaro do espaço de contemplação e do estacionamento proposto para o Santuário.



5.1.4 Planta técnica

40



Vegetação rasteira do tipo herbácia para limitar alguns espaços, como o playground, que fornece além de uma camada extra de segurança, também exerce função paisagística

Em tracejado vermelho, os limites originais da Escola e do Santuário.

Em tom de verde mais escuro, as árvores já existentes

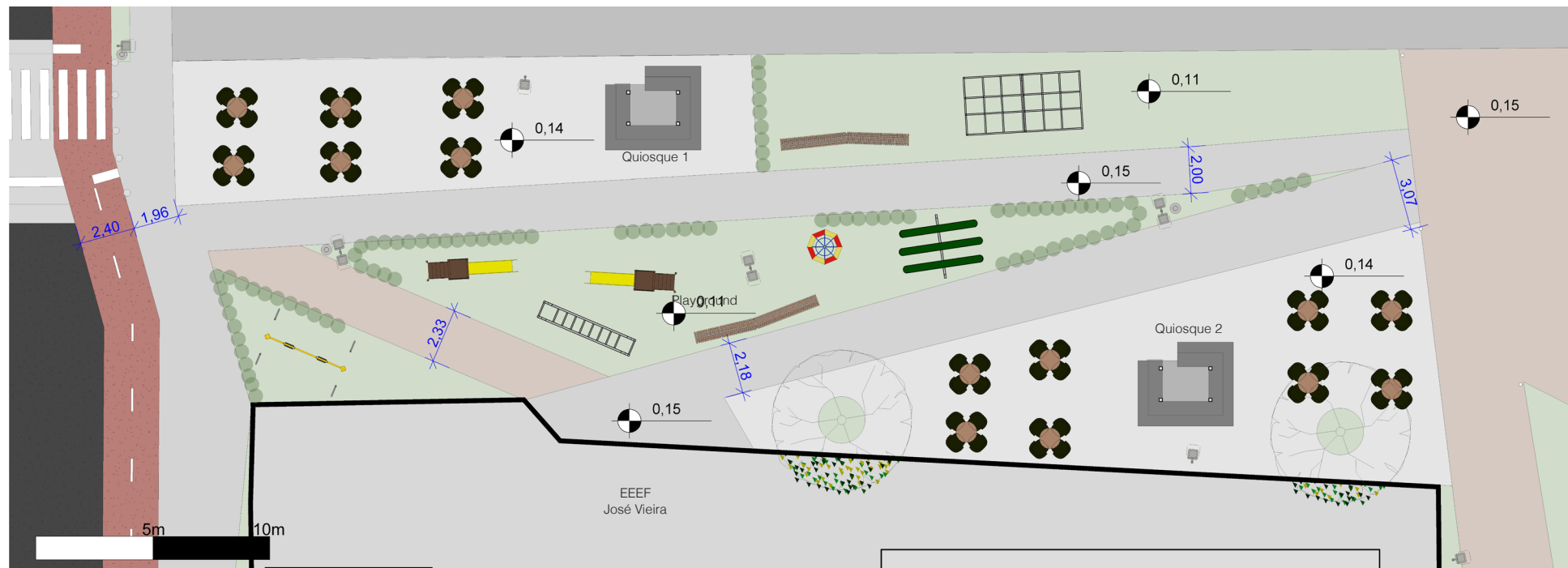
Em tom de verde mais claro, as árvores e demais vegetações à serem plantadas

O projeto foi desenvolvido pensando colocando o pedestre e o ciclista como prioridade, dessa forma todas as faixas de pedestre são elevadas, à nível da calçada, facilitando a acessibilidade e promovendo a redução de velocidade do motorista.

