

ESPAÇOS DO ONTEM, CIDADE DO AMANHÃ.

ESTUDO DE INTERVENÇÃO URBANA NA AV. PRES. EPITÁCIO PESSOA



UM TCC DE **JOSÉ WELLINGTON DO NASCIMENTO ARAÚJO**
ORIENTADO POR **DIMITRI COSTA CASTOR**



UNIVERSIDADE FEDERAL DA PARAÍBA | CENTRO DE TECNOLOGIA
DEPARTAMENTO DE ARQUITETURA E URBANISMO
CURSO DE ARQUITETURA E URBANISMO

JOSÉ WELLINGTON DO NASCIMENTO ARAÚJO

ESPAÇOS DO ONTEM, **CIDADE DO AMANHÃ.**

ESTUDO DE INTERVENÇÃO URBANA NA AV. PRES. EPITÁCIO PESSOA

JOÃO PESSOA, 2025

ESPAÇOS DO ONTEM, CIDADE DO AMANHÃ.

ESTUDO DE INTERVENÇÃO URBANA NA AV. PRES. EPITÁCIO PESSOA

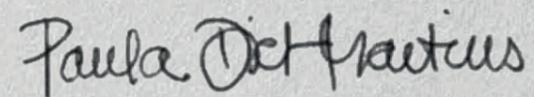
José Wellington do Nascimento Araújo

Trabalho de conclusão de curso (TCC) apresentado ao curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal da Paraíba, no período letivo 2025.1, como requisito para a obtenção do grau de bacharel em Arquitetura e Urbanismo.

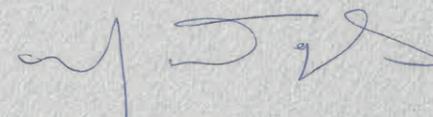
Banca Examinadora:



Prof. Dr. Dimitri Costa Castor
Examinador Interno e Orientador



Profa. Dra. Paula Dieb Martins
Examinadora interna



Profa. Dra. Marcele Trigueiro de Araujo Moraes
Examinadora interna

JOÃO PESSOA
OUTUBRO DE 2025

Catálogo na publicação
Seção de Catalogação e Classificação

A663e Araujo, Jose Wellington do Nascimento.
Espaços do Ontem, Cidade do Amanhã: Estudo de
Intervenção Urbana na Avenida Presidente Epitácio
Pessoa / Jose Wellington do Nascimento Araujo. - João
Pessoa, 2025.
55 f. : il.

Orientação: Dimitri Costa Castor.
TCC (Graduação) - UFPB/CT.

1. Mobilidade Sustentável. 2. Vitalidade Urbana. 3.
Direito à Cidade. 4. Estudo de Intervenção. 5. Avenida
Epitácio Pessoa. I. Castor, Dimitri Costa. II. Título.

UFPB/CT

CDU 72+711(043.2)

ESPAÇOS DO ONTEM, CIDADE DO AMANHÃ.

ESTUDO DE INTERVENÇÃO URBANA NA AV. PRES. EPITÁCIO PESSOA



Figura 01
Av. Pres. Epitácio Pessoa
Fonte: Adobe Stock
Autor: Felipe Lima

DEDICATÓRIA

DEDICO ESTE TRABALHO AOS MEUS PAIS, VALTER E EDJANE, E À MINHA IRMÃ LETÍCIA, QUE SÃO MINHA BASE E ME APOIARAM DO INÍCIO AO FIM. COM ELES, SEI QUE, POR MAIS DIFÍCIL QUE TENHA SIDO O ONTEM, O AMANHÃ SEMPRE SERÁ O MELHOR.

RESUMO

O presente Trabalho de Conclusão de Curso teve como objetivo desenvolver um estudo de intervenção para a Avenida Presidente Epitácio Pessoa, em João Pessoa (PB), articulando conceitos contemporâneos de mobilidade sustentável, vitalidade urbana e direito à cidade. A pesquisa abordou a avenida como um dos principais eixos estruturadores da capital, responsável por conectar o centro histórico ao litoral, mas que, em sua configuração predominantemente rodoviária, apresentou fragmentações sociais e espaciais, além da presença de vazios urbanos e espaços subutilizados. A metodologia empregada envolveu revisão bibliográfica de autores clássicos e contemporâneos do urbanismo, análise documental e visitas in loco, que resultaram em um diagnóstico urbano dividido em três eixos principais: paisagem, mobilidade e acessibilidade, e uso e ocupação do solo. Foram produzidos mapas temáticos, fluxogramas e heatmaps como instrumentos gráficos para análise e fundamentação das propostas. A partir desse diagnóstico, definiram-se diretrizes e cenários de intervenção que contemplam a redistribuição do perfil viário, a introdução de novos modais como VLT e ciclovia, a criação de pocket parks, bem como a reconfiguração de espaços estratégicos, como o 1º Grupamento de Engenharia, o Assaí Atacadista e a Igreja Universal, mediante a possibilidade de parcerias público-privadas. O estudo concluiu que a Avenida Epitácio Pessoa, ao assumir um papel multimodal e inclusivo, possui potencial para se transformar em um eixo de centralidade ativa, democrática e integrada, contribuindo para uma nova leitura de João Pessoa à luz dos desafios do urbanismo contemporâneo.

Palavras-chave: Avenida Epitácio Pessoa. Estudo de Intervenção. Mobilidade Sustentável. Vitalidade Urbana. Direito à Cidade.

ABSTRACT

This thesis aimed to develop an intervention study for Avenida Presidente Epitácio Pessoa, in João Pessoa (PB), articulating contemporary concepts of sustainable mobility, urban vitality, and the right to the city. The research approached the avenue as one of the city's main structuring axes, connecting the historic center to the coastline, but which, in its predominantly car-oriented configuration, presented social and spatial fragmentation, as well as underused and vacant urban spaces. The methodology involved bibliographic review of classical and contemporary urbanism authors, documental analysis, and on-site visits, which resulted in an urban diagnosis divided into three main axes: landscape, mobility and accessibility, and land use. The work produced thematic maps, flowcharts, and heatmaps as graphic instruments to support the proposals. Based on this diagnosis, guidelines and intervention scenarios were defined, including the redistribution of the street profile, the introduction of new modes of transport such as LRT and cycle lanes, the creation of pocket parks, as well as the reconfiguration of strategic areas, such as the 1st Engineering Group, the Assaí Atacadista and the Universal Church, through potential public-private partnerships. The study concluded that Avenida Epitácio Pessoa, by assuming a multimodal and inclusive role, has the potential to become an axis of active, democratic, and integrated centrality, contributing to a renewed understanding of João Pessoa in light of the challenges of contemporary urbanism.

Keywords: Avenida Epitácio Pessoa. Intervention Study. Sustainable Mobility. Urban Vitality. Right to the City.



AGRADECIMENTOS

AGRADEÇO PRIMEIRAMENTE À MINHA **FAMÍLIA**: MEU PAI **VALTER**, MINHA MÃE **EDJANE** E MINHA IRMÃ **LETÍCIA**. ELES SÃO MINHA BASE, MEU PORTO SEGURO E MEU INCENTIVO CONSTANTE. SEM O APOIO E O EXEMPLO DELES, ESTA JORNADA NÃO TERIA TIDO O MESMO SENTIDO NEM O MESMO ALCANCE.

EXPRESSO MINHA GRATIDÃO AOS MEUS COLEGAS DE CASA, **MARGARETH, DANIELE E JOSILDO**, QUE DIVIDIRAM COMIGO O DESAFIO DE MORAR EM UMA CIDADE COMPLETAMENTE NOVA. JUNTOS, CONSTRUÍMOS UM AMBIENTE DE APOIO E SUPERAÇÃO. AGRADEÇO TAMBÉM A **BRENO**, AMIGO DE LONGA DATA, POR ESTAR PRESENTE EM CADA ETAPA, OFERECENDO SUPORTE E COMPANHEIRISMO.

RECONHEÇO A IMPORTÂNCIA DE TODOS OS **PROFESSORES** QUE CONTRIBUÍRAM PARA MINHA FORMAÇÃO AO LONGO DESSES QUATRO ANOS DE GRADUAÇÃO. EM ESPECIAL, AGRADEÇO A **MARÍLIA DIEB, MARCELE TRIGUEIRO, DANIEL ANDRADE, MARIANA BONATES, WYRNA VIDAL E PAULA DIEB**, POR ME INSTIGAREM A BUSCAR SEMPRE O MELHOR E ME ORIENTAREM NO CAMINHO DO CRESCIMENTO ACADÊMICO E PESSOAL.

DEIXO UM AGRADECIMENTO ESPECIAL AO MEU **ORIENTADOR DIMITRI COSTA CASTOR**. SUA ORIENTAÇÃO ATENTA E RESPEITOSA FOI ESSENCIAL PARA QUE ESTE TRABALHO SE TORNASSE POSSÍVEL. A MANEIRA COMO SOUBE ME DIRECIONAR E RESPEITAR MEUS LIMITES, MESMO QUANDO EU PRÓPRIO NÃO OS ENXERGAVA, FEZ TODA A DIFERENÇA.

SOU GRATO A TODOS QUE FIZERAM PARTE DA **PLANEJ** E DA **PB JÚNIOR**, PELO APRENDIZADO E PELAS OPORTUNIDADES QUE O MOVIMENTO EMPRESA JÚNIOR ME PROPORCIONOU AO LONGO DESSES ANOS. EM ESPECIAL, AGRADEÇO A **MARIA HELENA, ALISON FERREIRA, MARIA BEATRIZ, BRUNO DIAS, MARINA CORREIA, JOÃO LUCAS, LÍVIA ANDRADE E NÍZIA BEATRIZ**, PELA PARCERIA E PELO SUPORTE.

AGRADEÇO TAMBÉM AOS MEUS COLEGAS DE TRABALHO E ESTÁGIOS NA **TAGARELA DIGITAL, VERBALIZE, GRUPO PORTOMAR E SETAI GRUPO GP**. CADA EXPERIÊNCIA FOI ESSENCIAL PARA A MINHA FORMAÇÃO PROFISSIONAL FORA DA UNIVERSIDADE. AGRADEÇO ESPECIALMENTE PELO COMPANHEIRISMO, PELOS CONSELHOS, PELOS PUXÕES DE ORELHA E PELAS RISADAS A **VALESSA CRUZ, CAIO MATHEUS, THALITA NOEMI, AUGUSTO DIAS, CARLOS DOS SANTOS E BIANCA CAVALCANTI**.

CELEBRO A AMIZADE CONSTRUÍDA COM **THIAGO HENRIQUE, RENATO NÓBREGA E GABRIELA SPEARS**, QUE TANTO ME ENSINARAM E COMPARTILHARAM BOAS ENERGIAS AO LONGO DOS ANOS ME TORNANDO SEMPRE UMA PESSOA MUITO MELHOR QUE ANTES. ASSIM COMO A IRMANDADE ENCONTRADA EM **FERNANDA ALMEIDA, GUILHERMANA VERAS E LUANA SOUSA**, PESSOAS QUE SE TORNARAM REFERÊNCIAS E EXEMPLOS PARA MIM.

AGRADEÇO TAMBÉM AOS AMIGOS QUE A **UNIVERSIDADE** ME DEU. **MARIANNE MORIMITSU, LETÍCIA DELGADO, AMANDA LEOCÁRDIA** E TANTOS OUTROS QUE TIVE O PRAZER DE COMPARTILHAR EXPERIÊNCIAS. POR ESTAREM SEMPRE AO MEU LADO E NUNCA ME DEIXAREM SOZINHO NESTA CAMINHADA.

E, POR FIM, **AGRADEÇO A MIM**. AGRADEÇO POR NÃO DESISTIR. AGRADEÇO POR LUTAR DIARIAMENTE, MESMO NOS MOMENTOS MAIS DIFÍCEIS. AGRADEÇO POR NÃO PERMITIR QUE NINGUÉM ME DIMINUÍSSE. **AGRADEÇO POR TER ACREDITADO NO MEU POTENCIAL QUANDO TUDO PARECIA IMPOSSÍVEL**. SEM MINHA DETERMINAÇÃO, CORAGEM E RESILIÊNCIA, NADA DISSO TERIA SIDO ALCANÇADO. ESTE TRABALHO É, ACIMA DE TUDO, UM REFLEXO DA MINHA PERSISTÊNCIA E DA MINHA FORÇA.

“VERÁS QUE UM FILHO TEU NÃO FOGE À LUTA.”

*“ never be so kind, you forget to be clever
never be so clever, you forget to be kind... ”*

“marjorie” do album “evermore” - taylor swift (2020)



MAPA DO TRABALHO

UNIDADE 01 – A PESQUISA: DESCOBRINDO O TEMA E SUA RELEVÂNCIA NA ARQUITETURA E URBANISMO

CAPÍTULOS

- 1 **PROPOSTA DA PESQUISA:** ENTENDENDO COMO, PORQUÊ E PARA QUÊ ESSE ESTUDO SERÁ REALIZADO.
- 2 REVISÃO BIBLIOGRÁFICA
- 2.1 **O DIREITO DA CIDADE** ATIVA PARA PESSOAS
- 2.2 **A HISTÓRIA** DA AVENIDA PRES. EPITÁCIO PESSOA
- 2.3 HUMANIZAÇÃO DOS ESPAÇOS PÚBLICOS: DESENHO E **VITALIDADE URBANA.**
- 3 **METODOLOGIA** DO TRABALHO
- 4 REFERÊNCIAS PROJETUAIS E **CASOS CORRELATOS:** O QUE O MUNDO PODE CONTRIBUIR À JOÃO PESSOA.



UNIDADE 02 – PESQUISA DE CAMPO: A AVENIDA PRESIDENTE EPITÁCIO PESSOA EM CAMADAS

CAPÍTULOS

- 5 **PESQUISA DE CAMPO:** VISITAS IN LOCO E MAPEAMENTO DE DADOS ONLINE
- 6 **EM 2025:** A DISCUSSÃO ATUAL NA CIDADE SOBRE AS INTENÇÕES EM DISCUSSÃO PARA A REGIÃO
- 7 **NA PRÁTICA:** RESULTADOS DOS ESTUDOS EM ASSOCIAÇÃO COM O REFERENCIAL BIBLIOGRÁFICO
- 8 **DIAGNÓSTICO URBANO:** UMA LEITURA MORFOLÓGICA, GEOFÍSICA E DE USO E OCUPAÇÃO DA REGIÃO.
- 9 **PARTINDO PARA O PROJETO:** DEFINIÇÃO DOS SETORES E SUAS DIRETRIZES.



UNIDADE 03 – DA ESCALA URBANA À ESCALA ARQUITETÔNICA: CAMINHOS PROJETUAIS E SOLUÇÕES PARA A AVENIDA

CAPÍTULOS

- 10 CENÁRIOS URBANOS PARA INTERVENÇÃO NA AVENIDA.
- 10.1 **FACHADA VIVA:** PROPOSTA DE PAISAGEM URBANA VOLTADA AO SETOR PRAIA.
- 10.2 **MOBILIDADE EM FOCO:** PROPOSTA DE PERFIL VIÁRIO, NOVOS MODAIS DE TRANSPORTE E SOLUÇÕES DE NÓS URBANOS DETALHADAS NO SETOR MIRAMAR.
- 10.3 **DIREITO À CIDADE:** PROPOSTA DE RESSIGNIFICAÇÃO DE USOS NO SETOR GRUPAMENTO DE ENGENHARIA.
- 10.4 **HABITANDO O CENTRO:** PROPOSTA DE PERFIL VIÁRIO E NOVOS MODAIS DE TRANSPORTE DETALHADAS NO SETOR CENTRO.
- 11 ENSAIOS ARQUITETÔNICOS PARA VAZIOS ESTRATÉGICOS.
- 11.1 **O VAZIO PÚBLICO:** DIRETRIZES DE INTERVENÇÃO NO TERRITÓRIO DO 1º GRUPAMENTO DE ENGENHARIA.
- 11.2 **RELAÇÕES PRIVADAS E A CIDADE:** DIRETRIZES DE NOVOS USOS NOS EQUIPAMENTOS ASSAÍ ATACADISTA E IGREJA UNIVERSAL.
- 12 **CONSIDERAÇÕES FINAIS**
- 13 MASTERPLAN
- 14 REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS



LISTA DE FIGURAS

Figura 01 – Av. Presidente Epitácio Pessoa	...05	Figura 51 – Situação proposta Setor Praia	...42
Figura 02 – Fotografia Busto de Tamandaré	...13	Figura 52 – Renderização Conceitual do do Setor Praia	...42
Figura 03 – Esquema de Localização	...14	Figura 53 – Renderização Conceitual do do Setor Praia	...42
Figura 04 – Obras na Avenida durante o governo de Argemiro Figueiredo	...16	Figura 54 – Renderização Conceitual do do Setor Praia	...42
Figura 05 – Obras na Avenida durante o governo de Argemiro Figueiredo	...16	Figura 55 – Situação Atual Trecho 01 Setor Miramar	...43
Figura 06 – 1o GPT Eng. em 1968	...17	Figura 56 – Perfil Atual Trecho 01 Setor Miramar	...43
Figura 07 – Bairro Miramar em 1955	...17	Figura 57 – Reordenação dos ônibus Setor Miramar	...43
Figura 08 – Av. Epitácio pessoa em 2001	...17	Figura 58 – Situação Proposta Trecho 01 Setor Miramar	...44
Figura 09 – Av. Epitácio pessoa em 2001	...17	Figura 59 – Renderização Conceitual do do Setor Miramar	...44
Figura 10 – Foto Aérea da Avenida	...18	Figura 60 – Perfil Atual Setor Miramar	...44
Figura 11 – Diagrama de Metodologia	...20	Figura 61 – Renderização Conceitual do do Setor Miramar	...44
Figura 12 – Diagrama de Bibliografia	...20	Figura 62 – Situação Atual Trecho 02 Setor Miramar	...45
Figura 13 – Diagrama de Metodologia Visual	...21	Figura 63 – Situação Proposta Trecho 02 Setor Miramar	...45
Figura 14 – Foto da Avenida	...21	Figura 64 – Renderização Conceitual Proposta Grupamento de Engenharia	...46
Figura 15 – Colagem de Fotos da Avenida Capturada pelo autor	...22	Figura 65 – Renderização Conceitual Proposta Grupamento de Engenharia	...47
Figura 16 – Avenida Paulista	...23	Figura 66 – Renderização Conceitual Proposta Grupamento de Engenharia	...47
Figura 17 – Avenida Paulista	...23	Figura 67 – Renderização Conceitual Proposta Grupamento de Engenharia	...47
Figura 18 – Projeto de Praça para Avenida Paulista	...23	Figura 68 – Renderização Conceitual Proposta Grupamento de Engenharia	...47
Figura 19 – Projeto Avenida Paulista	...23	Figura 69 – Renderização Conceitual Proposta Grupamento de Engenharia	...47
Figura 20 – Projeto Avenida Paulista	...23	Figura 70 – Renderização Conceitual Proposta Assaí Atacadista	...48
Figura 21 – Projeto Avenida Paulista	...23	Figura 71 – Renderização Conceitual Proposta Assaí Atacadista	...48
Figura 22 – Projeto Porto Maravilha	...24	Figura 72 – Renderização Conceitual Proposta Assaí Atacadista	...48
Figura 23 – Projeto Porto Maravilha	...24	Figura 73 – Renderização Conceitual Proposta Assaí Atacadista	...48
Figura 24 – VLT Carioca	...24	Figura 74 – Pontos de Intervenção no Setor Centro	...49
Figura 25 – Projeto Porto Maravilha	...24	Figura 75 – Tráfego Setor Centro	...49
Figura 26 – Projeto Porto Maravilha	...24	Figura 76 – Situação Atual Trecho 01	...49
Figura 27 – Projeto Porto Maravilha	...24	Figura 77 – Situação Atual Trecho 02	...49
Figura 28 – Projeto Porto Maravilha	...24	Figura 78 – Situação Atual Trecho 03	...49
Figura 29 – Projeto para pedestres Curitiba	...25	Figura 79 – Situação Proposta Trecho 01	...50
Figura 30 – Sinalização e paginação BRT	...25	Figura 80 – Situação Proposta Trecho 02	...50
Figura 31 – BRT Curitiba	...25	Figura 81 – Situação Proposta Trecho 03	...50
Figura 32 – Bell Street Park	...25	Figura 82 – Lagoa, João Pessoa – PB	...50
Figura 33 – Bell Street Park	...25	Figura 83 – Busto de Tamandaré	...51
Figura 34 – Bell Street Park	...25	Figura 84 – Masterplan Geral Esquemático	...52
Figura 35 – Cidade de João Pessoa	...26		
Figura 36 – Fotogrametria de João Pessoa	...27		
Figura 37 – Mapas urbanos de João Pessoa	...28	LISTA DE GRÁFICOS	
Figura 38 – Placas na Epitácio	...28	Tabela 01 – Análise Inicial Para preposição de Projeto de Pesquisa	...19
Figura 39 – Heatmap Uso e Ocupação	...35	Cartograma 01 – Trânsito em horários de Pico	...29
Figura 40 – Heatmap Tráfego intenso	...35	Cartograma 02 – Vegetação	...30
Figura 41 – Heatmap Vazios Urbanos	...35	Cartograma 03 – Topografia	...20
Figura 42 – Cidade de João Pessoa	...36	Cartograma 04 – Qualidade das Calçadas	...31
Figura 43 – Cidade de João Pessoa	...36	Cartograma 05 – Pontos de ônibus existentes	...31
Figura 44 – Cidade de João Pessoa	...37	Cartograma 06 – Uso e ocupação do Solo	...32
Figura 45 – Cidade de João Pessoa	...37	Cartograma 07 – Lotes Vazios	...32
Figura 46 – Fluxograma de Processo Projetual	...39	Cartograma 08 – Linhas de Força	...33
Figura 47 – Renderização Conceitual do VLT	...40	Cartograma 09 – Nós de Conexão com a Cidade	...33
Figura 48 – Situação Atual Setor Praia	...41	Tabela 02 – Os Setores da Avenida	...34
Figura 49 – Situação Atual Setor Praia – Perfil	...41	Tabela 03 – Princípios e Diretrizes por Setor	...40
Figura 50 – Reordenação do Trânsito Setor Praia	...41	Tabela 04 – Princípios e Diretrizes Geral	...40
		Tabela 05 – Plano de Parceria Público Privado	...48

Este capítulo apresenta o percurso inicial da pesquisa, revelando os caminhos teóricos, conceituais e metodológicos que a sustentam.

Parte-se da inquietação com os modos de apropriação e configuração dos espaços urbanos contemporâneos e a necessidade de reposicionar o papel da arquitetura e do urbanismo frente às demandas atuais das cidades brasileiras. São exploradas as bases que fundamentam o direito à cidade e a humanização dos espaços públicos, bem como o processo histórico de formação da Avenida Epitácio Pessoa, eixo urbano estruturante da cidade de João Pessoa.

Além disso, são referenciados autores que discutem vitalidade urbana, mobilidade sensível, desenho participativo e estratégias de reconexão entre pessoas e o espaço urbano.

UNIDADE

01

PESQUISA



INTRODUÇÃO

O presente Trabalho de Conclusão de Curso propõe um projeto urbano para a Avenida Epitácio Pessoa (Figura 02) que é uma das principais vias estruturantes de João Pessoa (PB), com cerca de cinco quilômetros de extensão. A avenida conecta, em linha reta, o centro histórico ao litoral, atravessando bairros como Tambaú, Miramar e Torre, e consolidando-se como eixo simbólico e funcional da cidade. A proposta parte de uma revisão bibliográfica e de um diagnóstico aprofundado da região, com foco na identificação de vazios urbanos e espaços subutilizados ao longo de sua extensão. Esses territórios muitas vezes apresentam uso restrito, privado ou ineficiente, atendendo apenas a parcelas específicas da população, mesmo em alguns casos, sendo territórios públicos da união. Em outras situações, configuram-se como lotes vagos e desconectados da dinâmica urbana cotidiana. O projeto enfatiza a interseção entre mobilidade, uso do solo e vitalidade urbana, dialogando com o Direito à Cidade e a Vitalidade Urbana como princípios norteadores



Inaugurada em 1910, a Epitácio Pessoa mantém até hoje sua configuração original de corredor rodoviário, priorizando automóveis e ônibus sem oferecer condições adequadas ao transporte coletivo ou aos modos ativos de deslocamento. Ao conectar diretamente dez bairros, a avenida revela fragmentações espaciais e sociais em trechos marcados por baixa atratividade, insegurança e ausência de uso coletivo significativo. A transformação da avenida em um eixo de mobilidade contemporânea traz consigo um novo desafio: a presença de territórios subutilizados e vazios ao longo de sua extensão. Conectando dez bairros da cidade de forma direta, a Epitácio Pessoa sofre com espaços sem vitalidade, de acesso restrito e, por vezes, esquecidos pela comunidade em alguns trechos da avenida. Esses espaços, além de representarem uma ocupação ineficiente do solo urbano, podem contribuir para a fragmentação da cidade, aumentar a sensação de insegurança e reduzir a vitalidade econômica e social das áreas afetadas.

