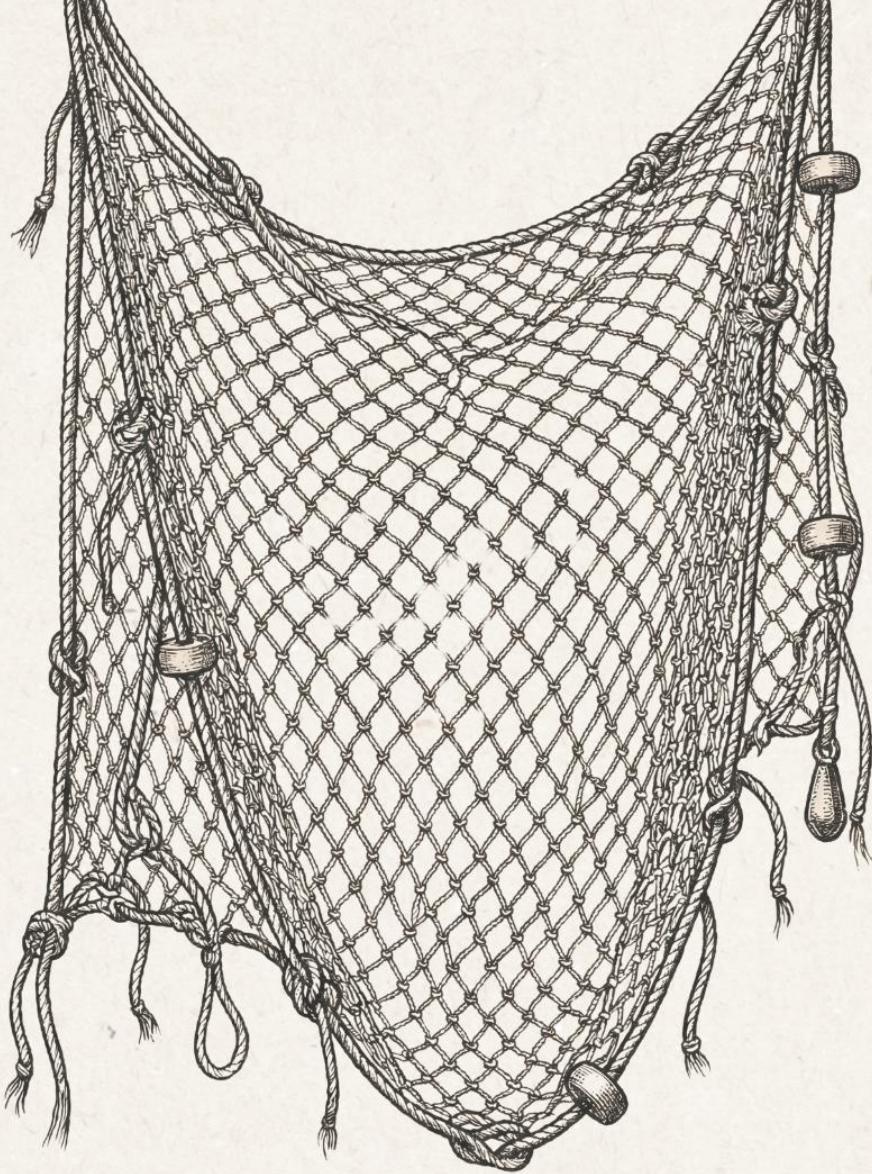


DA URBANIDADE INTERMITENTE À REQUALIFICAÇÃO DA
AVENIDA DEPUTADO MÁRCIO MARINHO



contraluz de pirangi

bernardo
rocha



LIGA DE ENSINO DO RIO GRANDE DO NORTE
CENTRO UNIVERSITÁRIO DO RIO GRANDE DO NORTE
CURSO DE GRADUAÇÃO EM ARQUITETURA E URBANISMO

BERNARDO ROCHA MEDEIROS DE OLIVEIRA

**CONTRALUZ DE PIRANGI: DA URBANIDADE INTERMITENTE À
REQUALIFICAÇÃO DA AVENIDA DEPUTADO MÁRCIO MARINHO**

NATAL/RN
SETEMBRO/2025

BERNARDO ROCHA MEDEIROS DE OLIVEIRA

**CONTRALUZ DE PIRANGI: DA URBANIDADE INTERMITENTE À
REQUALIFICAÇÃO DA AVENIDA DEPUTADO MÁRCIO MARINHO**

Trabalho de Conclusão de Curso
apresentado ao Centro Universitário do Rio
Grande do Norte (UNI-RN) como requisito
final para obtenção do título de Graduação
em Arquitetura e Urbanismo

Orientador: Prof.(a.) Me.(a.) Raissa
Camila Salviano Ferreira

NATAL/RN
SETEMBRO/2025

Setor de Processos Técnicos

Oliveira, Bernardo Rocha Medeiros de.

Contraluz de Pirangi: da urbanidade intermitente à requalificação da Avenida Deputado Márcio Marinho / Bernardo Rocha Medeiros de Oliveira. – Natal, 2025.

84 f.

Orientadora: Profa. M.Sc. Raissa Camila Salviano Ferreira.

Monografia (Graduação em Arquitetura e Urbanismo) – Centro Universitário do Rio Grande do Norte.

Material possui 5 pranchas.

1. Requalificação urbana – Monografia.
 2. Espaço público – Monografia.
 3. Caminhabilidade – Monografia.
 4. Urbanização turística – Monografia.
 5. Pirangi do Norte – Monografia.
- I. Ferreira, Raissa Camila Salviano. II. Título.

RN/UNI-RN/BC

CDU 72

BERNARDO ROCHA MEDEIROS DE OLIVEIRA

**CONTRALUZ DE PIRANGI: DA URBANIDADE INTERMITENTE À
REQUALIFICAÇÃO DA AVENIDA DEPUTADO MÁRCIO MARINHO**

Trabalho de Conclusão de Curso
apresentado ao Centro Universitário do Rio
Grande do Norte (UNI-RN) como requisito
final para obtenção do título de Graduação
em Arquitetura e Urbanismo

Aprovado em: _____ / _____ / _____

BANCA EXAMINADORA

Prof. Me. Raissa Camila Salviano Ferreira

Orientador

Prof. Dra. Camila Furukava

Membro 1

Prof. Dra. Manuela Cristina Rêgo de Carvalho

Membro

Para Pirangi.
Não a do verão, mas a de todos os dias.
Aos moradores permanentes:
a vida que pulsa no contraluz.

AGRADECIMENTO

Este trabalho de conclusão de curso é o fechamento de um ciclo, mas é também o início de uma caminhada que, de certa forma, eu faço desde que nasci. Chegar a um tema de projeto que eu sempre me imaginei fazendo não foi uma escolha, mas um destino. Cresci ouvindo o mar de Pirangi, vivi suas temporadas de sol intenso e seus meses de quietude. Este projeto é a minha forma de devolver ao bairro um pouco do que ele me deu, uma tentativa de lançar luz sobre as memórias e a vida que insiste em pulsar mesmo quando as luzes do veraneio se apagam.

À minha mãe, Valéria. Fernando Pessoa, através de seu heterônimo Alberto Caeiro, escreveu que "pensar é estar doente dos olhos". Ele buscava uma forma de ver o mundo que não fosse atravessada pelo pensamento, mas sentida em sua essência pura. Você, minha mãe, é a minha cura para essa doença. É a presença fundamental que me ensina o que é essencial, a verdade que eu não preciso pensar ou decifrar, apenas sentir. Em um mundo de ruídos, você é o silêncio que me serve de base; em um mundo de dúvidas, você é a inspiração que me dá a certeza para continuar. Em você, tudo começa e tudo encontra sentido.

Ao meu pai, Alexandre, por ter sido o solo fértil onde meu intelecto pôde fincar raízes. Por sua presença constante que me moldou, me ensinou a ler o mundo, a questionar e a buscar o porquê das coisas. Você me deu as ferramentas para pensar e a curiosidade que me define.

À minha avó, Ohara pelo cuidado que é lar. Por ser a personificação da dedicação incondicional e por sempre buscar fazer de tudo por mim, sendo o porto seguro em todas as marés.

À minha namorada, Yasmim. É claro que somos opostos: você é o sol da minha manhã, eu sou a lua da sua noite. E mesmo assim, em meio a todas as diferenças, encontramos um ritmo em comum que nos conectou para sempre. Hoje, nossas diferenças não nos separam; elas se encaixam de uma forma que só nós entendemos. Obrigado por ser a constelação que me guia e a âncora que me dá estabilidade, a presença serena que esteve comigo em todos os momentos. Com você, eu entendi o que o poeta perguntou: "Que pode uma criatura senão, / entre criaturas, amar?". Você me mostrou que este é o nosso destino: um amor sem conta, que na secura nossa, encontra a água implícita.

Às minhas orientadoras, Professora Huda Andrade e Professora Raissa

Camila. Se este trabalho buscou lançar luz sobre Pirangi, foi porque vocês, com paciência infinita e sabedoria, me ensinaram a enxergar. Agradeço a orientação que não impõe um caminho, mas que ilumina o chão para que o caminhante encontre seu próprio passo. Vocês foram as vozes da razão e do incentivo, essenciais para transformar uma inquietação pessoal em um projeto concreto. Meu mais profundo obrigado.

A todos os amigos, colegas e professores que fizeram parte desta jornada durante a faculdade, meu breve e sincero obrigado.

Este trabalho, que começou como uma inquietação pessoal de um morador, agora se encerra. Como a maré de Pirangi, ele cumpre seu ciclo. Que este projeto não seja um ponto final, mas o início de uma nova caminhada pela avenida, agora sob uma nova luz.

O meu olhar é nítido como um girassol.
Tenho o costume de andar pelas estradas
Olhando para a direita e para a esquerda,
E de vez em quando olhando para trás...

E o que vejo a cada momento é aquilo que
nunca antes eu tinha visto, E eu sei dar por
isso muito bem...

Alberto Caeiro (Fernando Pessoa)

RESUMO

O bairro de Pirangi do Norte (RN), embora seja um dos principais destinos turísticos do litoral potiguar, sofre com os impactos da "lógica do veraneio" (SILVA, 2010), um modelo de ocupação sazonal focado na segunda residência que gera um "bairro intermitente": vibrante no verão e inativo na baixa estação. Este trabalho tem como objeto de estudo a Avenida Deputado Márcio Marinho (RN-063), o eixo que materializa esta contradição, funcionando como uma rodovia "Via Estrutural" (PARNAMIRIM, 2013) que prioriza o veículo e apresenta graves barreiras à caminhabilidade, falhando em prover um espaço público de qualidade para a população permanente. O objetivo geral é desenvolver um anteprojeto de requalificação urbana e paisagística para esta avenida, que combata a sazonalidade, resgate a escala humana (GEHL, 2010) e transforme um eixo de passagem em um lugar de permanência. A metodologia adotada partiu de uma revisão bibliográfica sobre urbanidade (JACOBS, 1961; GEHL, 2010) e urbanização litorânea (SILVA, 2010); análise documental da legislação (Plano Diretor; NBR 9050); diagnóstico in loco com elaboração de mapas temáticos (uso do solo, gabinete, fluxos, topografia); e um diagnóstico participativo com 15 entrevistas com moradores e veranistas. A pesquisa de campo e a vivência do autor como morador fundamentaram o conceito projetual "Contraluz de Pirangi". Os resultados se materializam em uma proposta de requalificação que não altera o leito carroçável (para respeitar os picos de fluxo), mas qualifica as calçadas com acessibilidade, arborização e estratégias de traffic calming (cruzamentos elevados, balizadores). A intervenção se estrutura em três "âncoras de vitalidade" para resolver os problemas diagnosticados nas zonas: a Praça "Caminhos" (Zona 01), como espaço de convivência no acesso ao bairro; a Praça "Anga Piranji" (Zona 02), um mirante e jardim sensorial que vence o desnível topográfico de 3 metros com rampas acessíveis (8,33%) e qualifica o acesso ao cemitério; e o Polo Gastronômico "Quintal do Cajueiro" (Zona 03), uma infraestrutura pública de mobiliário (mesas e bancadas) que visa combater o abandono sazonal, incentivando o funcionamento dos restaurantes locais durante todo o ano e fomentando parcerias com comércios permanentes. A conclusão é que o projeto atinge os objetivos, respondendo diretamente ao diagnóstico e demonstrando ser possível, através do design urbano, mediar o conflito entre o turismo de massa e a qualidade de vida do morador permanente. A proposta transforma a "avenida-rodovia" em uma "avenida-

"lugar", contribuindo para a promoção de uma urbanidade contínua em Pirangi.

Palavras-chave: Requalificação Urbana. Espaço Público. Caminhabilidade. Urbanização Turística. Pirangi do Norte.

ABSTRACT

The neighborhood of Pirangi do Norte (RN), Brazil, despite being one of the main tourist destinations on the Potiguar coast, suffers from the impacts of the "logic of summering" (SILVA, 2010), a seasonal occupation model focused on second homes, which generates an "intermittent neighborhood": vibrant in the summer and inactive during the off-season. This work focuses on Avenida Deputado Márcio Marinho (RN-063), the axis that materializes this contradiction, functioning as a "Structural Road" (PARNAMIRIM, 2013) that prioritizes vehicles and presents severe barriers to walkability, failing to provide a quality public space for the permanent population. The main objective is to develop an urban and landscape requalification project for this avenue, aimed at combating seasonality, rescuing the "human scale" (GEHL, 2010), and transforming a thoroughfare into a place of permanence. The methodology involved a bibliographic review of urbanity (JACOBS, 1961; GEHL, 2010) and coastal urbanization (SILVA, 2010); documental analysis of legislation (Master Plan; NBR 9050); an *in loco* diagnosis with the creation of thematic maps (land use, building height, flows, topography); and a participatory diagnosis involving 15 interviews with residents and seasonal users. The field research and the author's personal experience as a resident informed the design concept "Pirangi's Backlight" ("Contraluz de Pirangi"). The results materialize in a requalification proposal that does not alter the existing roadbed (to respect peak traffic) but qualifies the sidewalks with accessibility, tree planting, and traffic calming strategies (raised crosswalks, bollards). The intervention is structured around three "anchors of vitality" to address the diagnosed zonal problems: "Caminhos" Square (Zone 01), as a community space at the neighborhood's entrance; "Anga Piranji" Square (Zone 02), a sensory garden and viewpoint that overcomes the 3-meter topographical barrier with accessible ramps (8.33%) and qualifies the cemetery access; and the "Quintal do Cajueiro" Gastronomic Hub (Zone 03), a public infrastructure of furniture (tables and benches) designed to combat seasonal abandonment by encouraging local restaurants to operate year-round and fostering partnerships with permanent businesses. The conclusion is that the project achieves its objectives, responding directly to the diagnosis and demonstrating that it is possible, through urban design, to mediate the conflict between mass tourism and the quality of life for permanent residents. The proposal transforms the "road-avenue" into a "place-avenue," contributing to the promotion of continuous

urbanity in Pirangi.

Keywords: Urban Requalification. Public Space. Walkability. Touristic Urbanization. Pirangi do Norte.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Mapa de localização de Pirangi do Norte	29
Figura 2 - Imagem do Povoado de Pirangi do Norte em Parnamirim (RN) - 1957	30
Figura 3 - Casa de segunda residência em Pirangi do Norte, na Av. Dep. Márcio Marinho	30
Figura 4 - Casa de segunda residência em Pirangi do Norte, na Av. Dep. Márcio Marinho	30
Figura 5 - Show "Ilha Ecomax" produzido pela empresa Ecomax.....	31
Figura 6 - Imagem da “Rota do Sol” (RN-063)	32
Figura 7 - Imagem da Avenida Deputado Márcio Marinho	33
Figura 8 - Imagem da Avenida Deputado Márcio Marinho	35
Figura 9 - Perfil Topográfico da Av. Deputado Mario Marinho.....	36
Figura 10 - Casas de Segunda Residência, na Av. Dep. Márcio Marinho.....	37
Figura 11 - Mapa de Uso e Ocupação do Solo	38
Figura 12 - Mapa de Gabarito	40
Figura 13 - Mapa de Hierarquia Viária	41
Figura 14 - Mapa de Setorização	42
Figura 15 - Imagem da Av. Dep. Márcio Marinho.....	43
Figura 16 - Imagem da Escola Evolução na Av. Dep. Márcio Marinho	43
Figura 17 - Imagem da Av. Dep. Márcio Marinho.....	43
Figura 18 - Imagem do atual estado da área caminhável na Av. Dep. Márcio Marinho	44
Figura 19 - Imagem do abandono sazonal por restaurantes na Av. Dep. Márcio Marinho	44
Figura 20 - Comunidade do Sapé (SP)	47
Figura 21 - Comunidade do Sapé (SP)	47
Figura 22 - Masterplan do projeto de Reurbanização da Favela do Sapé (SP)	47
Figura 23 - Projeto de Reurbanização da Favela do Sapé (SP).....	48
Figura 24 - Quadro Síntese do Projeto de Reurbanização da Favela do Sapé (SP).48	
Figura 25 - Masterplan da Requalificação da Praça Skanderbeg (Polônia)	49
Figura 26 - Praça Skanderbeg (Polônia)	50
Figura 27 - Design da Paginação de piso da Praça Skanderbeg (Polônia).....	50
Figura 28 - Quadro Síntese do Projeto de Reurbanização da Praça Skanderbeg (Polônia)	51

Figura 29 - Avenida do Contorno (Natal, RN).....	52
Figura 30 - Masterplan do Projeto de Requalificação da Avenida do Contorno (Natal, RN).....	53
Figura 31 - Quadro Síntese do Projeto de Requalificação da Avenida do Contorno (Natal, RN)	54
Figura 32 - Programa de Necessidades do Projeto de Reurbanização de Pirangi do Norte	58
Figura 33 - Masterplan do Projeto de Reurbanização da Avenida Deputado Márcio Marinho	61
Figura 34 - Croqui evolutivo da praça Anga Pirangi	62
Figura 35 - Brainstorm evolutivo para a praça Caminhos	63
Figura 36 - Croqui evolutivo para o Polo Gastronômico Quintal do Cajueiro	63
Figura 37 - Detalhamento da Praça Caminhos	64
Figura 38 - Imagem esquemática da Praça "Caminhos"	64
Figura 39 - Imagem esquemática da Praça "Caminhos"	65
Figura 40 - Imagem esquemática da Praça "Caminhos"	65
Figura 41 - Corte Esquemático da Praça Anga Pirangi.....	66
Figura 42 - Detalhamento da Praça Anga Pirangi	66
Figura 43 - Imagem esquemática da Praça "Anga Pirangi".....	67
Figura 44 - Imagem esquemática da Praça "Anga Pirangi".....	67
Figura 45 - Detalhamento do Polo Gastronômico Quintal do Cajueiro	68
Figura 46 - Imagem esquemática do Polo gastronômico "Quintal do Cajueiro"	69
Figura 47 - Detalhamento do Mobiliário	70
Figura 48 - Detalhamento do Mobiliário	71
Figura 49 - Detalhamento do Mobiliário	71
Figura 50 - Detalhamento do Mobiliário	72
Figura 51 - Detalhamento do Mobiliário	72
Figura 52 - Questionário - Modelo moradores fixos	79
Figura 53 - Questionário - Modelo moradores fixos	80
Figura 54 - Questionário - Modelo veranistas/visitantes.....	81
Figura 55 - Questionário - Modelo veranistas/visitantes.....	82

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	18
CAPÍTULO 1 - A PRODUÇÃO DO ESPAÇO PÚBLICO EM CONTEXTOS LITORÂNEOS	23
1.1 O ESPAÇO PÚBLICO E A PAISAGEM URBANA	23
1.2 URBANIDADE, VITALIDADE E A ESCALA HUMANA: A CONSTRUÇÃO DA VIDA PÚBLICA	24
1.3 A LÓGICA DO VERANEIO E A PRODUÇÃO DO ESPAÇO LITORÂNEO	26
CAPÍTULO 2 - A PRODUÇÃO DO ESPAÇO EM PIRANGI: DO VERANEIO À CONSOLIDAÇÃO VIÁRIA.....	29
2.1 CAMINHOS INICIAIS: DA PESCA À CONEXÃO METROPOLITANA.....	29
CAPÍTULO 3 - DIAGNÓSTICO E ANÁLISE TERRITORIAL	35
3.1 CONTEXTUALIZAÇÃO FÍSICO-AMBIENTAL	35
3.2 ANÁLISE DA MORFOLOGIA URBANA.....	37
3.3 CARACTERIZAÇÃO DAS ZONAS DE ANÁLISE	42
CAPÍTULO 4 - A AVENIDA COMO LUGAR: PROPOSTA DE REQUALIFICAÇÃO URBANA	46
4.1 ANÁLISE DE REFERÊNCIAS PROJETUAIS	46
4.1.1 REURBANIZAÇÃO DO FAVELA DO SAPÉ (SÃO PAULO/SP).....	46
4.1.2 REQUALIFICAÇÃO DA PRAÇA SKANDERBEG - "TAPETE ALBANÊS" (TIRANA, ALBÂNIA).....	49
4.1.3 REQUALIFICAÇÃO DA AVENIDA DO CONTORNO (NATAL/RN).....	51
4.2 DIAGNÓSTICO PARTICIPATIVO	54
4.3 CONCEITO E PARTIDO.....	56
4.4 CONDICIONANTES LEGAIS E NORMATIVOS	56
4.5 ZONEAMENTO E PROGRAMA DE NECESSIDADES	57
4.6 IMPLANTAÇÃO GERAL	59
4.6 PROPOSTA DE REQUALIFICAÇÃO URBANA	62

4.7.1 DETALHAMENTO DA INTERVENÇÃO DA ZONA 01 – PRAÇA "CAMINHOS"	64
4.7.2 DETALHAMENTO DA INTERVENÇÃO DA ZONA 02 – PRAÇA "ANGA PIRANJI"	66
4.7.3 DETALHAMENTO DA INTERVENÇÃO DA ZONA 03 – POLO GASTRONÔMICO "QUINTAL DO CAJUEIRO"	68
4.7.4 DETALHAMENTO DO MOBILIÁRIO URBANO	70
CAPÍTULO 5 – CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	74

1 INTRODUÇÃO

O bairro de Pirangi do Norte, situado no município de Parnamirim, no estado do Rio Grande do Norte, consolidou-se ao longo do século XX como um dos principais destinos turísticos do litoral sul potiguar. Localizado a cerca de 25 quilômetros de Natal, a capital, sua história e produção espacial estão profundamente entrelaçadas com a da metrópole. Pirangi consolidou-se não como um núcleo urbano independente, mas historicamente como o principal destino de férias e veraneio para a população natalense. Conhecido nacionalmente por abrigar o Maior Cajueiro do Mundo e por suas praias de águas calmas, o bairro viu sua paisagem, outrora uma esparsa vila de pescadores (PEIXOTO, 2001), ser intensamente transformada pela "lógica do veraneio" (SILVA, 2010). Esta lógica, pautada na mercantilização do lazer e na segunda residência, produziu um espaço urbano focado quase que exclusivamente no uso sazonal.

O eixo que estrutura e materializa esta lógica é a Avenida Deputado Márcio Marinho (RN-063). Concebida como uma rodovia para garantir o fluxo rápido do turista-veranista (majoritariamente vindo da capital), a avenida, classificada como "Via Estrutural" pelo Plano Diretor municipal (PARNAMIRIM, 2013), funciona de maneira contraditória. Durante a alta estação, torna-se um polo vibrante de comércios e restaurantes. Contudo, na maior parte do ano, mergulha em um estado de "inatividade espacial" (SILVA, 2010). O resultado é uma paisagem urbana degradada, marcada pelo abandono sazonal de estruturas comerciais (especialmente na Zona 03), pela hostilidade ao pedestre e pela predominância de "fachadas mortas" (JACOBS, 1961) — muros altos de casas de veraneio que eliminam a vida urbana e os "olhos na rua".

Esta dissociação entre o espaço vibrante do verão e o espaço esvaziado do resto do ano dá origem ao problema central desta pesquisa: o "bairro intermitente". A Avenida Deputado Márcio Marinho, em sua configuração atual, falha em prover uma urbanidade constante e uma cidade na "escala humana" (GEHL, 2010) para sua crescente população permanente. Esta população sofre cotidianamente com a falta de espaços públicos qualificados, calçadas intransitáveis que desrespeitam a NBR 9050 (ABNT, 2020) e uma paisagem urbana que prioriza o automóvel em detrimento do pedestre, falhando em cumprir as próprias diretrizes de acessibilidade do Plano Diretor (PARNAMIRIM, 2013, Art. 50, I).

Ante o exposto, o presente trabalho tem como objeto de estudo a relação entre a Avenida Deputado Márcio Marinho e o fenômeno do "bairro intermitente".

Busca refletir de que maneira um anteprojeto de requalificação urbana e de arquitetura da paisagem pode contribuir para a valorização da identidade local e criar um espaço público que funcione tanto para o turista quanto, e principalmente, para o morador permanente.

O objetivo geral do trabalho é, portanto, desenvolver um anteprojeto de requalificação urbana para a Avenida Deputado Márcio Marinho que combata a sazonalidade, resgate a escala humana e promova a caminhabilidade, transformando um eixo de passagem em um lugar de permanência.

Como objetivos específicos, destacam-se:

- Compreender os conceitos de espaço público, urbanidade e a lógica de produção do espaço litorâneo (Capítulo 1);
- Analisar a relevância da Avenida para Pirangi, a partir do contexto histórico em que foi consolidada (Capítulo 2);
- Caracterizar o entorno urbano da Avenida, analisando seus condicionantes legais (Plano Diretor e NBR 9050) e sua morfologia, definindo suas zonas de análise (Capítulo 3);
- Analisar estratégias de intervenção em projetos referenciais que possam influenciar positivamente na requalificação (Capítulo 4);
- Propor soluções de design urbano e paisagismo para a requalificação da Avenida, abrangendo a melhoria da infraestrutura para pedestres e a criação de "âncoras de vitalidade" (Capítulo 4 e 5).