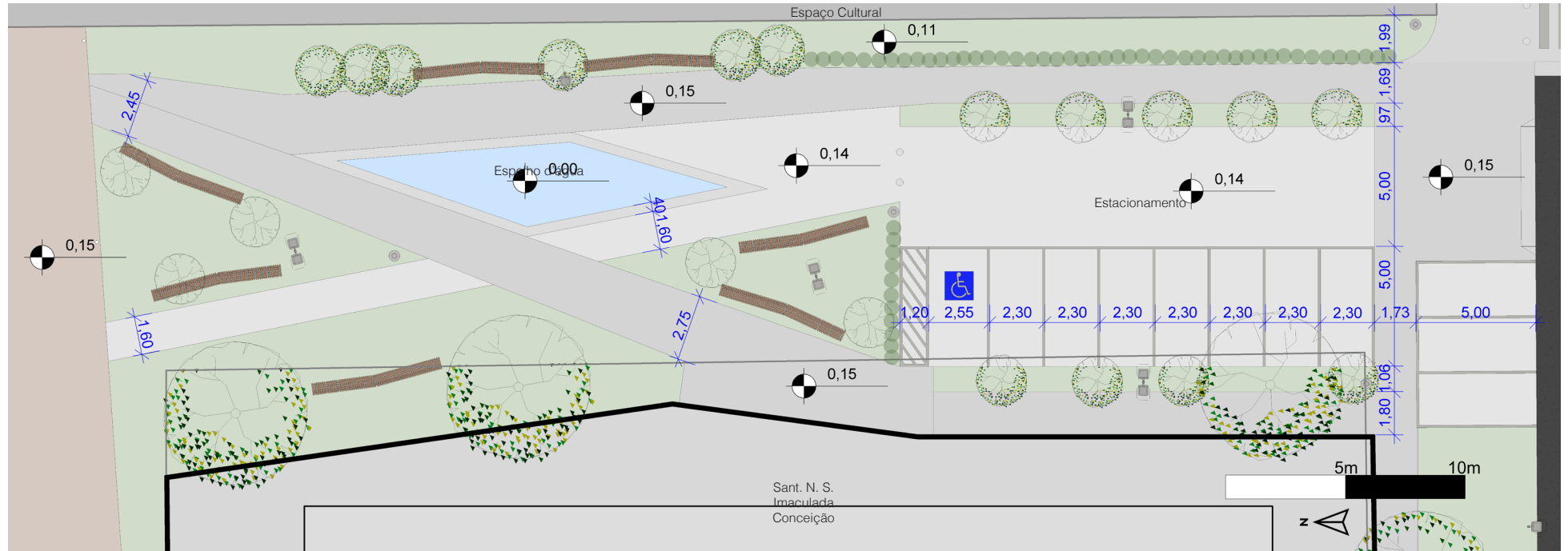
Figura 26: Planta técnica com proposta de espaços públicos
Fonte: o autor (2021)