OBJETO

O objeto principal de estudo desse trabalho, de intervenção direta é a toda a extensão da Avenida Pres. Epitácio Pessoa (Figura 03) suas quadras em conexão. Para complementar os estudos, os bairros serão trabalhos de forma teórica buscando endossar a pesquisa e as conexões da cidade pelos seus modais de transportes, intencionalidades de evolução e características gerais.



Figura 03
Esquema de localização
Fonte: Google Maps
Elaborado pelo autor

OBJETIVOS

OBJETIVO GERAL

Elaborar um estudo de intervenção urbana na Avenida Pres. Epitácio Pessoa, fundamentado em conceitos contemporâneos do urbanismo e ocupação do espaço público, contemplando a integração, mobilidade e acessibilidade e o aproveitamento de espaços subutilizados e residuais além dos vazios urbanos presentes em sua extensão.

OBJETIVOS ESPECÍFICOS

Entender a as relações urbanas da avenida com a cidade relacionadas à acessibilidade e mobilidade bem como a identificação de espaços vazios e/ou subutilizados.

Identificar especificidades urbano sociais ao longo da avenida e suas dinâmicas, a partir da leitura morfológica, funcional e perceptiva do território.

Assimilar e relacionar os conceitos contemporâneos sobre cidade e urbanismo ao projeto.

Conceber propostas projetuais que solucionem ou ameziem as problemáticas da avenida.

JUSTIFICATIVA

A Avenida Epitácio Pessoa é uma das principais artérias urbanas de João Pessoa, conectando o centro histórico ao litoral e atravessando aproximadamente dez bairros. Com grande fluxo de transporte público e relevância simbólica e funcional, a via consolidou-se como eixo estruturador da cidade. No entanto, seu perfil viário majoritariamente rodoviário, marcado pela predominância do automóvel, compromete sua vitalidade urbana ao negligenciar dinâmicas mais inclusivas de mobilidade e convívio social aspectos centrais nas discussões contemporâneas sobre o direito à cidade (HARVEY, 2012).

Além disso, a presença de espaços subutilizados e vazios urbanos ao longo de sua extensão intensifica a fragmentação da paisagem e reduz a potência de sua centralidade.

Desde sua origem, a via sempre foi um eixo de deslocamento do centro da cidade, se expandindo em direção ao mar. Ao longo da sua história já possuiu trilhos de bonde, bem como outras capitais do Brasil como Recife, São Paulo e Rio De Janeiro, mas foram extintas com o investimento do país no transporte rodoviário. Além disso, a avenida também já teve faixas exclusivas para ônibus, que foram desassociadas recentemente, 2025, a partir de uma decisão da superintendência de mobilidade da cidade de João Pessoa.

Sendo assim, atualmente, a Avenida Epitácio Pessoa é um eixo rodoviário, não expresso, que possui potencial para ser um eixo contemporâneo de mobilidade para a cidade, uma vez que conecta cerca de dez bairros diretamente, é o principal eixo de transporte público da cidade e interliga pontos de grande interesse urbano como a praia e o centro.

Destaca-se, ainda, a presença do 1º Grupamento de Engenharia, instalado em terreno da União e delimitado por amplos muros que segregam a área do tecido urbano. Originalmente situado em zona periférica, o equipamento militar encontra-se hoje rodeado por bairros densamente povoados. Essa configuração compromete tanto sua própria vocação quanto a qualidade urbana do entorno, gerando áreas cegas, inseguras e restritas ao uso coletivo, em descompasso com os princípios de uma cidade acessível, conectada e viva, como defende David Sim (2020) ao propor uma “cidade leve”, mais fluida, democrática e humanizada.

Por fim, este trabalho também se respalda na contribuição para uma lacuna na academia uma vez que não há outros trabalhos propositivos de projetos para a Avenida, com esse teor, apesar de encontrar-se diversas pesquisas de cunho exploratório acerca do desenvolvimento e modificações da avenida. A pesquisa, portanto, pretende contribuir de forma inovadora e crítica para o debate sobre o espaço urbano de João Pessoa.

Para entender os anseios urbanos atuais e pertinentes de mudança para a cidade, faz-se necessário um estudo de aporte teórico para definição de objetivos e conceitos, além de serem norteadores para as decisões projetuais alinhadas às tendências globais de urbanização das cidades. Bem como também, para o estudo de caso, é importante o entendimento da história da expansão da Avenida Epitácio Pessoa, até a sua forma atual, para a assimilação do conteúdo absorvido e sua aplicação projetual.

No desenvolvimento desta pesquisa, compreende-se a cidade como um organismo vivo, multifacetado e em constante transformação, bem como com história e camadas socioespaciais que se entrelaçam na dinâmica urbana. A Noção de Direito à Cidade, segundo David Harvey em “Cidades Rebeldes (2014)”, propõe uma abordagem política e coletiva da vivência urbana, entende o espaço como palco de disputas e como instrumento de mudança social.

Essa lógica se entrelaça com a ideia de Teia Urbana, desenvolvida por Nikos Salingaros em “Teoria da Cidade (2020)”, ao propor que a cidade funcione como uma rede interconectada, com variações de relações humanas, edificações e fluxos, formando um sistema adaptativo e orgânico. Sobre Vitalidade Urbana, destacam-se as percepções de Jan Gehl em “Cidades para pessoas (2013)”, Jane Jacobs em “Morte e Vida das grandes Cidades (2001)” e de Vinicius Netto em “Cidades de Pedestres (2016)”, todos enfatizam a importância do uso contínuo e qualificado dos espaços públicos para a saúde e vivacidade das cidades.

Além disso, os conceitos de Experiência Urbana são trabalhados por Kevin Lynch em “A Imagem da Cidade (1999)”, onde o autor analisa como as pessoas percebem o espaço e navegam por ele. Carlos Moreno em “A Revolução da Proximidade (2002)”, complementa com a proposta de Cidade de 15 minutos, evidenciando a necessidade de reorganizar os territórios urbanos para garantir acessibilidade, diversidade de usos e bem-estar. Já David Sim, em “Cidade Leve (2021)”, propõe uma abordagem mais empática e sensorial do urbanismo, focando em escalas humanas e no cotidiano. Por fim, os fundamentos de Desenho Urbano são explorados através das visões de Vicente Del Rio, em “Introdução ao Desenho Urbano (1990)”, e Kevin Lynch, ambos convergindo na ideia de que o espaço urbano deve ser legível, acessível e dotado de sentido para seus usuários, construindo cidades mais claras, funcionais e, acima de tudo, humanas.

O DIREITO DA CIDADE ATIVA CONECTANDO AS PESSOAS

Uma das maiores dificuldades a nível nacional é entender o direito à cidade como um direito humano. Isso diz respeito a quem sempre comandou como se faz a cidade no país. “A urbanização desempenhou um papel particularmente ativo na absorção do excedente de capital e na resolução de crises do capitalismo, mas isso tem sido feito de maneira que reproduz desigualdades sociais” (Harvey, 2014, p. 15). Para Harvey (2014), a cidade não é apenas um espaço físico, mas um produto social moldado pelo capitalismo, resultando em espaços urbanos que frequentemente não atendem às necessidades de seus habitantes.

“O direito à cidade não pode ser concebido simplesmente como um direito individual de acesso aos recursos que a cidade oferece: é antes um direito coletivo de reformular e transformar a cidade de acordo com as nossas necessidades” (Harvey, 2014, p. 34). A utopia de que viver uma cidade é permitir que ela molde o nosso comportamento e valores, assim como se tenta moldar a cidade com de acordo com o que o usuário pensa, é legítima, mas é barrada por quem financia a cidade. Harvey (2014) argumenta que o direito à cidade vai além do acesso ao espaço urbano; ele implica a capacidade coletiva de modificar a cidade conforme os interesses da sociedade, resistindo à lógica do capital que frequentemente privilegia interesses privados em detrimento do bem-estar público.

Ainda de acordo com o Direito à Cidade de David Harvey, preza-se para que a ferramenta do planejamento urbano seja um processo participativo, garantindo a voz da comunidade e que a cidade seja feita para as pessoas, pensando-se em questões de mobilidade, espaços igualitários, sustentabilidade e acessibilidade. “Precisamos reinventar a cidade como um espaço mais igualitário, onde as decisões urbanas sejam tomadas com base no interesse público e não apenas nos interesses de mercado” (Harvey, 2014, p. 157).

Em Cidades Para Pessoas (2013), Jan Gehl afirma que o desenho das cidades impacta diretamente na qualidade de vida das pessoas. Espaços públicos bem planejados incentivam a socialização, vida nas cidades e deslocamento ativo, tornando o espaço urbano em ambientes mais saudáveis e agradáveis.

“Quando os espaços urbanos são projetados para carros, as pessoas se afastam. Quando projetamos para as pessoas, o espaço se transforma em um local de encontro e vida urbana ativa. Cidades para pessoas são cidades que priorizam o pedestre e o ciclista, e não o automóvel” (Gehl, 2013, p. 76).

Seguindo essa linha de raciocínio de Gehl, as ruas deveriam ser projetadas pensando em pele menos no pedestre e no ciclista, além do carro, preposição que difere da situação encontrada na Avenida Epitácio Pessoa, em João Pessoa, que possui apenas vias de tráfego rodoviário e de pedestres.

Em pensamento alinhado com o de Harvey (2014), Gehl (2013) acredita que as cidades devem ser moldadas pelas e para as pessoas, levando em consideração as necessidades da comunidade. “Primeiro moldamos as cidades e, depois, elas nos moldam. Um bom espaço urbano incentiva o caminhar, a interação social e a qualidade de vida” (Gehl, 2013, p. 22).

“A legibilidade de uma cidade – sua capacidade de ser visualmente compreendida e mentalmente mapeada – é essencial para a experiência urbana dos habitantes” (Lynch, 2011, p. 3). Dentre seus muitos estudos urbanismo, Kevin Lynch (2011) analisa como a percepção mental das pessoas sobre o espaço urbano é fundamental para a sua experiência da cidade. Elementos como marcos, caminhos e distritos ajudam a criar uma imagem clara de cidade e ajudam na navegação. Ideia associada a de Gehl (2013) que reforça o uso ativo das cidades pelas pessoas a partir de investimento em qualidade de vida e caminhabilidade, melhorando os percursos e os tornando mais agradáveis.

“A estrutura física da cidade é um meio pelo qual seus habitantes estabelecem conexões emocionais e funcionais com o espaço. Quanto mais intuitiva e coerente for essa estrutura, maior será a sensação de pertencimento e orientação” (Lynch, 2011, p. 107).

Uma teoria que complementa os ideais de Gehl (2013) e Lynch (2011), de que uma cidade para pessoas provém uma caminhabilidade ativa, funcional e confortável para os usuários, são os estudos relacionados aos nós urbanos de Nikos Salingaros. Em seu livro “A Teia Urbana” (2005), Salingaros afirma que a cidade é uma rede interconectada, na qual a forma urbana impacta diretamente na sociabilidade e na qualidade dos espaços públicos.

Os nós urbanos são pontos de interesse para os usuários, principalmente os pedestres, são equipamentos, espaços ou lugares públicos que convidam e oferecem algum uso à população, em uma relação mutualística que gera vitalidade urbana e segurança. São esses nós, pontos de interesse, que, quando conectados formam uma teia urbana que pode se configurar de diversos formatos. De acordo com Salingaros (2005), uma vez que, essa rede está desorganizada, pode resultar na fragmentação urbana e espaços ineficientes, tais como vazios urbanos, equipamentos subutilizados ou áreas completamente desérticas.

“A cidade funciona como uma teia complexa de interações, onde cada conexão entre edifícios, ruas e espaços públicos influencia a experiência urbana como um todo” (Salingaros, 2005, p. 14). Essa linha de pensamento do autor, reforça a ideia da importância de espaços convidativos para a população, que integrem caminhos e faça pontes de conexão com outros espaços ou equipamentos, garantindo uma vida mais ativa na sociedade.



A HISTÓRIA DA AVENIDA PRES. EPITÁCIO PESSOA

A Avenida Epitácio Pessoa surgiu na cidade de João Pessoa como um importante eixo de estruturação que contribuiu para a expansão da cidade em direção à orla marítima ao longo do século XX. De acordo com Silveira (2004), a configuração espacial de João Pessoa intraurbana, com o seu centro que se mantém até hoje na mesma localização, favoreceu a expansão da cidade em duas direções; Nordeste, onde se originou o bairro Tambiá, e leste, em direção à praia. “Desde os primeiros tempos, o percurso apresentou uma sucessão de objetos e espaços articulados, dentro de uma lógica evolutiva predominantemente linear, revelando tanto conotações físicas quanto sociais” (SILVEIRA, 2004, p. 108)

O Período de 1890 a 1920, caracterizou-se por modificações em todos os aspectos da vida do país, especificamente nos espaços urbanos onde ocorreram transformações no ambiente construído, com impactos no processo de crescimento da cidade. (SILVEIRA, 2004, p. 122)”. Assim foi em João Pessoa, com o surgimento dos bondes, rede elétrica e saneamento básico, a cidade assumiu esse como alguns de seus princípios de desenvolvimento. **Com o surgimento da Avenida nas proximidades da praça da independência, sua expansão foi inevitável, e os investimentos do governo favoreciam o percurso para o desenvolvimento do eixo.**

Ainda destaca que a **configuração linear da Avenida influenciou a organização da cidade tornando-se um vetor estruturante do crescimento urbano** e um reflexo dos interesses dos políticos na época, isso pois, ela foi planejada e construída com fortes investimentos do governo federal, acelerando a ocupação da área leste da cidade. Ela servia como caminho de ligação entre a cidade a praia, a qual já possuía algumas construções de interesse, mas que alavancou ainda mais a valorização imobiliária da região.

A abertura da avenida (Figura 04) favoreceu na criação de uma classe alto padrão que poderia viver na região litorânea. De acordo com Silveira (2004), a Avenida Epitácio Pessoa não apenas refletiu a expansão da cidade, mas também moldou sua segregação espacial, atraindo a elite econômica para áreas estratégicas ao longo de seu percurso.

De acordo com Silveira (2004), o transporte público era um dos problemas da cidade de João Pessoa, que já desde aquela época sofria com a qualidade desse serviço. Entretanto o surgimento dos bondes a burro ajudou a amenizar essa situação, e adentrando no século XX, um dos principais percursos desses bondes eram a Avenida Epitácio Pessoa, se conectando com linhas que iam até o Varadouro, interligando uma grande parte da cidade. “No percurso da Avenida Epitácio Pessoa, o bonde surgiu da área central em direção à orla marítima, e prestou-se a consolidação do percurso e do valor de crescimento. (SILVEIRA, 2004, p. 136)”

“O bonde movido a energia elétrica foi inaugurado em 19 de fevereiro de 1914, (Farias, 1988), a fim de modernizar o transporte urbano como fator social da civilização e progresso (Smith, 1924)” apud. SILVEIRA, 2004, p. 138”. Após o calçamento da Epitácio Pessoa, os bondes elétricos (SILVEIRA, 2004, p. 138), foram instalados na avenida, em direção ao mar, compondo uma das três linhas itinerárias do transporte na cidade, possibilitando o litoral, além do centro, como espaço de cultura e lazer.

“A pavimentação seria responsável por uma mudança radical no entorno da avenida (Figura 05), que, em menos de dez anos, não estaria ligando somente o centro ao mar, mas promovendo a ocupação de áreas tanto ao sul quanto ao norte. O fato de existir uma grande via pavimentada capaz de promover o tráfego naquela direção do perímetro urbano passou a facilitar, inclusive, a ligação, mesmo que precária, de praias ao norte”. Coutinho, 2004, p. 88.



Figura 04
Obras na Avenida durante o governo de Argemiro Figueiredo
Fonte: Acervo Humberto Nóbrega

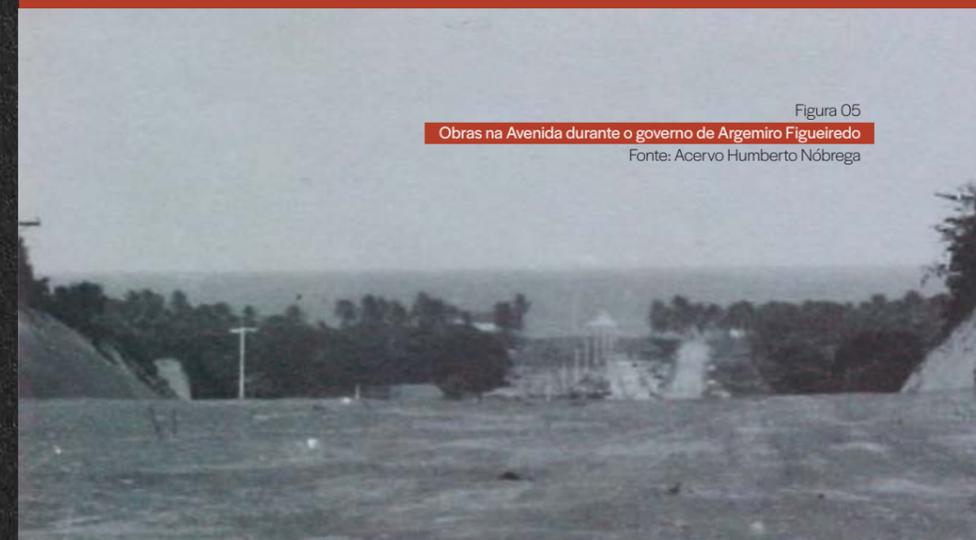


Figura 05
Obras na Avenida durante o governo de Argemiro Figueiredo
Fonte: Acervo Humberto Nóbrega

De acordo com Coutinho, com a volta de JK à presidência do país influencia a eleição do José Américo, a cidade de João Pessoa passaria por fortes mudanças consequentes a esses governantes. Além da pavimentação e ocupação da zona litorânea, a cidade já se desenvolvera à noroeste e também começavam a surgir os adensamentos populacionais que resultam hoje em dia nos bairros Torre e Bairro dos Estados. De acordo com os textos de Coutinho (2004), com a instauração da ditadura brasileira em 1964, os estados passariam por um forte processo de industrialização e crescimento, na Paraíba não foi diferente, mas com um ritmo menos acelerado que estados do sudeste por exemplo, por conta dos períodos de seca e outros fatores regionais. Contudo, o crescimento bairro dos estados, criação do conjunto habitacional do Castelo Branco e diversas obras nos bairros próximos à orla, além da fundação da cidade universitária, a expansão de João Pessoa em direção ao leste não foi contida.

Uma das mais notórias instalações aconteceu diretamente na Avenida Epitácio Pessoa, bem ao meio do percurso do centro à praia, as edificações do 1º grupamento de engenharia já haviam sido instaladas por volta de 1968 (Figura XX) (Coutinho, 2004, p. 95). “O Grupamento de Engenharia, edificado durante a década de 1940, é o tipo de exemplar (de edificação) que se manteve até os nossos dias. (COUTINHO, 2004, p. 114). O Grupamento, como visto na Figura 06, construído em território da união já chamava atenção na época pois foi necessário, de acordo com Coutinho, a alteração de todo o traçado da cidade para a sua instalação, alterando inclusive o eixo da Avenida Ruy Carneiro (Figura 07).



Figura 06
1º GPT Eng. em 1968
Fonte: Acervo Humberto Nóbrega



Figura 07
Bairro Miramar em 1955
Fonte: Acervo Humberto Nóbrega

Dieb (2014) contribui na pesquisa com os seus estudos acerca da modernização e dinâmica comercial da avenida, analisando de maneira aprofundada a mudança da paisagem na região a partir da década de 1980. “A transformação da Avenida Epitácio Pessoa em via principal e em eixo de ligação Centro-Praia fez dela uma importante localização no espaço intraurbano de João Pessoa” (Dieb, 2014, p. 75).

De acordo com Dieb (2014), o setor terciário passou a dominar a ocupação dos lotes impulsionado pelo crescimento da cidade e o deslocamento do centro da cidade para a avenida. Pequenos comércios foram aos poucos sendo substituídos por bancos, lojas, clínicas e outros edifícios comerciais. A Avenida Epitácio Pessoa então se consolidou como um eixo de negócios e serviços, reconfigurando o seu perfil urbano.

“No tocante às transformações ocorridas a partir da década de 1980, observando-se trecho por trecho, nota-se que aqueles mais próximos ao Centro Tradicional da cidade apresentaram muitas construções e ampliações vinculadas ao uso comercial” (Dieb, 2014, p. 147)

A partir da década de 1980, a Avenida Epitácio Pessoa passou por uma intensificação no uso do solo, resultando na redução da ocupação residencial e no aumento do setor terciário. Houve um crescimento acelerado de comércio e serviço, transformando a avenida em um subcentro urbano (Figura 08). Segundo Coutinho (2004), a Avenida Epitácio Pessoa sofreu uma descaracterização progressiva, com a substituição do uso residencial pelo comercial, criando um ambiente mais hostil ao pedestre e menos arborizado.

“Com a consolidação da mencionada ocupação, localizada no setor leste da cidade, intensificou-se a instalação de estabelecimentos voltados para o uso terciário ao longo da Avenida Epitácio Pessoa a partir, principalmente, da década de 1980, à medida que a mesma adquiria o caráter de subcentro, extinguindo progressivamente o uso residencial que a margeava” (Dieb, 2014, p. 20)



Figura 08
Av. Epitácio pessoa em 2001
Fonte: A União (retirado de DIEB, 2014)



Figura 09
Av. Epitácio pessoa em 2025
Fonte: Pinterest, autor desconhecido

Dieb (2014), destaca que o a verticalização das edificações, como visto na figura 08, na avenida foi um dos fatores cruciais para a sua nova configuração visual, acompanhando o desenvolvimento do setor terciário e especulação imobiliária. A partir dos anos de 1980 as edificações térreas foram substituídas por prédios de comerciais e mistos, com a chegada dos anos 90, a verticalização se intensificou com o surgimento de edificações ainda mais altas e espaços voltados ao setor de serviço.

Com esse aumento na ocupação da avenida pelos setores de comércio e serviço, a mobilidade foi se tornando um dos principais problemas da região. A avenida passou a concentrar grande fluxo de veículos individuais, ônibus e caminhões, sem infraestrutura adequada para absorver essa demanda. Além disso, o aumento da circulação gerou congestionamentos e impactou negativamente na experiência e qualidade de vida dos pedestres. (Figura 09)

“Desde o ano de 1983, segundo pesquisas da Companhia de Trânsito Estadual e do IML-PB, a avenida Epitácio Pessoa liderava o ranking de acidentes de trânsito entre as principais avenidas da cidade” (Dieb, 2014, p. 259)



HUMANIZAÇÃO DOS ESPAÇOS PÚBLICOS: DESENHO E VITALIDADE URBANA

A vitalidade urbana é um conceito fundamental para o planejamento e desenvolvimento das cidades. Está associada à diversidade de usos, à integração social, à dinâmica e segurança dos espaços públicos. Essa ideia foi amplamente utilizada por autores como Jane Jacobs e Vinicius Netto que defendem a importância de cidades vivas e vibrantes, caminháveis e que fomentam a utilização dos espaços públicos. **“A vitalidade de uma cidade depende de sua diversidade de usos, densidade e capacidade de promover encontros espontâneos entre as pessoas”** (Jacobs, 1961, p. 150). De acordo com Jane Jacobs (1961), a vitalidade urbana é um atributo essencial para cidades saudáveis, dependendo dos usos, segurança e apropriação coletiva. Na Avenida Epitácio Pessoa, a ausência desses elementos fica evidente a partir da priorização do tráfego veicular particular e presença de grandes lotes vazios ou subutilizados, que fragmentam a experiência urbana.



“As cidades têm a capacidade de proporcionar algo para todo mundo, só porque, e somente quando, são criadas por todo mundo. [...] A vitalidade urbana depende da diversidade de usos, da presença constante de pessoas e da liberdade para que os espaços sejam apropriados de formas imprevistas.” (JACOBS, 1961, p. 25).