É válido ressaltar que a ideia do presente trabalho surge a partir de uma vivência dupla. Como veranista desde o nascimento e, mais recentemente, morador de Pirangi há cinco anos, este autor testemunhou e vivenciou todas as transformações e contradições do bairro. A percepção do "bairro intermitente" não é apenas uma constatação acadêmica, mas uma inquietação cotidiana. Portanto, esta pesquisa se justifica primeiramente por razões pessoais, como um exercício de projetar uma proposta de requalificação para um lugar de profunda conexão afetiva.

Além disso, o trabalho se justifica pela necessidade de aplicar os conceitos de urbanidade de Jacobs (1961) e Gehl (2010) a um contexto litorâneo sazonal, um desafio pouco explorado na literatura acadêmica local. Justifica-se, também, pela dificuldade em acessar dados urbanos atualizados sobre Pirangi, exigindo a elaboração de uma base cartográfica própria para este estudo, que poderá servir a futuras pesquisas. Por fim, essa pesquisa busca despertar a atenção do Poder Público

para o potencial da Avenida Deputado Márcio Marinho, não apenas como um corredor viário, mas como o principal espaço de lazer e identidade de Pirangi, buscando reconectar o bairro e seus moradores.

Para alcançar os objetivos definidos, foi traçado um percurso metodológico em etapas. Primeiramente, realizou-se uma revisão bibliográfica (JACOBS, 1961; GEHL, 2010; SILVA, 2010; CARLOS, 2017) e documental (PEIXOTO, 2001; PARNAMIRIM, 2013; ABNT, 2020). Em seguida, foi feito um levantamento in loco para o diagnóstico socioespacial, resultando na elaboração de mapas temáticos (uso do solo, gabarito etc.) e na caracterização das zonas de análise. Paralelamente, realizou-se um diagnóstico participativo (8 entrevistas com moradores e veranistas) para validar as percepções técnicas. Por fim, foram analisados projetos referenciais (Sapé, Skanderbeg, Av. Contorno) que fundamentaram a proposta projetual.

O trabalho encontra-se estruturado em 05 capítulos. O Capítulo 1, "A PRODUÇÃO DO ESPAÇO PÚBLICO EM CONTEXTOS LITORÂNEOS", estabelece a fundação teórica da pesquisa. O capítulo discute os conceitos fundamentais de produção do espaço (CARLOS, 2017), os princípios de vitalidade urbana, "olhos na rua" e diversidade de usos (JACOBS, 1961), e a importância da escala humana e das "bordas suaves" (GEHL, 2010). Por fim, ancora a discussão na realidade local ao analisar a "lógica do veraneio" (SILVA, 2010), culminando na definição do conceito-chave desta pesquisa: o "bairro intermitente".

O Capítulo 2, "PIRANGI DO NORTE: A EVOLUÇÃO URBANA E A CONSOLIDAÇÃO DA AVENIDA DEPUTADO MÁRCIO MARINHO", aprofunda a contextualização histórica. O capítulo narra a transformação do bairro de uma simples vila de pescadores (PEIXOTO, 2001) em principal destino de veraneio da região metropolitana. Em seguida, analisa como a Avenida Deputado Márcio Marinho (RN-063) se consolidou não como uma rua, mas como uma via estrutural (PARNAMIRIM, 2013), tornando-se o eixo físico que materializa os conflitos da sazonalidade e da priorização do automóvel.

O Capítulo 3, "DIAGNÓSTICO E ANÁLISE TERRITORIAL", apresenta a análise técnica e socioespacial da avenida. Inicia-se com a análise dos condicionantes legais (Plano Diretor e NBR 9050) e físico-ambientais (clima, topografia acentuada). Em seguida, aborda a morfologia urbana através de mapas temáticos (uso do solo, gabarito, arborização, fluxos), que revelam as "fachadas mortas" e as barreiras à

caminhabilidade. Por fim, utiliza os dados obtidos para sintetizar o diagnóstico na caracterização das três zonas de análise.

O Capítulo 4, "A AVENIDA COMO LUGAR: PROPOSTA DE REQUALIFICAÇÃO URBANA", apresenta o cerne da proposta projetual. Inicia-se com a análise de referências (Sapé, Skanderbeg, Av. Contorno) e a síntese do diagnóstico participativo (8 entrevistas), que fundamentam o conceito "Contraluz de Pirangi". A proposta detalha a implantação geral, as estratégias de traffic calming¹ e as três "âncoras de vitalidade" (Praça "Caminhos", Praça "Anga Piranji" e Polo "Quintal do Cajueiro"), finalizando com a discussão sobre a evolução do projeto.

capítulo 01.

A PRODUÇÃO DO ESPAÇO PÚBLICO EM CONTEXTOS
LITORÂNEOS



CAPÍTULO 1 - A PRODUÇÃO DO ESPAÇO PÚBLICO EM CONTEXTOS LITORÂNEOS

Este capítulo estabelece as fundações teóricas e conceituais necessárias para a análise crítica de Pirangi do Norte. Para compreender os desafios contemporâneos da Avenida Deputado Márcio Marinho, não basta observá-la como uma simples via de tráfego; é imperativo transcender a visão do espaço apenas como um cenário físico estático. A investigação parte, portanto, do desvendamento dos conceitos universais de espaço público e paisagem urbana sob a ótica da geografia crítica e do urbanismo humanista. Em seguida, a discussão avança para a convergência das teorias de vitalidade e escala humana que definem a qualidade da vida urbana e, por fim, aterra-se na realidade local, compreendendo as forças socioeconômicas específicas — a lógica do veraneio — que produzem o espaço litorâneo no Nordeste brasileiro, gerando os conflitos socioespaciais que este trabalho busca mitigar.

1.1 O ESPAÇO PÚBLICO E A PAISAGEM URBANA

O espaço urbano não deve ser compreendido, sob nenhuma hipótese, como um mero receptáculo passivo ou um palco vazio onde a vida acontece; ele é, em sua essência, uma construção social ativa, contínua e, muitas vezes, conflituosa. Ele é o reflexo material e direto das relações sociais, dos conflitos de classe e dos interesses econômicos da sociedade que o produz. O espaço público, neste contexto, transcende sua definição jurídica de ruas, praças e parques (o domínio público) para se consolidar como a esfera da vida coletiva e do exercício da cidadania. Segundo a geógrafa Ana Fani Alessandri Carlos, o espaço é condição, meio é produto da reprodução social. Ele se define como o "lugar da manifestação da vida social, o lugar das trocas, dos encontros, mas também dos conflitos, revelando as contradições da sociedade" (CARLOS, 2007, p. 19). Portanto, intervir no espaço público de uma avenida estrutural não é apenas uma operação técnica de engenharia ou estética, mas uma intervenção direta na dinâmica da vida social.

A paisagem que observamos ao caminhar pela cidade é a forma visível, concreta e acumulada desse processo histórico de produção espacial. Ela não é um dado da natureza imutável, mas sim um "conjunto de formas-conteúdo" que materializa o trabalho humano e as decisões políticas de diferentes épocas, sobrepostas no território como camadas geológicas. A paisagem revela, através de suas rugosidades e formas — sejam elas edifícios, muros, calçadas ou vazios —, a

história das apropriações e das exclusões que ocorreram naquele lugar. Como argumenta Carlos (2017), o espaço deve ser entendido como um produto indissociável das relações que o criam: ele é "produto social e, ao mesmo tempo, produtor da sociedade" (CARLOS, 2017, p. 21). A forma da cidade, portanto, não apenas reflete, mas molda o comportamento de quem nela habita.

No contexto específico de Pirangi do Norte, a paisagem urbana não é aleatória ou acidental; ela é o resultado material rigoroso de decisões econômicas voltadas historicamente para o turismo e o lazer sazonal. Os muros altos, a ausência de calçadas adequadas e a priorização do fluxo de veículos na Avenida Deputado Márcio Marinho são "formas-conteúdo" que expressam uma lógica de produção do espaço que valoriza a troca (o mercado imobiliário e turístico) em detrimento do uso (a vida cotidiana do morador permanente). A paisagem atual é, portanto, a cristalização de uma herança que priorizou o veranista em detrimento do residente fixo, criando um cenário de exclusão espacial fora da alta temporada.¹

Analizar a Avenida Deputado Márcio Marinho exige, portanto, a capacidade de ler essa paisagem para decifrar os processos ocultos que a produziram. Não se trata apenas de observar a degradação física ou a falta de arborização, mas de compreender essas carências como sintomas de uma produção espacial desigual. A requalificação urbana, sob essa ótica teórica, deixa de ser apenas um projeto de embelezamento para se tornar uma ferramenta de correção dessas distorções. O objetivo do projeto urbano passa a ser a produção de uma nova paisagem que reflita valores de urbanidade, permanência e escala humana, devolvendo à avenida sua função primordial de lugar de encontro e suporte para a vida cotidiana, contrapondo-se à lógica de ser apenas um corredor de passagem.

1.2 URBANIDADE, VITALIDADE E A ESCALA HUMANA: A CONSTRUÇÃO DA VIDA PÚBLICA

Se o espaço é um produto social, a "urbanidade" é a medida qualitativa da vida que esse espaço é capaz de engendrar e sustentar. A compreensão contemporânea

¹ O conceito de "produção do espaço", fundamentado por Henri Lefebvre e difundido no Brasil por teóricos como Ana Fani Alessandri Carlos, distingue-se da "produção *no* espaço". Enquanto a produção *no* espaço refere-se à criação de objetos e infraestruturas (edifícios, ruas) em um local entendido como suporte neutro, a **produção do espaço** comprehende o espaço urbano como uma mercadoria e um produto social complexo, moldado ativamente pelas relações de produção, pelas leis, pelos fluxos de capital e pelos conflitos de classe.

de um espaço público vibrante baseia-se na convergência das teorias de Jane Jacobs e Jan Gehl. Embora partam de perspectivas distintas — sociológica e morfológica, respectivamente —, ambos tecem uma crítica uníssona e devastadora ao urbanismo modernista e rodoviarista que, ao longo do século XX, segregou funções, priorizou o automóvel e esvaziou as cidades de seu conteúdo humano.

A jornalista e ativista Jane Jacobs, em sua obra seminal *Morte e Vida de Grandes Cidades*, ataca a ortodoxia do planejamento urbano que tratava a cidade como uma máquina de zonas separadas. Para Jacobs, a vitalidade não é ordenável por decreto; ela é um fenômeno orgânico complexo. Seu conceito central de segurança pública, por exemplo, rompe com a ideia de controle policial. Ela postula que a verdadeira segurança urbana emana de uma rede inconsciente e voluntária de vigilância mantida pelos próprios cidadãos: os "olhos na rua". Para que essa rede funcione, três pré-requisitos físicos são indispensáveis: a clara demarcação entre público e privado; a orientação das edificações para a rua (com janelas e portas ativas, e não muros cegos); e, fundamentalmente, a presença de usuários na calçada de forma contínua. Jacobs aprofunda sua análise ao introduzir o conceito de "balé da calçada" — uma ordem complexa onde a interação entre estranhos gera a "confiança pública" (*public trust*).

As ruas e suas calçadas, os principais locais públicos de uma cidade, são seus órgãos mais vitais. [...] Se as ruas de uma cidade parecem interessantes, a cidade parece interessante; se elas parecem monótonas, a cidade parece monótona (JACOBS, 1961, p. 29).

Enquanto Jacobs define o "software" social da cidade, o arquiteto dinamarquês Jan Gehl define o "hardware" físico necessário para suportá-lo. Gehl introduz uma dimensão sensorial ao urbanismo, argumentando que o planejamento moderno cometeu o erro fatal de projetar cidades na escala do automóvel (60 km/h), obliterando a "escala humana" (5 km/h). Na escala do carro, os detalhes se perdem e os edifícios tornam-se grandes monólitos fechados; na escala do pedestre, a vida depende da riqueza de detalhes, das texturas e da capacidade de interação sensorial a curtas distâncias. A contribuição metodológica mais rigorosa de Gehl reside na distinção entre três tipos de atividades: as *necessárias* (ir ao trabalho, esperar o ônibus), que ocorrem sob quaisquer condições; as *opcionais* (passear, sentar para ler, observar a paisagem); e as *sociais*, que são consequências da presença passiva de pessoas no mesmo espaço.

A tese central de Gehl é que o design urbano tem poder determinante apenas sobre as atividades opcionais. Em ambientes hostis, as pessoas apenas "passam" (atividade necessária); em ambientes qualificados, elas escolhem "ficar" (atividade opcional).

Atividades opcionais [...] ocorrem apenas quando as condições exteriores são favoráveis. [...] Esta relação entre a qualidade do ambiente físico e o nível de atividades opcionais é importante: quando a qualidade é boa, as atividades opcionais ocorrem com frequência crescente (GEHL, 1987, p. 11).

A síntese entre os dois autores revela que a "morte" de vias como a Avenida Deputado Márcio Marinho não é acidental, mas projetual. A predominância de muros altos e garagens cria o que Gehl denomina "bordas duras" (*hard edges*). Essas bordas funcionam como repelentes sociais: elas aceleram o passo do pedestre (pois não há nada para ver), eliminam a vigilância natural de Jacobs (pois não há "olhos na rua") e impedem a ocorrência de atividades opcionais. O resgate da urbanidade, portanto, exige a substituição dessas barreiras por "bordas suaves" (*soft edges*) — fachadas permeáveis e transparentes que permitam a osmose entre o interior e o exterior, transformando a calçada de um canal de fluxo em um lugar de estar.

1.3 A LÓGICA DO VERANEIO E A PRODUÇÃO DO ESPAÇO LITORÂNEO

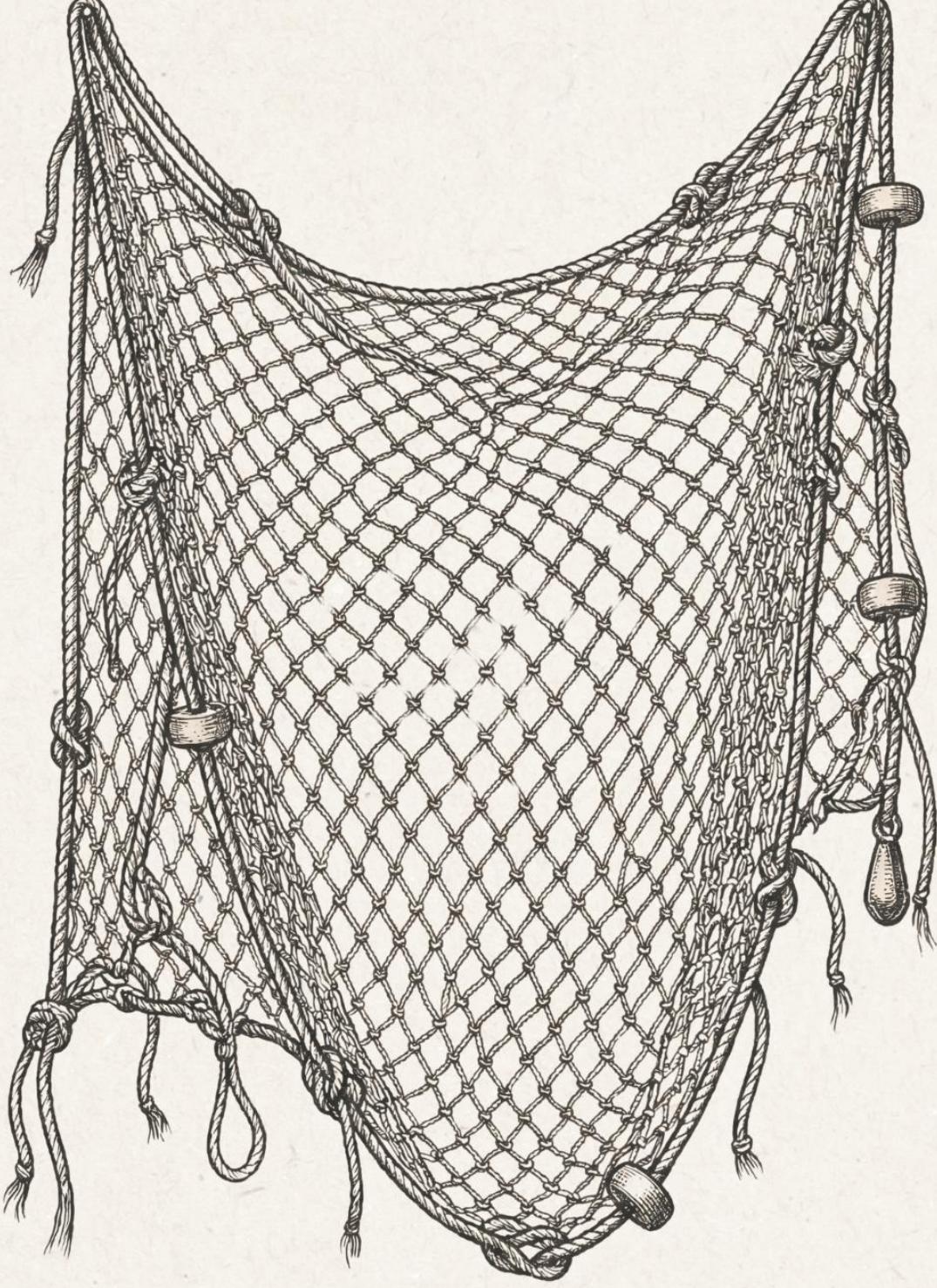
Os princípios de vitalidade de Jacobs e de escala humana de Gehl encontram, em Pirangi do Norte, um obstáculo estrutural específico: a força dominante que produziu e continua a moldar o bairro, a "lógica do veraneio". O geógrafo Alessandro Ferreira Cardoso da Silva, ao estudar a dinâmica imobiliária na Região Metropolitana de Natal, identifica essa força como a principal modeladora da paisagem litorânea potiguar. Segundo o autor, a produção desse espaço não segue a lógica da necessidade habitacional tradicional, mas sim a lógica do lazer mercantilizado: "a produção desse espaço [litorâneo] é pautada, historicamente, pela lógica do veraneio, e, mais recentemente, pela mercantilização do lazer e do turismo" (SILVA, 2010, p. 18).

Esta lógica opera em oposição direta aos ideais de urbanidade contínua discutidos anteriormente. O elemento central e materializador desse modelo é a **segunda residência**, que, por definição, "se caracteriza por um uso sazonal, permanecendo fechada na maior parte do ano, o que contribui para um esvaziamento do espaço público e uma baixa vitalidade urbana fora da alta estação" (SILVA, 2010, p. 19). Esse modelo de ocupação sazonal gera consequências espaciais diretas e

severas que afetam a configuração da Avenida Deputado Márcio Marinho.

Primeiramente, a infraestrutura é desenhada prioritariamente para o fluxo e o acesso, não para a consolidação da cidade. A urbanização litorânea tende a priorizar a infraestrutura rodoviária para garantir o deslocamento rápido do turista-veranista entre a metrópole e o litoral, muitas vezes em detrimento da malha urbana interna e da mobilidade do pedestre local (SILVA, 2010). A própria avenida objeto deste estudo é a materialização física dessa prioridade: uma via larga, rápida, asfaltada, mas com calçadas precárias, funcionando como um tubo de conexão e não como um espaço de permanência.

Em segundo lugar, a predominância tipológica de casas de veraneio fortificadas cria quilômetros de "fachadas mortas". No afã de proteger o patrimônio que fica vazio na maior parte do ano, erguem-se muros altos e cercas elétricas que eliminam os "olhos na rua" defendidos por Jacobs e criam as bordas "duras" e desinteressantes que falham no teste de escala humana de Gehl. É desse conflito estrutural — entre o ideal de uma cidade viva e a realidade de um espaço produzido para o consumo temporário — que surge o conceito-chave desta pesquisa: o **"bairro intermitente"**. Um espaço urbano que oscila pendularmente entre a hiperativação no verão e o esvaziamento na baixa estação, falhando sistematicamente em prover uma urbanidade constante e digna para sua crescente população de moradores permanentes.



A PRODUÇÃO DO ESPAÇO EM PIRANGI: DO
VERANEIO À CONSOLIDAÇÃO VIÁRIA
capítulo 02.

CAPÍTULO 2 - A PRODUÇÃO DO ESPAÇO EM PIRANGI: DO VERANEIO À CONSOLIDAÇÃO VIÁRIA

Este capítulo analisa a evolução da mobilidade urbana e da infraestrutura viária em Pirangi do Norte (RN), contextualizando o processo de urbanização do bairro, desde suas origens como povoado pesqueiro até sua consolidação como destino turístico regional. Serão discutidos os marcos históricos e os investimentos em infraestrutura que moldaram o sistema viário, bem como os impactos da "lógica do veraneio" (SILVA, 2010) e da sazonalidade em sua dinâmica atual.

2.1 CAMINHOS INICIAIS: DA PESCA À CONEXÃO METROPOLITANA

Figura 1 - Mapa de localização de Pirangi do Norte



Fonte: Autoria Própria (2025)

O bairro de Pirangi do Norte localiza-se no município de Parnamirim, na orla atlântica da Mesorregião Leste Potiguar, inserido no contexto da Região Metropolitana de Natal². A ocupação inicial da área deu-se por comunidades pesqueiras dispersas, voltadas à subsistência (SILVA, 2010). Até meados do século XX, o território mantinha um perfil predominantemente rural e de difícil acesso. Peixoto (2003, p. 119) descreve este cenário como "uma sucessão de praias, dunas e lagoas, habitadas aqui e acolá por pequenos grupos de pescadores", cujo acesso principal se dava por mar ou trilhas.

A partir da década de 1960, o cenário começa a mudar com investimentos estruturantes. O principal marco de acessibilidade regional foi a construção de uma nova estrada ligando Pirangi a Natal. Peixoto (2003, p. 150) relata: "No governo de Aluízio Alves [1961-1966], Parnamirim foi beneficiado com a construção da estrada de Ponta Negra a Pirangi, passando por Cotovelho". Esta via seria o embrião da futura RN-063, a "Rota do Sol"². Anos mais tarde, em 1978, a chegada da energia elétrica reforçou as condições de permanência, fato descrito por Peixoto (2003, p. 153): "No

² A conurbação entre Natal e Parnamirim é o resultado do crescimento urbano contínuo que eliminou os limites físicos visíveis entre os dois municípios (SILVA, 2010; PEIXOTO, 2003).

governo de Tarcísio Maia [...] foi implantado o sistema de energia elétrica de Pirangi". Esses dois investimentos viabilizaram a conversão de terras de pesca em loteamentos de lazer (PEIXOTO, 2003; SILVA, 2010).

Figura 2 - Imagem do Povoado de Pirangi do Norte em Parnamirim (RN)
- 1957



Fonte – IBGE (2025)

2.2 A LÓGICA DO VERANEIO E A CONSOLIDAÇÃO URBANA

Os investimentos em infraestrutura das décadas de 1960 e 1970 inauguraram a "lógica do veraneio" como principal força de produção do espaço em Pirangi. Entre as décadas de 1970 e 1990, o bairro consolidou-se como o principal destino de veraneio da classe média residente em Natal. Peixoto (2003, p. 153) afirma que "A partir da década de 70 [...] as praias de Parnamirim passaram a ser o principal ponto de veraneio dos natalenses".

Essa lógica, pautada no turismo sazonal, é caracterizada pela predominância da segunda residência (SILVA, 2010), como visto nos Condomínios Figura 3 - Casa de segunda residência em Pirangi do Norte, na Av. Dep. Márcio Marinho



Fonte: Autoria Própria (2025)

Figura 4 - Casa de segunda residência em Pirangi do Norte, na Av. Dep. Márcio Marinho



Porto Brasil Resort e Vila Maria. Silva (2010) define o impacto direto dessa tipologia:

A produção desse espaço [litorâneo] é pautada, historicamente, pela lógica do veraneio [...]. A segunda residência, que se caracteriza por um uso sazonal, permanecendo fechada na maior parte do ano, o que contribui para um esvaziamento do espaço público e uma baixa vitalidade urbana fora da alta estação. (SILVA, 2010, p. 18-19)

Essa forma de apropriação do espaço litorâneo está diretamente associada a um fenômeno denominado “cultura de veraneio”, que consiste no costume de passar o verão ou períodos de lazer fora do domicílio habitual. Essa prática apresenta uma relação direta com a reinvenção da praia como espaço de lazer e com a construção de imaginários sociais que moldam a relação do brasileiro com a orla. Como aponta o Instituto Pólis (2014)

“historicamente, o brasileiro vem se relacionando com a orla marítima como resultado de um misto de imaginários compostos pelos costumes de origem portuguesa, africana e indígena e, posteriormente, com a globalização, também de costumes provenientes do exterior”³.

Foi nesse período de consolidação do veraneio que a infraestrutura viária atual se definiu. A Avenida Deputado Márcio Marinho foi construída como o eixo principal de acesso, e a Avenida São Sebastião foi pavimentada para articular a malha interna. O tecido urbano adotou um ritmo social marcadamente sazonal: um aumento significativo da população flutuante no verão (DANTAS, 2015), atraída por eventos como os grandes shows na Ilha Ecomax, contrastava com longos intervalos de inatividade e baixo fluxo no resto do ano.

Figura 5 - Show "Ilha Ecomax" produzido pela empresa Ecomax.



Fonte: @acessoaoashow (Instagram) (2025)

³ Instituto Pólis. cultura de veraneio e urbanização nas cidades litorâneas brasileiras. revista rosa dos ventos, v. 6, n. 4, p. 714–727, 2014.