5.1.5 Espaço Lúdico

41

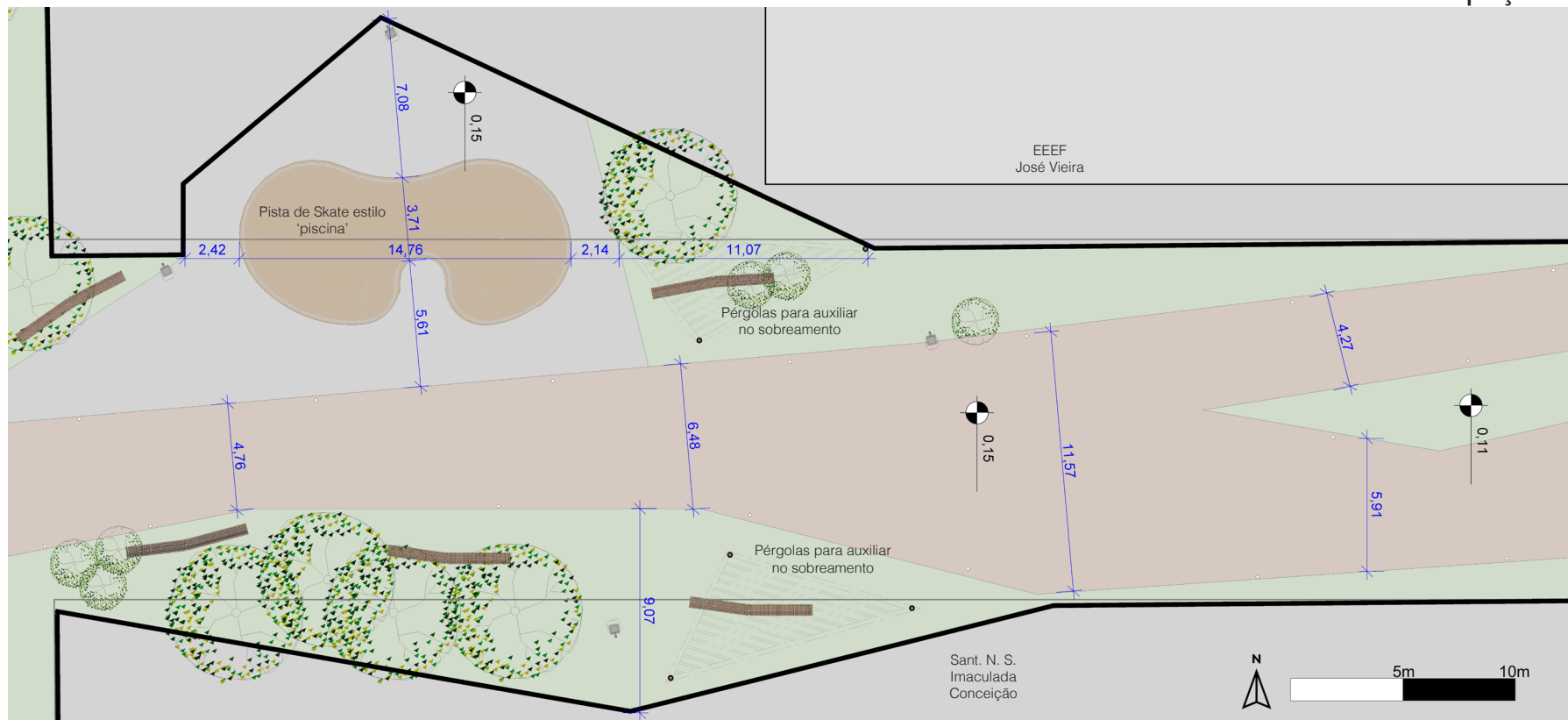


42



5.1.7 Espaço Ativo

43

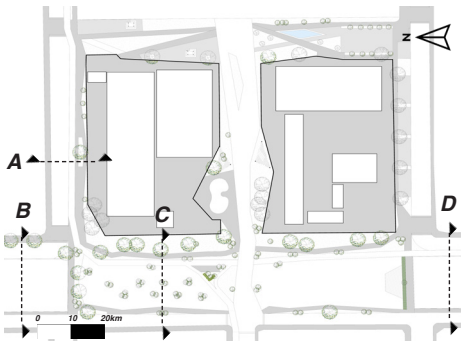


5.1.8 Praça-ponte



5.1.8 Perfis de rua

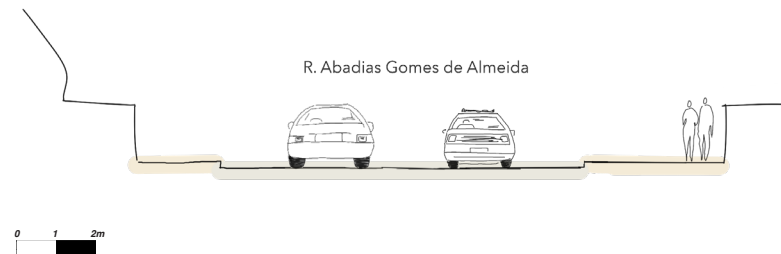
45



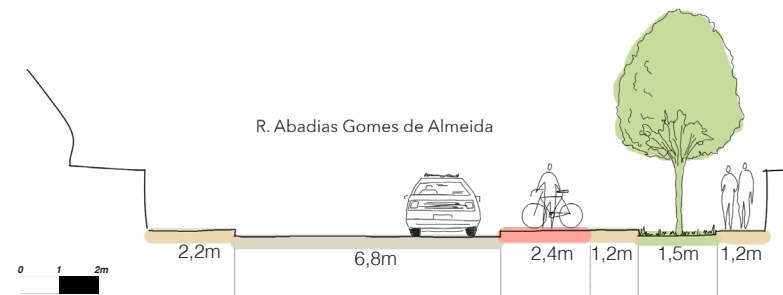
CORTE A

Ao lado, o Corte AA, um perfil da nova Rua Abadias Gomes de Almeida, nela a calçada foi ampliada, criando um canteiro central, foram adicionadas também duas faixas de ciclovía,