Jacobs argumenta que a **segurança e a vitalidade das ruas dependem da presença do ser humano**, os “olhos da rua”, ou seja, da movimentação espontânea de pessoas ao longo do dia, algo que se torna ausente em alguns trechos da avenida, dominados por muros ou terrenos vazios. O autor também alerta que calçadas largas são inúteis se não houver razão para caminhar.

A Avenida, apesar de possuir grandes trechos largos de calçada, faltam vitrines, bancos ou sombras que incentivem o caminhar. Sua extensão é ocupada por prédios comerciais no térreo e escritórios nos andares superiores que ficam vazios após as 18h, transformando a paisagem em alguns trechos em um deserto pós-expediente. Vinicius Netto é um dos principais estudiosos da relação entre espaço urbano e comunicação social. **“A vitalidade das cidades não é um dado físico isolado, mas uma construção social mediada pelo espaço. É nas ruas, praças e edifícios que se estabelecem os fluxos que fazem a cidade acontecer”** (Netto, 2014, p. 72). Sua obra mostra como a configuração dos espaços urbanos influenciam a interação entre pessoas e a vida pública.

Para Netto (2014), a vitalidade urbana não depende apenas de fatores físicos, mas também da maneira como as cidades estruturam a circulação de informações e conexões sociais. **A vitalidade urbana então surge da interação entre mobilidade, acessibilidade e sociabilidade**, onde a cidade deve ser pensada como um sistema de redes interconectadas, para que o desenho urbano facilite a circulação de pessoas e ideias.



“O espaço urbano não é um simples palco onde a vida acontece, mas um agente ativo na organização da sociedade. A forma como ruas e edifícios estão distribuídos afeta diretamente a comunicação entre os habitantes e, conseqüentemente, a qualidade da vida urbana” (Netto, 2014, p. 95).

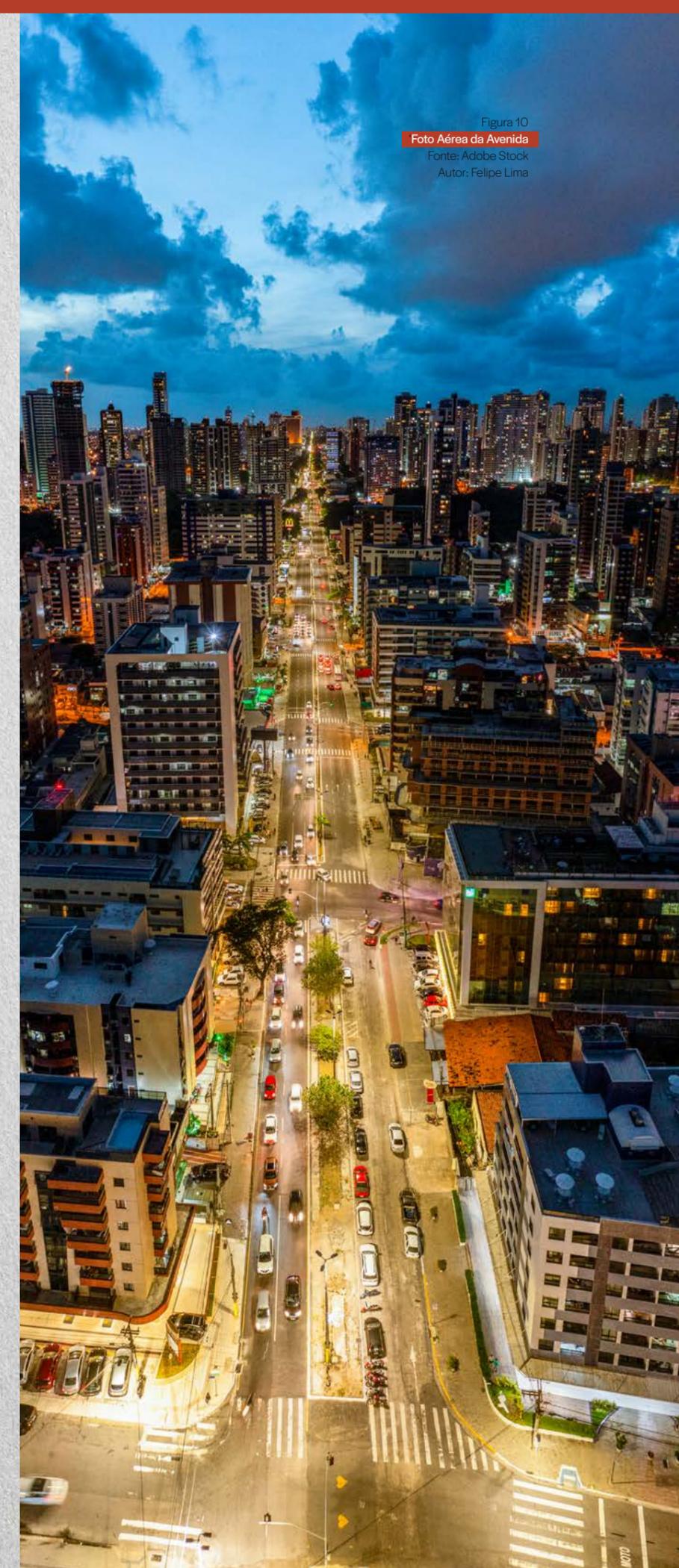
O desenho urbano, enquanto campo multidisciplinar, atua na interface entre forma, uso e percepção do espaço urbano, sendo essencial na construção de cidades mais legíveis, acessíveis e humanas. Segundo Vicente Del Rio (1990), **é fundamental que o planejamento urbano não se limite às questões técnicas, mas incorpore os aspectos simbólicos, afetivos e sensoriais vivenciados pelos usuários**. O autor fala que “A qualidade do ambiente urbano é resultante não apenas de sua forma física, mas também da forma como é percebido, utilizado e apropriado por seus usuários.” (DEL RIO, 1990, p. 54). Del Rio entende o urbanismo como uma arte socialmente comprometida, onde a forma urbana deve dialogar com a escala do corpo humano, com o conforto ambiental e com a diversidade dos modos de vida.

Além de Del Rio, outros autores oferecem subsídios importantes para essa abordagem. Kevin Lynch (1997), por exemplo, destaca que a capacidade de uma cidade ser compreendida visualmente, ou seja, sua legibilidade, é crucial para o bem-estar urbano. Ele propõe que caminhos, marcos, bordas, bairros e nós são elementos fundamentais para a construção da “imagem mental da cidade” pelos seus habitantes. Nesse sentido, **um bom desenho urbano é aquele que favorece a orientação, a memória coletiva e o senso de pertencimento**. (LYNCH, 1997)

Mais recentemente, Jan Gehl (2013) aprofunda essa abordagem ao enfatizar que as cidades devem ser projetadas para pessoas, não para carros. Gehl propõe que o desenho urbano deve priorizar as três funções humanas básicas: caminhar, permanecer e encontrar. Ele sintetiza sua visão afirmando: **“Primeiro moldamos as cidades, depois elas nos moldam.”** (GEHL, 2013).

Sendo assim, o presente trabalho se apoia nessas abordagens para propor estratégias projetuais que transformem os vazios urbanos e espaços subutilizados da Avenida Epitácio Pessoa (Figura 10) em ambientes integradores, legíveis e afetivos, que celebrem o encontro, o caminhar e a permanência.

Figura 10
Foto Aérea da Avenida
Fonte: Adobe Stock
Autor: Felipe Lima



ANÁLISE INICIAL PARA PROPOSIÇÃO DE PROJETO DE PESQUISA

TEMA: Estudo de Intervenção Urbana na Avenida Pres. Epitácio Pessoa, João Pessoa – PB

	FATOS	CONCEITOS	NECESSIDADES	PROBELMAS	OBJETIVO
FORMA	A avenida possui estrutura generosa, canteiros centrais e calçadas largas , mas sua forma atual prioriza o carro e inibe o uso social e ativo do espaço.	Eixos multimodais , ruas como cenários, desenho urbano que favorece o corpo humano (Gehl, Lynch, Del Rio). Uso de curvas, marcos e aberturas visuais .	Legibilidade urbana , conforto visual e integração com os bairros. Precisa de uma forma que convide à permanência e à apropriação progressiva da via.	Falta de referências formais específicas para a escala da intervenção. Equilibrar vias técnicas com desenho sensível e harmônico será um desafio.	Desenvolver um traçado urbano contemporâneo, fluido e multimodal que valorize a vitalidade , a permanência e o caminhar ao longo da avenida.
FUNÇÃO	Hoje a função da via é quase exclusivamente rodoviária . Os espaços residuais não são ativados e os lotes murados rompem a continuidade do espaço público.	Cidade para pessoas, cidade de 15 minutos, ruas completas. Multifuncionalidade : o espaço deve servir à mobilidade, ao descanso, à troca e ao encontro.	Garantir acessibilidade universal , infraestrutura para ciclistas, VLT, pedestres . Estimular diversidade de usos e incentivar apropriação espontânea da população.	Equilibrar os múltiplos interesses (poder público, militares, comerciantes, moradores). Definir critérios claros de prioridade funcional.	Reconfigurar a função da Avenida como espaço público integrador: mobilidade, sociabilidade, lazer, paisagem e serviço.
ECONOMIA	Reconfigurar a avenida inteira seria caro e complexo. Algumas soluções devem ser pensadas de forma incremental, usando o que já existe (calçadas, canteiros).	Urbanismo tático, baixo custo e alto impacto. Intervenções reversíveis, aproveitamento de infraestrutura existente , priorização de materiais sustentáveis e de baixo custo.	Orçar por fases. Buscar parcerias com o setor público e privado. Usar soluções replicáveis . Estimular apropriação local como forma de manutenção viva do espaço.	Alto custo de implantação total. Necessidade de alinhar projeto com as possibilidades reais de execução e gestão pública futura.	Propor soluções viáveis financeiramente e passíveis de implementação em etapas, com fases de urbanismo tático e aproveitamento da infraestrutura existente.
TEMPO	O cronograma do TCC é curto , mas a proposta é de transformação urbana duradoura. A implantação real demandaria fases, testes e amadurecimento institucional.	Projeto por camadas e fases. Urbanismo como processo contínuo e participativo . Planejamento de cenários projetuais. Fluxograma de intervenções.	Propor diretrizes claras , fases e indicadores de sucesso. Cronograma de implantação tático, ensaios de espaço público, flexibilidade para uso futuro.	Desafio de representar bem uma proposta de transformação urbana ampla dentro dos limites do tempo e formato acadêmico .	Propor uma intervenção que seja viável em curto, médio e longo prazo, permitindo adaptações conforme os resultados e a apropriação da população.

Tabela 01

Proposição inicial para projeto de pesquisa

Fonte: Elaborado pelo autor

METODOLOGIA

Esta pesquisa adotará uma abordagem qualitativa e exploratória, baseada em um conjunto de métodos interdisciplinares que combinam análise e revisão bibliográfica, levantamento de dados urbanos e estudo de possibilidades projetuais. O objetivo é embasar a proposta de um projeto urbano para a Avenida Epitácio Pessoa, considerando suas dinâmicas espaciais quanto as necessidades da população. A partir da aplicação da metodologia, seus resultados guiarão as decisões projetuais e diretrizes abordadas para tal.

FLUXOGRAMA:
PROCESSO METODOLÓGICO

DA INVESTIGAÇÃO À PROPOSIÇÃO URBANA

elaborado pelo autor

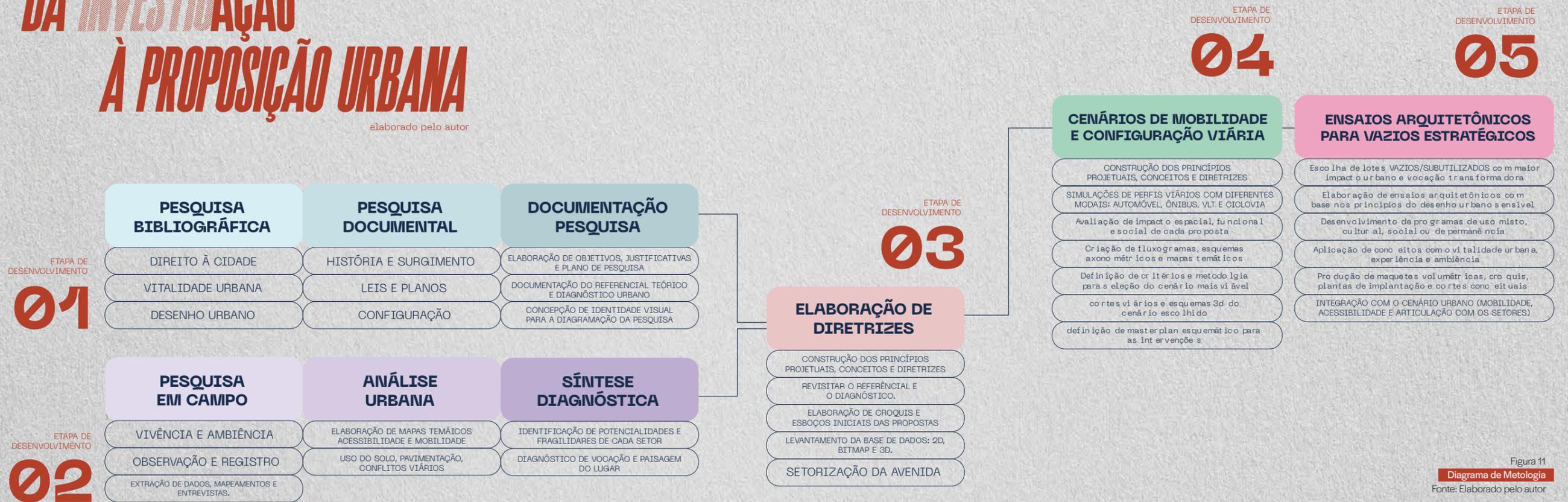


Figura 11
Diagrama de Metodologia
Fonte: Elaborado pelo autor

Figura 12
Diagrama de Bibliografia
Fonte: Elaborado pelo autor

A primeira etapa da metodologia consista na revisão da literatura já existente de estudos urbanos e acerca da história da expansão da cidade de João Pessoa voltada a Avenida Epitácio Pessoa. Serão estudados autores que discutem urbanismo, direito à cidade, mobilidade sustentável, desenho urbano, espaços públicos e outros conceitos.

Autores que tratam da história da expansão da cidade de João pessoa com enfoque na Avenida também serão abordados. Com a proposta de atender aos objetivos de entender as relações urbanas, a revisão bibliográfica permitirá compreender os professos históricos, transformações da avenida e estratégias contemporâneas para a qualificação dos espaços urbanos.

FLUXOGRAMA REVISÃO BIBLIOGRÁFICA

elaborado pelo autor



METOLOGIA:
CONFIGURAÇÃO VISUAL DOS DESENHOS

CONHECENDO AS BASES DIGITAIS

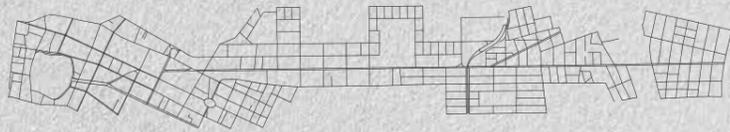
elaborado pelo autor

A configuração visual dos desenhos utilizados neste trabalho constitui uma base metodológica essencial para a compreensão e proposição projetual. A organização em três categorias: diagnóstico urbano, heatmaps e fluxos, e exercício projetual, que garante uma leitura sequencial que parte da análise morfológica da Avenida Epitácio Pessoa, passa pela representação gráfica de dinâmicas urbanas em escalas variadas e culmina no suporte técnico para a elaboração das propostas. Essa sistematização possibilita não apenas uma melhor comunicação dos dados coletados, mas também uma coerência entre o processo investigativo e as decisões de projeto.

Figura 13
Diagrama de Metodologia Visual
Fonte: Elaborado pelo autor

DIAGNÓSTICO

LOGRADOUROS



LOTES



QUADRAS



Mapas de logradouros, lotes e quadras;
Identificação de padrões de ocupação e fragmentações;
Base para análises de uso, mobilidade e vitalidade.

HEATMAPS E FLUXOS

LOTES E ENTORNO (DETALHE)



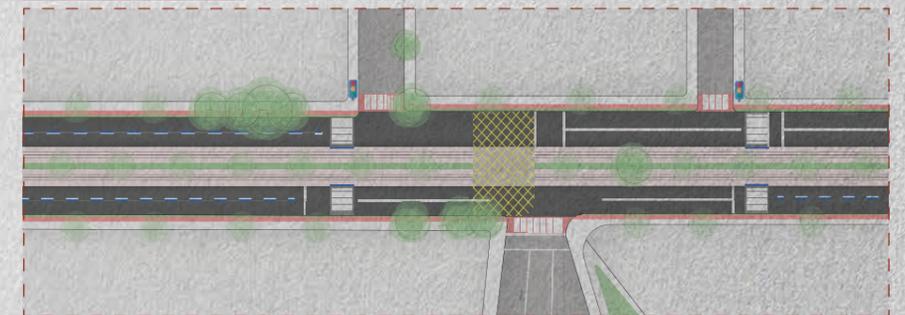
LOTES E ENTORNO (GERAL)



Representação gráfica em escalas maiores;
Visualização de centralidades, deslocamentos e áreas críticas;
Síntese de dados qualitativos e quantitativos.

EXERCÍCIO PROJETUAL

DESENHO RUA (DETALHE)



Plantas e perfis viários detalhados;
Redistribuição de fluxos e novos modais;
Diretrizes para requalificação dos espaços públicos.

Figura 14
Foto da Avenida
Fonte: Elaborado pelo autor





PESQUISA DE CAMPO

A pesquisa de campo será realizada para a coleta de dados primários sobre a Avenida Epitácio Pessoa e quadras da região, analisando os seus usos atuais, percepções dos usuários e potenciais de transformação. Os métodos aplicados dessa etapa consistem em um levantamento fotográfico (Figura 15) e mapeamento dos espaços subutilizados, identificando vazios, terrenos desocupados, espaços residuais ou de uso restrito, além do registro do estado das calçadas, mobiliário urbano, arborização e infraestrutura pública.

Além disso, também será realizada a aplicação de formulários e entrevistas com moradores, comerciantes e usuários da avenida, com questionários estruturados para captar dados sobre mobilidade, segurança, disponibilidade de equipamento e acessibilidade. Por fim, também será feito um mapeamento dos fluxos urbanos para observar o comportamento dos pedestres e dos veículos em diferentes horários do dia. **Essa etapa compreende os objetivos de diagnosticar espaços residuais e subutilizados na região bem como o diagnóstico da mobilidade e acessibilidade da avenida.**



Figura 15
Colagem de Fotos da Avenida Capturada pelo autor
Fonte: Elaborado pelo autor



AVENIDA PAULISTA (SÃO PAULO, SP - BRASIL)

A reconfiguração da Avenida Paulista (Figura 16) é um exemplo notável de ressignificação urbana em um dos principais eixos estruturais da metrópole paulistana. Originalmente projetada como uma via voltada à circulação de automóveis, a Paulista passou por um intenso processo de transformação ao longo das últimas décadas, incorporando camadas de mobilidade ativa, apropriação cultural e democratização do espaço.

A instalação da ciclovia central (Figura 19 e 21) e o fechamento da via aos domingos, em 2015, promoveram uma mudança significativa na lógica de uso e percepção da avenida, transformando-a num espaço de vivência coletiva e celebração urbana. Essa iniciativa evidencia os princípios da vitalidade urbana (GEHL, 2013; NETTO, 2014), na medida em que favorece o encontro, a permanência e o deslocamento ativo. A presença de usos mistos, aliada ao fluxo constante de pedestres, ciclistas e frequentadores de instituições culturais, reforça a ideia de cidade viva, conforme defendida por Jane Jacobs (2000), para quem a mistura de funções e o estímulo à diversidade são essenciais para cidades seguras e dinâmicas como visto na figura 20.

A Avenida Paulista também se mostra um exemplo de legibilidade urbana, no sentido proposto por Kevin Lynch (2011), com marcos visuais reconhecíveis, caminhos bem definidos e transições claras entre espaços públicos e privados. O caso da Paulista demonstra que mesmo vias com vocação tradicionalmente rodoviária podem ser reestruturadas a partir de diretrizes de desenho urbano sensível (DEL RIO, 1990), com foco na escala humana e na reconquista do espaço pela população.

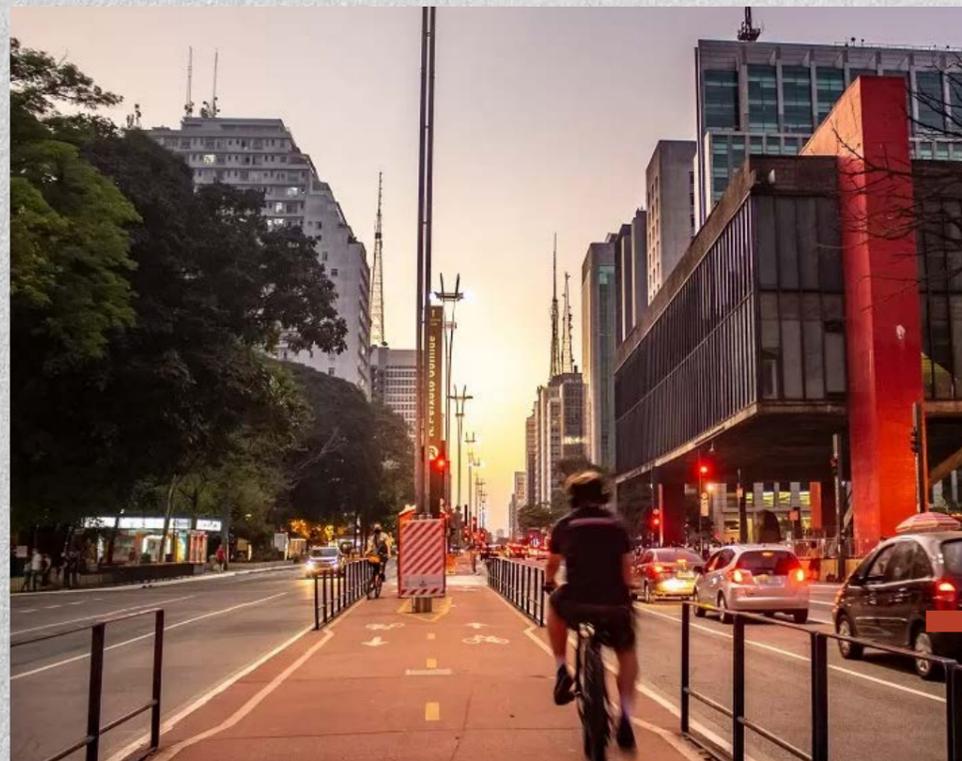


Figura 16
Avenida Paulista
Fonte: G1



Figura 17
Avenida Paulista
Fonte: G1



Figura 18
Projeto de Praça para Av. Paulista
Fonte: Jornal GGN

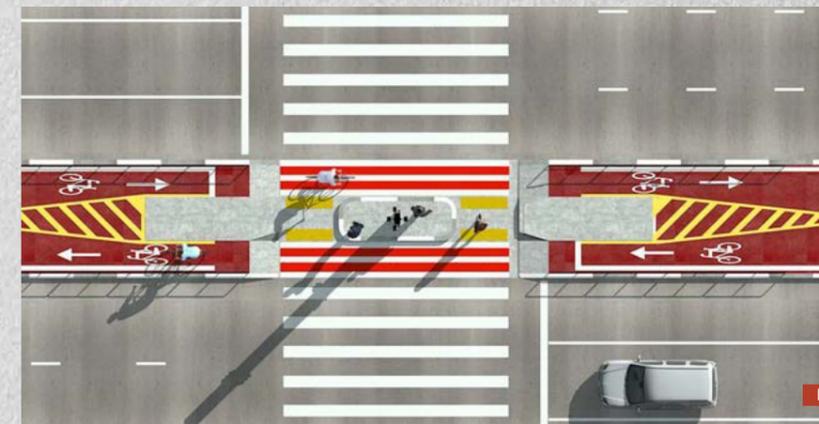


Figura 19
Projeto Avenida Paulista
Fonte: G1



Figura 20
Projeto Avenida Paulista
Fonte: G1



Figura 21
Projeto Avenida Paulista
Fonte: G1

VLT RIO + ORLA CONDE / PORTO MARAVILHA (RIO DE JANEIRO, RJ - BRASIL)

O projeto de requalificação da região portuária do Rio de Janeiro, implementado a partir do programa Porto Maravilha, representa uma das experiências mais ambiciosas de transformação urbana no Brasil. Dentro deste contexto, o VLT Carioca (Figura 24), implantado em 2016, é um dos principais elementos estruturadores da nova mobilidade urbana da cidade. Seu traçado, ao longo da Orla Conde, promoveu não apenas uma melhoria na conectividade entre o centro histórico e a zona portuária, mas também um novo paradigma de uso do solo urbano (Figura 25). A substituição de vias expressas elevadas por corredores multimodais integrados revela uma preocupação com a reconfiguração do espaço público em benefício do pedestre, ciclista e do transporte coletivo (Figura 28). O novo eixo é pontuado por equipamentos culturais, mobiliário urbano, áreas verdes e espaços de estar, elementos que materializam a ideia de cidade para pessoas (GEHL, 2013), além de atender à lógica de interconectividade e fluxos urbanos proposta por Vinicius Netto (2016).