2.3 MERCANTILIZAÇÃO E CONFLITOS TERRITORIAIS

A partir da década de 1990, o litoral potiguar evoluiu de um destino local para um produto turístico nacional e internacional (FONSECA & ZAAR, 2019). Investimentos públicos, como o PRODETUR-RN⁴, e a duplicação da RN-063⁵ (Rota do Sol) aceleraram esse processo. Silva (2010, p. 242) detalha que "A duplicação da RN-063 (Rota do Sol), no início dos anos 1990, e a sua requalificação através do PRODETUR-RN, tiveram como objetivo principal incrementar o turismo [...] facilitando o acesso às praias do Litoral Sul".

Figura 6 - Imagem da “Rota do Sol” (RN-063)



Fonte: Autoria Própria (2025)

Essa modernização viária intensificou a especulação imobiliária (SILVA, 2010), atraindo empreendimentos de alto padrão, como "a implantação do condomínio horizontal Porto Brasil Resort [...] localizado na praia de Pirangi" (SILVA, 2010, p. 268). Pirangi tornou-se um território marcado por disputas entre os moradores locais, os veranistas e os agentes do mercado imobiliário. Como aponta Silva, K. de O. (2013), essa dinâmica gera "conflitos entre a comunidade local e os veranistas" e pode comprometer o livre acesso à praia e o exercício da cidadania pelos moradores fixos.

⁴ O PRODETUR-NE I (Programa de Desenvolvimento do Turismo no Nordeste – fase i) foi uma iniciativa do Governo Federal, financiada com apoio do Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID), que visou estruturar a atividade turística nos nove estados da região nordeste a partir dos anos 1990.

⁵ A RN-063, "rota do sol", teve sua primeira grande intervenção de abertura ligando Natal a Pirangi durante o governo Aluízio Alves (1961-1966) (PEIXOTO, 2003). A via foi consolidada e duplicada na década de 1990 (SILVA, 2010), tornando-se um eixo fundamental para a integração da região metropolitana (SILVA, 2010).

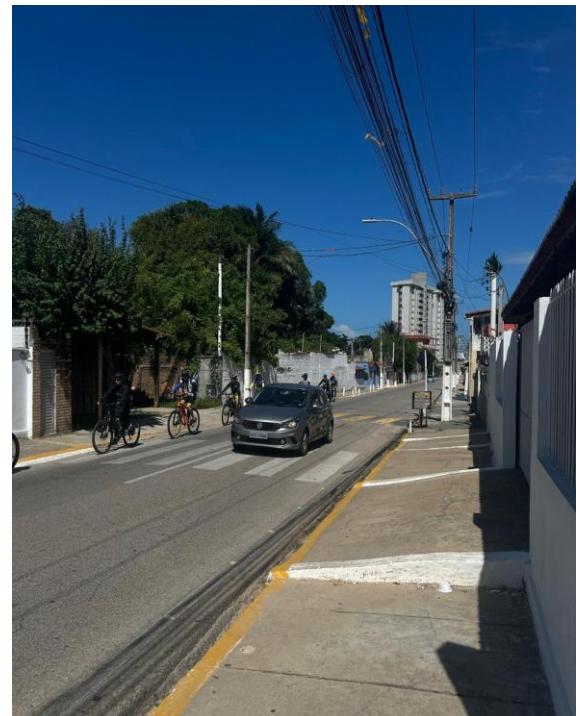
2.4 PANORAMA ATUAL: O "BAIRRO INTERMITENTE" E A VIVÊNCIA DO AUTOR

A sazonalidade provoca sérios desequilíbrios no uso dos espaços urbanos de Pirangi. Fora da alta temporada, a orla e os equipamentos públicos permanecem significativamente subutilizados (DANTAS, 2015). Essa inatividade espacial gera áreas percebidas como inseguras e compromete a vitalidade urbana (SILVA, 2010). Embora projetos como o Projeto Orla⁶ e planos municipais (PM PARNAMIRIM, 2019) busquem reverter esse quadro, a Avenida Deputado Márcio Marinho permanece como o principal problema.

O Plano Diretor vigente (2013) classifica a avenida como "Via Estrutural" (PARNAMIRIM, 2013, Anexo 1, Quadro 14, Item 56), destinada a "comportar grandes volumes de tráfego e desenvolvimento de velocidades altas" (PARNAMIRIM, 2013, Art. 52, I). Como aponta Silva (2010, p. 19), esse modelo "prioriza a infraestrutura rodoviária [...] em detrimento da malha urbana interna e da mobilidade do pedestre".

É neste panorama que se insere a vivência deste autor. Como morador fixo de Pirangi do Norte há mais de cinco anos e veranista desde a infância, foi possível testemunhar e vivenciar essas contradições. A percepção das deficiências significativas da avenida — a ausência de calçadas contínuas e acessíveis, a precariedade da sinalização, os desníveis acentuados e as barreiras físicas — não é apenas uma análise técnica, mas uma constatação cotidiana. Essas limitações, fruto da lógica sazonal, comprometem o desempenho funcional da malha urbana e falham em atender às necessidades dos moradores permanentes. É essa realidade que define o conceito de "bairro intermitente" e justifica a necessidade de um diagnóstico detalhado, que será o foco do próximo capítulo.

Figura 7 - Imagem da Avenida Deputado Márcio Marinho



Fonte: Autoria Própria (2025)

⁶ O Projeto de Gestão Integrada da Orla Marítima – Projeto Orla – é uma iniciativa do Governo Federal que visa promover o ordenamento dos usos e atividades na zona costeira, compatibilizando o desenvolvimento socioeconômico com a preservação ambiental.



DA URBANIDADE INTERMITENTE À REQUALIFICAÇÃO
DA AVENIDA DEPUTADO MÁRCIO MARINHO

capítulo 03.

CAPÍTULO 3 - DIAGNÓSTICO E ANÁLISE TERRITORIAL

Após a contextualização histórica da produção do espaço em Pirangi do Norte, este capítulo avança para a análise física do território. O objetivo é realizar um diagnóstico aprofundado da Avenida Deputado Márcio Marinho, dissecando suas camadas para compreender como os problemas identificados no Capítulo 1 (teoria) e no Capítulo 2 (história) se manifestam concretamente na paisagem. Este diagnóstico é a base que fundamenta todas as decisões projetuais apresentadas no capítulo seguinte.

3.1 CONTEXTUALIZAÇÃO FÍSICO-AMBIENTAL

O cenário de Pirangi do Norte difere fundamentalmente de outras regiões do estado. O município de Parnamirim, onde o bairro se localiza, é classificado como de clima tropical úmido, caracterizado por temperaturas elevadas e constantes, alta umidade relativa do ar e um regime de chuvas concentrado no outono e inverno. No entanto, o fator climático mais influente na sensação de conforto da orla são os ventos alísios de sudeste, que sopram com constância e intensidade, atuando como um elemento crucial de conforto térmico, mas também como um condicionante para o design do mobiliário urbano e da vegetação.

Figura 8 - Imagem da Avenida Deputado Márcio Marinho

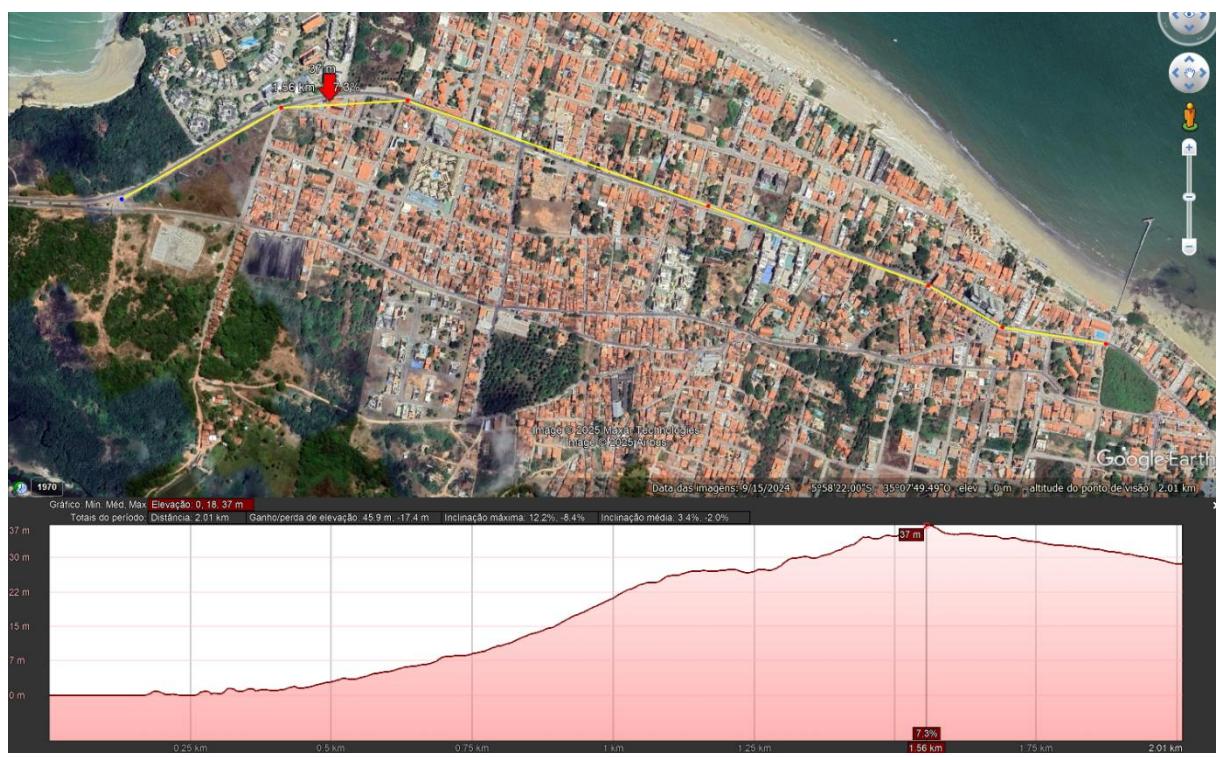


Fonte: Autoria Própria (2025)

A paisagem original é composta pelo bioma da Mata Atlântica, especificamente pela vegetação de restinga. Este ecossistema é fundamental para a estabilidade da orla, atuando na fixação das dunas e na proteção contra a erosão marinha. Contudo, a "urbanização litorânea [...] prioriza a infraestrutura rodoviária" (SILVA, 2010, p. 19), e esse processo levou à supressão histórica da vegetação nativa para dar lugar à avenida e às edificações.

Um fator físico determinante da avenida é sua topografia. O eixo apresenta um aclive acentuado e contínuo, que impacta diretamente a mobilidade e a paisagem. Partindo do nível do mar, na área do Cajueiro de Pirangi (correspondente ao Núcleo Histórico), a via sobe constantemente, atingindo seu ponto mais alto de 35 metros de ganho de elevação nas proximidades do Condomínio Porto Brasil (no Polo Residente), antes de finalizar a 30 metros de altitude no pórtico de acesso do bairro. Essa variação topográfica, ao mesmo tempo que gera severos desafios de acessibilidade, cria um enorme potencial paisagístico com visuais para o mar, que atualmente não é aproveitado.

Figura 9 - Perfil Topográfico da Av. Deputado Mario Marinho



Fonte: Autoria Própria (2025)

3.2 ANÁLISE DA MORFOLOGIA URBANA

Embora a Avenida Deputado Márcio Marinho seja analisada neste trabalho em zonas de caráter distinto, é fundamental compreendê-la como um contexto completo de intervenção. Os problemas diagnosticados — como a priorização do veículo, a precariedade das calçadas, a ausência de arborização e a falta de mobiliário de permanência — são uma constante ao longo de quase todo o seu percurso. A análise em camadas a seguir, portanto, revela como essas falhas sistêmicas se manifestam.

O Mapa de Uso do Solo (Figura 11) demonstra a clara predominância do uso residencial unifamiliar, em grande parte caracterizado pela segunda residência. Isso gera longos trechos de "fachadas mortas" — muros altos que eliminam os "olhos na rua" (JACOBS, 1961) — que contrastam com polos de vitalidade concentrados no núcleo histórico e no acesso sul.

Figura 10 - Casas de Segunda Residência, na Av. Dep. Márcio Marinho



Fonte: Autoria Própria (2025)

Figura 11 - Mapa de Uso e Ocupação do Solo



Fonte: Autoria Própria (2025)

O Mapa de Gabarito (Figura 12) evidencia um padrão construtivo predominantemente baixo, característica da ocupação litorânea. O gabarito é rigorosamente controlado pelo Plano Diretor vigente (PARNAMIRIM, 2013), que limita as edificações a 7,50m na faixa entre a avenida e o mar, e a 12,00m na faixa interior (PARNAMIRIM, 2013, Art. 101). Embora esse padrão baixo seja favorável à escala humana, seu efeito é anulado pela largura excessiva da via, que cria uma sensação de desolação e desconforto para o pedestre.

Finalmente, o Mapa de Hierarquia Viária e Fluxos (Figura 3) identifica a Avenida Deputado Márcio Marinho como "Via Estrutural" (PARNAMIRIM, 2013, Anexo 1, Quadro 14, Item 56). Projetada para "comportar grandes volumes de tráfego e desenvolvimento de velocidades altas" (PARNAMIRIM, 2013, Art. 52, I), ela funciona como um eixo conector regional, mas atua como barreira física e psicológica para o pedestre, dificultando o acesso à praia e fragmentando o bairro.

Figura 12 - Mapa de Gabarito



raios de influência

- 100 m
- 200 m
- 300 m

gabarito

- 1 pavimento
- 2 pavimentos ou mais

Fonte: Autoria Própria (2025)

Figura 13 - Mapa de Hierarquia Viária



hierarquia viária

- | | |
|--|--------------|
| | via local |
| | via interna |
| | via arterial |

Fonte: Autoria Própria (2025)

3.3 CARACTERIZAÇÃO DAS ZONAS DE ANÁLISE

Apesar de a avenida apresentar problemas contínuos, a sua setorização em três zonas de análise é uma ferramenta metodológica essencial para este diagnóstico. Ela permite identificar as vocações específicas de cada trecho e, assim, propor soluções projetuais adequadas, em vez de uma intervenção homogênea.

Figura 14 - Mapa de Setorização



Fonte: Autoria Própria (2025)

A Zona 01, localizada no acesso sul do bairro, funciona como um "não-lugar". Sua identidade é descaracterizada, servindo apenas como passagem rápida. Apesar de possuir um potencial de serviços (como a escola e comércios locais) que poderiam gerar vitalidade, a infraestrutura para o pedestre é precária ou inexistente, em um ambiente dominado pelo fluxo de veículos.

Figura 16 - Imagem da Escola Evolução na Av. Dep. Márcio Marinho



Fonte: Autoria Própria (2025)

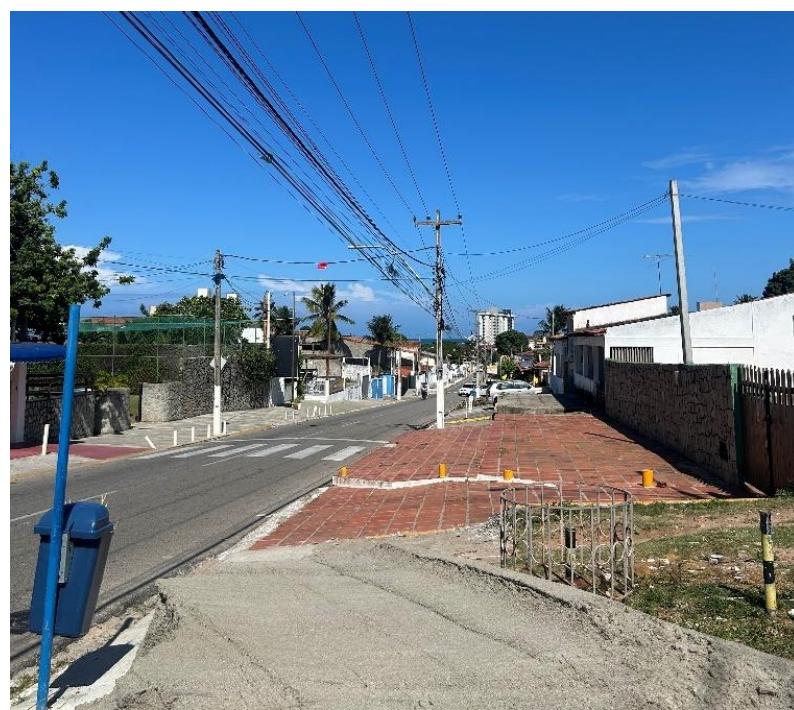
Figura 15 - Imagem da Av. Dep. Márcio Marinho



Fonte: Autoria Própria (2025)

A Zona 02 é marcada pela dualidade. É o trecho onde se percebe a maior vitalidade permanente de moradores, mas também onde o contraste com o abandono sazonal de lotes vazios e casas de alto padrão é mais evidente. Aqui, a topografia oferece o grande potencial paisagístico já citado, mas também gera os maiores desafios de acessibilidade da avenida, com calçadas em desníveis acentuados ou inexistentes.

Figura 17 - Imagem da Av. Dep. Márcio Marinho



Fonte: Autoria Própria (2025)

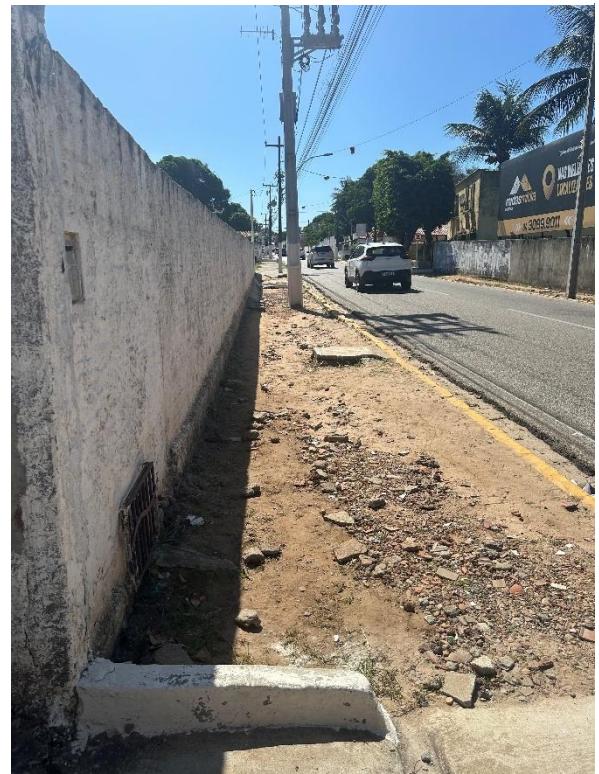
A Zona 03 (Polo Gastronômico Sazonal) é a materialização mais clara do conceito de "bairro intermitente". Trata-se de uma área residencial mista, caracterizada por uma forte presença de restaurantes e comércios voltados para o veraneio. Durante a alta estação, este trecho apresenta grande vitalidade, com intenso fluxo de turistas. Contudo, fora dessa época, a zona sofre um abandono drástico. Os restaurantes fecham, abandonando uma paisagem de estruturas abandonadas, o que gera problemas de segurança (falta de "olhos na rua" (JACOBS, 1961)) e uma sensação de desolação para o morador permanente. É, portanto, a zona com o maior índice de abandono sazonal.

Figura 19 - Imagem do abandono sazonal por restaurantes na Av. Dep. Márcio Marinho



Fonte: Autoria Própria (2025)

Figura 18 - Imagem do atual estado da área caminhável na Av. Dep. Márcio Marinho



Fonte: Autoria Própria (2025)

capítulo 04.

A AVENIDA COMO LUGAR: PROPOSTA DE
REQUALIFICAÇÃO URBANA



CAPÍTULO 4 - A AVENIDA COMO LUGAR: PROPOSTA DE REQUALIFICAÇÃO URBANA

Em resposta direta ao diagnóstico multifacetado apresentado no Capítulo 3, este capítulo detalha a proposta de requalificação urbana para a Avenida Deputado Márcio Marinho. O objetivo é transformar a avenida de um eixo de passagem monofuncional em um "lugar" de permanência multifacetado, resgatando sua urbanidade. Serão apresentadas as referências projetuais (Sapé, Skanderbeg, Av. Contorno) e a síntese do diagnóstico participativo (15 entrevistas). Em seguida, são definidos o conceito ("Contraluz de Pirangi") e o partido ("âncoras de vitalidade"), que nascem da colaboração com a comunidade e da vivência pessoal do autor. Por fim, o capítulo detalha a Implantação Geral (incluindo *traffic calming*¹) e as intervenções específicas em cada zona (Praça "Caminhos", Praça "Anga Piranji" e Polo "Quintal do Cajueiro"), bem como o design do mobiliário urbano.

4.1 ANÁLISE DE REFERÊNCIAS PROJETUAIS

A proposta de intervenção para a Avenida Deputado Márcio Marinho não parte do vácuo, mas de um estudo de casos que demonstraram soluções eficazes para problemas similares de fragmentação urbana, identidade e priorização do pedestre. Foram selecionados três projetos referenciais que, em diferentes escalas e contextos, oferecem lições fundamentais aplicadas a este trabalho.

4.1.1 REURBANIZAÇÃO DO FAVELA DO SAPÉ (SÃO PAULO/SP)

A Reurbanização do Favela do Sapé, desenvolvida pelos escritórios Base Urbana e Pessoa Arquitetos em São Paulo, é um exemplo paradigmático da transformação de uma barreira urbana em um vetor de conexão. O projeto abordou uma área de fundo de vale com 67.000 m² e 1,6 km de extensão linear, uma escala longitudinal que se assemelha muito à da Avenida Deputado Márcio Marinho. A área era caracterizada por um córrego canalizado, ocupações precárias e áreas de risco, funcionando como um foco de insalubridade que segregava as comunidades (FREITAS et al., 2017).

Figura 21 - Comunidade do Sapé (SP)



Fonte: Archdaily (2025)

Figura 20 - Comunidade do Sapé (SP)

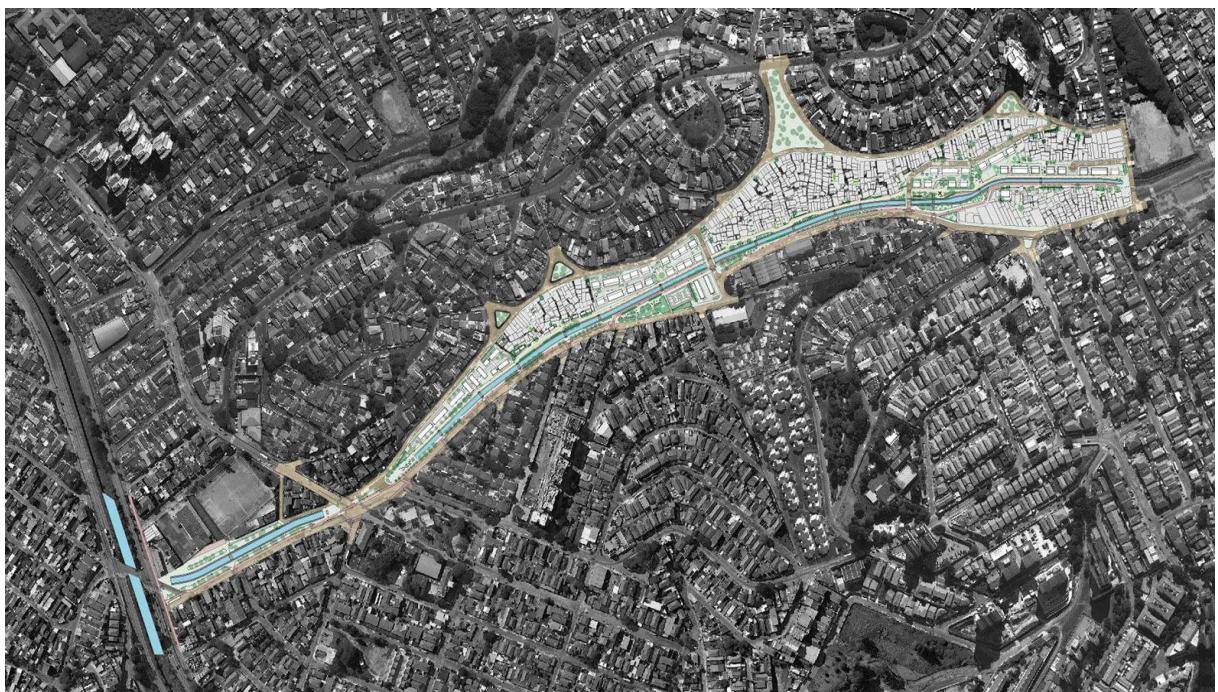


Fonte: Archdaily (2025)

A intervenção transformou esse eixo de degradação em um parque linear contínuo. A principal diretriz do projeto foi a "costura" da malha urbana, reconectando os bairros através de novas passarelas, caminhos de pedestres e ciclovias. Onde antes havia uma barreira, o projeto criou um eixo de mobilidade suave e, crucialmente, um espaço público qualificado com quadras poliesportivas, playgrounds, pista de skate e equipamentos de ginástica.

Ainda que a ideia do projeto de Pirangi seja distinta — focando na requalificação de uma avenida consolidada e no combate ao "bairro intermitente", e não na reurbanização de uma comunidade — a lição do Sapé é diretamente aplicável.

Figura 22 - Masterplan do projeto de Reurbanização da Favela do Sapé (SP)



Fonte: Archdaily (2025)

Figura 23 - Projeto de Reurbanização da Favela do Sapé (SP)



Fonte: Archdaily (2025)

O referencial demonstra o entendimento do eixo linear não como uma barreira intransponível, mas como a principal oportunidade de "costurar" o tecido urbano. A proposta deste TCC, embora em uma proporção de intervenção diferente, utiliza o mesmo princípio: transformar a Avenida Deputado Márcio Marinho em um vetor de união que conecta o bairro, garantindo o deslocamento livre e sem barreiras dos moradores, cumprindo todas as normas vigentes e seguindo a acessibilidade necessária.