ANTES

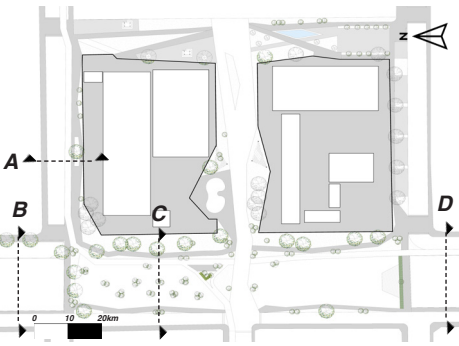


DEPOIS



5.1.8 Perfis de rua

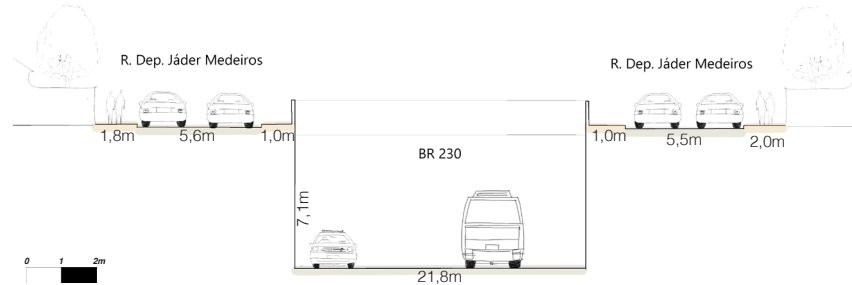
46



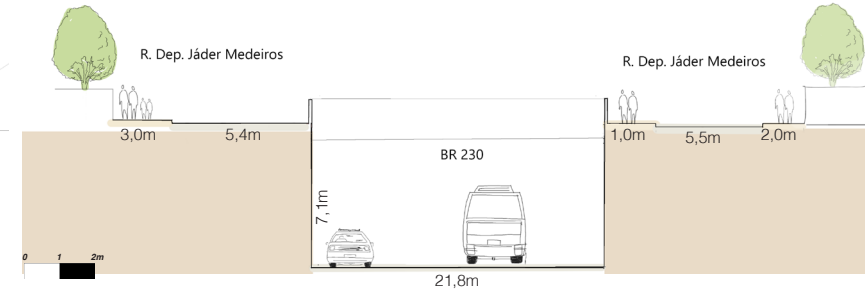
CORTE B

O corte B, que liga a Av. Epitácio Pessoa à intervenção. A calçada foi ampliada, absorvendo a calçada próxima à barreira da BR 230, com a promoção de um caminhar mais tranquilo e seguro.

ANTES

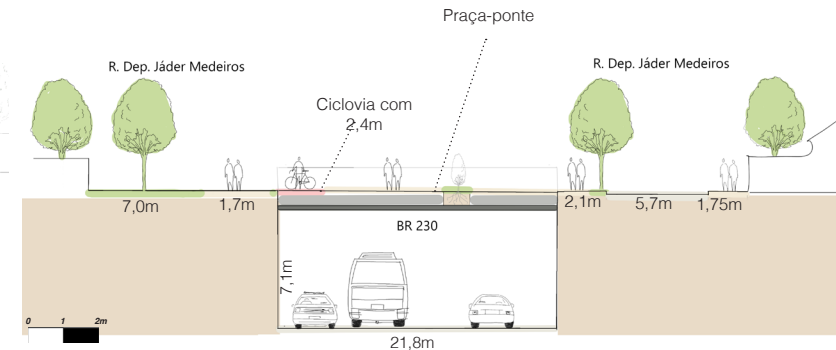
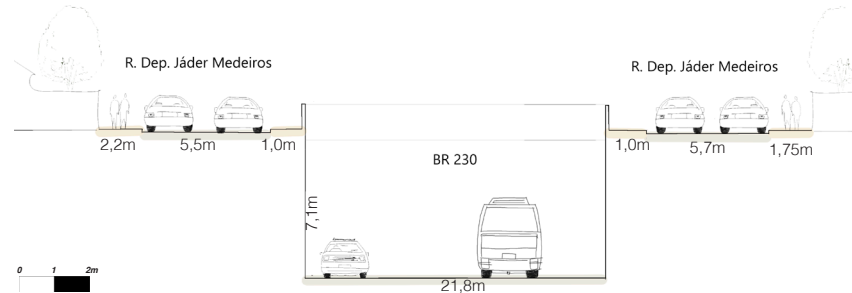