A requalificação das calçadas, a ampliação das áreas de convivência e a instalação do VLT sem barreiras físicas também contribuem para a legibilidade e permeabilidade urbana, conceitos caros a Kevin Lynch (2011) e Vicente Del Rio (1990), que advogam por cidades visualmente compreensíveis, acessíveis e apropriáveis. Este projeto se apresenta, portanto, como uma forte referência para a proposta de um eixo multimodal na Avenida Epitácio Pessoa, especialmente no cenário que contempla a integração entre ciclovia e VLT, sem a necessidade de ruptura com a identidade urbana preexistente (Figura 24).

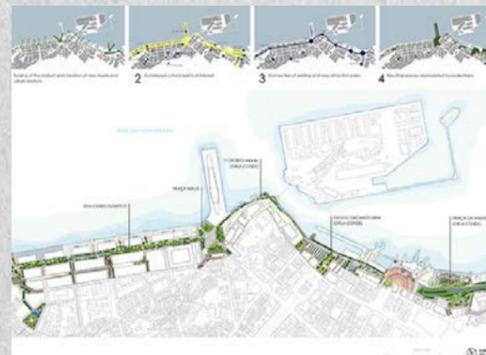


Figura 22
Projeto do Porto Maravilha
Fonte: World Landscape Architecture



Figura 23
Projeto Porto Maravilha
Fonte: Prefeitura do Rio



Figura 27
Projeto do Porto Maravilha
Fonte: World Landscape Architecture



Figura 24
VLT CARIOCA
Fonte: Prefeitura do Rio



Figura 25
Projeto do Porto Maravilha
Fonte: World Landscape Architecture



Figura 26
Projeto do Porto Maravilha
Fonte: World Landscape Architecture



Figura 28
Projeto do Porto Maravilha
Fonte: World Landscape Architecture



BRT E PARQUES DE CURITIBA (CURITIBA, PR - BRASIL)

Curitiba é nacional e internacionalmente reconhecida por sua abordagem pioneira no urbanismo e na mobilidade urbana desde a década de 1970. Foi uma das primeiras cidades do mundo a implementar um sistema de BRT (Bus Rapid Transit) com canaletas exclusivas para ônibus biarticulados, estações-tubo e uma lógica integrada de transporte coletivo, como observa-se nas figuras 29 e 30

Esses elementos colocaram a cidade como referência global, influenciando mais de 200 sistemas similares em diversos países, e demonstrando o potencial do desenho urbano associado à mobilidade eficiente, conforme discutido por autores como Jan Gehl (2013) e Kevin Lynch (2011).

No entanto, o caso curitibano também revela um paradoxo urbano relevante: apesar do histórico inovador, o sistema de transporte coletivo não acompanhou o crescimento populacional e urbano da cidade nas últimas décadas, resultando em defasagem estrutural, saturação de linhas e perda de qualidade do serviço.



Figura 29
Projeto para pedestres Curitiba
Fonte: Pancheta do Urbanismo



Figura 30
Sinalização e paginação BRT
Fonte: Prefeitura de Curitiba



Figura 31
BRT Curitibano
Fonte: Prefeitura de Curitiba



Figura 32
BELL STREET PARK
Fonte: Nacto.Org

BELL STREET PARK, RUA COMPARTILHADA (SEATTLE, WA - ESTADOS UNIDOS)

O Bell Street Park (Figura 32), inaugurado em 2014 no bairro de Belltown, Seattle, representa um exercício radical de reapropriação do espaço viário urbano: uma rua foi convertida em woonerf, um espaço compartilhado entre veículos e pedestres sem meio-fio, com pavimentos contínuos, mobiliário urbano e vegetação

Localizado em uma área que historicamente enfrentava problemas de insegurança urbana, o woonerf transformou-se em rua de convivência, reduzindo crimes e estimulando a vida local. A ausência de barreiras físicas permite usos espontâneos como crianças brincando, eventos culturais, cafés e favorece a interação social, aspecto central à vitalidade urbana, como destaca Netto (2014).

Desenho simbólico e sensorial (Del Rio, 1990):
pavimento contínuo e integração sensorial com o entorno.

Rede urbana conectiva (Salingaros, 2005):

estações de rua conectadas, sem fragmentação físico

O Bell Street Park inspira sua proposta de propor espaços públicos contínuos nos trechos de lotes subutilizados ao longo da avenida, especialmente considerando intervenções elegantes, de baixo impacto e alto valor coletivo, como visto na figura 33 e 34.



Figura 33
Bell Street Park
Fonte: Nacto.Org



Figura 34
Bell Street Park
Fonte: Nacto.Org

Neste capítulo, a pesquisa mergulha no território de estudo por meio da investigação. A Avenida Epitácio Pessoa é analisada a partir de visitas in loco, registros fotográficos, mapeamentos temáticos e coleta de dados urbanos e sociais. Essa leitura múltipla, que inclui aspectos morfológicos, geofísicos, de uso e ocupação do solo, ambiência e dinâmica cotidiana, visa construir um diagnóstico urbano que vai além da técnica, incorporando o sentido do lugar e a perspectiva dos usuários. A delimitação de setores estratégicos dentro da avenida é justificada a partir de evidências concretas e metodologias visuais, como heatmaps e sobreposições cartográficas, que revelam os contrastes e as vocações de cada trecho da via.



UNIDADE

U E

ESTUDO

Figura 35
Cidade de João Pessoa
Fonte: Adobe Stock, por Felipe Lima

MAPEAMENTO DE DADOS

ANÁLISE DE

LEGIBILIDADE URBANA

KEVIN LYNCH
elaborado pelo autor

CAMINHOS

A própria avenida é o principal caminho linear da cidade, funcionando como um eixo de deslocamento contínuo e estruturador. No entanto, há pouca diversidade de caminhos transversais integrados (ruas que atravessam com conforto e segurança), especialmente na parte onde se concentram lotes murados e uso institucional fechado.

MARCOS

Entre os marcos visuais e simbólicos, destacam-se o Assaí Atacadista, a Igreja Universal e o complexo do 1º Grupamento de Engenharia, mas esses marcos, apesar de impactantes, são fechados e de baixa interação com o pedestre. Falta o que Lynch chamaria de "marcos vivos", onde o simbolismo se alia ao uso coletivo (como uma praça ativa, um coreto, um letreiro interativo, um terminal de integração).

BORDAS

A avenida apresenta bordas mal definidas em muitos trechos: muros altos, descontinuidade das cicloviárias nas vias ortogonais e alguns fragmentos de calçadas desconexas. O trecho entre o bairro Miramar e o Grupamento de Engenharia tem bordas opacas e fragmentadas.

DISTRITOS

Os distritos (áreas com identidade própria) são mais claros nos extremos da avenida: Cabo Branco e Tambaú têm forte caráter turístico e comercial, enquanto Torre e Miramar têm zonas mais residenciais e institucionais. A falta de continuidade entre esses distritos dificulta a experiência urbana coesa.

NÓS

Os principais nós de concentração urbana se localizam nas áreas comerciais consolidadas e nos cruzamentos com outras vias arteriais. Os pontos de parada (como terminais ou praças) são inexistentes ou ineficientes. Falta o que Lynch chama de "centro de decisão espontânea".

SWOT

FORÇAS RAQUEZAS AMEAÇAS OPORTUNIDADES

a partir do estudo em campo da avenida

FORÇAS

Calçadas largas, arborização consolidada. Forte eixo de transição na cidade, muitas fachadas ativas e equipamentos de interesse comum instalados em sua extensão.

FRAQUEZAS

Ausência de cicloviárias e integração modal. Ausência de prioridade para transporte público. Calçada danificada e/ou estreita em trechos específicos. Falta de espaços de permanência.

AMEAÇAS

Especulação imobiliária, resistências institucionais (área militar), custo de obras, engarrafamento no trânsito, pontos de vulnerabilidade urbana.

OPORTUNIDADES

Reutilização de lotes subutilizados, implementação de novos modais de transporte, criação de espaços de permanência para a população.



Figura 37
Fotogrametria de João Pessoa
Fonte: Google e Flipéia

MAPAS DO PLANO DIRETOR

1. MAPA FÍSICO DE JOÃO PESSOA



2. MAPA DE ZONEAMENTO DE JOÃO PESSOA



3. MAPA DE NOVAS CENTRALIDADES DE JOÃO PESSOA (2024)



4. MAPA DE EIXOS DE ESTRUTURAÇÃO URBANA DE JOÃO PESSOA

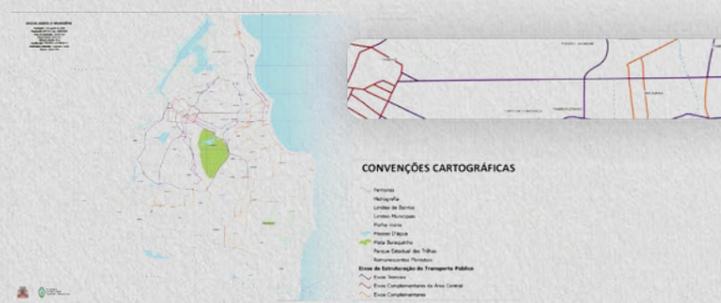


Figura 38
Mapas urbanos de João Pessoa
Fonte: Filipeia | PMJP

A DISCUSSÃO ATUAL, JUNHO DE 2025

Durante as duas últimas décadas, a Avenida foi alvo de diversos projetos, alguns deles executados, pela prefeitura da cidade. (Figura 38) Em 2020, o projeto de qualificação das calçadas, reformulou todas elas, às deixando no mesmo nível e com toda sinalização acessível necessária, exceto em um fragmento no bairro Miramar. Em 2024, com o novo plano diretor da cidade, toda a extensão da Epitácio Pessoa é marcada como nodas áreas de centralidades urbanas, demonstrando uma intencionalidade em intervir nessa área, a partir do conhecimento da sua importância e contribuição na estruturação da cidade.

PERCEPÇÕES DOS USUÁRIOS E AMBIÊNCIA URBANA

Durante a visita in loco, foi possível identificar padrões espontâneos de uso que revelam a verdadeira vocação da Avenida Epitácio Pessoa.

As calçadas largas e arborizadas são frequentemente apropriadas como ciclovias improvisadas e pistas de cooper, além de servirem como locais de caminhada e espera por transporte coletivo. Essa dinâmica cotidiana demonstra o potencial da avenida para acolher usos ativos e diversos, ainda que sua infraestrutura não esteja formalmente configurada para tal.

A ambiência urbana reflete, por um lado, o conforto ambiental proporcionado pela sombra natural e a permeabilidade visual das fachadas comerciais, e, por outro, o incômodo gerado pela intensa poluição sonora provocada pelo fluxo veicular constante.

Embora as fachadas sejam, em sua maioria, voltadas para a rua, sua integração com o espaço público ainda é limitada, pela ausência de mobiliário urbano, elementos de permanência e variações de escala que favoreçam o pedestre.

Essa leitura sensível da paisagem aponta para uma avenida que já é vivida de forma ativa e multifuncional, mas carece de reconfiguração espacial que legitime e potencialize essas práticas (Figura 39).



Figura 39
Placas na Epitácio
Fonte: do autor

DIAGNÓSTICO URBANO



Figura 26
Cruzamento na Epitácio
Fonte: do autor

1. MOBILIDADE NO ASFALTO: DADOS DO TRÂNSITO EM HORÁRIOS DE PICO NA AVENIDA

Foi realizado um estudo nos horários de pico na terça feira do dia 03 de maio de 2025 associado aos dados disponibilizados pela SEMOB e Google Maps. A análise levou em consideração os pontos de engarramento no tráfego ao logo do dia em toda a extensão da avenida, sendo resumido aos horários de pico respectivamente 08:00, 12:00, 17:30 e 19:00.

Cartograma 01

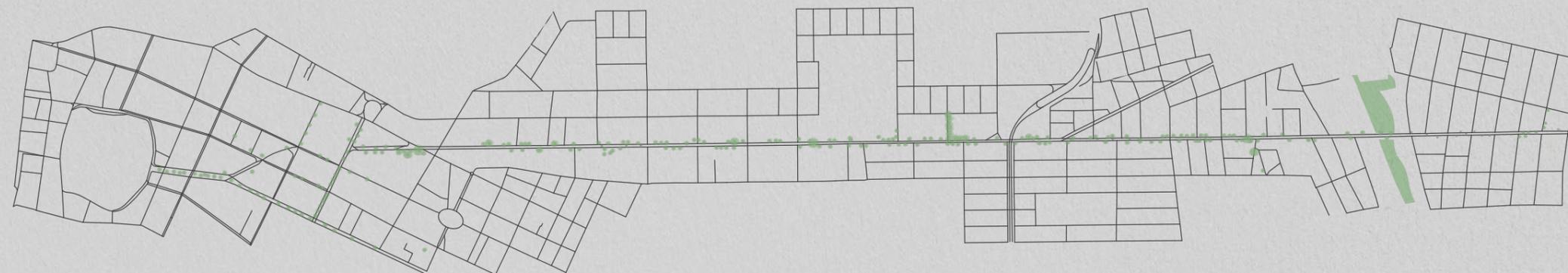
CARTOGRAMA TRÂNSITO EM HORÁRIOS DE PICO



— ÓTIMA
— REGULAR
— PÉSSIMA
— SEM DADOS

AUTORIA:
DO AUTOR
FONTE:
FILIPÉIA MAPAS DA CIDADE
GOOGLE MAPS
VISITAS EM CAMPO

CARTOGRAMA DE VEGETAÇÃO



- ÁRVORE
- ADENSAMENTO VERDE

AUTORIA:
DO AUTOR

FONTE:
FILIPÉIA MAPAS DA CIDADE
GOOGLE MAPS
VISITAS EM CAMPO



CARTOGRAMA DE TOPOGRAFIA



AUTORIA:
DO AUTOR

FONTE:
FILIPÉIA MAPAS DA CIDADE
GOOGLE MAPS
VISITAS EM CAMPO



2. PAISAGEM URBANA

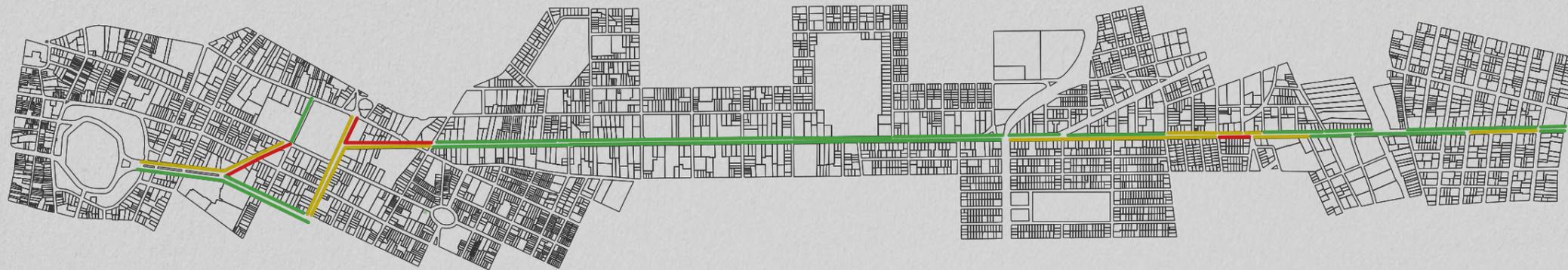
A Avenida Epitácio Pessoa apresenta uma configuração paisagística que combina equilíbrio entre infraestrutura urbana e elementos naturais. As calçadas, com largura média entre 4 e 6 metros, proporcionam não apenas circulação confortável, mas também espaços de permanência em potencial. A arborização é um dos pontos fortes da avenida.

Visualmente, a avenida mantém um gabarito predominantemente baixo e médio, com exceção dos bairros de Tambaú e Cabo Branco, onde se observa uma verticalização moderada. Mesmo nos pontos de maior adensamento, a relação entre edificação e rua mantém uma escala confortável, sem ruptura drástica da paisagem. O canteiro central, que varia entre 1,5 e 2 metros, apesar de bem vegetado, ainda possui um desenho pouco funcional para usos coletivos ou integração modal.

CARTOGRAMA DE QUALIDADE DAS CALÇADAS



100 m 200 m 200 m 400 m 400 m 1000 m 1000 m



- ÓTIMA
- REGULAR
- PÉSSIMA
- SEM DADOS

AUTORIA:
DO AUTOR

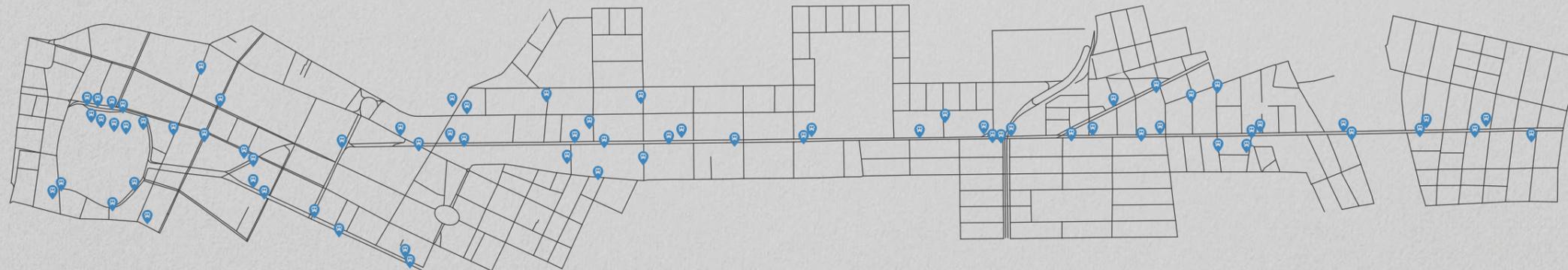
FONTE:
FILIPÉIA MAPAS DA CIDADE
GOOGLE MAPS
VISITAS EM CAMPO



CARTOGRAMA DE PONTOS DE ÔNIBUS EXISTENTES



100 m 200 m 200 m 400 m 400 m 1000 m 1000 m



📍 PONTOS DE ÔNIBUS

AUTORIA:
DO AUTOR

FONTE:
FILIPÉIA MAPAS DA CIDADE
GOOGLE MAPS
VISITAS EM CAMPO



3. MOBILIDADE E ACESSIBILIDADE: O DESAFIO DA RUA PARA TODOS

Apesar da sua importância como principal eixo de ligação entre o centro e o litoral de João Pessoa, a Avenida Epitácio Pessoa não possui infraestrutura de mobilidade condizente com seu papel urbano. Com faixas de rolamento entre 2,90 m e 3,30 m, a via prioriza o automóvel em detrimento dos modais sustentáveis. Atualmente, não há ciclovias nem faixas exclusivas de ônibus, e a ausência de espaços multimodais compromete o desempenho da mobilidade ativa e coletiva.

A qualidade da pavimentação das calçadas, embora boa na maior parte da avenida, apresenta falhas pontuais em alguns trechos, especialmente onde há interferências de obras ou desníveis. O número de pontos de ônibus é relativamente satisfatório, mas a carência de estrutura adequada (cobertura, assentos, iluminação) limita o conforto e a segurança do usuário. A fluidez do trânsito é afetada por pontos de conflito mal resolvidos, principalmente em cruzamentos sem canalização clara e alta pressão de veículos.

4. USO E OCUPAÇÃO DO SOLO: FRAGMENTOS E POTENCIAIS CONECTIVOS

Ao longo de sua extensão, a avenida exibe um uso do solo predominantemente misto, com forte presença de comércio e serviços em fachadas ativas, especialmente nos primeiros bairros (Torre, Tambauzinho). A vitalidade urbana é evidente nas quadras mais consolidadas, mas a partir do bairro Miramar observa-se o aparecimento de lotes vazios e áreas subutilizadas. Esses espaços interrompem a fluidez da experiência urbana e representam oportunidades claras de intervenção.

Dentre os lotes com baixo aproveitamento, destacam-se áreas como o Assaí Atacadista, a Igreja Universal e o 1º Grupamento de Engenharia. Estes espaços, apesar de ocupados, não contribuem efetivamente com o tecido urbano da avenida, seja por seu fechamento à rua, sua baixa permeabilidade ou a função de uso limitado. Essa configuração cria fragmentos e vazios na trama urbana que reduzem a conectividade e a diversidade de usos — dois elementos centrais para o fortalecimento da vitalidade urbana.