Figura 24 - Quadro Síntese do Projeto de Reurbanização da Favela do Sapé (SP)

PROJETO	ESCALA (TAMANHO)	USO POPULAR (ATIVIDADES)	PRINCÍPIO APLICADO AO PROJETO
Reurbanização da Favela do Sapé (SP)	Parque Linear de Larga Escala. Área: 67.000 m ²	Lazer ativo (quadras, skate), mobilidade (pedestre/ciclista) e conexão interbairros.	O eixo linear como infraestrutura de "costura" social e urbana.

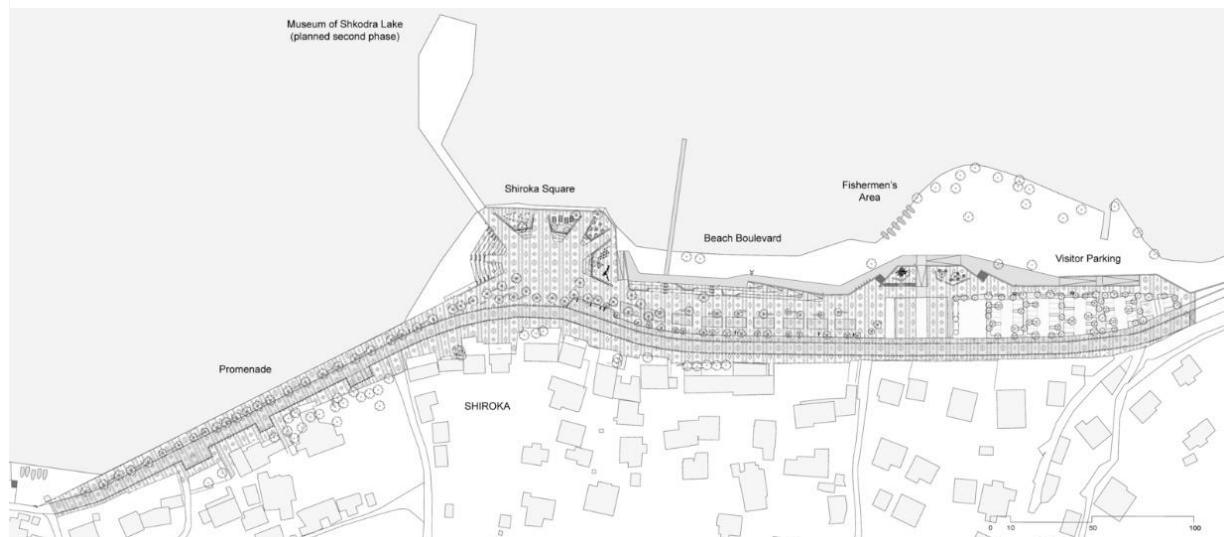
Fonte: Autoria Própria (2025)

4.1.2 REQUALIFICAÇÃO DA PRAÇA SKANDERBEG - "TAPETE ALBANÊS" (TIRANA, ALBÂNIA)

A Praça Skanderbeg, na capital da Albânia, Tirana, é uma referência central de como intervenções técnicas precisas no design de superfície e de mobiliário podem redefinir a identidade e o uso de um vasto espaço cívico. Vencedor do Prêmio Europeu para o Espaço Público Urbano em 2018, o projeto do escritório 51N4E transformou um "não-lugar" pós-comunista de 10 hectares (100.000 m²), anteriormente um nó de tráfego caótico, em uma monumental praça de pedestres.

A principal contribuição conceitual deste referencial vem do design de superfície. O projeto trata o piso da praça como o protagonista da intervenção. Tecnicamente, a vasta área central não é plana; ela é uma pirâmide sutilmente inclinada, com uma elevação máxima de 1,80 metros no centro. Essa solução topográfica resolve simultaneamente três questões: 1) cria um anfiteatro natural para eventos cívicos; 2) define hierarquias espaciais e direciona os fluxos; e 3) utiliza a gravidade para um sistema de drenagem e fontes, onde a água emerge das juntas e escorre pela superfície, criando um fino espelho d'água que reflete os edifícios históricos e resfria o microclima. A materialidade deste piso é um "tapete" (o "Tapete Albanês"), um mosaico de milhares de pedras (mármore e granito) coletadas de todas as partes da Albânia, unificando simbolicamente a nação.

Figura 25 - Masterplan da Requalificação da Praça Skanderbeg (Polônia)



Fonte: Archdaily (2025)

Figura 26 - Praça Skanderbeg (Polônia)

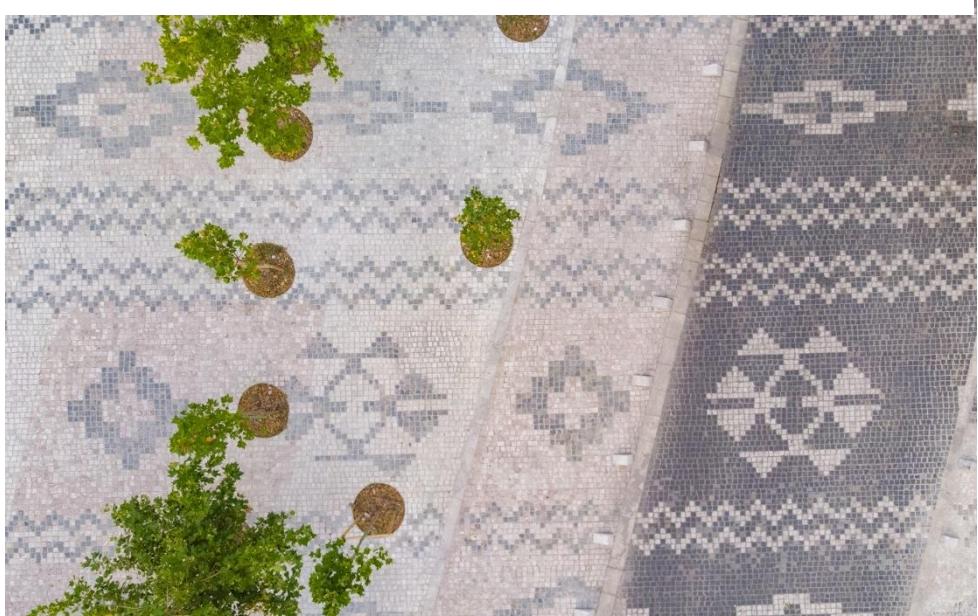


Fonte: Archdaily (2025)

A segunda contribuição é o design do mobiliário, que é resolvido em escala urbana. O programa da praça (atividades humanas) não está disperso no vazio central, mas concentrado em uma "Coroa Verde" ("green crown") que circunda o tapete de pedra. Este cinturão é composto por 12 jardins temáticos que funcionam como "salas de estar urbanas".

Esses jardins são o mobiliário programático da praça: eles abrigam os usos (playgrounds, cafés, áreas de estar, fontes)

Figura 27 - Design da Paginação de piso da Praça Skanderbeg (Polônia)



Fonte: Archdaily (2025)

e, ao mesmo tempo, mediam a borda entre o centro monumental e a escala dos edifícios, criando microclimas e zonas de permanência confortáveis.

O princípio apreendido deste referencial não reside na escala, mas na estratégia de identidade e programa. O projeto albanês ensina que o design de superfície pode ser o protagonista da intervenção, indo além da mera paginação. Para o projeto de Pirangi, isso informa a proposta de que o piso das "âncoras de vitalidade" pode ser tratado como um "tapete" que utiliza elementos locais (trama da rede de pesca, caju) para criar identidade. Além disso, o princípio do design de mobiliário como "salas de estar" informa como o Polo Gastronômico (Zona 03) funcionará: não apenas como quiosques, mas como um mobiliário programático que abriga os usos e define as bordas do eixo de fluxo.

Figura 28 - Quadro Síntese do Projeto de Reurbanização da Praça Skanderbeg (Polônia)

PROJETO	ESCALA (TAMANHO)	USO POPULAR (ATIVIDADES)	PRINCÍPIO APLICADO AO PROJETO
Praça Skanderbeg (Tirana, Albânia)	Escala Cívica Monumental. Área: 100.000 m ²	Eventos cívicos, lazer contemplativo (espelho d'água), permanência nos "jardins-mobiliário".	Design de Superfície: O piso como ferramenta de identidade (materialidade local). Design de Mobiliário: Concentração do programa de usos nas bordas, tratando o paisagismo e os equipamentos como o "mobiliário" que abriga as atividades humanas.

Fonte: Autoria Própria (2025)

4.1.3 REQUALIFICAÇÃO DA AVENIDA DO CONTORNO (NATAL/RN)

A Requalificação da Avenida do Contorno, em Natal, é a referência local que demonstra a viabilidade de transformar um eixo viário em um polo de lazer e gastronomia, sem a necessidade de alterar a caixa viária existente. A avenida, que margeia o Rio Potengi em seu encontro com o mar, era historicamente uma "simples via de passagem", dominada por veículos, com espaços para pedestres subutilizados, apesar de sua localização paisagística privilegiada.

O cerne do projeto não foi uma reconfiguração viária, mas uma

requalificação programática dos espaços livres adjacentes. A intervenção focou em transformar o calçadão existente, que era subutilizado, em um ambiente equilibrado e seguro para múltiplos usos. A estratégia foi a implementação de uma nova infraestrutura de lazer sobre o espaço que já era do pedestre, definindo claramente as escadas de uso: foi criada uma área caminhável para pedestres de 4 metros de largura e, adjacente a ela, uma faixa de 2 metros de uso compartilhado para pista de cooper e ciclofaixa.

Figura 29 - Avenida do Contorno (Natal, RN)



Fonte: Tribuna do Norte (2025)

Figura 30 - Masterplan do Projeto de Requalificação da Avenida do Contorno (Natal, RN)



Fonte: Prefeitura de Natal (2024)

Mais do que uma simples reforma, a intervenção funcionou como uma operação urbana indutora. Ao qualificar o espaço público existente com novo piso, iluminação, segurança e, principalmente, ao valorizar a paisagem natural do Rio Potengi, o projeto criou as condições necessárias para o surgimento do hoje consolidado Polo Gastronômico da Catorze (na Rua 14 de Julho, uma via adjacente). A requalificação transformou uma via de passagem em um dos principais cartões-postais e destinos de lazer da cidade.

O princípio apreendido deste referencial é o mais direto para o projeto de Pirangi, pois demonstra que a transformação de uma via estrutural em um destino de lazer não exige, necessariamente, a alteração do leito viário. A Avenida do Contorno prova que a qualificação programática de calçadas largas já existentes é uma estratégia viável e bem-sucedida em nossa própria região. Isso inspira diretamente a proposta do Polo Gastronômico "Quintal do Cajueiro" (Zona 03) como uma solução eficaz para combater a sazonalidade e gerar vida o ano todo.

Figura 31 - Quadro Síntese do Projeto de Requalificação da Avenida do Contorno (Natal, RN)

PROJETO	ESCALA (TAMANHO)	USO POPULAR (ATIVIDADES)	PRINCÍPIO APLICADO AO PROJETO
Avenida do Contorno (Natal/RN)	Eixo de Orla Fluvial Urbana. Extensão: Aprox. 1,5 km. Escala do Passeio: 4m (pedestre) + 2m (cooper/ciclofaixa).	Gastronomia, lazer noturno, turismo, caminhada (cooper), ciclismo e contemplação da paisagem.	Infraestrutura como Indutora: Qualificação do espaço público existente como catalisador para um polo gastronômico/econômico. Foco Programático: Transformação de uma "via de passagem" em "destino" através da inserção de novos usos (lazer, esporte).

Fonte: Autoria Própria (2025)

4.2 DIAGNÓSTICO PARTICIPATIVO

Para garantir que a proposta de intervenção estivesse alinhada não apenas às análises técnicas, mas também aos anseios da comunidade, foi realizada uma etapa de diagnóstico participativo. Esta pesquisa envolveu entrevistas semiestruturadas com oito pessoas, divididas em dois grupos principais: cinco moradores permanentes (residentes em diferentes zonas do bairro) e três veranistas (usuários sazonais). O objetivo foi capturar as diferentes percepções de uso, as memórias afetivas e os principais problemas vivenciados na Avenida Deputado Márcio

Marinho.

A percepção dos veranistas (três entrevistados) revelou-se distante dos problemas estruturais do bairro. Por utilizarem predominantemente o carro em seus deslocamentos — restritos, em geral, ao trajeto casa-praia — eles não relataram dificuldades com a falta de opções de alimentação ou com a inacessibilidade das calçadas. A única queixa unânime deste grupo foi a intensidade do trânsito nos fins de semana da alta estação, o que corrobora a função da avenida como um eixo de fluxo sazonal.

O diagnóstico dos cinco moradores permanentes, por outro lado, fora substancialmente mais crítico e revelou a principal falha da avenida. Todos os moradores relataram que o seu meio de transporte mais comum é a pé, mas que se sentem restritos a se movimentar apenas em áreas próximas às suas casas. A avenida não é percebida como um local de passeio, mas como uma barreira; os entrevistados afirmaram que não "cruzam o bairro" pela avenida devido à dificuldade e insegurança da caminhada. Houve consenso entre os moradores de que uma intervenção básica de mobilidade, como a qualificação das calçadas e a inserção de mobiliário, os incentivaria a usar a avenida como um "lugar" de permanência.

A questão da alimentação (conectada à Zona 03) dividiu o grupo: 60% (três dos cinco moradores) afirmaram não ter problemas com restaurantes, mas justificaram isso pela proximidade geográfica de suas casas a estabelecimentos que funcionam o ano todo. Em contrapartida, 40% (dois moradores) afirmaram que, embora existam opções, eles deixam de frequentá-las por conta das barreiras arquitetônicas no trajeto. De forma unânime, os moradores relataram não sentir "ligação" (conexão) com o bairro em sua totalidade, pois acreditam que a via central "só funciona no verão", fazendo com que eles se atenham ao senso de comunidade imediato de suas ruas.

A síntese da pesquisa participativa é que a falta de acessibilidade e de caminhabilidade na Avenida Deputado Márcio Marinho mantém os moradores "presos" em núcleos locais, fragmentando o bairro. Apesar das críticas, todos os oito entrevistados, incluindo veranistas e moradores, concordaram que a avenida possui um "potencial muito grande" que é atualmente desperdiçado.

4.3 CONCEITO E PARTIDO

O conceito e o partido projetual deste trabalho nascem de uma confluência tripla: da análise técnica (Cap. 3), da colaboração direta com a comunidade, através dos resultados das entrevistas (Seção 4.2), e, fundamentalmente, de uma camada íntima de vivência pessoal.

Como morador de Pirangi há cinco anos e veranista desde o nascimento, testemunhei as sucessivas transformações do bairro. A percepção do "bairro intermitente" não é apenas uma constatação acadêmica, mas uma inquietação cotidiana. Este trabalho, portanto, é a síntese de uma observação que se confunde com a própria vida, uma busca por respostas a problemas vivenciados em todas as estações do ano.

O conceito adotado, "CONTRALUZ DE PIRANGI", é a tradução poética dessa percepção. A luz intensa e ofuscante do veraneio — o turismo de massa, a sazonalidade, os restaurantes lotados — atua como uma contraluz. Ela revela uma silhueta vibrante de Pirangi, mas, ao mesmo tempo, esconde os detalhes, as texturas e a vida permanente que pulsa nas sombras durante os outros oito meses do ano. É uma vida que foi claramente descrita pelos moradores nas entrevistas. O projeto busca, portanto, "revelar" essa vida latente, trazendo luz, qualidade e permanência ao cotidiano do bairro.

O partido projetual traduz esse conceito em forma. Consiste em transformar a avenida, um eixo de passagem, em um "lugar" de permanência. Isto é alcançado por meio de intervenções pontuais que funcionam como "âncoras de vitalidade", localizadas nas três zonas diagnosticadas. Estas intervenções buscam priorizar o pedestre, qualificar a caminhabilidade em todo o percurso — aproveitando as generosas larguras das calçadas existentes — e fortalecer a conexão da rua com a paisagem litorânea, atendendo às diretrizes de qualificação dos corredores turísticos do Plano Diretor (PARNAMIRIM, 2013, Art. 50, XVI).

4.4 CONDICIONANTES LEGAIS E NORMATIVOS

A proposta de requalificação da Avenida Deputado Márcio Marinho não se baseia apenas em uma intenção projetual, mas está fundamentalmente ancorada em um conjunto de diretrizes legais e parâmetros técnicos. O Plano Diretor de Parnamirim (Lei Complementar nº 063/2013) e a Norma Brasileira ABNT NBR 9050:2020 (Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos) são os

dois principais documentos que informam e validam a intervenção. O Plano Diretor (LC 063/2013) estabelece, em seu espírito, os objetivos estratégicos de qualificar o espaço urbano, "garantindo a melhoria da qualidade ambiental através de [...] arborização das vias, praças e áreas públicas e da preservação do patrimônio natural e paisagístico" (PARNAMIRIM, 2013, Art. 3º, XII) e, crucialmente, exige a acessibilidade, determinando a "eliminação das barreiras arquitetônicas" (Art. 50, I) e que "Todas as calçadas implantadas nas vias deverão obedecer aos parâmetros de acessibilidade exigidos pelas normas técnicas brasileiras" (Art. 75, § 6º).

Neste ponto, a ABNT NBR 9050:2020 torna-se a ferramenta técnica mandatária. A proposta apresentada neste trabalho foi desenvolvida em estrita conformidade com seus parâmetros. Para as rotas acessíveis (calçadas), o projeto cumpre integralmente as exigências, garantindo uma faixa livre contínua com largura superior à mínima de 1,20m e com as inclinações transversais e longitudinais rigorosamente controladas. Além disso, foi projetada uma faixa de serviço de 1,20m, que acomoda todo o mobiliário urbano (postes, lixeiras, bancos), assegurando que a faixa livre permaneça totalmente desobstruída. Para vencer o desnível de 3 metros na Praça "Anga Piranji" (Zona 02), o projeto das rampas segue os parâmetros normativos mais seguros: todas as rampas projetadas possuem uma inclinação máxima de 8,33% (proporção 1:12), com os devidos patamares de descanso e sinalização com piso tátil. Finalmente, no que tange ao mobiliário urbano (Polo Gastronômico e praças), todos os requisitos foram cumpridos, garantindo as áreas de aproximação para cadeirantes e os espaços de circulação ao redor de bancos e mesas, assegurando que o mobiliário promova a permanência sem criar barreiras.

Portanto, a proposta de requalificação da Avenida Deputado Márcio Marinho não é apenas uma intervenção estética, mas um projeto técnico que responde a uma dupla exigência legal: a urbanística, ditada pelo Plano Diretor de Parnamirim, e a normativa, detalhada pela ABNT NBR 9050, garantindo que o novo espaço seja verdadeiramente público, inclusivo e acessível a todos.

4.5 ZONEAMENTO E PROGRAMA DE NECESSIDADES

O zoneamento da proposta utiliza as três áreas identificadas no diagnóstico (Cap. 3) como os locais estratégicos para as intervenções pontuais, respondendo às vocações e carências de cada trecho:

- Zona 01 (Pórtico e Transição): Recebe a Praça "Caminhos".

- Zona 02 (Polo Residente): Recebe a Praça "Anga Pirangi".
- Zona 03 (Polo Gastronômico Sazonal): Recebe o Polo Gastronômico "Quintal do Cajueiro".

O programa de necessidades foi definido para responder a essas carências específicas, conforme detalhado no Quadro 5:

Figura 32 - Programa de Necessidades do Projeto de Reurbanização de Pirangi do Norte

ZONA	INTERVENÇÃO	PROGRAMA DE NECESSIDADES
Zona 01	Praça "Caminhos"	<ul style="list-style-type: none"> - Qualificação da acessibilidade no acesso à escola. - Criação de área de espera e convivência para a comunidade local. - Implantação de mobiliário urbano (bancos, mesas de jogos, lixeiras). - Paisagismo denso para sombreamento e conforto térmico. - Padronização de calçadas e piso tátil.
Zona 02	Praça "Anga Piranji"	<ul style="list-style-type: none"> - Desenho de patamares e terraços que vencem a topografia acentuada. - Implantação de rampas suaves para garantir acessibilidade universal. - Criação de mirante e áreas de contemplação da paisagem marítima. - Mobiliário de permanência (bancos, iluminação).
Zona 03	Polo "Quintal do Cajueiro"	<ul style="list-style-type: none"> - Implantação de infraestrutura pública de suporte (bancadas, mesas). - Desenho de decks de madeira e áreas de mesas flexíveis. - Projeto de iluminação cênica para criar ambição noturna. - Arborização e paisagismo para conforto.

Fonte: Autoria Própria (2025)

4.6 IMPLANTAÇÃO GERAL

Apresenta-se a visão macro do projeto (Figura 33). A intervenção tem como foco principal garantir a caminhabilidade em toda a extensão da avenida, unificando o percurso e permitindo que os moradores de Pirangi consigam transitar de maneira acessível e segura, eliminando as barreiras arquitetônicas diagnosticadas no Capítulo 3. Para isso, foi garantida a acessibilidade universal em todos os cruzamentos e calçadas, com dimensionamento rigoroso baseado nas normas técnicas (ABNT NBR 9050:2020). O projeto estabelece uma rota acessível contínua, com piso tátil, inclinações adequadas e uma faixa livre desobstruída.

É importante ressaltar que o partido do projeto não altera o dimensionamento do leito carroçável (as pistas de veículos). Esta decisão foi tomada para evitar qualquer piora na fluidez do trânsito durante as datas de pico (alta estação), reconhecendo a função da avenida como Via Estrutural (PARNAMIRIM, 2013). A intervenção foca, portanto, na qualificação das calçadas, que já apresentavam larguras generosas, mas subutilizadas.

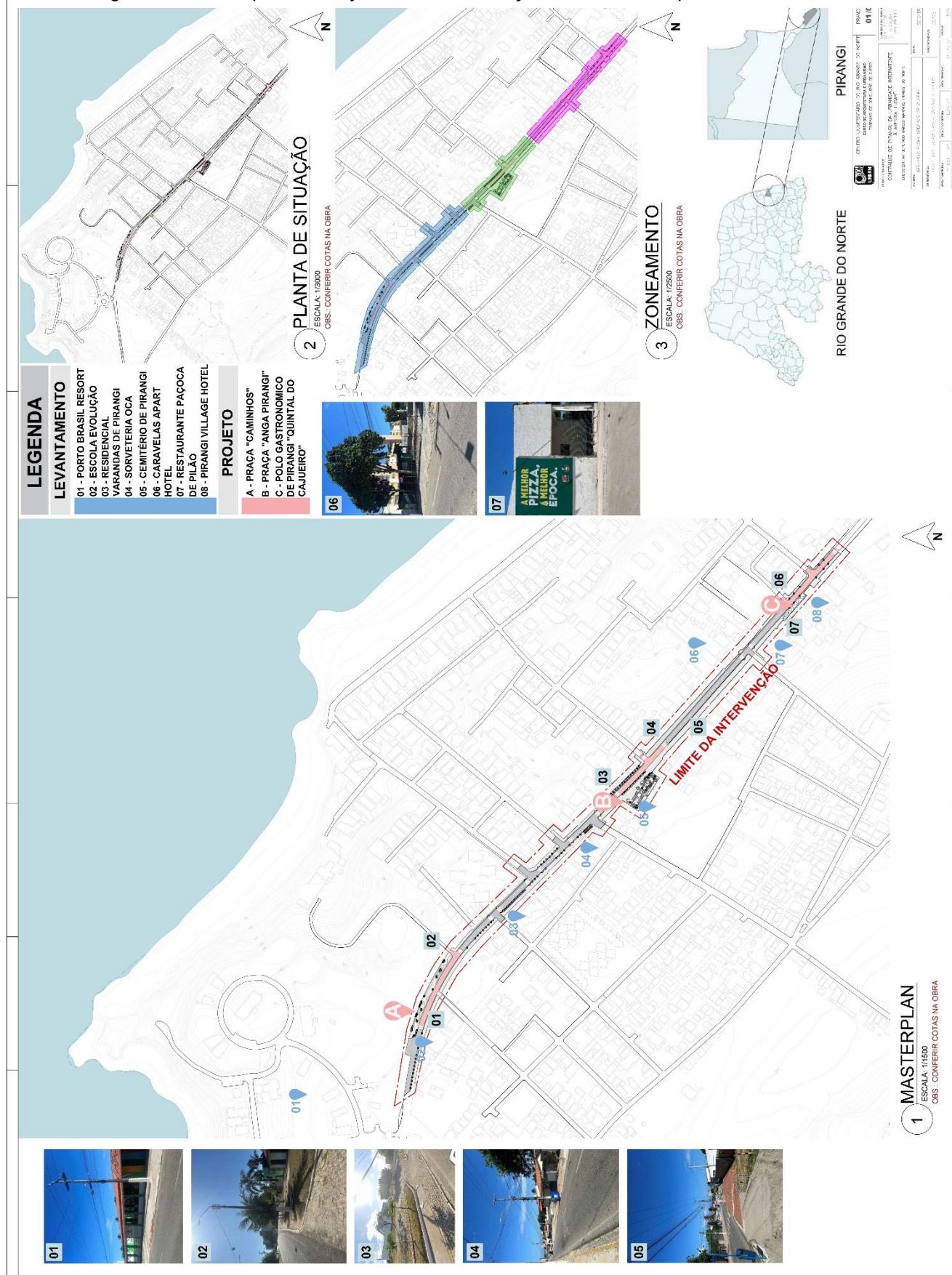
Para reforçar a segurança do pedestre, priorizando-o sobre o veículo — em conformidade com o Art. 50, I, da LC nº 063/2013 —, foram adotadas estratégias de traffic calming⁷. Estas incluem a implantação de cruzamentos elevados em pontos estratégicos de travessia, novos balizadores para delimitar o espaço do pedestre e sinalização vertical e horizontal renovada.