DEPOIS



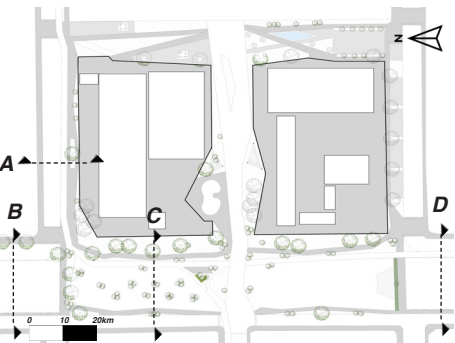
CORTE C

No corte C, é possível observar que foi criada uma extensão da ponte existente (a Praça-ponte), nela, com uma laje invertida em alguns pontos, foi possível a inserção de algumas vegetações com a profundidade de terra de aproximadamente 50cm.



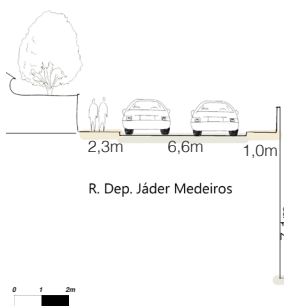
5.1.8 Perfis de rua

47

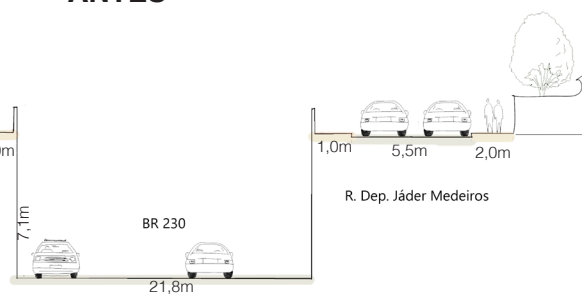


CORTE D

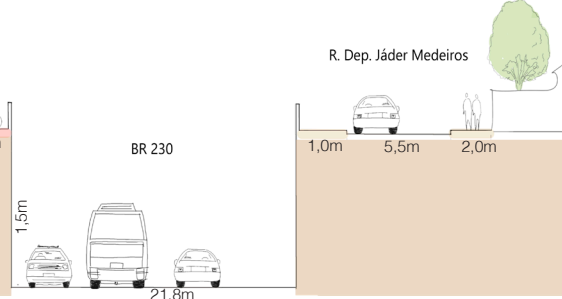
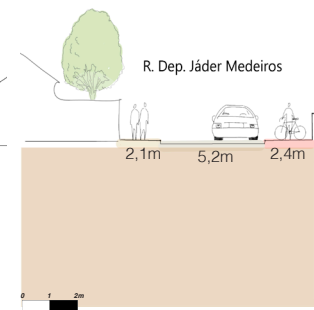
O corte D, que liga a Av. Beira Rio à intervenção. Foi criada uma ciclovia junto à BR 230 para reduzir o número de cruzamentos, protegendo o ciclista e tornando seu caminho mais livre. Anteriormente existiam calçadas em ambos os lados, o que ocasionava duas calçadas estreitas.