Cartograma 06

CARTOGRAMA DE USO E OCUPAÇÃO DO SOLO



- COMÉRCIO/SERVIÇO
- RESIDENCIAL
- MISTO
- RECREATIVO
- LOTES VAZIOS
- ÁREA PRESERVADA
- SEM DADOS

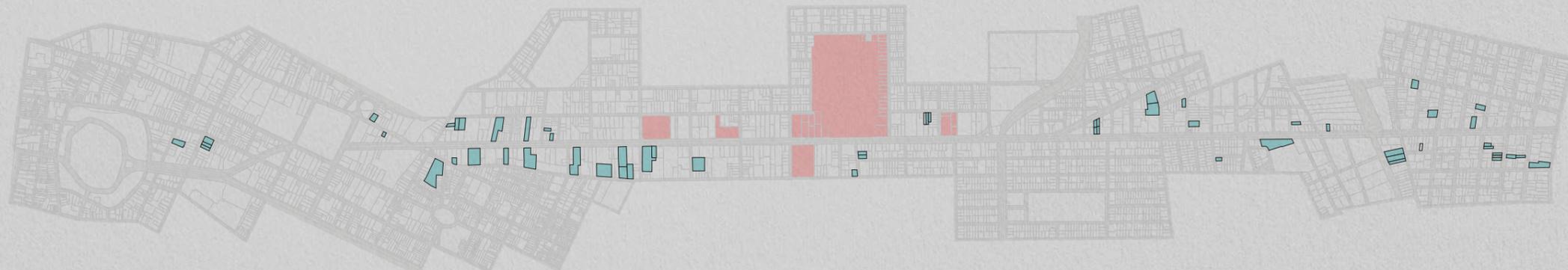
AUTORIA:
DO AUTOR

FONTE:
FILIPÉIA MAPAS DA CIDADE
GOOGLE MAPS
VISITAS EM CAMPO



Cartograma 07

CARTOGRAMA DE LOTES VAZIOS E INSTALAÇÕES SUBUTILIZADAS



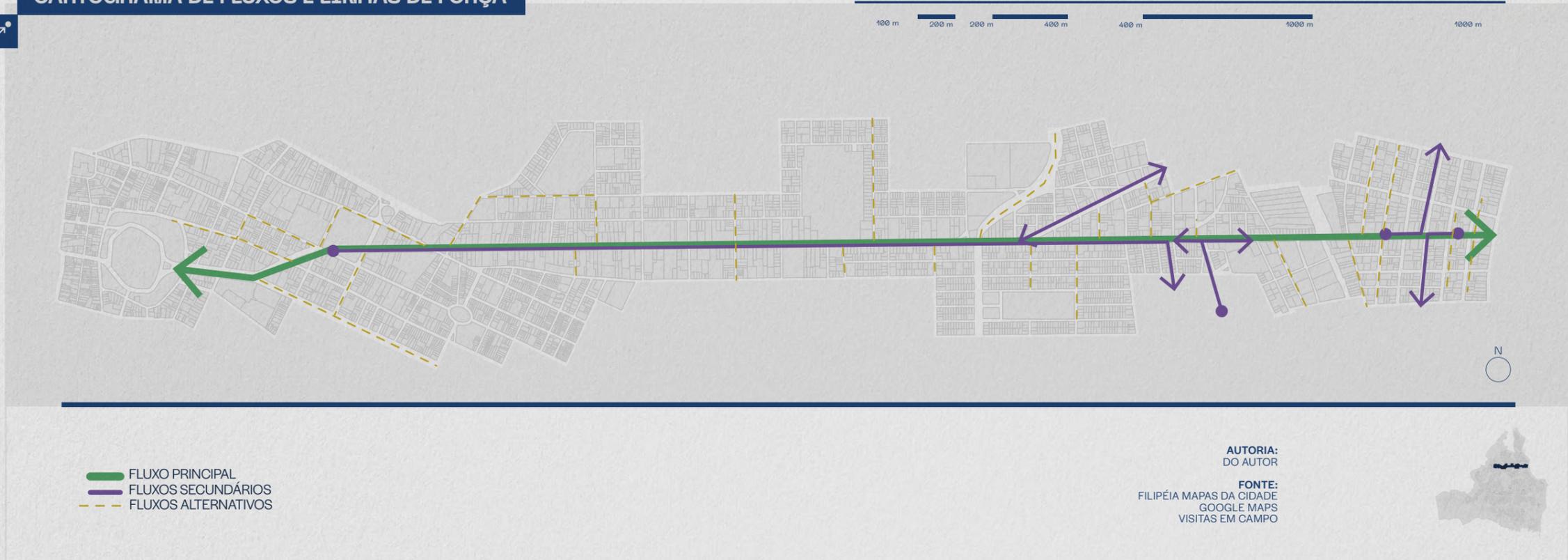
- LOTE VAZIO
- SUBUTILIZAÇÃO
- SEM DADOS

AUTORIA:
DO AUTOR

FONTE:
FILIPÉIA MAPAS DA CIDADE
GOOGLE MAPS
VISITAS EM CAMPO



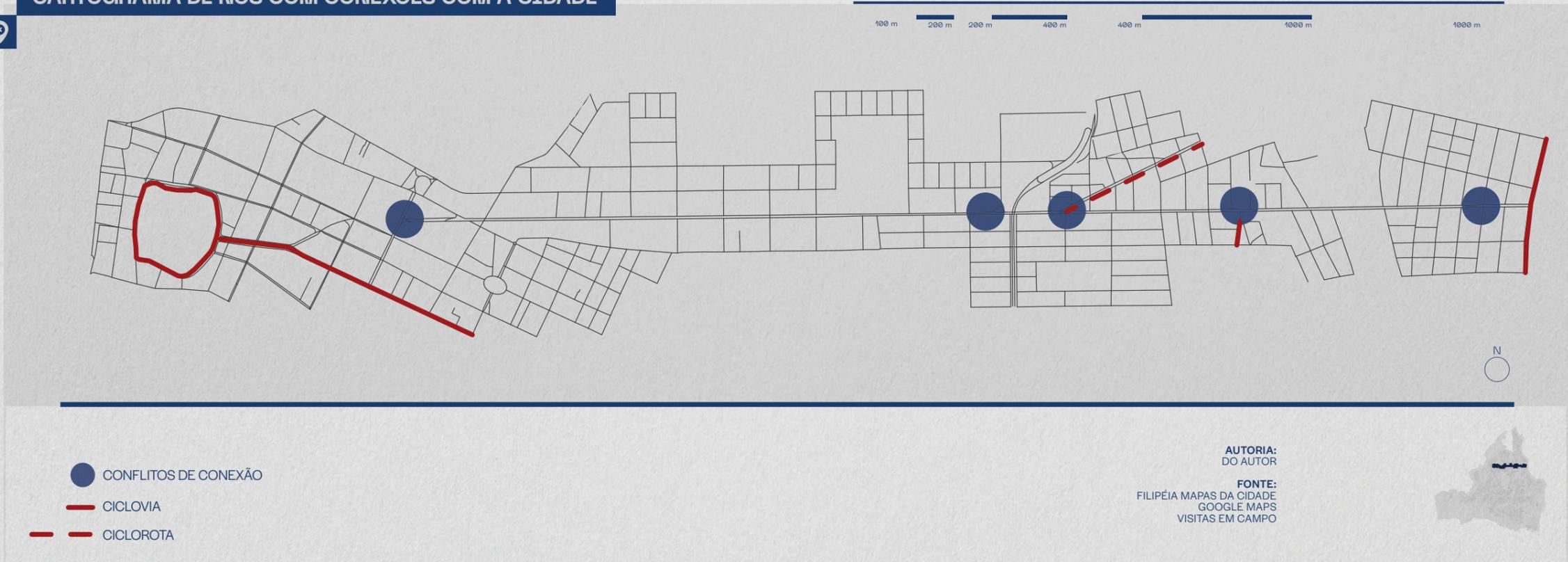
CARTOGRAMA DE FLUXOS E LINHAS DE FORÇA



5. O SENTIDO DO LUGAR: ANÁLISE DE FORÇAS E VOCAÇÕES DE USO

Desde sua origem, todo o eixo estruturante tinha como um dos principais pontos a ligação entre o centro da cidade e o litoral. Atualmente, essa condição ainda é uma das principais da avenida, como destacado na figura XX. Apesar de fluxos secundários e terciários, o sentido leste-oeste da Eptácio Pessoa ainda é o mais destacado.

CARTOGRAMA DE NÓS COM CONEXÕES COM A CIDADE



O sentido do lugar para Lynch vai dizer qual a vocação de determinada região. Para realizar-se essa análise, primeiro foi observado uma série de fatores geofísicos da área. O principal deles foi os nós com pontos de conexão com outros bairros da cidade em diferentes modais (ônibus e bicicleta). Observou-se que a ausência de diversidade de modais na avenida causa uma quebra em uma possível dinâmica sustentável na cidade, tendo em vista que a avenida é um dos principais eixos estruturantes da cidade.

OS SETORES DA AVENIDA

PROBLEMAS E POTENCIALIDADES

O SENTINDO DO LUGAR, KEVIN LYNCH

SETOR PRAIA Esse setor é a fachada da avenida.

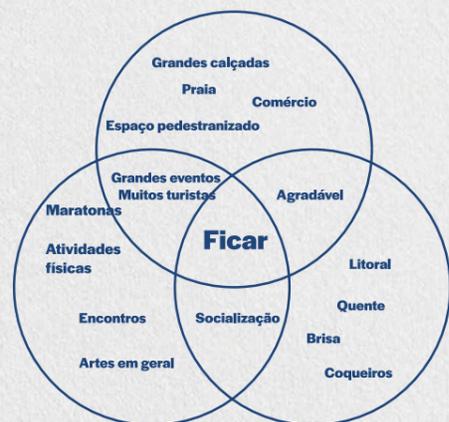
Situado na extremidade litorânea da Avenida, este setor destaca-se por sua forte vocação turística e pela presença de usos predominantemente residenciais e mistos. Este setor funciona como porta de entrada simbólica da cidade para quem vem do mar em direção ao centro, e pode ser compreendido como um espaço de identidade e encontro.

PROBLEMAS

- Conflito entre pedestres e veículos em cruzamentos
- Pressão turística em períodos sazonais

POTENCIALIDADES

- Canteiro central largo (5m)
- Forte vocação turística
- Espaço consolidado
- Beira-mar parcialmente pedestrianizada



o sentido do lugar

SETOR MIRAMAR Esse setor é a transição.

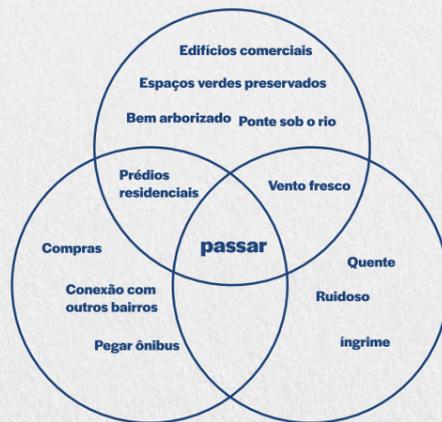
Este é o setor de maior complexidade viária e urbanística. Nele, concentram-se os principais conflitos de mobilidade da avenida, devido ao cruzamento de múltiplos bairros, alto fluxo de ônibus e veículos particulares. Trata-se de um setor tensionado, onde a infraestrutura não acompanha a intensidade de uso. Por isso, deve ser entendido como nó crítico de articulação modal, com urgência para reorganização dos fluxos e requalificação da infraestrutura de suporte ao pedestre.

PROBLEMAS

- Calçadas mais estreitas e irregulares
- Maior ponto de conflito viário da avenida
- Alto ruído

POTENCIALIDADES

- Forte conexão entre bairros
- Alto fluxo de usuários (potencial para centralidade)
- Espaços propícios a reorganização modal



o sentido do lugar

SETOR GRUPAMENTO DE ENGENHARIA Esse setor é a ferida.

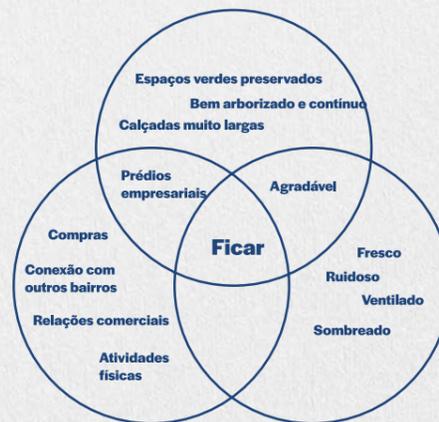
Este trecho da avenida se destaca pela presença de grandes lotes murados ou subutilizados, como o quartel do 1º Grupamento de Engenharia, o supermercado Assaí Atacadista e a sede local da Igreja Universal. Trata-se de um setor marcado pela ociosidade institucional, mas com grande vocação para abrigar novas centralidades públicas, equipamentos coletivos e usos integradores, desde que sua configuração seja resignificada a partir de intervenções urbanas estruturadas.

PROBLEMAS

- Presença de lotes murados, vazios ou subutilizados
- Uso exclusivo e fechado do quartel
- Infraestrutura inativa

POTENCIALIDADES

- Melhor arborização e calçada da avenida
- Espaços disponíveis para reconfiguração urbana
- Oportunidade de criar nova centralidade urbana



o sentido do lugar

SETOR CENTRO Esse setor é o coração.

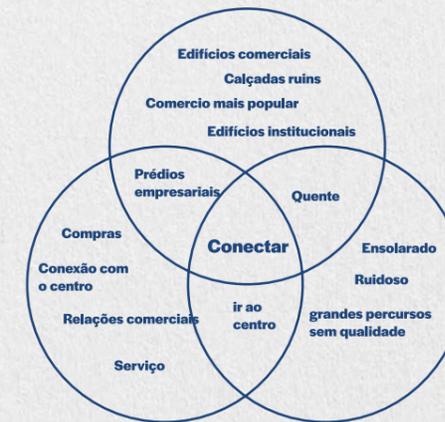
Localizado na extremidade oposta ao litoral, esse setor apresenta menor relevância para a área de intervenção projetual, mas assume papel estratégico na transição entre a Avenida Epitácio Pessoa e o centro histórico de João Pessoa, através da Av. Getúlio Vargas. Embora não seja alvo direto da intervenção, compreender esse setor é fundamental para garantir continuidade e costura urbana entre os projetos propostos e o tecido consolidado do centro.

PROBLEMAS

- Redução brusca da calçada e da arborização
- Perda de continuidade com a Epitácio
- Baixo dinamismo local

POTENCIALIDADES

- Conexão estratégica com Av. Getúlio Vargas
- Presença de escola e praça
- Potencial de costura urbana com equipamentos culturais e históricos



o sentido do lugar



ANÁLISE DE RESULTADOS: HEATMAPS PARA DEFINIÇÃO FÍSICA DOS SETORES DA AVENIDA

Ao longo de sua extensão, a avenida exibe um uso do solo predominantemente misto, com forte presença de comércio e serviços em fachadas ativas, especialmente nos primeiros bairros (Torre, Tambauzinho). A vitalidade urbana é evidente nas quadras mais consolidadas, mas a partir do bairro Miramar observa-se o aparecimento de lotes vazios e áreas subutilizadas. Esses espaços interrompem a fluidez da experiência urbana e representam oportunidades claras de intervenção.

Dentre os lotes com baixo aproveitamento, destacam-se áreas como o Assaí Atacadista, a Igreja Universal e o 1º Grupamento de Engenharia. Estes espaços, apesar de ocupados, não contribuem efetivamente com o tecido urbano da avenida, seja por seu fechamento à rua, sua baixa permeabilidade ou a função de uso limitado. Essa configuração cria fragmentos e vazios na trama urbana que reduzem a conectividade e a diversidade de usos que são dois elementos centrais para o fortalecimento da vitalidade urbana.

1. DIVERSIDADE EM TIPOS DE USO E OCUPAÇÃO DO SOLO

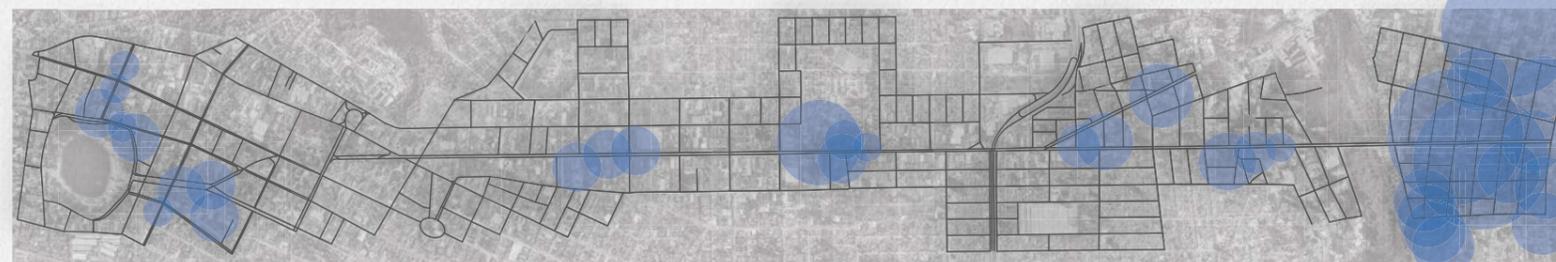


Figura 39
Heatmap uso e ocupação
Fonte: do autor

2. PONTOS CRÍTICOS DO TRÂNSITO NA REGIÃO

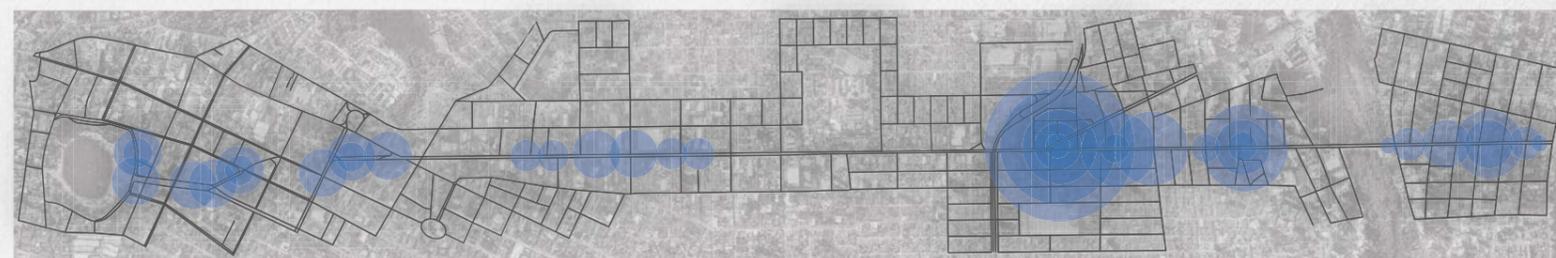


Figura 40
Heatmap tráfego intenso
Fonte: do autor

3. MAIOR CONCENTRAÇÃO DE ESPAÇOS VAZIOS OU SUBUTILIZADOS

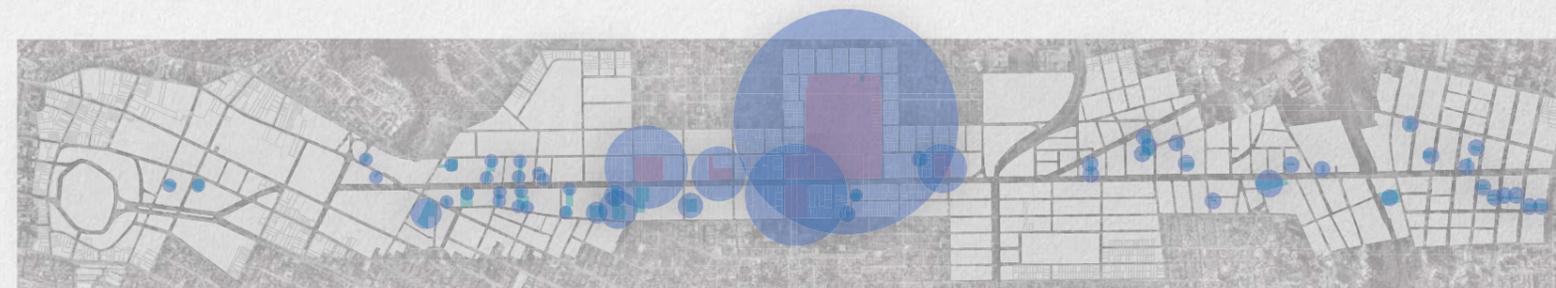


Figura 41
Heatmap vazios urbanos
Fonte: do autor

A definição dos setores foi feita de forma estratégica para fins metodológicos na didática e desenvolvimento da pesquisa. Cada setor conta com uma série de características que os qualificam e classificam, tornando mais fácil a assimilação dos estudos e resultados projetuais. Levou-se em consideração diversos fatores de percepções do usuário e ambiências bem como a análise dos dados morfológicos e geográficos, resultando em heatmaps de estudo que auxiliam nas definições geográficas dos setores na malha da cidade.



SETO PRAIA

FORÇAS

Atratividade Turística e eixo consolidado na cidade. Forte comércio e estabelecimentos de alimentação. Áreas pedestranizadas.

FRAQUEZAS

Carência mobiliária e de ciclovias. Falta de arborização e sombreamento.

AMEAÇAS

Gentrificação urbana, especulação imobiliária, crescimento rodoviário e queda do turismo na cidade.

OPORTUNIDADES

Reforçar a vocação do lugar de lazer e turismo. Investir em transformar ainda mais em um espaço de permanência.

36

Figura 42
Cidade de João Pessoa
Fonte: Adobe Stock, por Felipe Lima

Figura 43
Cidade de João Pessoa
Fonte: Adobe Stock, por Felipe Lima



SETO MIRAMAR

FORÇAS

Centralidade viária, altas conexões, e principais, com outros bairros da cidade, forte movimentação de pessoa e bairro com muita vitalidade urbana.

FRAQUEZAS

Calçadas irregulares e estreitas, carência de mobiliário, conflitos no trânsito e falta de ciclovias e mobiliário.

AMEAÇAS

Engarrafamento, acidentes de trânsito, poluição sonora, visual e do ar.

OPORTUNIDADES

Ponto estratégico de mobilidade. Novos modais de transporte e terminais.



GRUPAMENTO DE ENGENHARIA

FORÇAS

Arborização, boas e grandes calçadas, fluxo viário menos intenso e com menos nós conflituosos, proximidade com instrumentos importantes.

FRAQUEZAS

Espaços ociosos, lotes vazios e bloqueios visuais. Espaços e fragmentos da avenida e do bairro pouco movimentados.

AMEAÇAS

Manutenção de ocupações ineficientes, insegurança urbana.

OPORTUNIDADES

Retrofit urbano em grande escala, novos usos associados a grandes equipamentos.

Figura 45
Cidade de João Pessoa
Fonte: do Autor

Figura 44
Cidade de João Pessoa
Fonte: Adobe Stock, por Felipe Lima



SETOR CENTRO

FORÇAS

Proximidade com o centro histórico da cidade. Estruturação já definida e conhecida.

FRAQUEZAS

Calçadas estreitas, ruas entrelaçadas, pouca arborização e má sinalização.

AMEAÇAS

Desvalorização do espaço público e desconexão da praia com o centro.

OPORTUNIDADES

Revitalização dos eixos, novos modais de transporte e mais arborização.

O **Setor Miramar** concentra o maior número de cruzamentos importantes da avenida, funcionando como ponto estratégico de conexão entre bairros e de fluxo de veículos. É o setor com mais conflitos de trânsito, com alta demanda de transporte público e coexistência desordenada entre carros, ônibus, motos, pedestres e ciclistas. As calçadas são mais estreitas e mal conservadas, e a ambiência urbana sofre com a falta de ordenamento dos fluxos e carência de espaços de permanência.

Diante disso, é necessário **reestruturar a hierarquia viária, priorizar a mobilidade ativa e qualificar o sistema de transporte coletivo**. O setor demanda intervenções de redesenho urbano, como ampliação de calçadas, implantação de travessias seguras, pontos de ônibus requalificados, implantação de faixa exclusiva e organização do mobiliário urbano. Além disso, o uso do solo pode ser reorganizado para promover maior diversidade funcional, gerando mais vitalidade e reduzindo o conflito entre fluxos.

O **Setor Praia** representa a porção mais turística e consolidada da Avenida Epitácio Pessoa. Possui uma configuração urbana marcada por edificações de uso misto com predominância da hotelaria, calçadas largas e arborizadas, canteiros centrais com até cinco metros de largura e forte presença de serviços e comércio voltados ao turismo. As fachadas são, em sua maioria, ativas, permitindo uma boa interação entre espaço público e privado. A ambiência é valorizada pela proximidade com a orla, que influencia diretamente no uso intenso por pedestres, ciclistas e visitantes.

Este setor tem vocação clara para o lazer e a mobilidade ativa, mas carece de infraestrutura adequada para isso. A ausência de ciclovias e a falta de qualificação do mobiliário urbano limitam o aproveitamento do potencial existente. A proposta pode **explorar a valorização da paisagem, a melhoria da conectividade cicloviária e pedonal e a ampliação da permanência com estratégias de desenho urbano sensível**, baseadas no conforto ambiental, na integração com a orla e na criação de espaços públicos complementares à dinâmica turística.

O **Setor Grupamento de Engenharia** possui características marcadas pela baixa densidade de ocupação e grandes lotes com usos institucionais, como o 1º Grupamento de Engenharia, a Igreja Universal e o supermercado Assaí. É o trecho com maior número de vazios urbanos e áreas subutilizadas. Em contrapartida, apresenta a melhor qualidade de calçadas e arborização da avenida, sendo o setor com maior potencial de reestruturação a partir de grandes intervenções urbanas e arquitetônicas.

O diagnóstico aponta que este setor pode ser o principal vetor de transformação urbana ao longo da Epitácio. A proposta pode incluir **parques urbanos, equipamentos culturais e comunitários, requalificação dos espaços subutilizados e estratégias de ativação de solo urbano com base em usos mistos**. A valorização do espaço público, a conexão com os demais setores e a integração com os fluxos cicloviários e pedonais são fundamentais para potencializar sua função estruturante.

O **Setor Centro** marca o final do trecho analisado da avenida e atua como transição para o centro histórico da cidade. Apesar de possuir algumas centralidades como escola e comércio local, o setor apresenta calçadas estreitas, arborização escassa e uma ambiência urbana que se distancia da lógica predominante nos demais setores. A perda da escala metropolitana da Epitácio nesse trecho evidencia a necessidade de requalificação dos percursos e conexões.

Embora não seja o foco da intervenção projetual, este setor deve ser considerado para garantir continuidade espacial e funcional da proposta urbana. **Melhorias em calçadas, travessias, arborização e mobiliário podem promover mais segurança e conforto para os deslocamentos de pedestres, além de reforçar o papel da Epitácio como via integradora**. A proposta também pode considerar estratégias de microintervenções e valorização da paisagem urbana para requalificar o ambiente construído.

UNIDADE



PROJETO



Figura 46
Fluxograma de Processo Projetual
Fonte: Elaborado Pelo Autor.

FLUXOGRAMA:
PROCESSO PROJETUAL elaborado pelo autor CAMINHOS PROJETUAIS E SOLUÇÕES PARA A AVENIDA

DA ESCALA URBANA À ESCALA ARQUITETÔNICA

SETOR PRAIA

FACHADA VIVA: PROPOSTA DE PAISAGEM URBANA VOLTADA AO SETOR PRAIA.

SETOR MIRAMAR

MOBILIDADE EM FOCO: PROPOSTA DE PERFIL VIÁRIO, NOVOS MODAIS DE TRANSPORTE E SOLUÇÕES DE NÓS DETALHADAS NO SETOR MIRAMAR.

SETOR GRUPAMENTO DE ENGENHARIA

DIREITO À CIDADE: PROPOSTA DE RESSIGNIFICAÇÃO DE USOS NO SETOR GRUPAMENTO DE ENGENHARIA.