Além disso, o projeto garante a arborização ao longo de toda a via, combatendo as ilhas de calor e tornando o ato de caminhar mais confortável, o que incentiva as atividades opcionais (GEHL, 1987). Para além das três "âncoras" principais (Praça "Caminhos", Praça "Anga Piranji" e Polo "Quintal do Cajueiro"), mobiliários urbanos — como bancos e lixeiras — foram estrategicamente postos ao longo de todo o percurso. Estes elementos não servem apenas para a pausa, mas também para garantir a segurança e a vitalidade, incentivando a permanência e gerando "olhos na rua" (JACOBS, 1961). A Implantação Geral demonstra, portanto, como estas intervenções contínuas (calçadas, arborização) e pontuais (praças,

⁷ *traffic calming* (acalmia do tráfego) é um conjunto de estratégias de design urbano que visa reduzir a velocidade e o volume do tráfego de veículos, com o objetivo de aumentar a segurança e o conforto para pedestres e ciclistas. Em vez de focar apenas na fluidez do carro, o *traffic calming* utiliza intervenções físicas no desenho da via — como o estreitamento de pistas, a implantação de balizadores (como os utilizados neste projeto), rotatórias, chicanas (desvios de percurso) e cruzamentos elevados — para forçar uma condução mais lenta e atenta, devolvendo o caráter de espaço público à rua.

mobiliário) se articulam para criar um ritmo de espaços de pausa e permanência, transformando a totalidade do eixo de fluxo.

Figura 33 - Masterplan do Projeto de Reurbanização da Avenida Deputado Márcio Marinho



Fonte: Autoria Própria (2025)

4.6 PROPOSTA DE REQUALIFICAÇÃO URBANA

Este subcapítulo apresenta a trajetória de desenvolvimento da proposta, demonstrando como o projeto evoluiu de suas intenções iniciais até a solução final detalhada. O design é um ciclo iterativo de pesquisa, proposta e refinamento.

É fundamental afirmar que o norte do projeto sempre esteve claro. Desde a sua concepção, este trabalho foi guiado por uma inquietação central, nascida da vivência pessoal do autor como morador e veranista: o problema do "bairro intermitente". A crítica à "lógica do veraneio" (SILVA, 2010) e o objetivo de transformar a "avenida-rodovia" em uma "avenida-lugar" foram as premissas que se mantiveram inalteradas. O conceito poético do "Contraluz de Pirangi" foi a síntese dessa intenção.

Contudo, se o "o quê" (o objetivo) era claro, o "como" (a solução de design) foi objeto de ajustes constantes. As ideias iniciais foram testadas e adaptadas:

Refinamento da Intervenção Viária: A ideia inicial de traffic calming foi amadurecida. Uma primeira hipótese de redesenho da via (como um road diet) foi descartada após a análise do fluxo sazonal. Concluiu-se que o leito carroçável deveria ser mantido para absorver o pico de tráfego do verão. Assim, a estratégia evoluiu: o foco voltou-se para a qualificação das calçadas, que já eram generosas, mas subutilizadas, aplicando o traffic calming de forma pontual (cruzamentos elevados e

Figura 34 - Croqui evolutivo da praça Anga Piranji



Fonte: Autoria Própria com auxílio de IA (2025)

balizadores).

Figura 35 - Brainstorm evolutivo para a praça Caminhos



Fonte: Autoria Própria com auxílio de IA (2025)

Refinamento da Zona 02 (Topografia): O diagnóstico (Capítulo 3) apontou o desnível de 3 metros na Zona 02 como uma "barreira". A evolução do projeto (Praça "Anga Piranji") consistiu em transformar o problema em potencialidade, tratando a topografia não como um obstáculo, mas como a principal vocação do local para a criação de um mirante urbano acessível.

Refinamento da Zona 03
(Polo Gastronômico): A ideia inicial para combater o abandono sazonal era a inserção de novos quiosques. No entanto, o diagnóstico participativo (Seção 4.2) e a observação de restaurantes permanentes (como o Paçoca de Pilão) refinaram a proposta. A solução evoluiu de "criar novos comércios" para

"oferecer suporte aos comércios existentes". O projeto final, portanto, não é de edificações, mas de uma infraestrutura pública — um mobiliário programático (bancadas, mesas, decks) — que incentiva a permanência dos restaurantes sazonais e fomenta parcerias com os permanentes.

Dessa forma, o projeto final apresentado é o resultado desse processo de decantação, onde as ideias iniciais foram refinadas e amadurecidas projetualmente

Figura 36 - Croqui evolutivo para o Polo Gastronômico
Quintal do Cajueiro



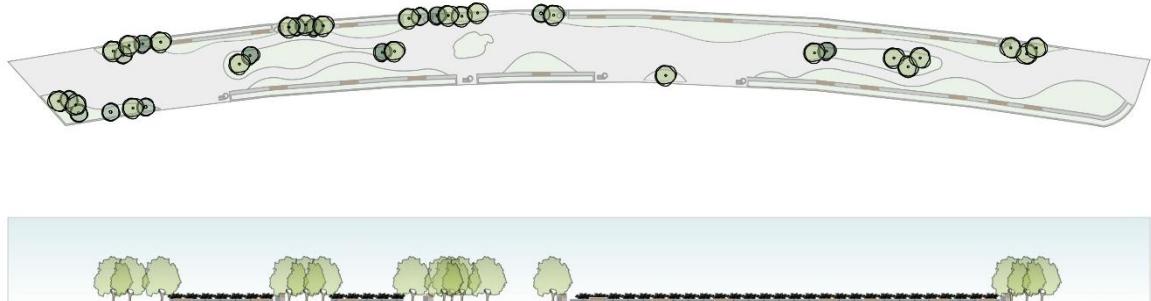
Fonte: Autoria Própria com auxílio de IA (2025)

para responder de forma mais precisa, sutil e inteligente aos problemas complexos do "bairro intermitente".

4.7.1 DETALHAMENTO DA INTERVENÇÃO DA ZONA 01 – PRAÇA "CAMINHOS"

Na entrada do bairro (Figura 14), onde hoje existe um "não-lugar" descaracterizado, a Praça "Caminhos" é proposta para ressignificar o espaço. O projeto utiliza mobiliário urbano para criar um ponto de encontro para a comunidade local e um local de espera seguro para os pais e alunos da escola próxima. A solução resolve a precariedade da infraestrutura, oferecendo um espaço sombreado e acessível que convida à permanência, qualificando a "borda" da rua conforme os princípios de Gehl (2010).

Figura 37 - Detalhamento da Praça Caminhos



Fonte: Autoria Própria (2025)

Figura 38 - Imagem esquemática da Praça "Caminhos"



Fonte: Autoria Própria (2025)

Figura 39 - Imagem esquemática da Praça "Caminhos"



Fonte: Autoria Própria (2025)

Figura 40 - Imagem esquemática da Praça "Caminhos"



Fonte: Autoria Própria (2025)

4.7.2 DETALHAMENTO DA INTERVENÇÃO DA ZONA 02 – PRAÇA "ANGA PIRANJI"

Respondendo ao desafio da topografia acentuada (Figura 9), que neste ponto da avenida representa um desnível de 4 metros a ser vencido (articulando as cotas de +27,00m a +31,00m), a Praça "Anga Piranji" transforma o problema em solução.

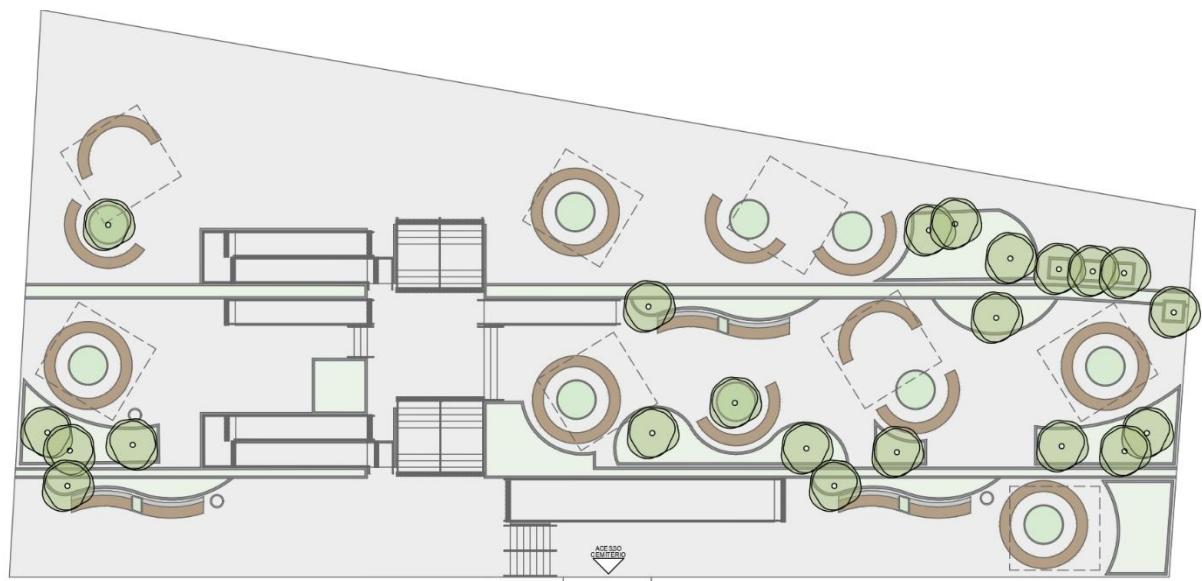
O projeto se desenvolve em terraços e patamares conectados por rampas suaves, que garantem a acessibilidade universal (conforme NBR 9050) e resolvem a barreira histórica para pedestres diagnosticada no Capítulo 3. Este espaço é concebido como um local multifuncional: além de atuar como um mirante urbano

Figura 41 - Corte Esquemático da Praça Anga Piranji



Fonte: Autoria Própria (2025)

Figura 42 - Detalhamento da Praça Anga Piranji



Fonte: Autoria Própria (2025)

contemplativo que valoriza as vistas para o mar, ele é fundamentalmente um local de permanência. Esta função é alcançada através da disponibilização de múltiplas áreas verdes, equipadas com amplo mobiliário urbano (bancos, lixeiras, iluminação) e

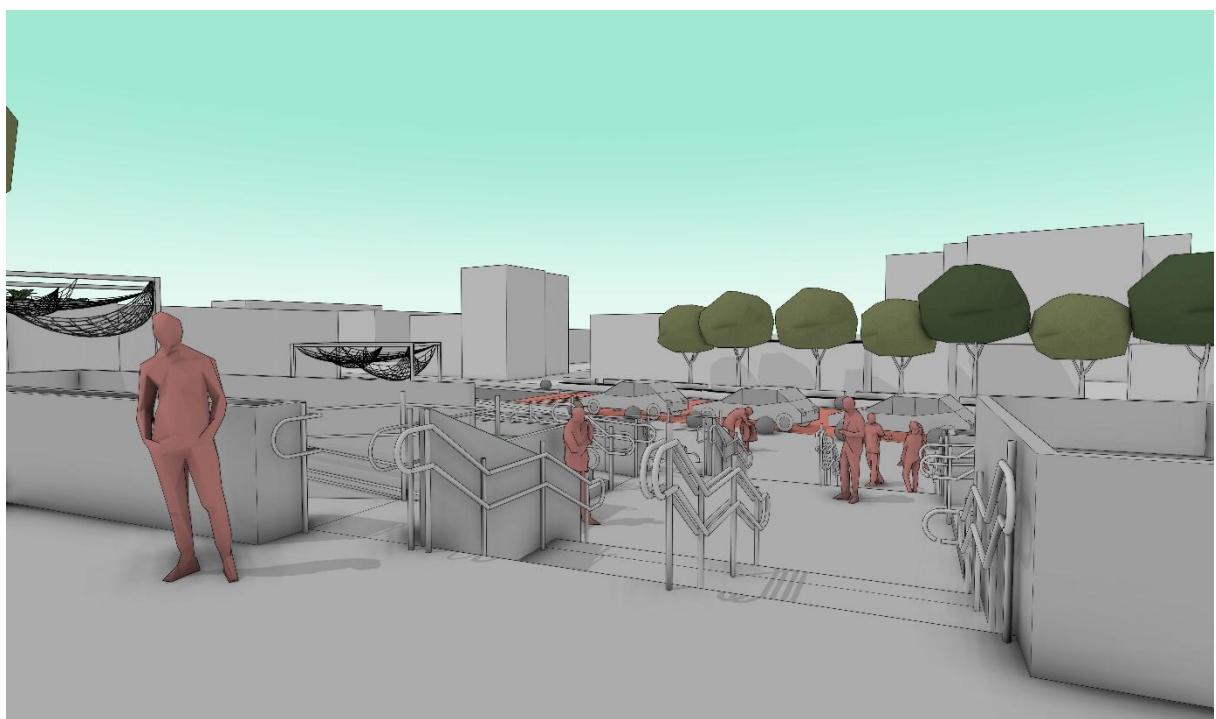
arborização densa para conforto térmico. Adicionalmente, o design da praça organiza e qualifica uma importante função local: o acesso principal ao Cemitério Público de Pirangi do Norte, servindo como um espaço de transição e acolhimento.

Figura 43 - Imagem esquemática da Praça "Anga Piranji"



Fonte: Autoria Própria (2025)

Figura 44 - Imagem esquemática da Praça "Anga Piranji"



Fonte: Autoria Própria (2025)

4.7.3 DETALHAMENTO DA INTERVENÇÃO DA ZONA 03 – POLO GASTRONÔMICO "QUINTAL DO CAJUEIRO"

No polo gastronômico sazonal (Figura 14), o projeto "Quintal do Cajueiro" ataca diretamente o problema do abandono fora de temporada diagnosticado no Capítulo 3. A proposta não consiste em criar quiosques isolados, mas sim em prover uma infraestrutura pública qualificada que sirva de suporte aos comércios existentes.

Para isso, o projeto cria uma estrutura permeável de madeira e concreto que se desenrola ao longo da calçada. Esta estrutura não é um edifício fechado, mas um grande mobiliário urbano programático: ela oferece um conjunto de mesas e bancadas públicas com iluminação e paisagismo integrados. Este mobiliário cumpre um papel duplo: serve tanto como espaço de alimentação para os restaurantes do entorno, quanto como área de socialização e permanência para qualquer cidadão, ativando o espaço independentemente do consumo.

O objetivo desta estratégia é duplo. Primeiramente, ela busca combater a sazonalidade ao fornecer uma infraestrutura qualificada que incentiva os restaurantes que hoje funcionam apenas durante o verão a manterem suas atividades durante todo o ano. Em segundo lugar, a proposta visa criar parcerias com os restaurantes permanentes do entorno, como o "Paçoca de Pilão", permitindo que eles utilizem este novo espaço público como uma extensão qualificada de seus serviços.

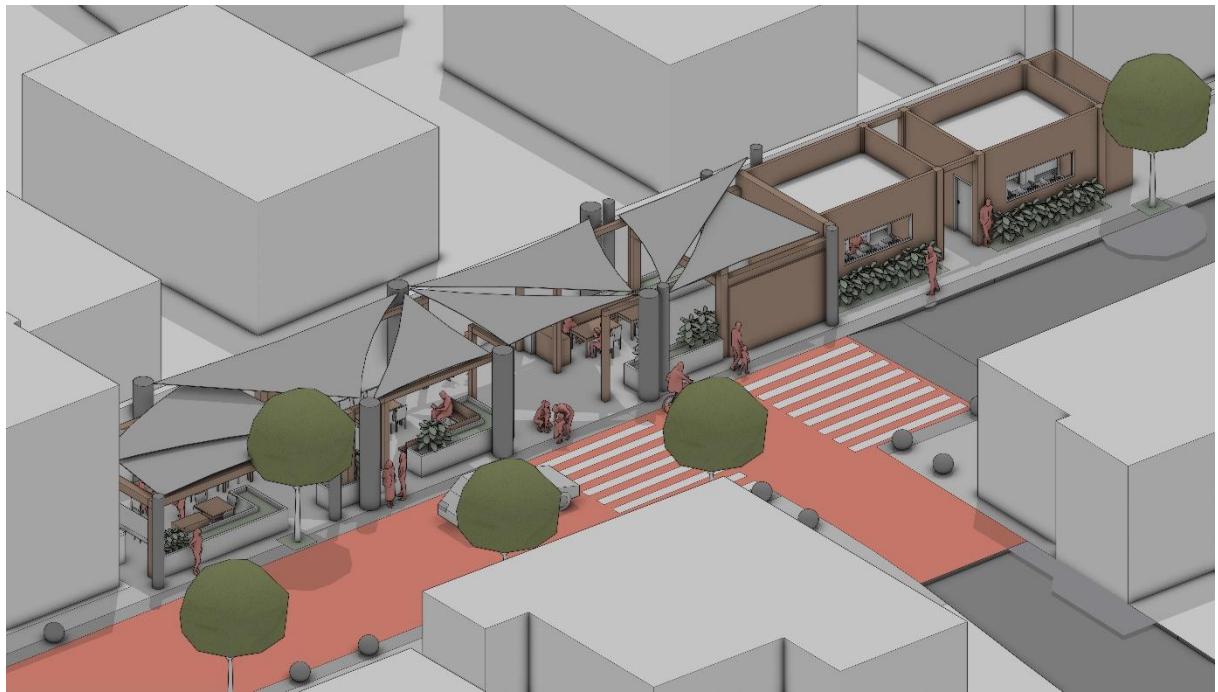
Esta sinergia entre a infraestrutura pública (as bancadas e mesas) e a iniciativa privada (os restaurantes) é o que garante a atividade social contínua e os "olhos na rua" (JACOBS, 1961). Complementando a estrutura, o design do piso, inspirado no referencial do "Tapete Albanês", organiza os fluxos de pedestres e cria uma identidade visual forte, transformando o "polo do abandono" no principal espaço de convivência do bairro.

Figura 45 - Detalhamento do Polo Gastronômico Quintal do Cajueiro



Fonte: Autoria Própria (2025)

Figura 46 - Imagem esquemática do Polo gastronômico "Quintal do Cajueiro"



Fonte: Autoria Própria (2025)



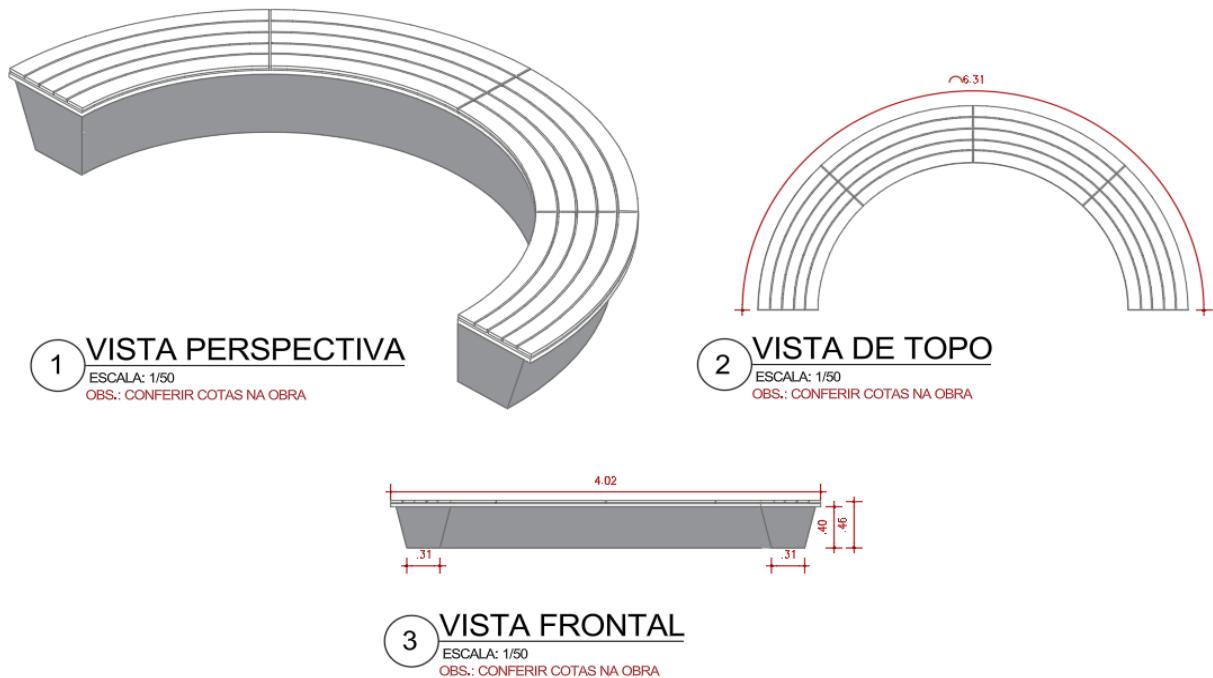
Fonte: Autoria Própria (2025)

4.7.4 DETALHAMENTO DO MOBILIÁRIO URBANO

Para conferir unidade ao projeto e garantir que os elementos de permanência reforcem a identidade local, foi desenvolvida uma linha de mobiliário urbano exclusiva para a Avenida Deputado Márcio Marinho. O design deste mobiliário não é apenas funcional, mas busca traduzir o conceito do "Contraluz de Pirangi" e a vocação litorânea do bairro.

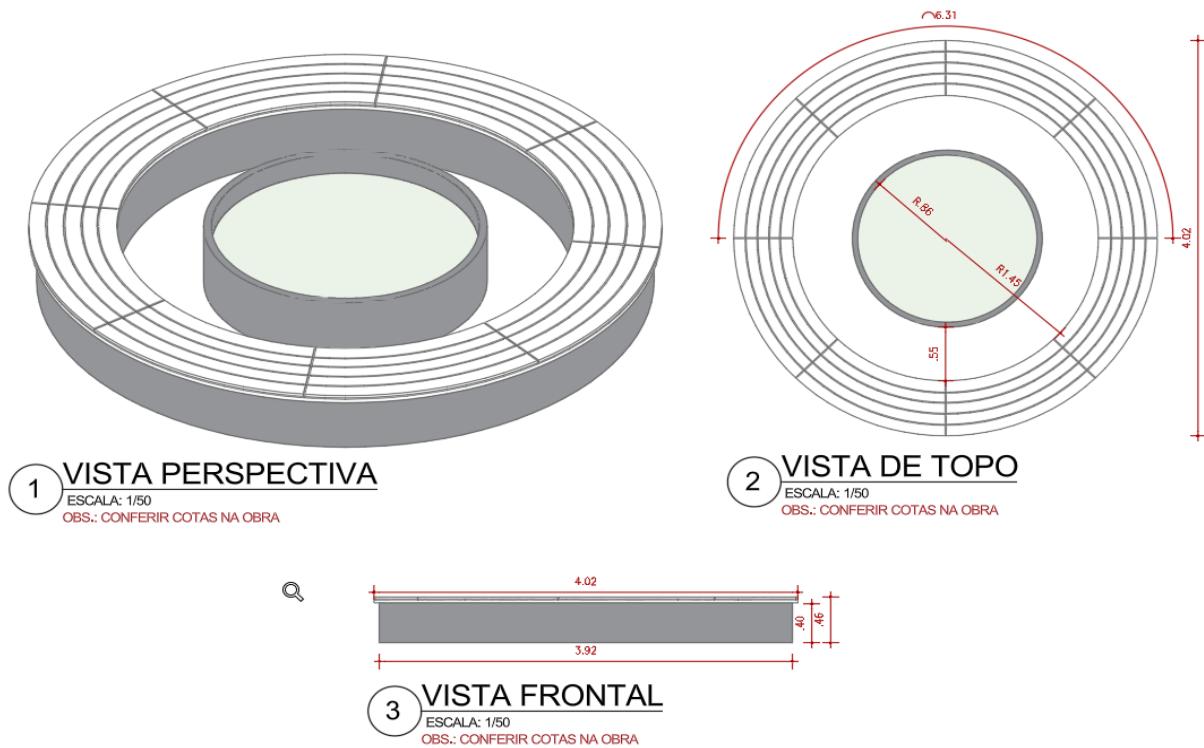
Os materiais escolhidos priorizam a durabilidade em face das condições climáticas adversas (sol intenso e maresia), com o uso predominante de concreto pigmentado, madeira plástica (ou náutica) e aço corten. O design dos elementos segue os parâmetros de ergonomia e acessibilidade preconizados pela NBR 9050:2020, garantindo áreas de aproximação para cadeirantes e dimensões confortáveis para todos os usuários.