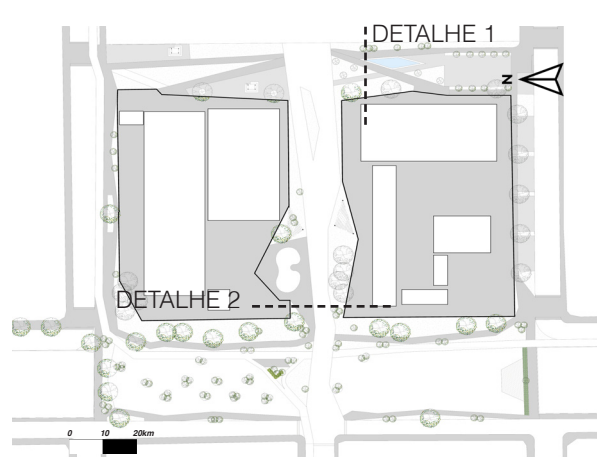


ANTES



DEPOIS





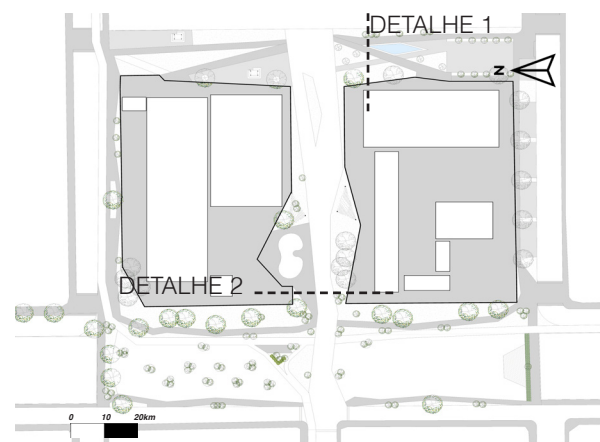
Todo a intervenção passará a contar com cabeamento enterrado, dessa forma os postes seriam apenas para iluminação. Existe iluminação em LED abaixo dos bancos e ao redor do espelho d'água, para a criação de um cenário mais acolhedor.

5.1.9 Iluminação

48

DETALHE DE ILUMINAÇÃO 1





Assim como os bancos e o espelho d'água, os pergolados contariam com iluminação indireta, que tornaria o espaço mais aconchegante. O corredor principal de ligação entre a praça-ponte e o Espaço Cultural contaria, também, com balizadores, que dariam maior direcionamento visual ao caminho

DETALHE DE ILUMINAÇÃO 2



6.0 CONSIDERAÇÕES

Este trabalho, oriundo de uma inquietação que surgiu após o levantamento de usos de solos do bairro de Tambauzinho, que demonstrou que apesar da vocação do bairro para uso residencial, não existem espaços públicos de qualidade.

Conforme autores como Badawi(2019) e Jacobs(2020) afirmam, a cidade se voltou para dentro dos imóveis e para o automóvel. É preciso reaver a cidade e focar investimentos no pedestre, nas pessoas. Nas últimas semanas, com um grande plano obras de desenvolvimento lançado em conjunto entre a Prefeitura Municipal de João Pessoa e o Governo do Estado da Paraíba, muitas obras afins foram incluídas, a exemplo de novos viadutos e parques urbanos. Tal fato acaba por ratificar a necessidade e a urgência de atuações em mobilidade urbana e espaços públicos de permanência.

Como foi discutido no trabalho, a cidade de João Pessoa precisa de um plano integrado que reúna as intervenções pontuais que são

realizadas por diferentes iniciativas para criar uma unidade. O projeto apresentado aqui tem como finalidade não só tratar da unificação dessas ações, como também passá-las para um próximo nível: com o projeto às margens da BR 230, a proposta é devolver um pouco da cidade para os moradores daquele recorte.

7.0 REFERÊNCIAS

BADAWI, Samaa. Sustainable Approach for Developing Local Mixed- Use Streets Case Study Beit Al Maqdis Street in Jeddah. *Procedia Environmental Sciences*, v. 37, p. 374–385, 2017.

BRASILEIRO, F. T. [re]circular - um plano de mobilidade como start para a reestruturação do centro. 2015. 112 f. Monografia (Trabalho de Conclusão do Curso de Graduação em Arquitetura e Urbanismo) – Universidade Federal da Paraíba, João Pessoa.

CASTRO, Alexandre Augusto Bezerra da Cunha; MELO, Ricardo Almeida de; SILVEIRA, José Augusto Ribeiro da; et al. Interfaces rodoviário-urbanas no processo de produção das cidades: estudo de caso do contorno rodoviário de João Pessoa, PB, Brasil. *Ambiente Construído*, v. 15, n. 3, p. 175–199, 2015.

CRUZ, Alana Cavalcanti ; SILVA, Keila Queiroz. A abertura da avenida Epitácio Pessoa, da cidade da Parahyba à cidade João Pessoa: olhando para o mar e esquecendo-se do Rio Sanhauá. Natal - RN: XVII Simpósio Nacional De História, [s.d.]. Disponível em: <http://www.snh2013.anpuh.org/resources/anais/27/1364613622_ARQUIVO_PARAAANPUH.pdf>.