SETOR CENTRO

HABITANDO O CENTRO: PROPOSTA DE PERFIL VIÁRIO E NOVOS MODAIS DE TRANSPORTE DETALHADAS NO SETOR CENTRO.

Reforçar a conexão entre calçada e usos turísticos

Qualificar a paisagem e consolidar calçadas como espaços de lazer

IMPLANTAR NOVA PRAÇA LINEAR NO CANTEIRO CENTRAL (COM MOBILIÁRIO E VEGETAÇÃO)

Garantir sombra contínua e criar pontos de descanso

Redesenhar faixas para moderar velocidade

Redefinir nós urbanos e pontos críticos de trânsito

CRIAR UM HUB INTERMODAL (ÔNIBUS + BIKE + VLT)

Ampliar calçadas e reduzir travessias perigosas

Requalificar cruzamentos com sinalização e paisagismo

Reorganizar fluxos para maior segurança viária

Resignificar grandes vazios urbanos com novos usos públicos

Projetar um parque linear ou espaço cívico no território do grupamento

Ocupação com equipamentos de cultura, educação e convivência

Inserção de habitação de interesse social ou moradias coletivas

Implantar transição suave entre o setor e o entorno

Qualificação de calçadas e reativação de terrenos

Incentivo a usos mistos e permanência

Integração com a Avenida Getúlio Vargas e centro histórico

E OS ESPAÇOS DO ONTEM?

O VAZIO PÚBLICO: DIRETRIZES DE INTERVENÇÃO NO TERRITÓRIO DO 1º GRUPAMENTO DE ENGENHARIA.

RELAÇÕES PRIVADAS E A CIDADE: DIRETRIZES DE NOVOS USOS NOS EQUIPAMENTOS ASSAÍ ATACADISTA E IGREJA UNIVERSAL.

VAZIOS URBANOS: DIRETRIZES DE INTERVENÇÕES EM LOTES VAZIOS AO LONGO DA EXTENSÃO DA AVENIDA.

QUADRO POR SETORES – CONCEITOS, PRINCÍPIOS E DIRETRIZES DO PROJETO

Tabela Q3 Elaborado pelo autor
Princípios e Diretrizes por Setor

PRATA

MIRAMAR

GRUPAMENTO DE ENG.

CENTRO

TEMA	CONCEITOS E PRINCÍPIOS	DIRETRIZES ESPECÍFICAS
PAISAGEM URBANA E ESPAÇOS DE PERMANÊNCIA	Urbanismo afetivo e simbólico, vínculo com a paisagem natural	Integrar o canteiro central como passeio verde e apoio para novos modais além de espaço de contemplação.
USO MISTO QUALIFICADO	Turismo e residencial de forma integrada e acessível bem como comércio e espaços mais convidativos.	Incentivar fachadas ativas nos térreos, criar pontos de permanência com mobiliário urbano
FRUIÇÃO DO ESPAÇO PÚBLICO CONVINDATIVO LIVRE	Espaços abertos, sombreamento e visual contínuo da orla ao eixo da avenida	Criar rotas sensoriais, iluminação cênica e suporte para práticas leves (cooper, bike etc)
MOBILIDADE MULTIMODAL	Planejamento de vias democráticas, contemporâneas e eficientes para a cidade.	Criar ciclovias, integrar faixas com transporte público já existente e propor novos modais e perfis viários com a adição de VLT.
REORGANIZAÇÃO VIÁRIA	Redesenho de nós urbanos e qualificação de travessias bem como inserção de novos modais de transporte na avenida	Implantar faixas elevadas, sinalizações claras e mobiliário de espera confortável
CONNECTIVIDADE URBANA	Integração entre bairros, sistemas de transporte e acessos	Criar pontos de integração modal e novas conexões transversais com ciclovias
REATIVAÇÃO URBANA E APROPRIAÇÃO DE ESPAÇO	Combate à subutilização e reconexão simbólica com o território para fazer um uso mais sustentável.	Reaproveitar espaços inativos/murados/abandonados para usos públicos, culturais e de lazer.
VAZIOS ESTRATÉGICOS	Identificação de terrenos ociosos como oportunidade urbana e vocação para se tornarem elementos chave na extensão da avenida.	Desenvolver projetos de arquitetura pública: centro cultural, praça, biblioteca etc.
ESPAÇOS SUBUTILIZADOS	Envolver comunidade e estado em assuntos de interesse público ou público-privado.	Propor reapropriação de terras nacionais da união e/ou parcerias público/privada para incentivar a educação e desenvolvimento da população local.
CONTINUIDADE URBANA	Conexão entre Eptácio Pessoa e o centro histórico da cidade	Repensar o caminho de chegada ao centro dando prioridade ao pedestre, bicicleta e transporte público.
PRESERVAÇÃO E VITALIDADE URBANA	Considerar o patrimônio e legado do centro nas discussões de intervenções de caráter de mobilidade.	Integrar fluxos e sugerir rotas que intensifiquem a vivência das pessoas no centro.

QUADRO GERAL – CONCEITOS, PRINCÍPIOS E DIRETRIZES DO PROJETO

Tabela Q4 Elaborado pelo autor
Princípios e Diretrizes Geral

TEMA	CONCEITOS FUNDAMENTADORES	PRINCÍPIOS NORTEADORES	DIRETRIZES GERAIS
CIDADE PARA PESSOAS	Humanização do espaço urbano (Gehl, Del Rio)	Priorizar o pedestre, o ciclista e o transporte público	Aumentar áreas de permanência, promover acessibilidade universal, criar espaços de encontro e socialização
VITALIDADE URBANA	Ativação dos espaços públicos por usos mistos e integração social (Netto, Jacobs)	Intensidade de usos, diversidade funcional, estímulo à vida urbana	Inserção de atividades nas bordas, fachadas ativas, estímulo a usos diurnos e noturnos
DESENHO URBANO	Composição urbana legível, segura e sensorialmente confortável (Lynch, Del Rio)	Escala humana, conforto ambiental, legibilidade espacial	Definir hierarquia de caminhos, organizar fluxos, arborização contínua e mobiliário urbano de qualidade
DIREITO À CIDADE	Acesso democrático ao espaço urbano (Harvey)	Inclusão, justiça espacial, combate à subutilização de espaços	Repensar vazios e espaços murados, reconversão de usos, ocupação social do território
MOBILIDADE SUSTENTÁVEL	Deslocamento não motorizado e transporte coletivo integrado (Gehl, Moreno)	Multimodalidade, segurança viária, redução da dependência do automóvel	Implantação de ciclovias, faixas exclusivas para ônibus e melhoria das conexões entre modais
CIDADES INTELIGENTES E AFETIVAS	Integração entre tecnologia urbana e pertencimento simbólico (Netto, Del Rio)	Apropriação do espaço, interação digital e emocional	Mapas sensíveis, estratégias de ativação cultural, intervenções artísticas urbanas

PARTINDO PARA A APLICAÇÃO DAS MUDANÇAS

A partir desta etapa, apresentam-se as mudanças projetuais por meio de mapas, diagramas e estudos tridimensionais. Ressalta-se que os ensaios volumétricos desenvolvidos possuem caráter experimental e exploratório, constituindo-se como hipóteses de ocupação, enquanto as propostas em escala urbana configuram cenários possíveis, capazes de orientar decisões futuras e subsidiar reflexões sobre a vitalidade e o redesenho da Avenida Eptácio Pessoa.

Figura 47
Renderização Conceitual do VLT
Fonte: Elaborado Pelo Autor

AV. PRES. ESPITÁCIO PESSOA – SETOR PRAIA | SITUAÇÃO ATUAL

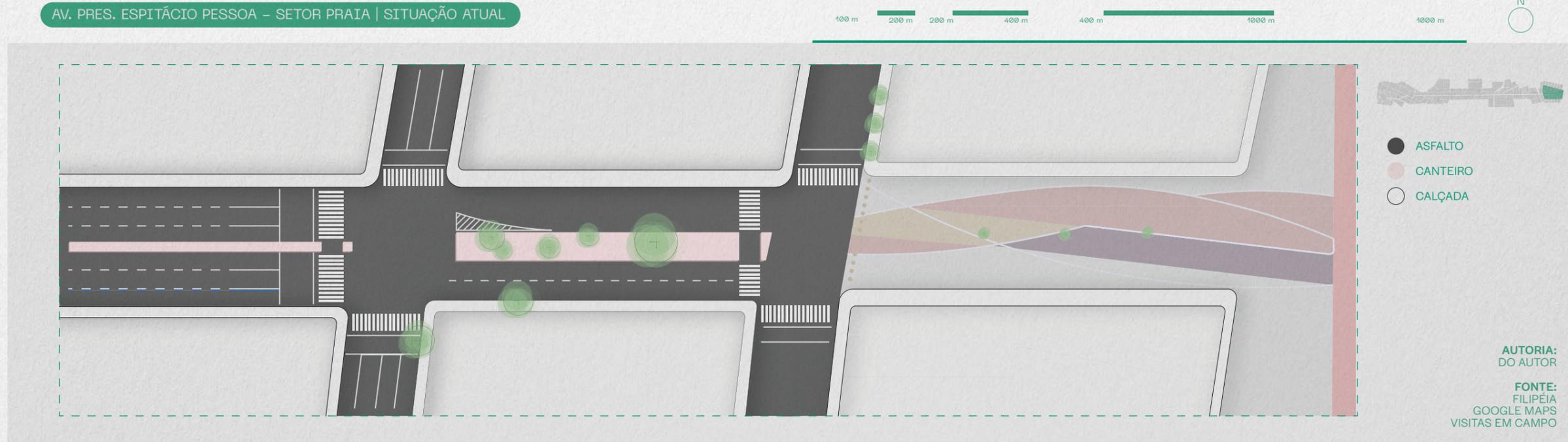
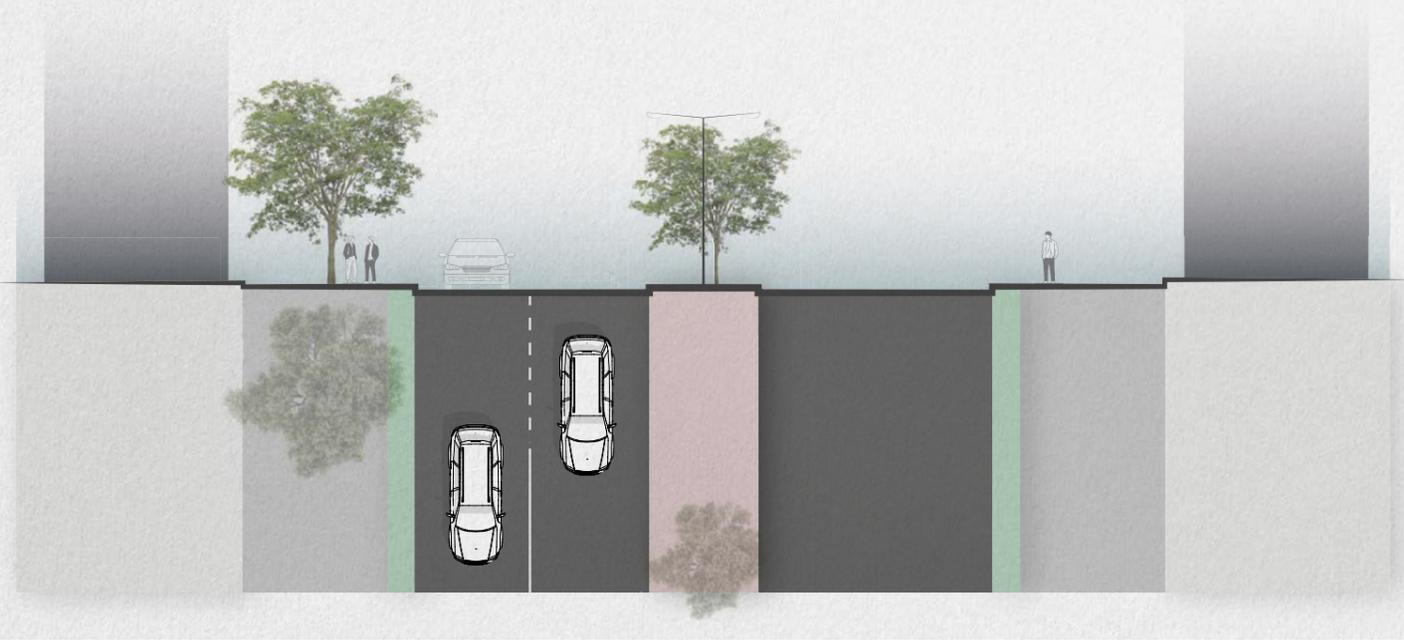


Figura 48
Situação Atual Setor Praia
Fonte: Elaborado Pelo Autor

PERFIL VIÁRIO | SITUAÇÃO ATUAL



FONTE:
FILIPÉIA MAPAS DA CIDADE
GOOGLE MAPS
VISITAS IN LOCO

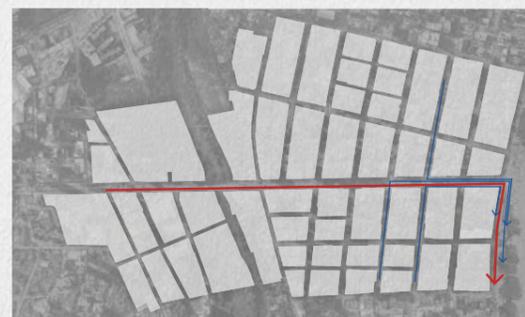
CORTE ESQUEMÁTICO 01:
AV. PRES. EPITÁCIO PESSOA
AUTORIA:
DO AUTOR

Figura 49
Situação Atual Setor Praia - Perfil
Fonte: Elaborado Pelo Autor

PEDESTRE E TURISMO EM FOCO

No setor Praia, a principal transformação ocorre a partir da alteração do fluxo viário e da ampliação das áreas destinadas exclusivamente ao pedestre. A proposta prevê a criação de uma faixa contínua de pedestrianização, integrada ao espaço da orla e conectada à avenida, garantindo maior acessibilidade, fluidez e vitalidade social. Essa medida reforça a vocação turística e de lazer da região, potencializando o contato da população com o espaço público e valorizando sua dimensão simbólica e urbana.

BASE 2D | SETOR PRAIA – REORDEM DO TRÂNSITO | SITUAÇÃO ATUAL



BASE 2D | SETOR PRAIA – REORDEM DO TRÂNSITO | SITUAÇÃO PROPOSTA

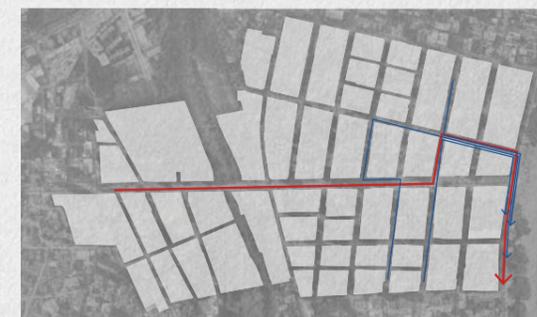


Figura 50
Reordenação do Trânsito Setor Praia
Fonte: Elaborado Pelo Autor

AV. PRES. ESPITÁCIO PESSOA – SETOR PRAIA | PROPOSTA

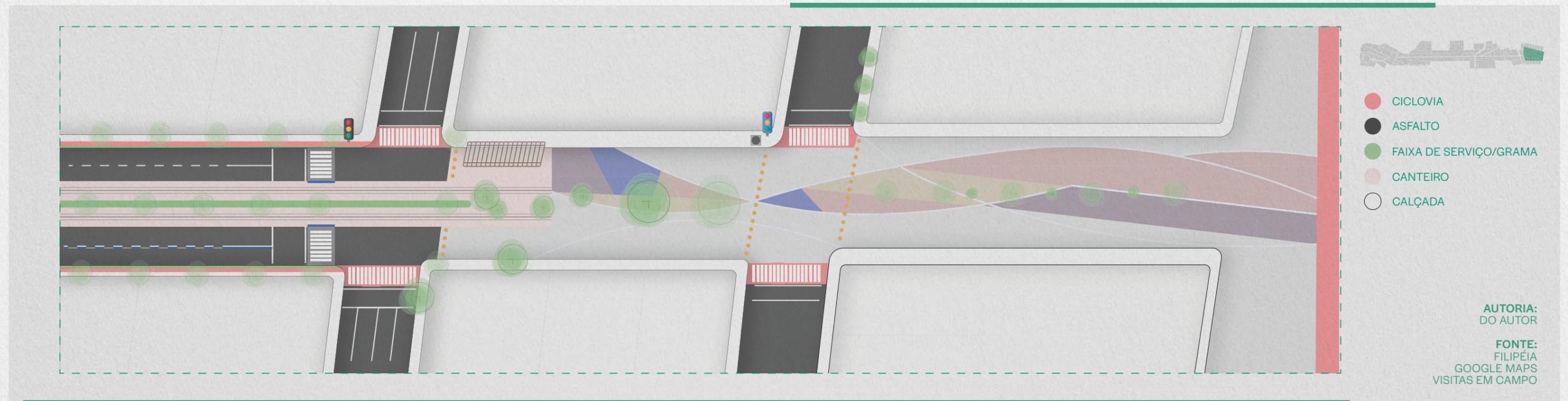


Figura 51
Situação proposta Setor Praia
Fonte: Elaborado Pelo Autor



Figura 52
Renderização Conceitual do do Setor Praia
Fonte: Elaborado Pelo Autor



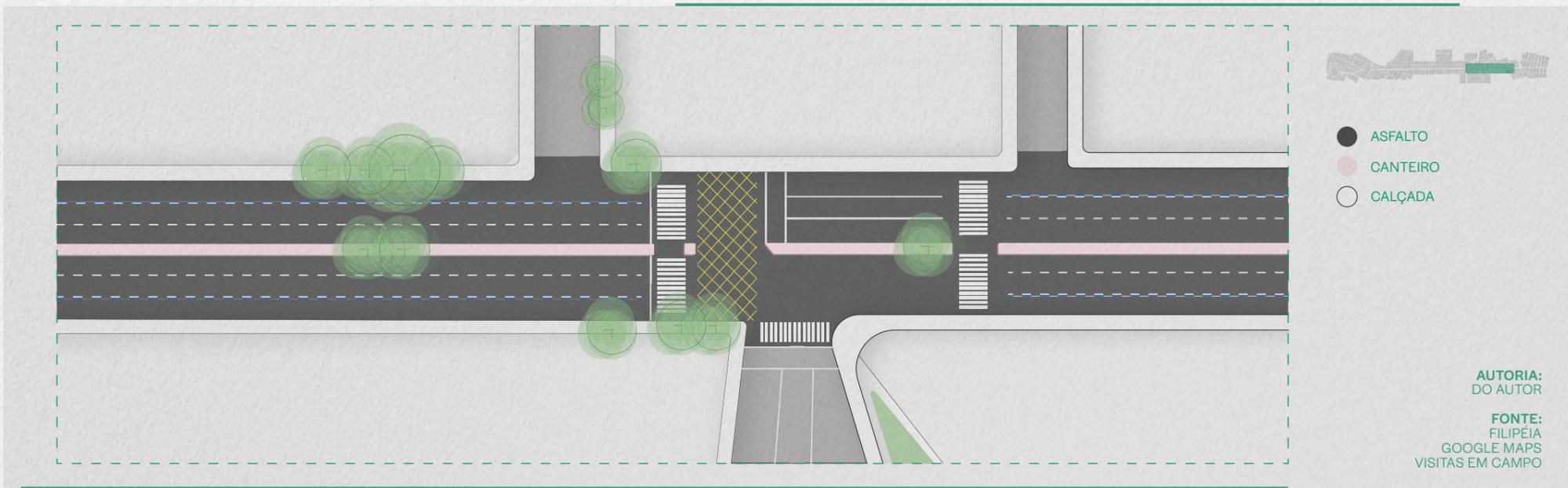
Figura 53
Renderização Conceitual do do Setor Praia
Fonte: Elaborado Pelo Autor



Figura 54
Renderização Conceitual do do Setor Praia
Fonte: Elaborado Pelo Autor

AV. PRES. ESPITÁCIO PESSOA – SETOR MIRAMAR | SITUAÇÃO ATUAL

TRECHO 01



TRABALHANDO O TRÂNSITO

O setor Miramar, identificado como o ponto de maior complexidade viária da avenida, concentra as propostas voltadas à mobilidade. As medidas apresentadas incluem um novo perfil viário que contempla faixas dedicadas ao transporte público, a implantação de um VLT que percorre todo o eixo da avenida e a criação de ciclovias estruturadas, de forma a favorecer a integração entre diferentes modais. Embora detalhadas neste setor, tais diretrizes são pensadas para toda a extensão da Avenida Epitácio Pessoa, reforçando a equidade de acesso e a mobilidade sustentável.