Figura 47 - Detalhamento do Mobiliário



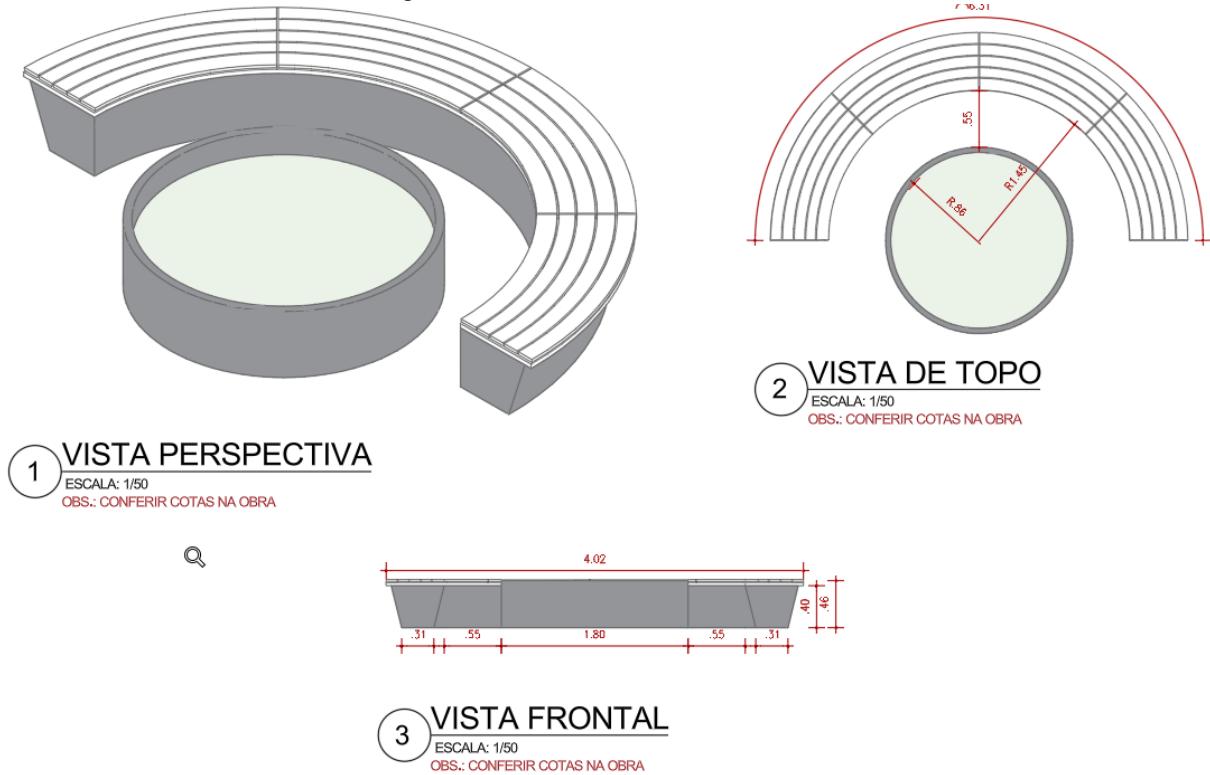
Fonte: Autoria Própria (2025)

Figura 48 - Detalhamento do Mobiliário



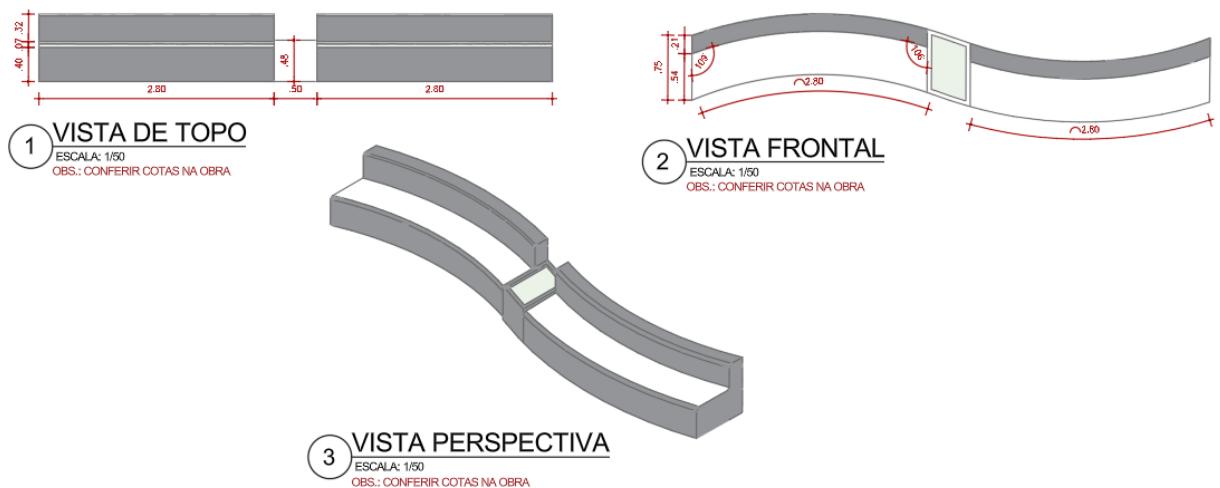
Fonte: Autoria Própria (2025)

Figura 49 - Detalhamento do Mobiliário



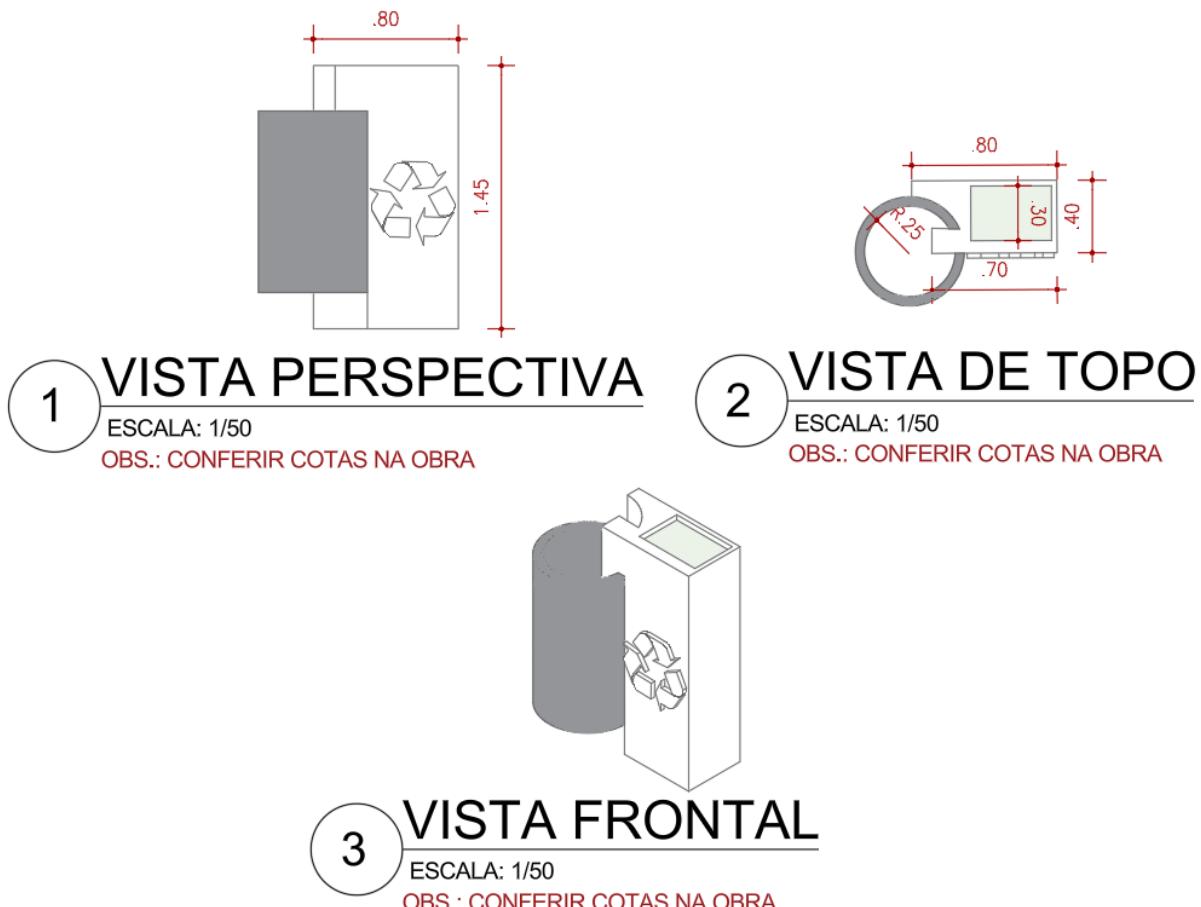
Fonte: Autoria Própria (2025)

Figura 50 - Detalhamento do Mobiliário

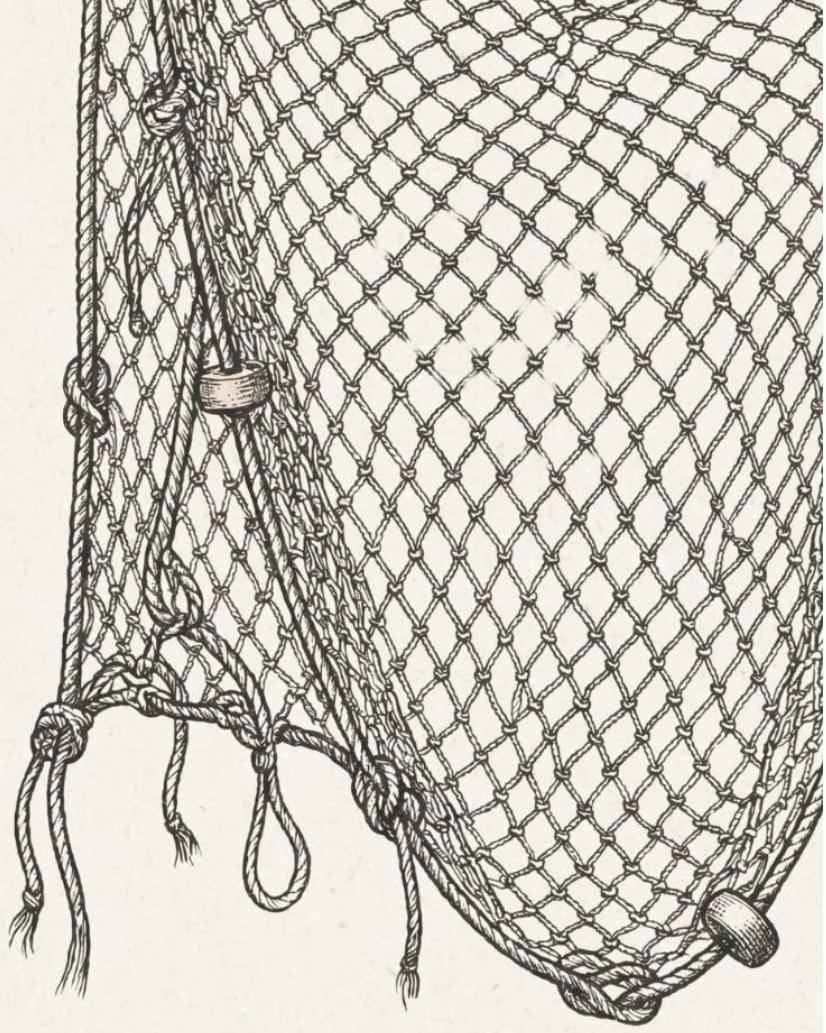


Fonte: Autoria Própria (2025)

Figura 51 - Detalhamento do Mobiliário



Fonte: Autoria Própria (2025)



capítulo 05.

CONSIDERAÇÕES FINAIS



CAPÍTULO 5 – CONSIDERAÇÕES FINAIS

O presente Trabalho de Conclusão de Curso partiu da identificação de um problema central em Pirangi do Norte: a existência de um "bairro intermitente". Este fenômeno, produto da "lógica do veraneio" (SILVA, 2010), materializa-se na Avenida Deputado Márcio Marinho, um eixo estrutural que, apesar de sua importância simbólica e funcional, falha em prover uma urbanidade constante para a população. O diagnóstico realizado no Capítulo 3 comprovou a tese inicial, revelando uma via hostil ao pedestre, marcada pela falta de acessibilidade, pela ausência de arborização e pelo abandono sazonal de trechos inteiros, como o polo gastronômico da Zona 03.

O objetivo geral deste trabalho foi, portanto, desenvolver um anteprojeto de requalificação urbana e paisagística para a Avenida Deputado Márcio Marinho, que buscasse combater a sazonalidade, resgatar a escala humana (GEHL, 2010) e promover a caminhabilidade, transformando um eixo de passagem em um lugar de permanência.

Para alcançar este objetivo, foi traçado um percurso metodológico estruturado em cinco capítulos. O Capítulo 1 fundamentou teoricamente a pesquisa, definindo os conceitos de produção do espaço (CARLOS, 2017), vitalidade urbana (JACOBS, 1961) e a lógica do veraneio (SILVA, 2010), que permitiram a conceituação do problema do "bairro intermitente".

O Capítulo 2 aprofundou a contextualização histórica, narrando a transformação de Pirangi de vila de pescadores em destino de veraneio (PEIXOTO, 2001) e a consolidação da avenida como um eixo rodoviário (RN-063) que prioriza o automóvel.

O Capítulo 3 realizou o diagnóstico técnico, iniciando pela análise dos condicionantes legais (Plano Diretor e NBR 9050) e físico-ambientais (clima, topografia acentuada), e a morfologia urbana através de mapas temáticos (uso do solo, gabarito, arborização e fluxos), culminando na caracterização das três Zonas de Análise (Zona 01 - Pórtico e Transição; Zona 02 - Polo Residente; Zona 03 - Polo Gastronômico Sazonal).

O Capítulo 4 apresentou a proposta de requalificação. Iniciou pela análise de referências projetuais (Sapé, Skanderbeg, Av. Contorno) e pela síntese do diagnóstico participativo (15 entrevistas), que fundamentaram o conceito poético "Contraluz de Pirangi" e o partido. A proposta detalhou as intervenções contínuas (calçadas, arborização, traffic calming¹) e as três "âncoras de vitalidade" (Praça

"Caminhos", Praça "Anga Piranji" e Polo "Quintal do Cajueiro").

Considera-se que os objetivos específicos foram alcançados. O projeto respondeu ao diagnóstico ao propor soluções concretas: a Praça "Anga Piranji" vence o desafio topográfico da Zona 02 com rampas acessíveis, qualificando o acesso ao cemitério e criando um mirante; o Polo "Quintal do Cajueiro" ataca o abandono sazonal da Zona 03 ao prover uma infraestrutura pública de mobiliário (bancadas e mesas) que visa incentivar o funcionamento dos restaurantes durante todo o ano, fomentando parcerias com comércios permanentes, como o Paçoca de Pilão.

É importante reconhecer as limitações deste trabalho. Trata-se de um anteprojeto acadêmico que, para sua execução, dependeria de um detalhamento executivo complexo e, fundamentalmente, de uma articulação entre o Poder Público e a iniciativa privada, especialmente para a ativação do polo gastronômico. A requalificação da avenida, por si só, não soluciona a lógica da segunda residência, mas atua como um mitigador de seus efeitos negativos.

Contudo, este trabalho busca contribuir para o debate sobre o futuro do litoral potiguar. Ele deixa como legado um diagnóstico detalhado e uma base cartográfica atualizada de uma área carente de dados. Acima de tudo, apresenta uma resposta técnica, paisagística e poética que demonstra ser possível conciliar o turismo de massa com a qualidade de vida do morador permanente. A requalificação da Avenida Deputado Márcio Marinho é um passo fundamental para transformar Pirangi de um "bairro intermitente" em um bairro, de fato, permanente e vivo em todas as estações do ano, transformando a "avenida-rodovia" em uma "avenida-lugar".

REFERÊNCIAS

ARAÚJO, Heitor Medeiros Teixeira de. **A Veneza Seridoense: proposta de requalificação urbana e paisagística para as margens do canal de Jardim do Seridó/RN.** Trabalho Final de Graduação (Arquitetura e Urbanismo) – Departamento de Arquitetura, Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Natal, 2024.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. **NBR 9050:** Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos. Rio de Janeiro: ABNT, 2020.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. **O espaço urbano:** novos escritos sobre a cidade. São Paulo: Contexto, 2007.

CARLOS, Ana Fani Alessandri (org.). **A produção do espaço urbano:** agentes e processos, escalas e desafios. São Paulo: Contexto, 2017.

CASANOVA + HERNANDEZ ARCHITECTS. Tapete Albanês. **ArchDaily Brasil**, 11 fev. 2021. Disponível em: <https://www.archdaily.com.br/br/957863/tapete-albanes-casanova-plus-hernandez-architects>. Acesso em: 15 maio 2025.

CORBIN, Alain. **O Território do Viajante:** Paisagem e História. São Paulo: Companhia das Letras, 2001.

DANTAS, Ingrid Paulliany Bezerra. **Avaliação da Poluição em Duas Praias do Rio Grande do Norte (Praia do Meio e Pirangi do Norte): Relação com o Uso da Praia.** 2015. Monografia (Bacharelado em Ecologia) - Centro de Biociências, Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Natal, 2015.

ESPOSITO, Aline Tereso. **Centro Comunitário de Pirangi do Norte: um projeto bioclimático para o litoral de Parnamirim/RN.** Trabalho Final de Graduação (Arquitetura e Urbanismo) – Curso de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Natal, jul. 2022.

FONSECA, Maria Aparecida Pontes; ZAAR, Miriam Hermi. Turismo enquanto potencializador e indutor da produção imobiliária: um estudo sobre o Polo Costa das Dunas/RN. **Ra'e Ga - O Espaço Geográfico em Análise**, Curitiba, v. 46, n. 2, p. 59-73, mai./ago. 2019.

FREITAS, Jéssica V. et al. Requalificação de fundos de vale: Córrego do Sapé, São Paulo-SP. **Interfaces - Revista de Extensão da UFMG**, v. 5, n. 1, p. 64-80, jan./jul. 2017.

G1 RIO GRANDE DO NORTE. Maior cajueiro do mundo no RN comemora 129 anos com escolha de miss e festa de parabéns. **G1**, 09 dez. 2017. Disponível em: <https://g1.globo.com/rn/rio-grande-do-norte/noticia/maior-cajueiro-do-mundo-no-rn-comemora-129-anos-com-escolha-de-miss-e-festa-de-parabens.ghtml>. Acesso em: 16 abr. 2025.

GEHL, Jan. **Life Between Buildings: Using Public Space.** New York: Van Nostrand Reinhold, 1987.

GEHL, Jan. **Cities for People**. Washington: Island Press, 2010.

INSTITUTO PÓLIS. Cultura de veraneio e urbanização nas cidades litorâneas brasileiras. **Revista Rosa dos Ventos**, v. 6, n. 4, p. 714–727, 2014.

JACOBS, Allan B. **Great Streets**. Cambridge: MIT Press, 2001.

JACOBS, Jane. **The Death and Life of Great American Cities**. New York: Random House, 1961.

LANDEZINE. Skanderbeg Square Tirana. **Landezine - Landscape Architecture Works**, 2018. Disponível em: <https://landezine-award.com/skanderbeg-square-tirana/>.

Acesso em: 12 set. 2025.

LUCENA, Jacira Valdevino de. **O Vazio como Possibilidade: Normativas urbanísticas para reativação de vazios urbanos industriais em Parnamirim/RN**. Trabalho Final de Graduação (Arquitetura e Urbanismo) – Departamento de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Natal, 2019.

NATAL. Prefeitura Municipal. Secretaria Municipal de Habitação, Regularização Fundiária e Projetos Estruturantes – SEHARPE; START Pesquisa e Consultoria Técnica Ltda. **Plano Municipal de Saneamento Básico do Município de Natal/RN: Produto 02 - Diagnóstico da Situação do Saneamento. Subproduto 2.1 - Tomo I - Caracterização Geral do Município**; [...]. Natal, RN: Dez. 2014.

PARNAMIRIM. Prefeitura Municipal. **Lei Complementar nº 063, de 08 de março de 2013**. Dispõe sobre o Plano Diretor de Parnamirim/RN e dá outras providências. Parnamirim, RN, 2013.

PARNAMIRIM. Prefeitura Municipal. **Projeto de Urbanização Orla Pirangi do Norte. Parnamirim, RN**: Secretaria Municipal de Obras Públicas e Saneamento, 2019.

PEIXOTO, Carlos. **A História de Parnamirim**. 3. ed. Natal: Z Comunicação, 2003.

PINHEIRO, Maria Clara. Praça na Albânia recebe prêmio europeu como melhor espaço público de 2018. **ArchDaily Brasil**, 11 jul. 2018. Disponível em: <https://www.archdaily.com.br/897747/praca-na-albania-recebe-premio-europeu-como-melhor-espaco-publico-de-2018>. Acesso em: 16 nov. 2025.

QUIRK, Vanessa. Reurbanização do Sapé / Base Urbana + Pessoa Arquitetos. **ArchDaily Brasil**, 19 set. 2016. Disponível em: <https://www.archdaily.com.br/796521/reurbanizacao-do-sape-base-urbana-plus-pessoa-arquitetos>. Acesso em: 13 nov. 2025.

RIBA JOURNAL. Skanderbeg Square: Tirana's messy plaza is reborn. **RIBA Journal**, 16 out. 2018. Disponível em: <https://www.ribaj.com/buildings/skanderbeg-square-tirana-albania-restoration-by-51n4e-jan-carlos-kucharek>. Acesso em: 13 nov. 2025.

SANTOS, Lucas Felipe dos. **Caracterização do Ambiente Praial de Pirangi do Norte (Parnamirim-RN), com Ênfase na Análise Granulométrica do Sedimento. Trabalho de Conclusão de Curso (Engenharia Ambiental) – Departamento de Engenharia Civil, Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Natal, 2016.**

SILVA, Alexsandro Ferreira Cardoso da. **Litoral e Metrópole:** Dinâmica imobiliária, Turismo e Expansão Urbana na Região Metropolitana de Natal-RN. 2010. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) - Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Natal, 2010.

SILVA, Kelson de Oliveira. A territorialização da residência secundária no litoral de Nísia Floresta (Rio Grande do Norte, Brasil). **Turismo & Sociedade**, Curitiba, v. 6, n. 1, p. 58-78, jan. 2013.

APÊNDICE

Figura 52 - Questionário - Modelo moradores fixos

**DIAGNÓSTICO PARTICIPATIVO DE PIRANGI DO NORTE:
QUESTIONÁRIO COM MORADORES E VERANISTAS
SOBRE A AVENIDA DEPUTADO MÁRCIO MARINHO**
AUTOR: BERNARDO ROCHA MEDEIROS DE OLIVEIRA



Nome Completo: _____ Idade: _____

Data: ____ / ____ Horário da aplicação: _____ Renda (opcional): _____

Grau de escolaridade (opcional): _____

1. Qual o seu tempo de residência em Pirangi do Norte?

- Menos de 1 ano 6 a 10 anos Mais de 10 anos
 1 a 5 anos Se mais de 10 anos, Especifique _____

1.1 Localização específica onde reside em Pirangi:

2.1 Como costuma se deslocar em Pirangi?

- A pé Bicicleta Ônibus Carro/Moto Outro? Qual? _____

2.2 De uma nota para as calçadas e infraestrutura para pedestres em Pirangi do Norte

Nota (de 0 a 10) : _____

2.3 Existem pontos em Pirangi do Norte onde a circulação a pé é particularmente difícil ou perigosa? Se sim, quais?

2.4 Em sua opinião, a Avenida Deputado Márcio Marinho é adequada às necessidades dos moradores e frequentadores?

- Sim, totalmente adequada. Parcialmente adequada. Não, é inadequada.

Por quê? _____

2.4 Sobre o transporte público, como você o avalia?

- Muito bom Bom Regular Ruim Muito Ruim Não utilizo

Figura 53 - Questionário - Modelo moradores fixos



3.1 Você costuma frequentar os espaços públicos da orla de Pirangi (calçadão, praças, quadras, etc.)?

Sim, frequentemente. Sim, às vezes. Raramente.

Se sim, quais espaços mais utiliza? _____

3.2 Esses espaços públicos atendem às suas necessidades de lazer e convivência?

Sim, totalmente. Parcialmente. Não atendem.

O que falta ou poderia melhorar? _____

3.3 Em sua opinião, o que poderia melhorar na estrutura urbana geral de Pirangi do Norte para torná-la mais agradável e funcional durante todo o ano?

3.4 Você costuma consumir no comércio local de Pirangi do Norte (restaurantes, mercados, lojas, etc.)?

Sim, frequentemente. Sim, às vezes. Raramente.

Se sim, que tipos de estabelecimentos ou produtos mais consome? _____

3.4 Se Pirangi do Norte tivesse mais opções de lazer, cultura e serviços funcionando durante todo o ano, isso melhoraria sua qualidade de vida no bairro?

Sim, muito Sim, um pouco Talvez / Não sei Não faria diferença

Figura 54 - Questionário - Modelo veranistas/visitantes

**DIAGNÓSTICO PARTICIPATIVO DE PIRANGI DO NORTE:
QUESTIONÁRIO COM MORADORES E VERANISTAS
SOBRE A AVENIDA DEPUTADO MÁRCIO MARINHO**

AUTOR: BERNARDO ROCHA MEDEIROS DE OLIVEIRA



Nome Completo: _____ Idade: _____

Data: ____ / ____ Horário da aplicação: _____ Renda (opcional): _____

Cidade de residência: _____

1. Desde quando você frequenta Pirangi do Norte?

- Menos de 1 ano 6 a 10 anos Mais de 10 anos
 1 a 5 anos Se mais de 10 anos, Especifique _____

1.1 Com que frequência você costuma visitar Pirangi do Norte?

- Apenas no verão (janeiro/fevereiro) Durante o verão e em feriados prolongados Fins de semana ao longo do ano, incluindo baixa estação

Outra: _____

2.1 Qual meio de transporte você mais utiliza para se locomover em Pirangi do Norte durante sua estadia?

- A pé Bicicleta Ônibus Carro/Moto Outro? Qual? _____

2.2 Você considera fácil e seguro circular a pé por Pirangi do Norte?

- Sim, muito Sim, razoavelmente Pouco fácil/seguro Não, considero difícil

Por quê? : _____

2.3 Durante os períodos de maior movimento (verão, feriados), quais problemas urbanos você mais observa em Pirangi? (Pode marcar mais de uma opção)

- Trânsito intenso / Congestionamentos Dificuldade para estacionar Calçadas inadequadas ou inexistentes
 Acúmulo de lixo Barulho excessivo Não observo problemas significativos.

Outro : _____

Figura 55 - Questionário - Modelo veranistas/visitantes



2.4 A estrutura da Avenida Deputado Márcio Marinho atende às suas necessidades e expectativas como visitante?

Sim, totalmente. Parcialmente. Não atende.