DIRETORIA DE GEOPROCESSAMENTO E CADASTRO. Base Cartográfica do Município de João Pessoa. Disponível em: <<http://geo.joaopessoa.pb.gov.br/digeoc/htmls/>>. Acesso em: 11 May 2021.

DONEGAN, Lucy; SILVEIRA, José Augusto Ribeiro da ; SILVA, Geovany Jessé Alexandre da. Under and over: location, uses and discontinuities in a centrally located neighbourhood in João Pessoa city reflecting current urban planning effects. *urbe. Revista Brasileira de Gestão Urbana*, v. 11, 2019.

GEHL, Jan. *Cidade para pessoas*. 2. ed. São Paulo: Perspectiva, 2013. 262 p.

JUNIOR, Antonio Higino. *A geo-história da Avenida Epitácio Pessoa em João Pessoa - PB* – João Pessoa, 2013.

JACOBS, Jane. *Death And Life Of Great American Cities*. S.L.: The Bodley Head Ltd, 2020.

JUAN LUIS MASCARO. *Loteamentos urbanos*. Porto Alegre (Rs): Masquatro, 2005.

JUAN LUIS MASCARÓ ; MÁRIO YOSHINAGA. *Infra-estrutura urbana*. Porto Alegre: Masquatro, 2005.

LERNER, Jaime. *Acupuntura Urbana*. 5ª ed. Rio de Janeiro: Record, 2011.

LYNCH, Kevin ; JEFFERSON LUIZ CAMARGO. *A imagem da cidade*. São Paulo: Wmf Martins Fontes, 2010.

MARTINS, Paula Dieb ; MAIA, Doralice Sátyro. A produção do espaço e da paisagem da avenida Epitácio Pessoa, João Pessoa - PB. *URBANA: Revista Eletrônica do Centro Interdisciplinar de Estudos sobre a Cidade*, v. 7, n. 1, p. 172, 2015.

MOREIRA, Raphaela Cristhina Claudino. *Arquitextos 080.06: a Questão Do Gabarito Na Orla Marítima De João Pessoa (bairros De Manaíra, Tambaú E*

Do Cabo Branco) | Vitruvius. vitruvius.com.br. Disponível em: <<https://vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/07.080/281>>.

NATIONAL ASSOCIATION OF CITY TRANSPORTATION OFFICIALS ; GLOBAL DESIGNING CITIES INITIATIVE. Designing Streets for Kids. Washington: Island Press, 2020.

OLIVEIRA, Kristofer. Parabéns, João Pessoa! Ônibus Paraibanos. Disponível em: <<https://onibusparaibanos.com/2013/08/06/parabens-joao-pessoa/>>. Acesso em: 11 May 2021.

PREFEITURA MUNICIPAL DE JOÃO PESSOA. Plano Diretor Municipal de João Pessoa. Disponível em: <<http://antigo.joaopessoa.pb.gov.br/portal/wp-content/uploads/2012/04/planodiretor2009.pdf>>. Acesso em: 11 May 2021.

PREFEITURA MUNICIPAL DE JOÃO PESSOA. Topografia Social da Cidade de João Pessoa. Disponível em: <http://antigo.joaopessoa.pb.gov.br/portal/wp-content/uploads/2012/04/TOPOGRAFIA-SOCIAL-DE-JOAO-PESSOA_2009.pdf>. Acesso em: 11 May 2021.

REGINA CÉLIA GONÇALVES. A questão urbana na Paraíba. João Pessoa: Editora Universitária Ufpb, 1999.

RIBEIRO DA SILVEIRA, José Augusto; DIAS LEÃO COSTA, Angelina ; DUTRA DA SILVA, Milena, Espaços Livres Públicos: lugares e suas interfaces intraurbanas, João Pessoa: AB Editora, 2016

SILVEIRA, José Augusto Ribeiro. Percursos E Processo De Evolução urbana: O Caso Da Avenida Epitácio Pessoa, Na Cidade De João Pessoa - PB. Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Urbano. Recife - PE: Universidade Federal De Pernambuco, 2004.

SPECK, Jeff. Cidade Caminhável. Trad. Anita Di Marco. 1. ed. São Paulo - SP: Perspectiva, 2016.

URBAN ENVIRONMENT COMMITTEE OF HELSINKI, Bicycle Action Plan 2020–2025, 1. ed. Helsinki: City of Helsinki Urban Environment publications, 2020.