Figura 55
 Situação Atual Trecho 01 Setor Miramar
 Fonte: Elaborado Pelo Autor

PERFIL VIÁRIO | SITUAÇÃO ATUAL

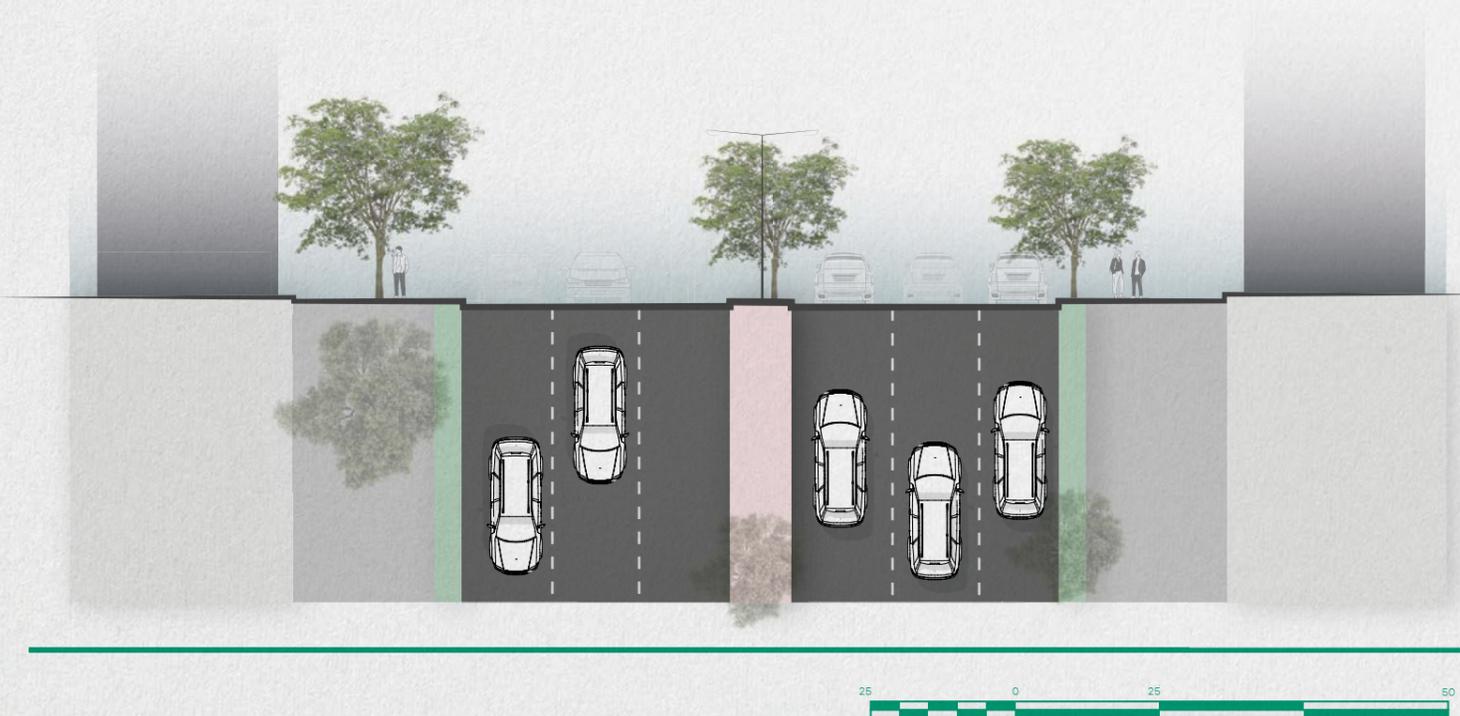
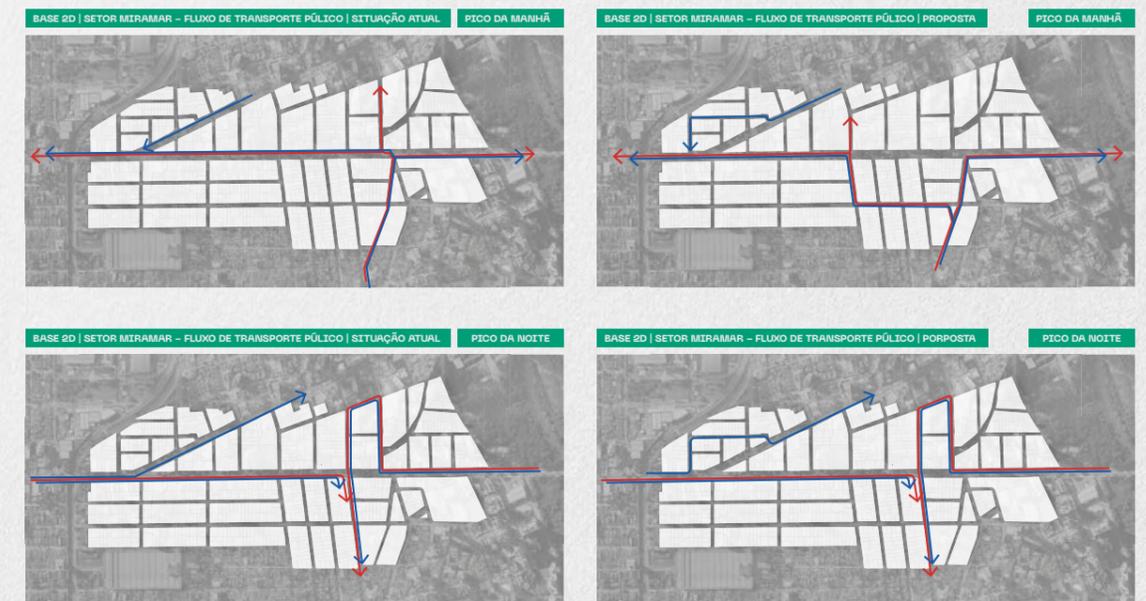


Figura 56
 Perfil Atual Trecho 01 Setor Miramar
 Fonte: Elaborado Pelo Autor



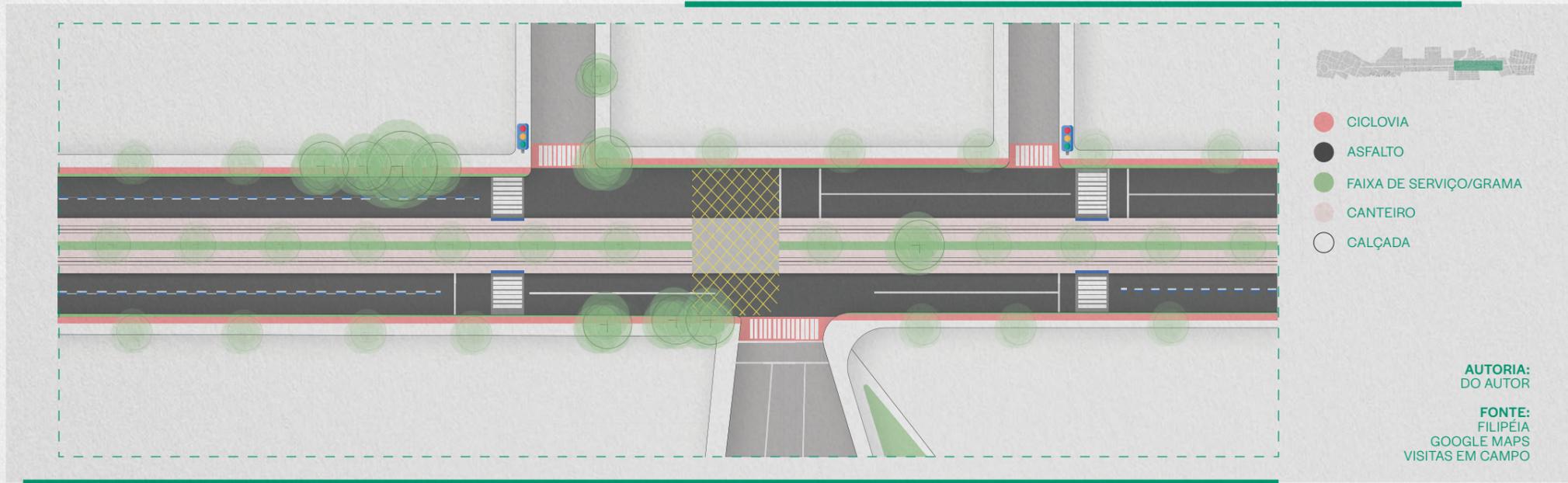
Além disso, promove-se uma reordenação do transporte coletivo, reorganizando o fluxo dos ônibus para mitigar congestionamentos e melhorar a eficiência dos deslocamentos.

Figura 57
 Reordenação dos ônibus Setor Miramar
 Fonte: Elaborado Pelo Autor

AV. PRES. ESPITÁCIO PESSOA – SETOR MIRAMAR | PROPOSTA

TRECHO 01

100 m 200 m 200 m 400 m 400 m 1000 m



AUTORIA:
DO AUTOR

FONTE:
FILIPEIA
GOOGLE MAPS
VISITAS EM CAMPO



Figura 59
Renderização Conceitual do do Setor Miramar
Fonte: Elaborado Pelo Autor

Figura 58
Situação Proposta Trecho 01 Setor Miramar
Fonte: Elaborado Pelo Autor



25 0 25 50

FONTE:
FILIPEIA MAPAS DA CIDADE
GOOGLE MAPS
VISITAS IN LOCO

CORTE ESQUEMÁTICO 01:
AV. PRES. EPITÁCIO PESSOA
AUTORIA:
DO AUTOR

Figura 60
Perfil Atual Setor Miramar
Fonte: Elaborado Pelo Autor



Figura 61
Renderização Conceitual do do Setor Miramar
Fonte: Elaborado Pelo Autor

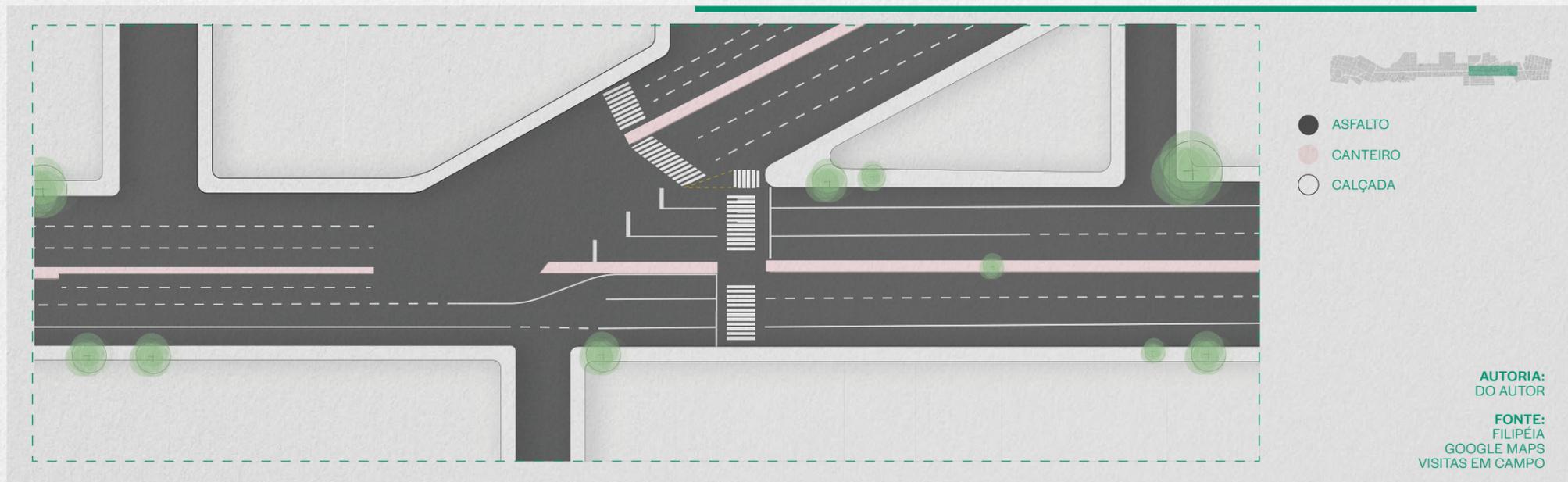


Figura 62
Situação Atual Trecho 02 Setor Miramar
Fonte: Elaborado Pelo Autor

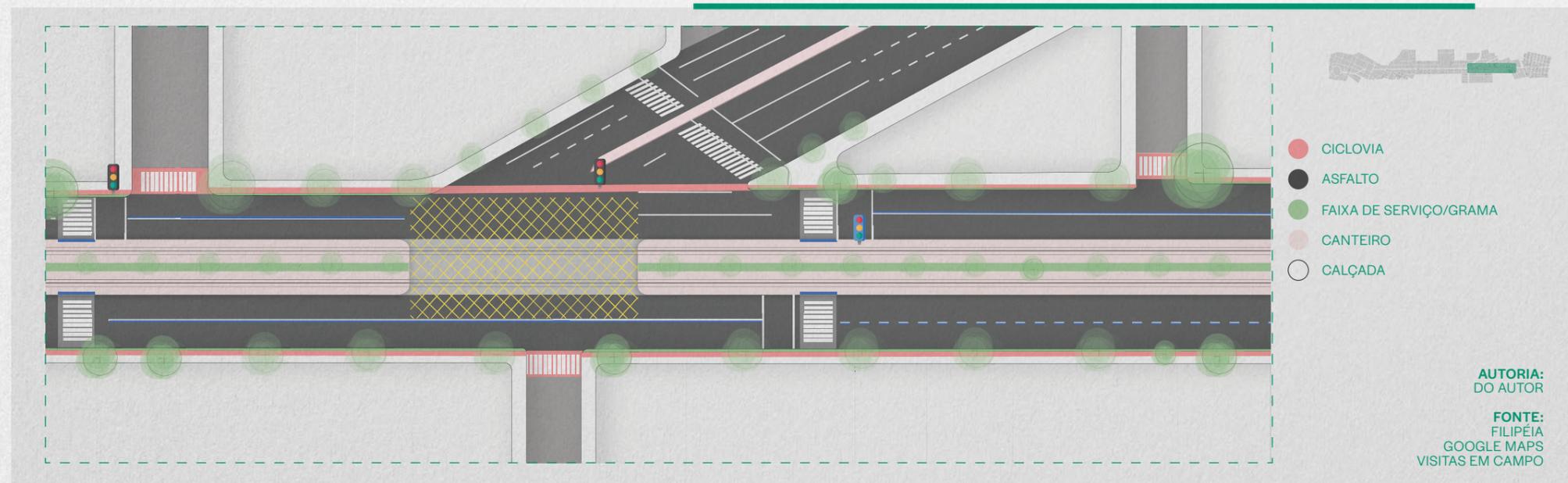


Figura 63
Situação Proposta Trecho 02 Setor Miramar
Fonte: Elaborado Pelo Autor

Também foi desenvolvida uma solução específica para o nó viário de transição entre a Avenida Epitácio Pessoa e a Avenida Ruy Carneiro.

Essa intervenção propõe uma nova hierarquia de circulação, priorizando o transporte público e os modos ativos, sem comprometer a fluidez geral do sistema viário, e garantindo maior segurança nos pontos de conflito.

POSSÍVEIS SOLUÇÕES PARA O NÓ VIÁRIO

Reordenamento das faixas de rolamento:

- Redução do número de faixas para automóveis.
- Inserção de faixa compartilhada entre VLT e automóveis de baixa velocidade.

Integração de modais:

- Implantação de estação de VLT próxima ao nó, funcionando como polo de conexão.
- Integração com ciclovia contínua ao longo da avenida.
- Bicicletários e áreas de transbordo entre modos de transporte.

Tratamento das calçadas e travessias:

- Ampliação de calçadas nos cruzamentos.
- Criação de travessias elevadas e seguras para pedestres.
- Faixas de pedestres sincronizadas com o tempo semafórico.

Gestão de fluxos de ônibus:

- Redirecionamento de algumas linhas para reduzir sobrecarga no nó.
- Implementação de bolsões de parada antes da confluência.

Infraestrutura verde e qualificação do espaço público:

- Arborização densa no canteiro e nas laterais para conforto térmico.
- Pocket parks como áreas de respiro no entorno imediato.

Tecnologias de mobilidade inteligente:

- Sistema semafórico inteligente para ajustar tempos conforme fluxo.
- Monitoramento em tempo real por câmeras integradas à gestão urbana.

O ONTEM QUE FICA NA MEMÓRIA E O AMANHÃ QUE FICA NA CIDADE

O setor Grupamento de Engenharia apresenta forte simbolismo urbano. No terreno ocupado atualmente pelo quartel, propõe-se a substituição das **instalações residenciais por habitação social**, garantindo diversidade de moradores e remediando possíveis processos de gentrificação. **As demais áreas do quartel são ressignificadas como um grande parque urbano aberto ao público, com equipamentos de lazer, espaços de encontro e áreas destinadas a eventos culturais e sociais.**

É importante destacar que parte das estruturas originais foi mantida. A escola e o hospital permanecem com seus usos atuais, preservando sua função social. **Algumas instalações centrais foram readequadas para novos usos**, e os caminhos internos característicos, a arborização consolidada e elementos de valor simbólico foram preservados, de forma a manter a memória coletiva associada ao espaço.

Outro ponto fundamental é a retirada dos muros que isolam o terreno, permitindo a integração plena do espaço com a cidade. Considera-se, ainda, a possibilidade de realocação das funções militares para a base localizada em Bayeux, mais condizente com as demandas contemporâneas do Exército Brasileiro, liberando a área central para usos coletivos e urbanos.

Figura 64

Renderização Conceitual Proposta Grupamento de Engenharia

Fonte: Elaborado Pelo Autor

Figura 65
Renderização Conceitual Proposta Grupamento de Engenharia
Fonte: Elaborado Pelo Autor



Figura 66
Renderização Conceitual Proposta Grupamento de Engenharia
Fonte: Elaborado Pelo Autor



Figura 67
Renderização Conceitual Proposta Grupamento de Engenharia
Fonte: Elaborado Pelo Autor



Figura 68
Renderização Conceitual Proposta Grupamento de Engenharia
Fonte: Elaborado Pelo Autor



Figura 69
Renderização Conceitual Proposta Grupamento de Engenharia
Fonte: Elaborado Pelo Autor

O MERCADO

No mesmo setor, insere-se a reflexão sobre o Assaí Atacadista. **A partir de parcerias público-privadas, propõe-se a requalificação arquitetônica e funcional do edifício.**

O supermercado pode incorporar novos serviços, como academias, cinema e praça de alimentação, ampliando sua atratividade para diferentes públicos. Outras possibilidades incluem habitação, clínicas médicas e escritórios empresariais, criando um espaço multifuncional.

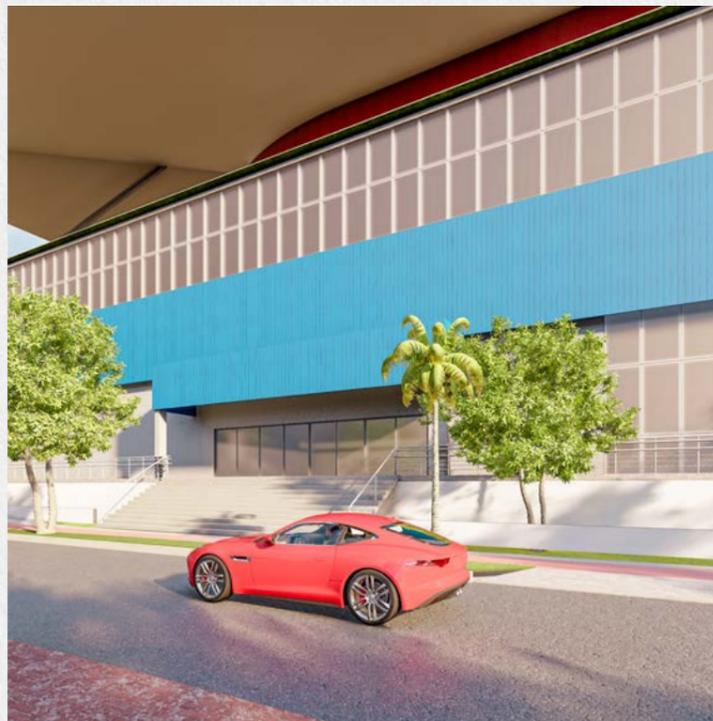


Figura 70
Renderização Conceitual Proposta Assaí Atacadista
Fonte: Elaborado Pelo Autor



Figura 71
Renderização Conceitual Proposta Assaí Atacadista
Fonte: Elaborado Pelo Autor



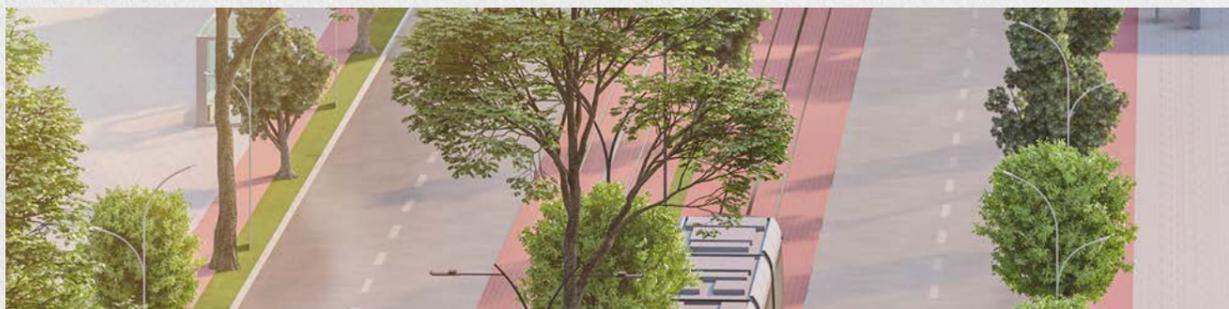
Figura 72
Renderização Conceitual Proposta Assaí Atacadista
Fonte: Elaborado Pelo Autor

SOBRE PARCERIAS PÚBLICO-PRIVADAS NA PARAÍBA E A IGREJA UNIVERSAL

As propostas se inserem dentro de um plano de parcerias público privadas pensado para a Paraíba (PPP-PB), que orienta como o setor privado pode colaborar na transformação dos espaços urbanos. No caso do Assaí e da Igreja Universal, a iniciativa privada teria contrapartidas que beneficiam a cidade, seja pela abertura de espaços ou pela diversificação de usos.

No caso da Igreja Universal, sugere-se que parte de sua infraestrutura seja cedida à comunidade em determinados períodos, possibilitando a realização de capacitações, cursos, atividades culturais e eventos sociais, em consonância com os princípios do direito à cidade. Essa dinâmica reforça a ideia de espaços religiosos também cumprirem papéis comunitários.

Figura 73
Renderização Conceitual Proposta Assaí Atacadista
Fonte: Elaborado Pelo Autor



PLANO DE PARCERIA PÚBLICO-PRIVADA PARA A IGREJA UNIRVESAL

Tabela 05
Plano de Parceria Público-Privada
Fontes: Diversas, 2025
PPP-PB

	O QUE PODE SER FEITO	USOS POSSÍVEIS
PROPOSTAS	<p>CEDÊNCIA DE ESPAÇOS PARA ATIVIDADES COMUNITÁRIAS POR MEIO DE CALENDÁRIO COMPARTILHADO.</p> <p>READEQUAÇÃO DE SALAS DE APOIO PARA AULAS, CAPACITAÇÕES E USOS DE AUDITÓRIO.</p> <p>MELHORIAS DE ACESSIBILIDADE E INFRAESTRUTURAS SANITÁRIA E ACÚSTICA.</p>	<p>CURSOS, PALESTRAS E CAPACITAÇÕES;</p> <p>HABITAÇÃO TEMPORÁRIA EM EMERGÊNCIAS E SITUAÇÕES DE VULNERABILIDADE;</p> <p>COZINHA COMUNITÁRIA;</p> <p>ENCONTROS COMUNITÁRIOS E ESPORTIVOS.</p>
	BENEFÍCIOS À CIDADE	DESAFIOS DE IMPLANTAÇÃO
	<p>AMPLIAÇÃO DO PAPEL SOCIAL DA INSTITUIÇÃO;</p> <p>DEMOCRATIZAÇÃO DO USO DO ESPAÇO;</p> <p>REDUÇÃO DA CARÊNCIA DE ESPAÇOS PÚBLICOS;</p> <p>FORTELECIMENTO COMUNITÁRIO.</p>	<p>MEDIAÇÃO ENTRE INTERESSES RELIGIOSOS E COLETIVOS.</p> <p>DEFINIÇÃO CLARA DAS CONTRAPARTIDAS.</p> <p>MANUTENÇÃO DA ESTRUTURA COMPARTILHADA</p>
VIABILIDADE		

Essas propostas de parceria público-privada permitem expandir o papel de grandes equipamentos privados no tecido urbano, transformando-os em agentes ativos da vitalidade da avenida. Enquanto o Assaí representa um potencial de requalificação arquitetônica e multifuncionalidade, a Igreja Universal pode se consolidar como espaço comunitário estratégico, a partir de sua capilaridade e infraestrutura já instalada. Em ambos os casos, **trata-se de ressignificar espaços hoje de uso restrito em locais de encontro, integração e promoção da coletividade.**

Figura 74
Pontos de Intervenção no Setor Centro
Fonte: Elaborado Pelo Autor

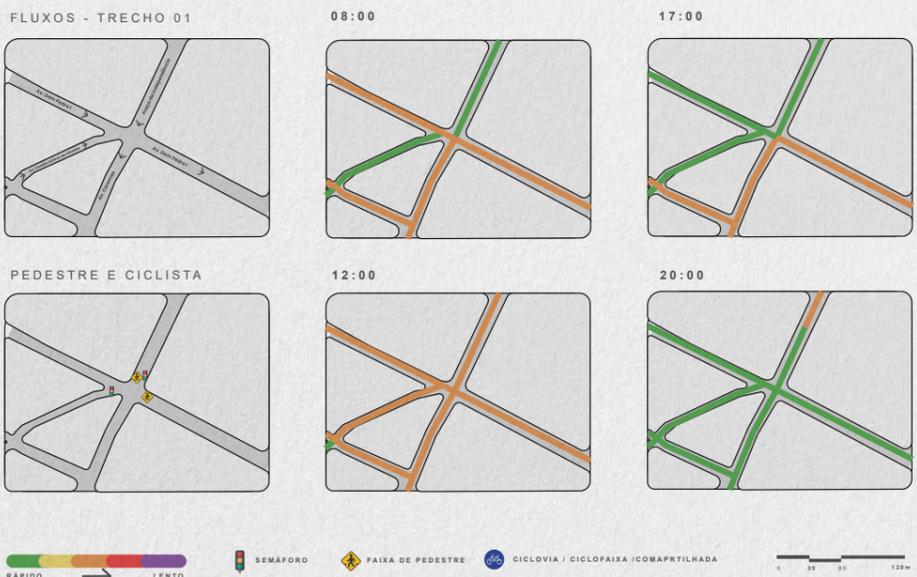
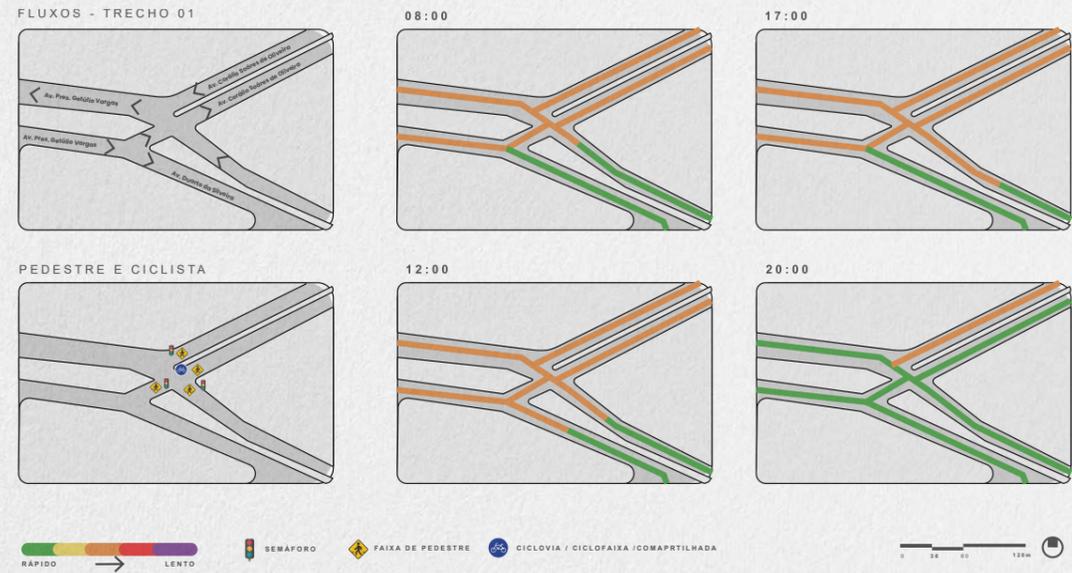