O que falta ou poderia melhorar? _____

3.1 O que mais te atrai em Pirangi do Norte como destino de lazer/veraneio?

3.2 Você costuma frequentar os espaços públicos da orla de Pirangi (calçadão, praças, quadras, etc.)?

Sim, frequentemente. Sim, às vezes. Raramente.

Se sim, quais espaços mais utiliza? _____

3.3 Em sua opinião, o que poderia melhorar na estrutura urbana de Pirangi do Norte para tornar a experiência do visitante ainda melhor?

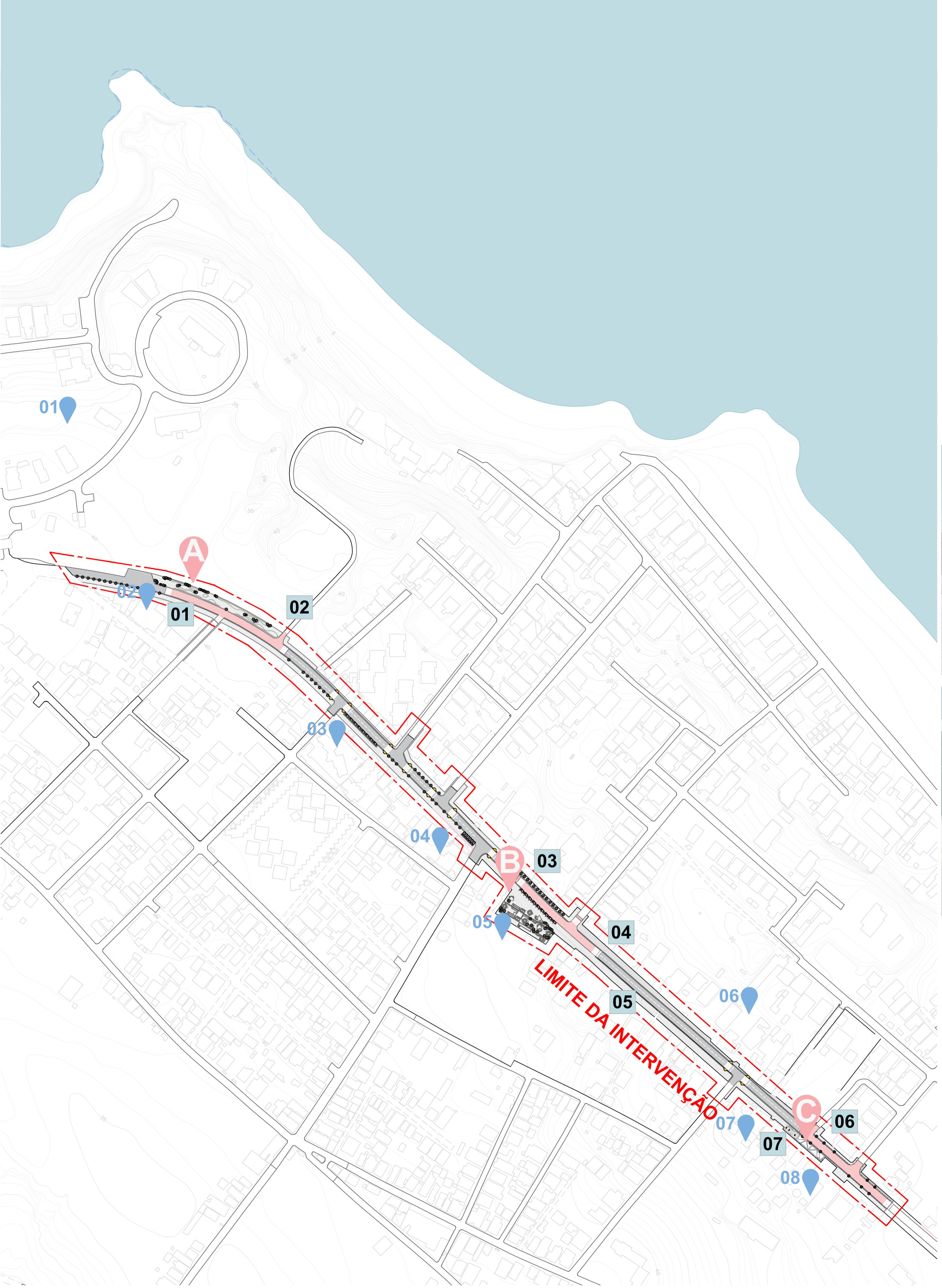
3.4 Você costuma consumir no comércio local de Pirangi do Norte (restaurantes, mercados, lojas, etc.)?

Sim, frequentemente. Sim, às vezes. Raramente.

Se sim, que tipos de estabelecimentos ou produtos mais consome? _____

3.5 Se Pirangi do Norte tivesse mais opções de lazer, cultura e serviços de qualidade funcionando durante a baixa estação, você consideraria visitar o bairro em outros períodos do ano?

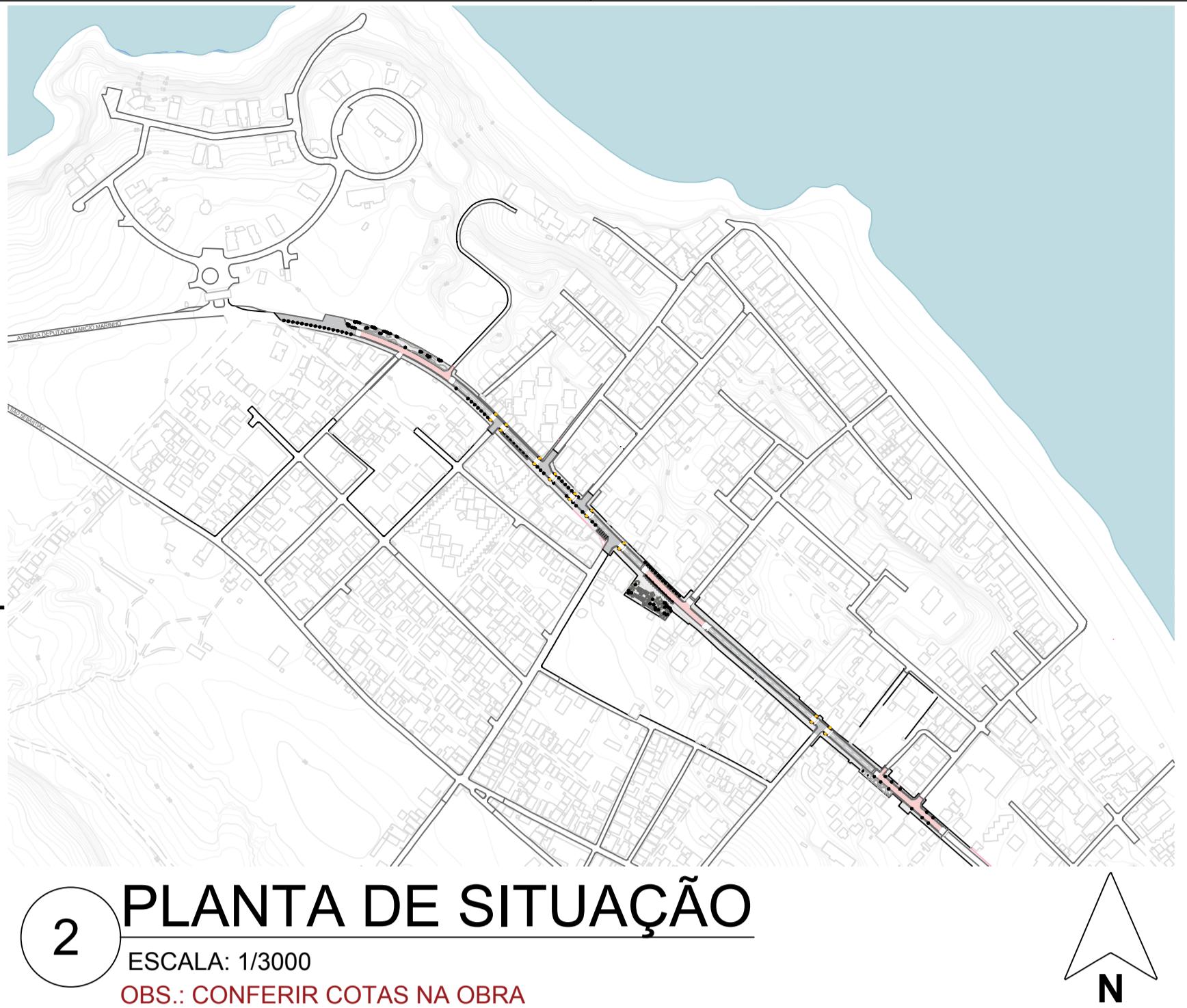
Sim, com certeza Sim, talvez Não faria diferença Não, prefiro apenas no verão/
alta estação



LEGENDA

LEVANTAMENTO

- 01 - PORTO BRASIL RESORT
- 02 - ESCOLA EVOLUÇÃO
- 03 - RESIDENCIAL VARANDAS DE PIRANGI
- 04 - SORVETERIA OCA
- 05 - CEMITÉRIO DE PIRANGI
- 06 - CARAVELAS APART HOTEL
- 07 - RESTAURANTE PAÇOCA DE PILÃO
- 08 - PIRANGI VILLAGE HOTEL



PROJETO

- A - PRAÇA "CAMINHOS"
- B - PRAÇA "ANGA PIRANGI"
- C - POLO GASTRONÔMICO DE PIRANGI "QUINTAL DO CAJUEIRO"



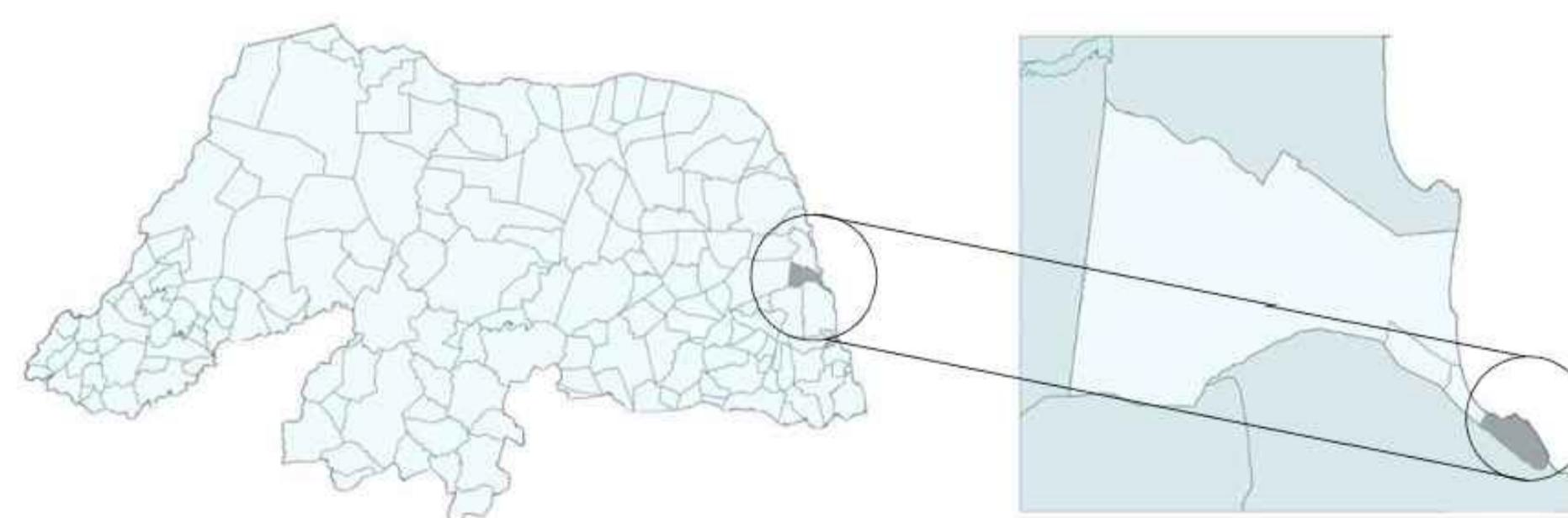
PLANTA DE SITUAÇÃO

ESCALA: 1/3000
OBS.: CONFERIR COTAS NA OBRA



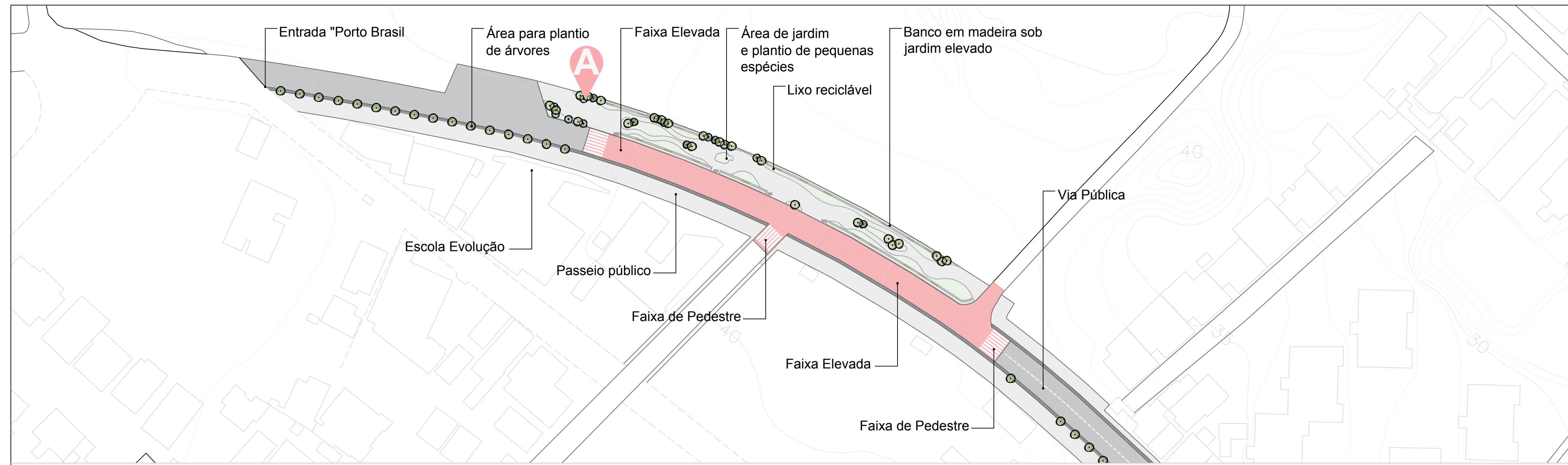
ZONEAMENTO

ESCALA: 1/2500
OBS.: CONFERIR COTAS NA OBRA



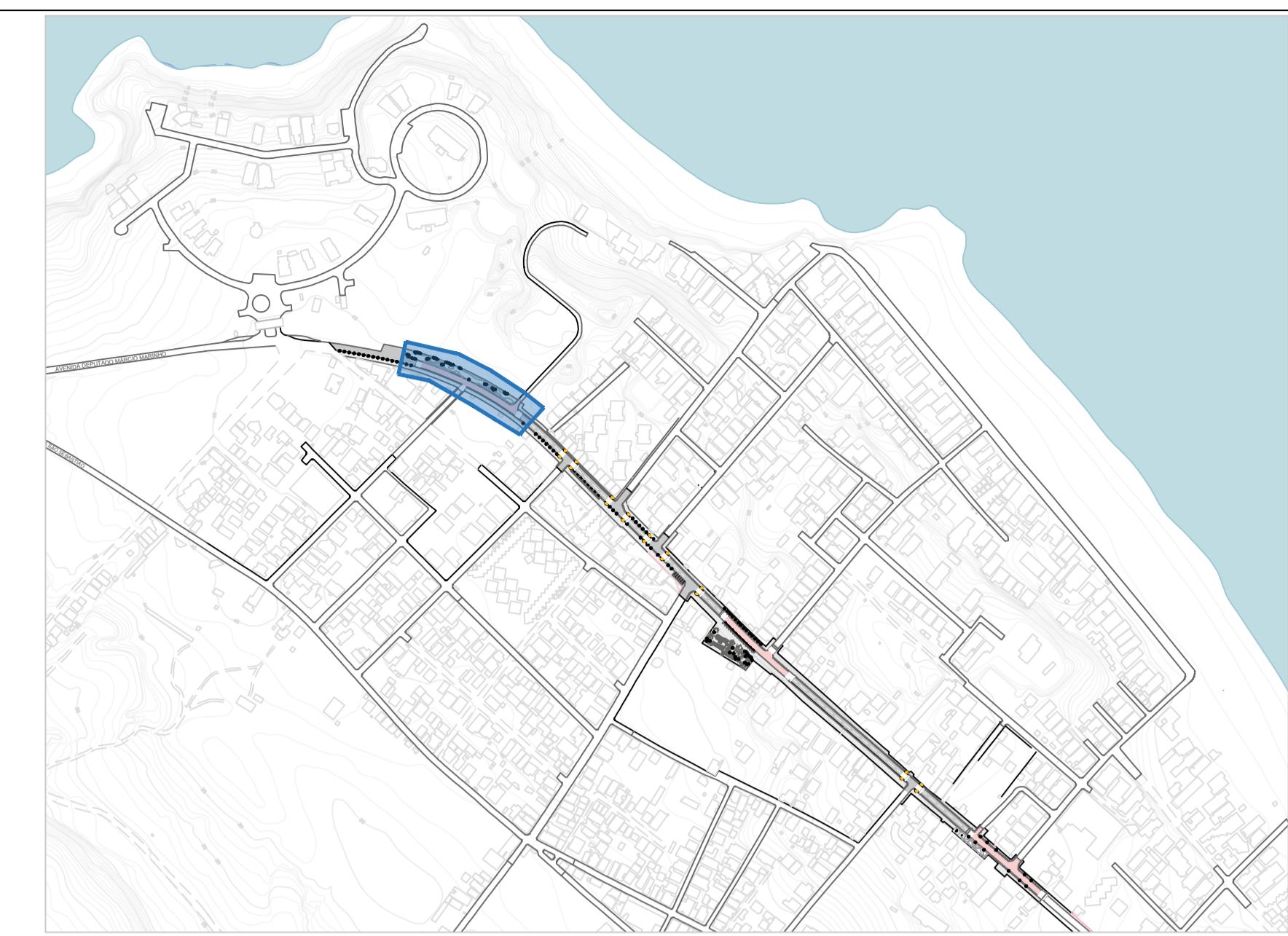
RIO GRANDE DO NORTE

CENTRO UNIVERSITÁRIO DO RIO GRANDE DO NORTE		PRANCHA:					
CURSO DE ARQUITETURA E URBANISMO		01/05					
TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO							
TÍTULO DO TRABALHO:							
CONTRALUZ DE PIRANGI: DA URBANIDADE INTERMITENTE A AVENIDA-LUGAR*							
ENDERECO: AV. DEPUTADO MÁRCIO MARINHO, PIRANGI DO NORTE							
DISCENTE:	BERNARDO ROCHA MEDEIROS DE OLIVEIRA	DATA:					
ORIENTADORES:	PROF. DR. RAÍSSA CAMILA SALVIANO FERREIRA	SETEMBRO/2025					
ÁREA CONSTRÚIDA:	12.501,22 m ²	ÁREA DE COBERTURA:	25,75 m ²	ÁREA PERIMÉTRICA:	33.773 m ²	ESCALA:	INDICADA



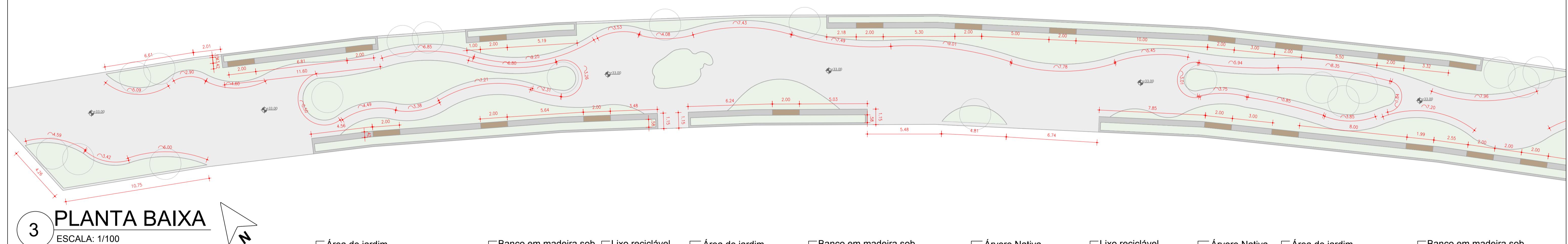
1 MASTERPLAN

ESCALA: 1/500
OBS.: CONFERIR COTAS NA OBRA



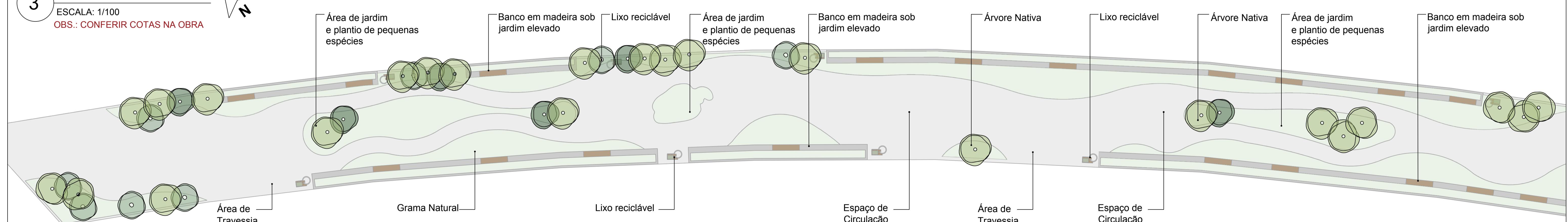
2 PLANTA DE SITUAÇÃO

ESCALA: 1/3000
OBS.: CONFERIR COTAS NA OBRA



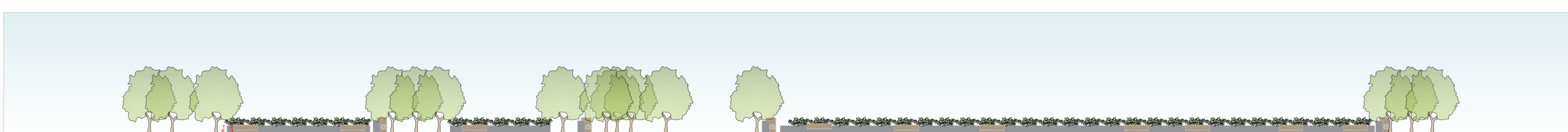
3 PLANTA BAIXA

ESCALA: 1/100
OBS.: CONFERIR COTAS NA OBRA



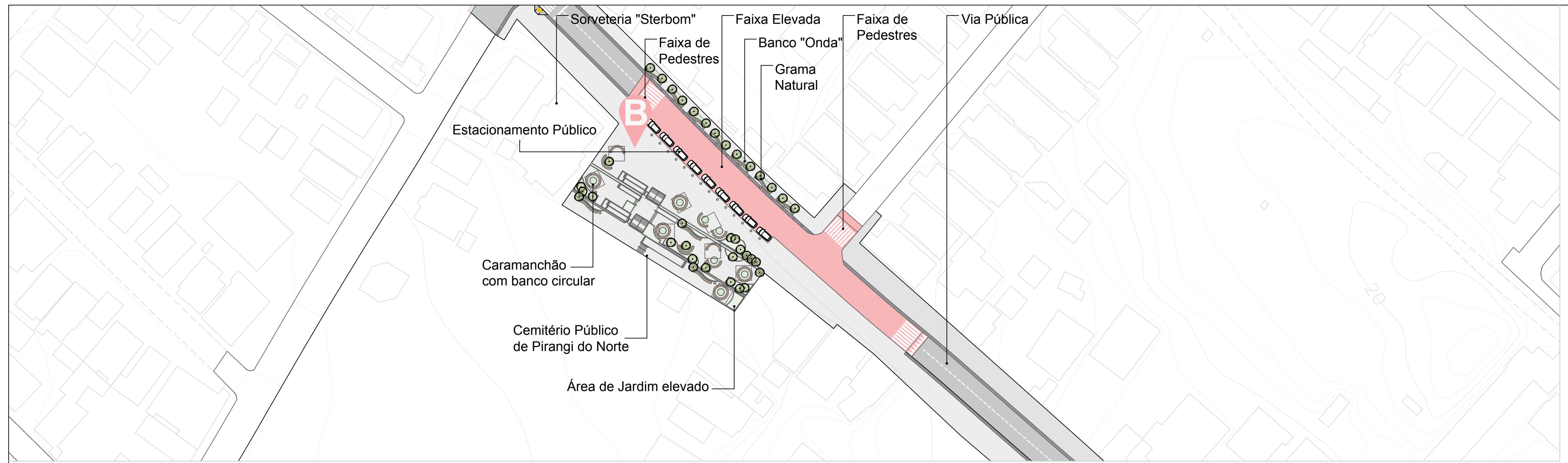
4 PLANTA DE LAYOUT

ESCALA: 1/100
OBS.: CONFERIR COTAS NA OBRA



5 CORTE ESQUEMÁTICO

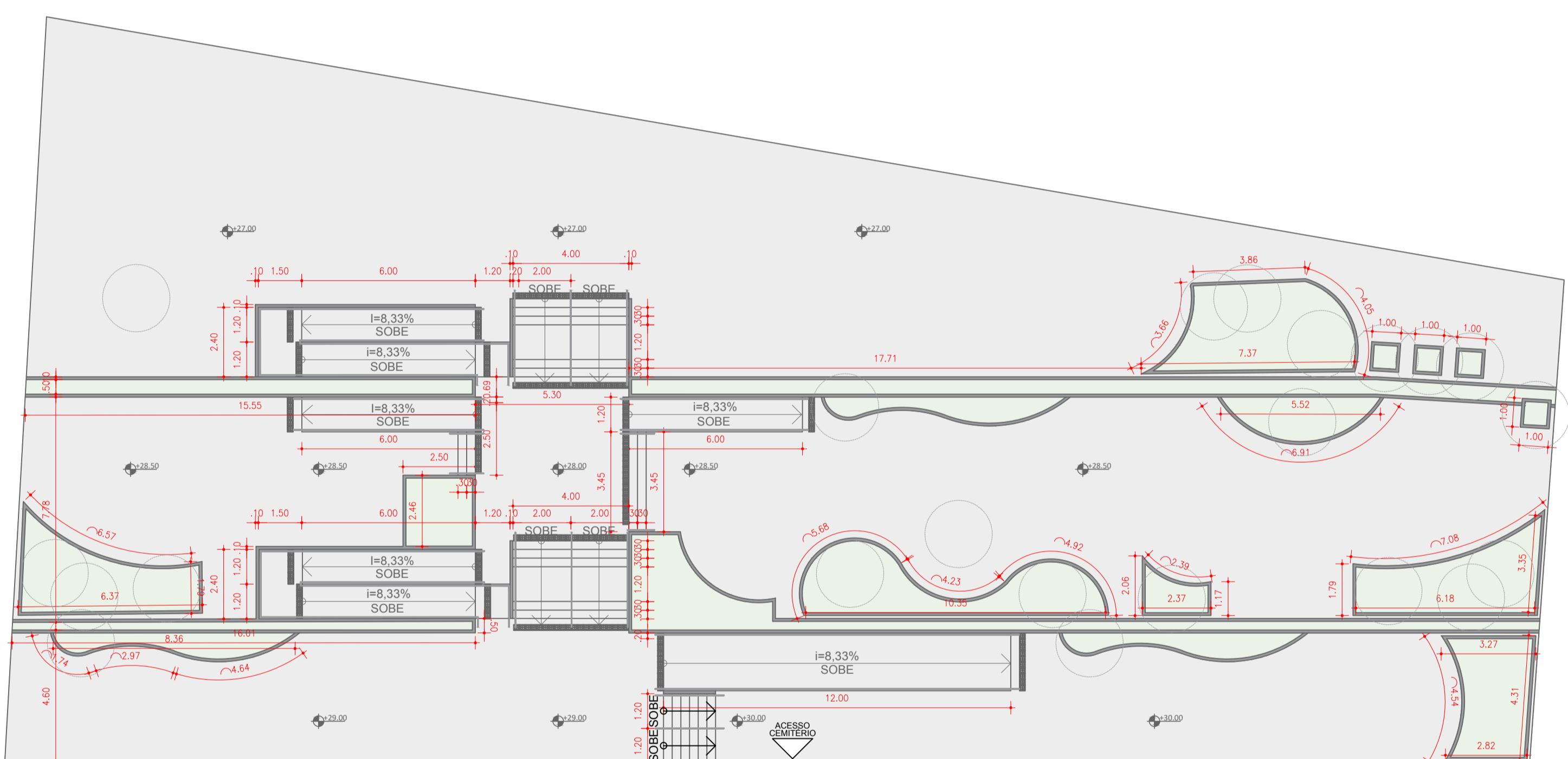
ESCALA: 1/75
OBS.: CONFERIR COTAS NA OBRA