Figura 75
Tráfego Setor Centro
Fonte: SEMOB, Google Maps
Elaborado Pelo Autor



Figura 76
Situação Atual Trecho 01
Fonte: Elaborado Pelo Autor

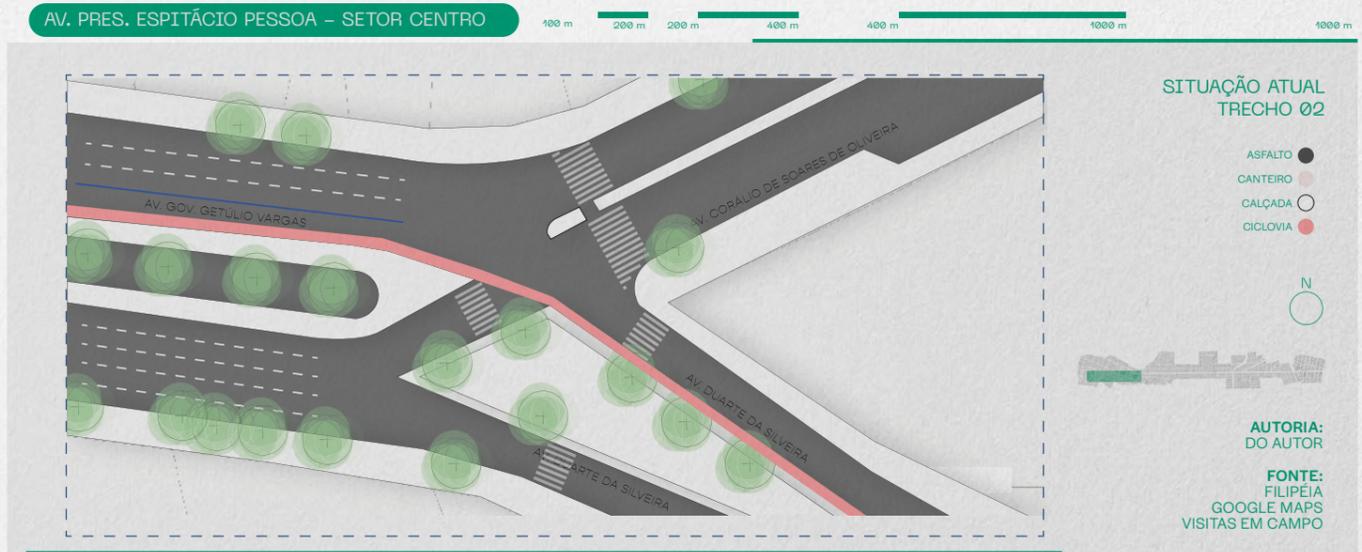


Figura 77
Situação Atual Trecho 02
Fonte: Elaborado Pelo Autor

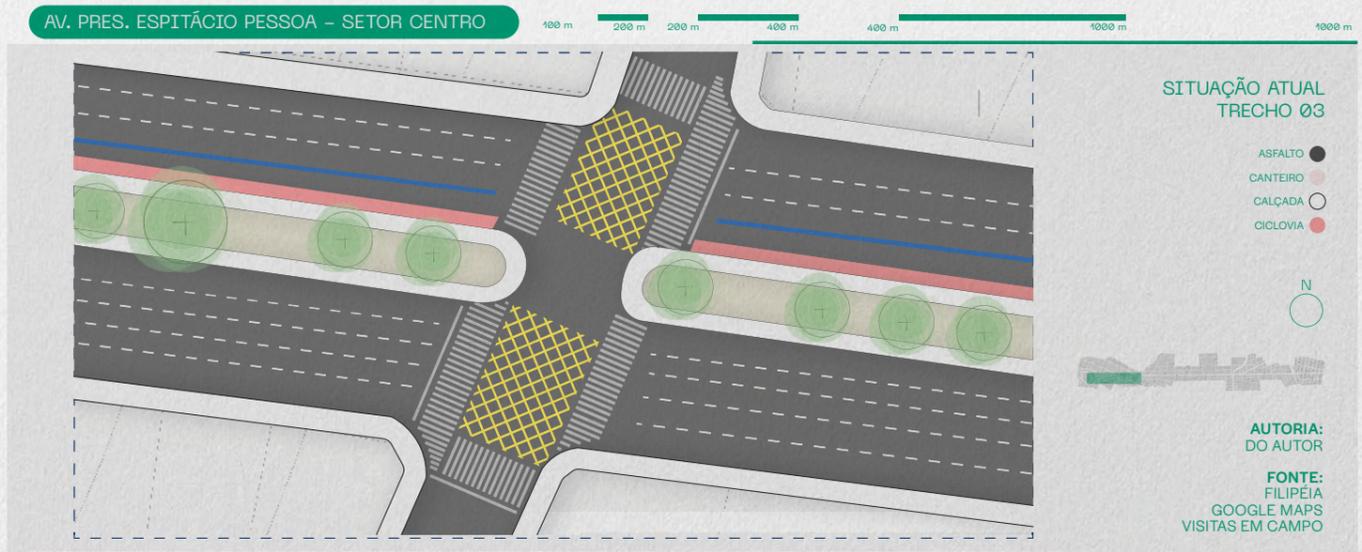


Figura 78
Situação Atual Trecho 03
Fonte: Elaborado Pelo Autor



Figura 79
Situação Proposta Trecho 01
Fonte: Elaborado Pelo Autor

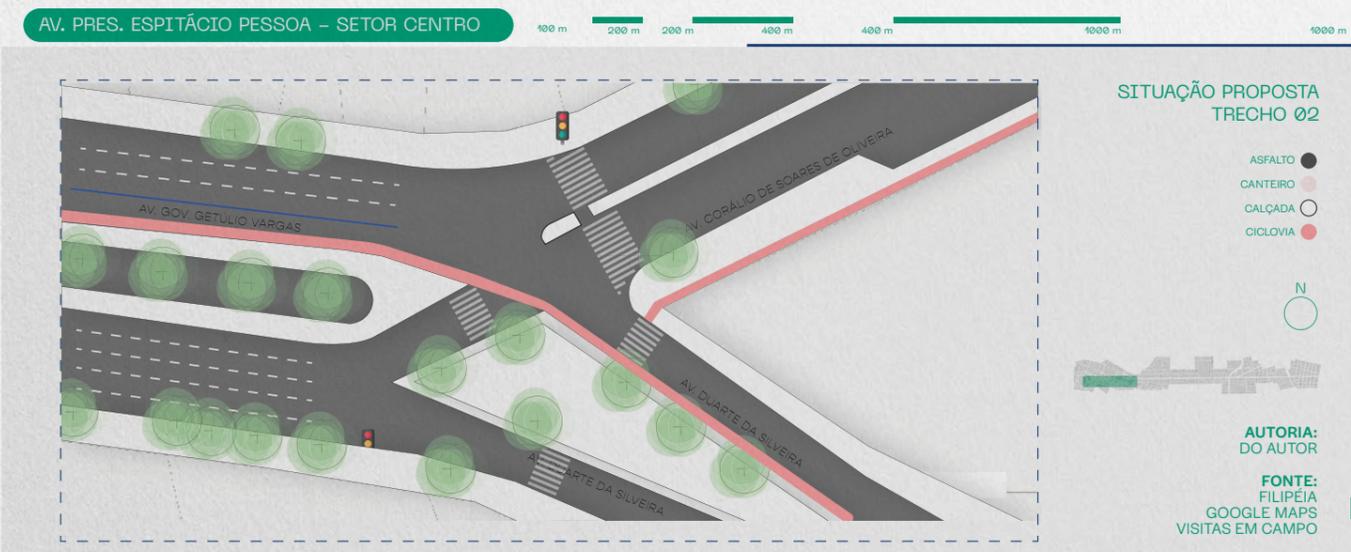


Figura 80
Situação Proposta Trecho 02
Fonte: Elaborado Pelo Autor

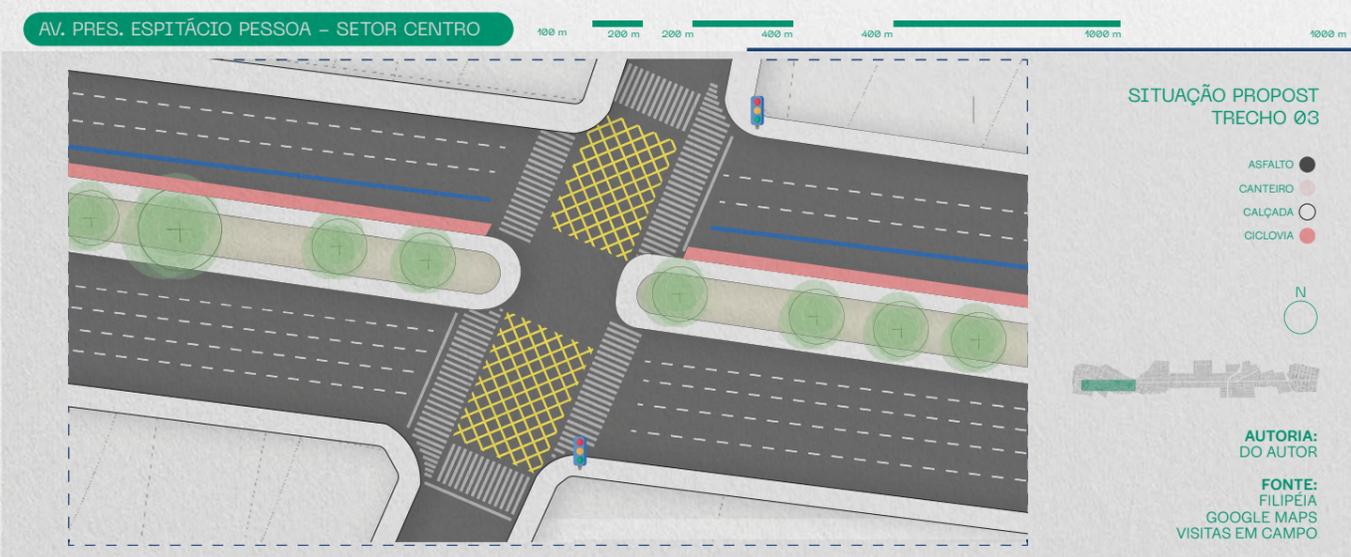


Figura 81
Situação Proposta Trecho 03
Fonte: Elaborado Pelo Autor

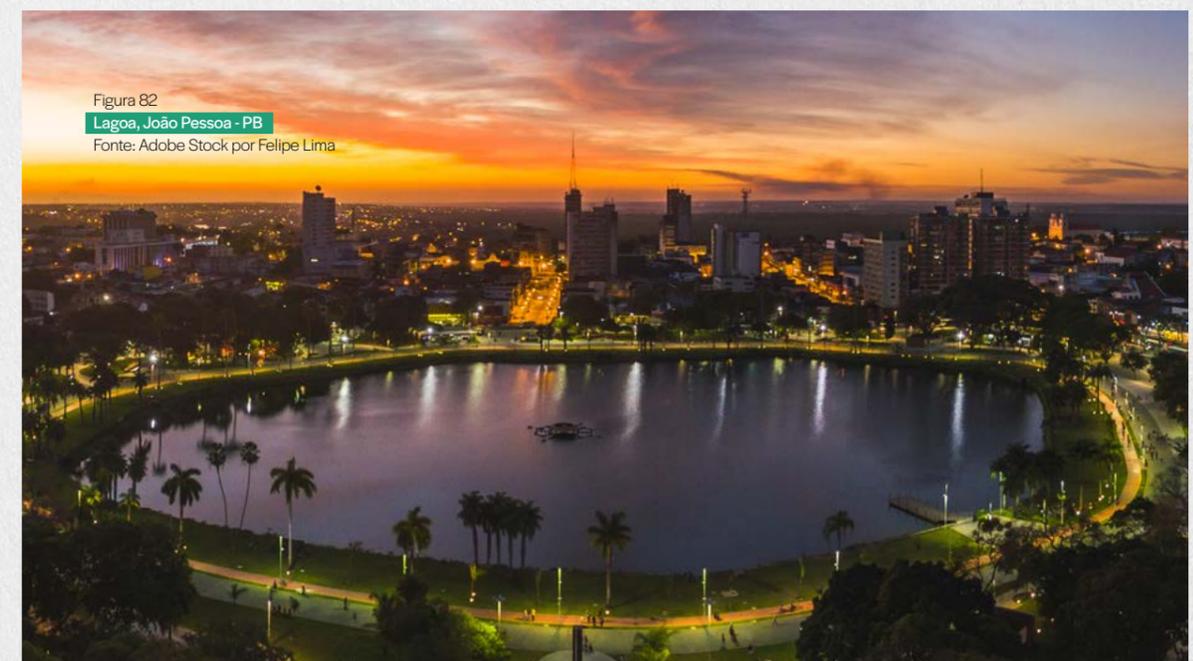
RECONCETANDO O CENTRO COM A CIDADE: ESTRATÉGIAS IMPORTANTES PARA A CONEXÃO DAS PROPOSTAS APLICADAS COM O PRINCIPAL PONTO DE INTEGRAÇÃO DA CIDADE.

O setor Centro é tratado como ponto de **conexão e articulação**. Nele, concentram-se as medidas de integração entre modais, incluindo a implantação de **um terminal intermodal que conecta o VLT, as linhas de ônibus e as ciclovias estruturadas**. Essa solução permite não apenas a continuidade dos fluxos, mas também a criação de uma nova centralidade.

Além da infraestrutura de transporte, o setor Centro é visto como uma oportunidade de trazer novamente a população para a área central de João Pessoa. **A partir de sua conexão direta com a Lagoa e a Avenida Getúlio Vargas, o eixo se consolida como vetor de mobilidade atraindo comércio, serviços e novas formas de uso.**

O redesenho das calçadas, a arborização e os espaços de convivência são estratégias que reforçam a integração social e estimulam o caminhar, contribuindo para um ambiente mais seguro e democrático.

Por fim, destaca-se o potencial simbólico do setor Centro: **ser o elo que conecta a praia ao centro histórico**, promovendo não apenas deslocamentos, mas também encontros e experiências urbanas. Essa leitura fortalece o papel da Avenida Epitácio Pessoa como eixo integrador da cidade.



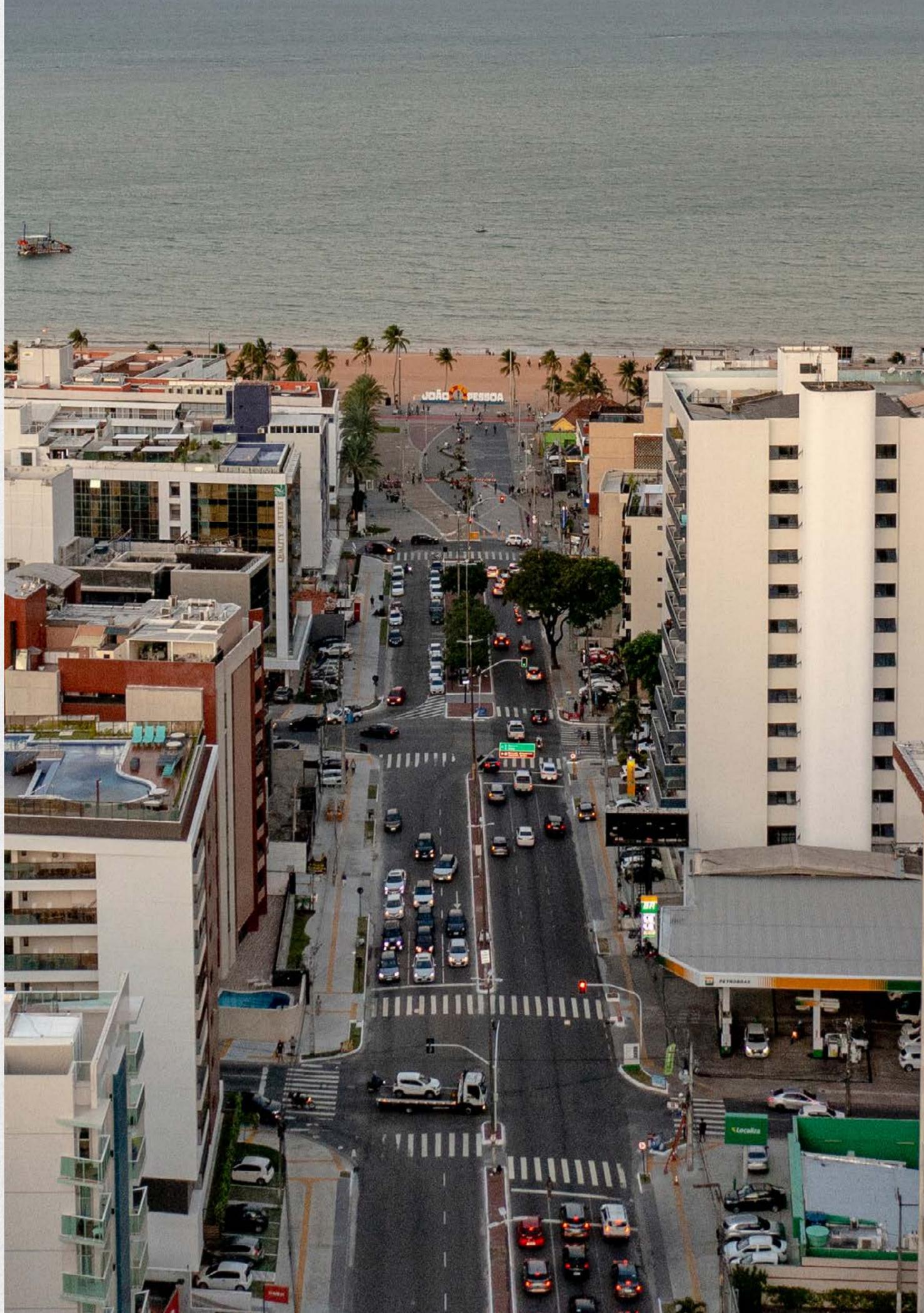


Figura 83
Busto de Tamararé
Fonte: Adobe Stock por Felipe Lima

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A realização deste trabalho representou não apenas um exercício projetual, mas uma imersão em um dos eixos urbanos mais significativos de João Pessoa.

Trabalhar com a Avenida Epitácio Pessoa permitiu compreender sua importância simbólica e funcional, mas também suas fragilidades enquanto espaço público.

O processo de pesquisa e projeto proporcionou **aprendizados valiosos sobre urbanismo contemporâneo, mobilidade sustentável e vitalidade urbana**. A partir da análise dos vazios urbanos, dos espaços ocupados e das contradições do território, foi possível propor soluções que articulam escala urbana e arquitetônica, reconhecendo os desafios e potencialidades locais.

Pensar em eixos multimodais, integrando transporte público, ciclovias e espaços de pedestres, revelou-se um exercício essencial para a construção de cidades mais inclusivas.

Da mesma forma, os ensaios arquitetônicos sobre os equipamentos evidenciaram **como a arquitetura pode dialogar com o urbanismo para oferecer respostas criativas a problemas concretos.**

Por fim, este trabalho reafirma a necessidade de valorizar nossas cidades e seus potenciais.

Transformar a Epitácio Pessoa em um eixo vivo, democrático e sustentável é mais do que uma proposta de projeto: **é uma provocação para que o futuro urbano de João Pessoa seja construído a partir da integração, da coletividade e da sensibilidade ao cotidiano das pessoas.**

MASTERPLAN

A Avenida possui um potencial enorme e é a espinha dorsal da cidade, tudo isso precisa ser imediatamente aproveitado.

CONEXÃO COM O CENTRO

diretrizes para continuidade do projeto até o parque Solón de Lucena.

CICLOVIA

Linha de ciclovias propostas nas calçadas que vão da praia ao centro, mitigando a carência de uma conexão entre as ciclovias da cidade e garantindo o cunho SUSTENTÁVEL do trabalho. O local já possui uma vocação natural para tal e as calçadas largas propiciam e viabilizam essa projeção.

PARQUE URBANO

Proposta de implantação de parque urbano aproveitando as instalações do quartel do 1º Grupamento de Engenharia.

Espaços abertos	Áreas verdes
Sem muros	atividades cotidianas
Habitação Social	Lugar para permanecer
Playground	Caminhada
Espaços para eventos	Pedalada
Espaços culturais	Esportes

ORLA PEDESTRIANIZADA

Aproveitando o potencial do Busto de Tamandaré que já é pedestrianizado para aumentar a faixa exclusiva para pessoas e instigar ainda mais o crescimento e o fomento do turismo sustentável, acessível e contemporâneo.

VLT EPITÁCIO

Linha de VLT reconectando à praia ao centro pela Av. Pres. Epitácio Pessoa. Resgate Histórico dos Bondinhos Elétricos que antes existiam e, além disso, símbolo forte para os estudos de modais contemporâneos de transporte.

Conctando pessoas e linhas importantes do transporte público também

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ANDRADE, V. LINKE, C. C. Cidades de pedestres: a caminhabilidade no Brasil e no mundo. Rio de Janeiro: Editora da UFRJ, 2016.
- BANISTER, David. Transport and Urban Development. London: E & FN Spon, 1995.
- COUTINHO, M. Transformações Urbanas e Qualidade de Vida: O caso da Avenida Epitácio Pessoa. João Pessoa: UFPB, 2004.
- CURITIBA. IPPUC – Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba. Mobilidade Urbana Sustentável: Experiências em Curitiba. Curitiba: IPPUC, 2010.
- DEL RIO, V. Introdução ao urbanismo. Rio de Janeiro: LTC, 1990.
- DIEB, P. Paisagem em Movimento: As transformações na Avenida Epitácio Pessoa de 1980 a 2001. João Pessoa: UFPB, 2014.
- GLASS, Ruth. London: Aspects of Change. London: MacGibbon & Kee, 1964. (obra original que cunhou o termo gentrificação)
- GEHL, J. Cidades para Pessoas. São Paulo: Perspectiva, 2013.
- HARVEY, D. Cidades Rebeldes: do direito à cidade à revolução urbana. São Paulo: Martins Fontes, 2014.
- JACOBS, J. Morte e vida de grandes cidades. 2. ed. São Paulo: Martins Fontes, 2000.
- LA GRO, James. Site Analysis: Informing Context-Sensitive and Sustainable Site Planning and Design. Hoboken: John Wiley & Sons, 2013. (trabalha o conceito de pocket parks dentro de desenho de espaços urbanos compactos)
- LYNCH, K. A Imagem da Cidade. São Paulo: Martins Fontes, 2011.
- MORENO, C. Droit de Cité: De la “Ville-monde” à la “Ville du quart d’heure”. Paris: Editions de l’Observatoire, 2020.
- NETTO, V. M. A cidade como interface: a interação no espaço urbano contemporâneo. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2014.
- RODRIGUES DA SILVA, Antonio Néelson; COSTA, Márcio Silva. Planejamento da mobilidade urbana. Rio de Janeiro: Interciência, 2013.
- SALINGAROS, N. Teia Urbana: a estrutura da cidade humana. Lisboa: Argumentum, 2005.
- SILVEIRA, J. A. A evolução urbana de João Pessoa e a Avenida Epitácio Pessoa. João Pessoa: UFPB, 2004.
- SIM, D. Soft City: Building Density for Everyday Life. Washington: Island Press, 2019.
- SMITH, Neil. A nova fronteira urbana: gentrificação e a revanchismo da cidade. São Paulo: Annablume, 2006.
- TAYLOR, Ken. Pocket Parks: Designing and Maintaining Small Urban Parks. New York: Routledge, 2018.
- VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara de. Mobilidade urbana: espaço público e espaço privado. São Paulo: Annablume, 2001.
- VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara de. O que é trânsito. São Paulo: Brasiliense, 2005.