MASTEPLAN

OBS.: CONFERIR COTAS NA OBRA

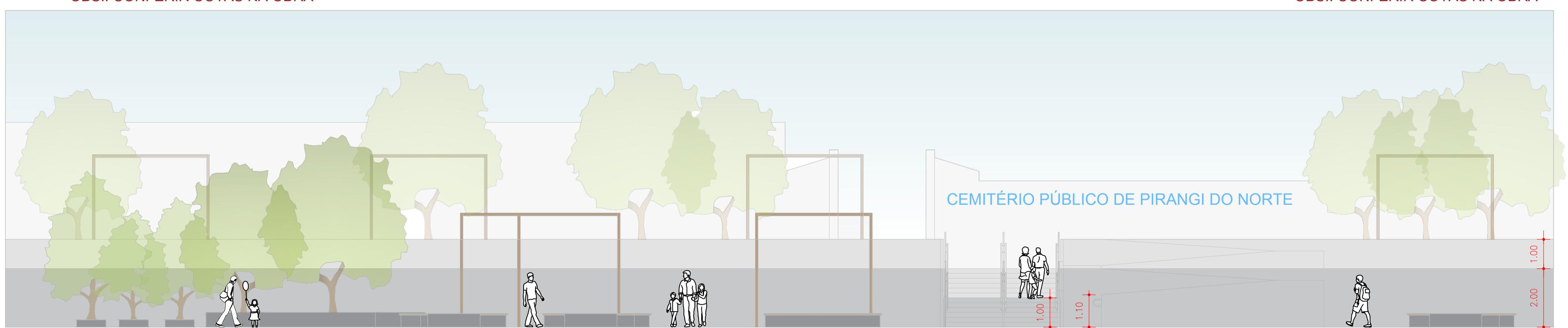
N



PLANTA BAIXA

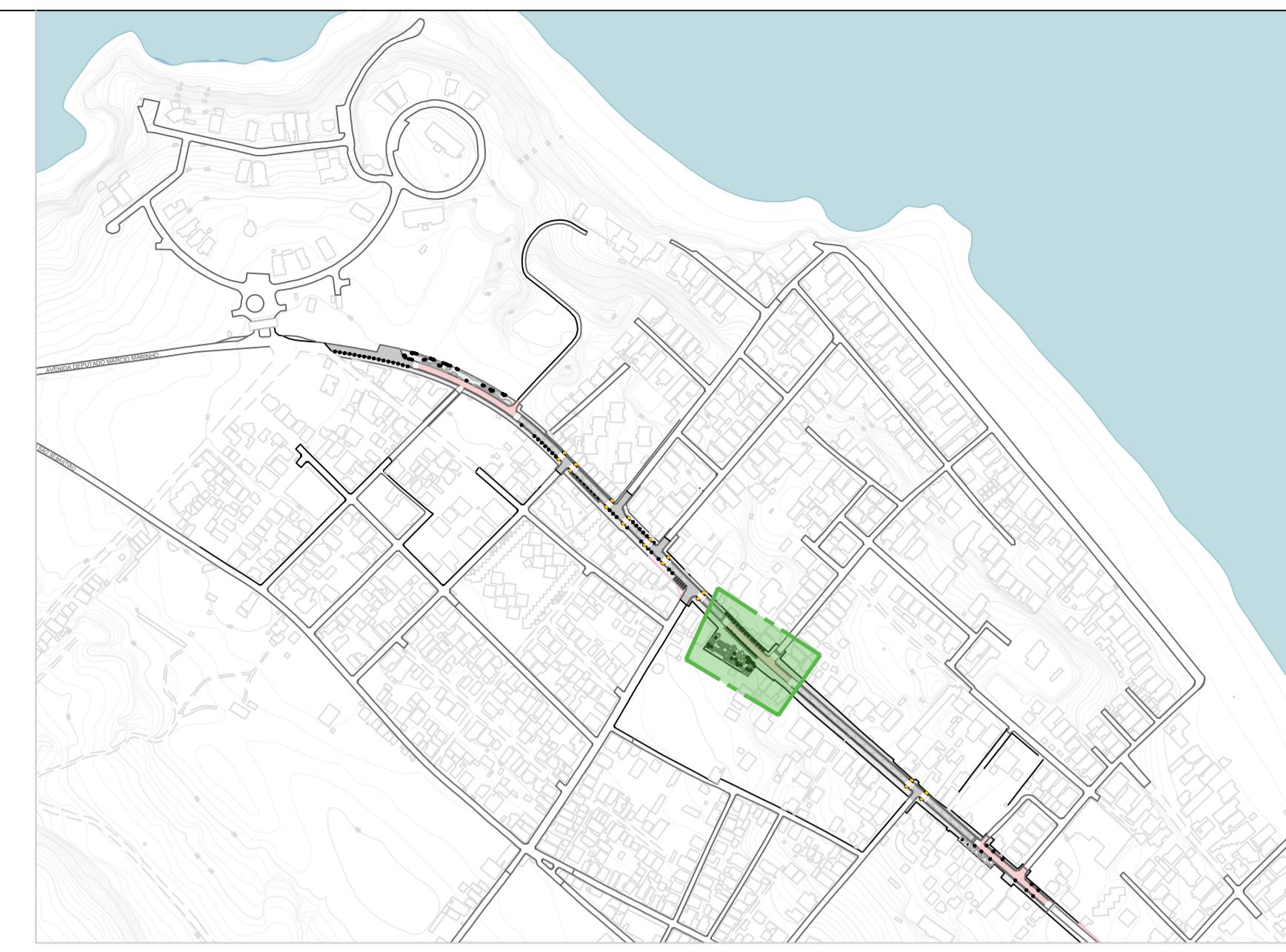
ESCALA: 1/100

N



5 CORTE ESQUEMÁTICO

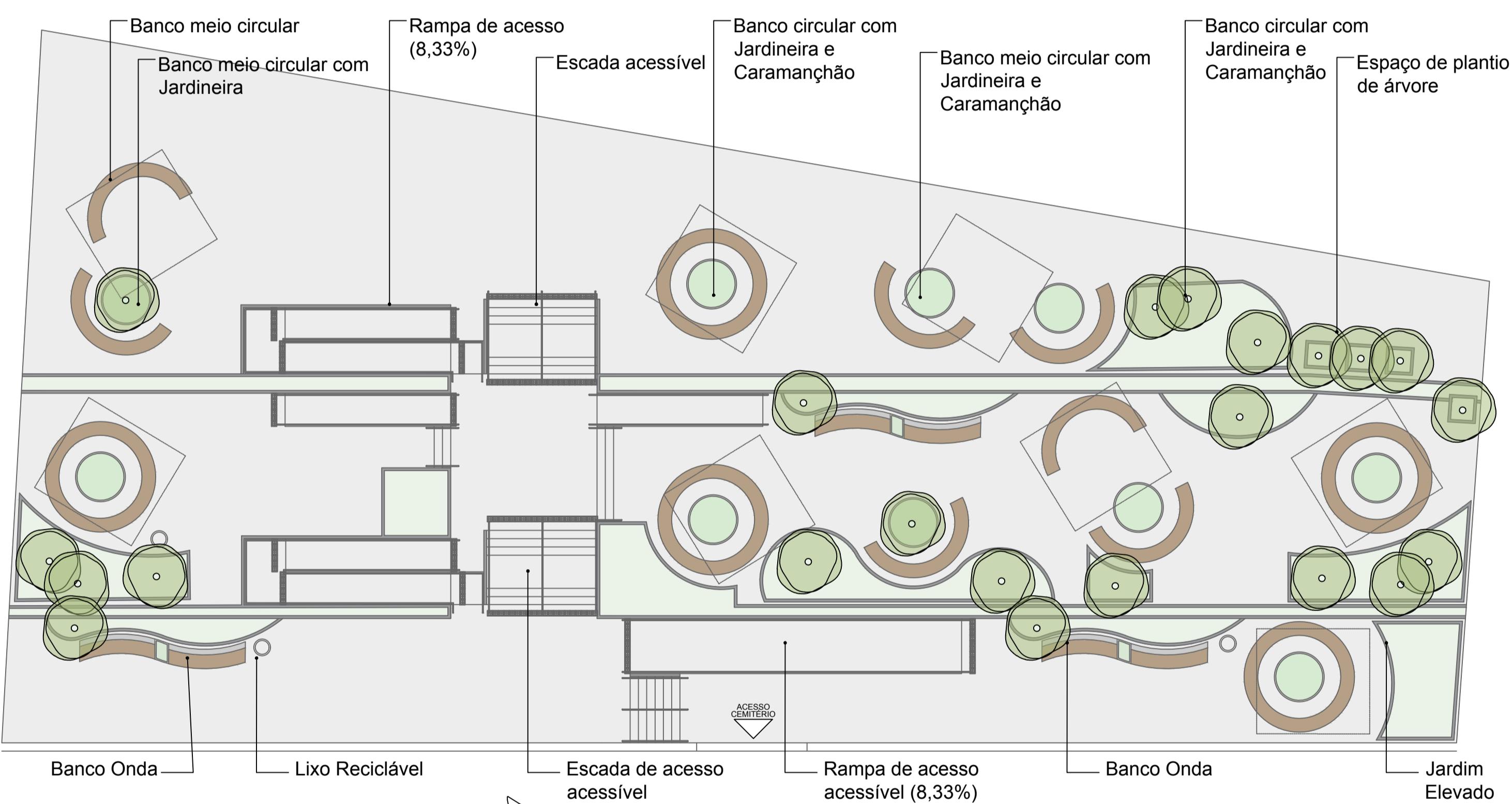
ESCALA: 1/75



PLANTA DE SITUAÇÃO

OBS.: CONFERIR COTAS NA OBRA

N



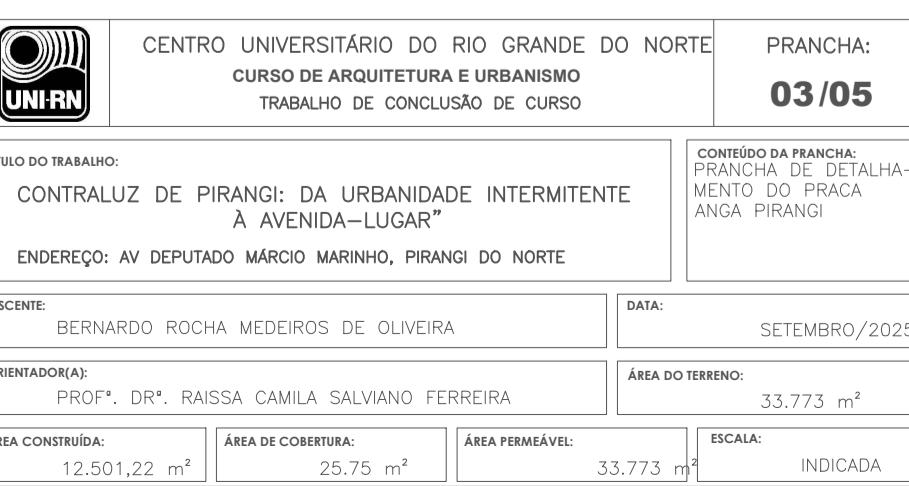
PLANTA DE LAYOUT

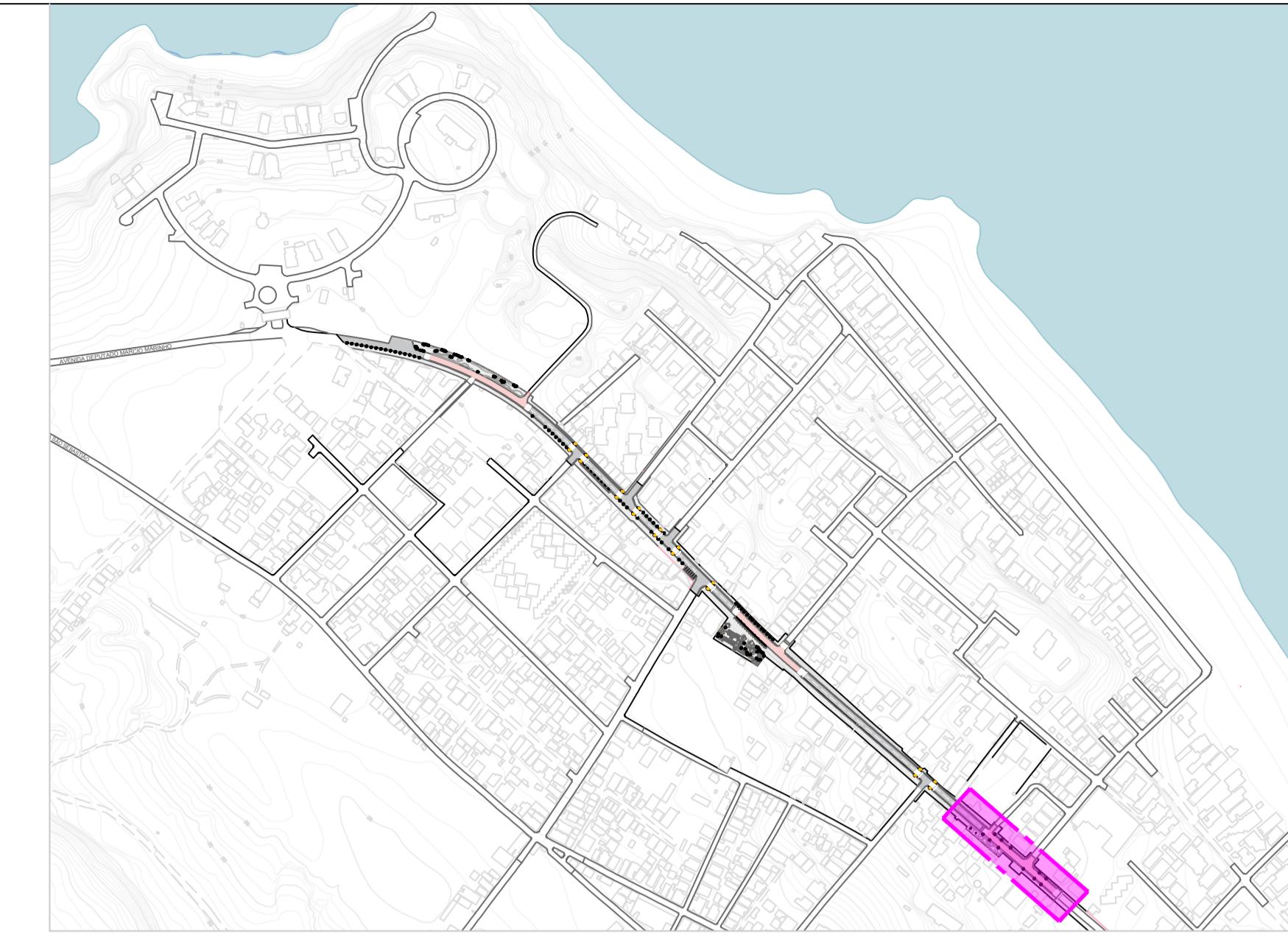
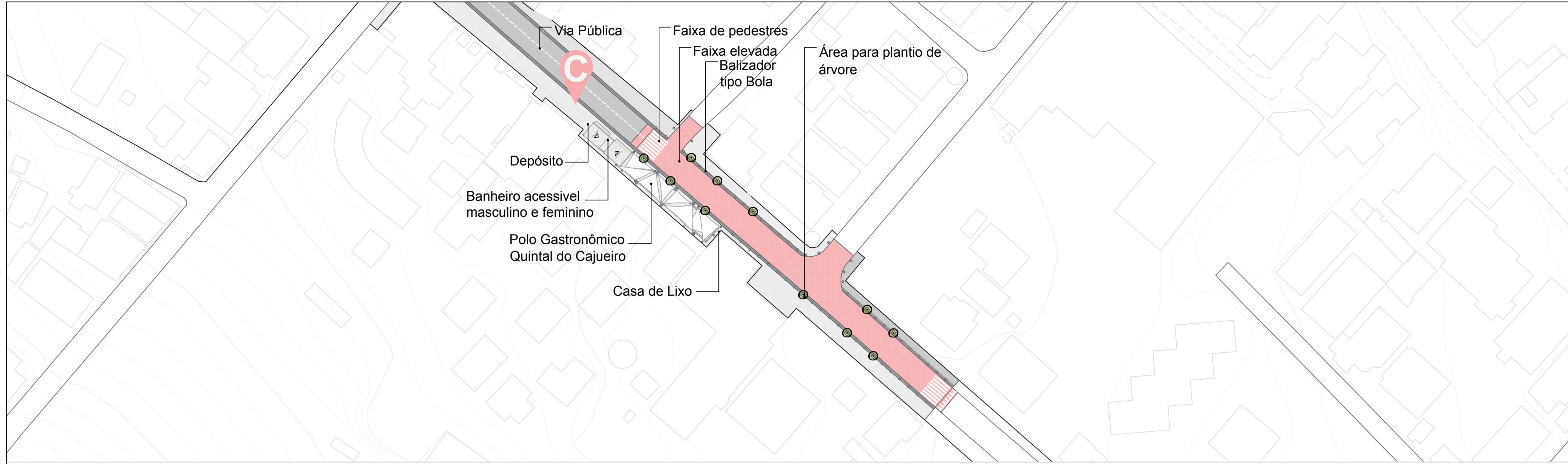
4 ESCALA: 1/100
OBS.: CONFERIR COTAS NA OBRA

An architectural rendering of a modern building complex. The scene features a large, light-green, rounded building with a textured facade on the left. In front of it is a grey rectangular structure with a small staircase and a grey wall. To the right, there are two sets of glass doors with brown frames. The ground is a brown textured surface, and the sky is light blue.

CORTE ESQUEMÁTICO

6 ESCALA: 1/75
OBS.: CONFERIR COTAS NA OBRA

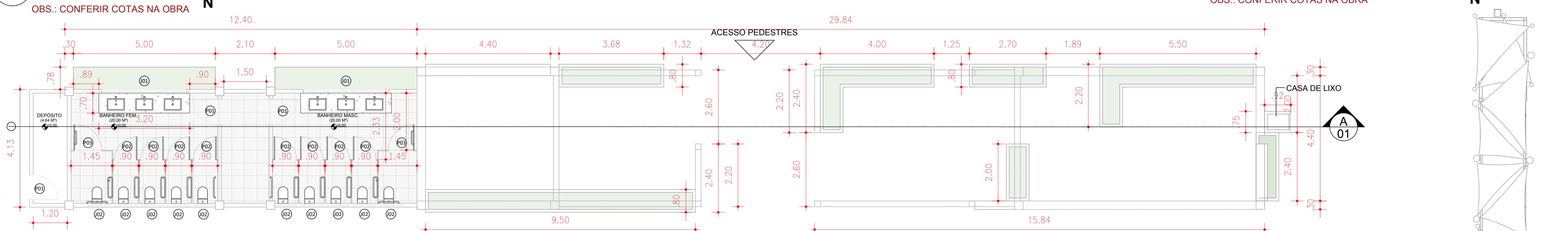




1 MASTEPLAN

ESCALA: 1/500

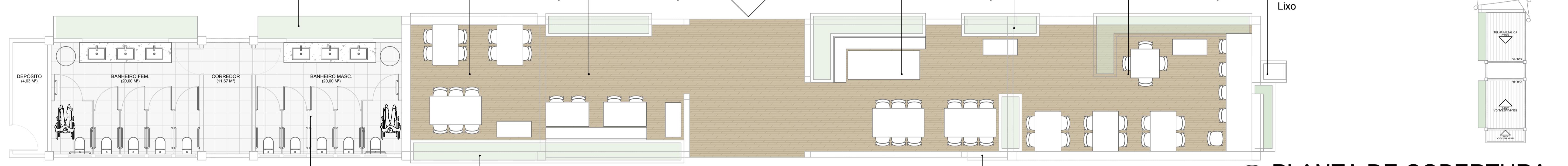
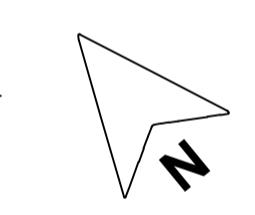
OBS.: CONFERIR COTAS NA OBRA



3 PLANTA BAIXA

ESCALA: 1/50

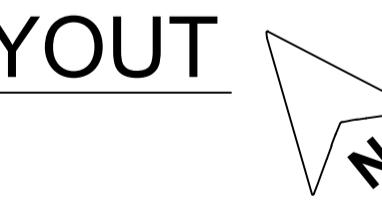
OBS.: CONFERIR COTAS NA OBRA



4 PLANTA DE LAYOUT

ESCALA: 1/50

OBS.: CONFERIR COTAS NA OBRA



2 PLANTA DE SITUAÇÃO

ESCALA: 1/3000

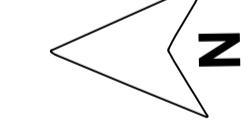
OBS.: CONFERIR COTAS NA OBRA



6 PLANTA DE COBERTURA

ESCALA: 1/150

OBS.: CONFERIR COTAS NA OBRA



QUADRO DE ESQUADRAS

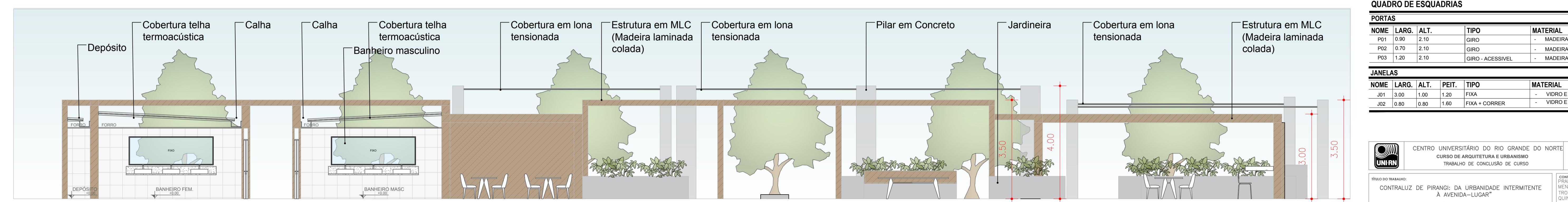
PORTAS			
NOME	LARG.	ALT.	TIPO
P01	0.90	2.10	GIRO
P02	0.70	2.10	GIRO
P03	1.20	2.10	GIRO - ACESSIVEL

JANELAS			
NOME	LARG.	ALT.	TIPO
J01	3.00	1.00	1.20 FIXA
J02	0.80	0.80	1.60 FIXA + CORRER

5 CORTE ESQUEMÁTICO

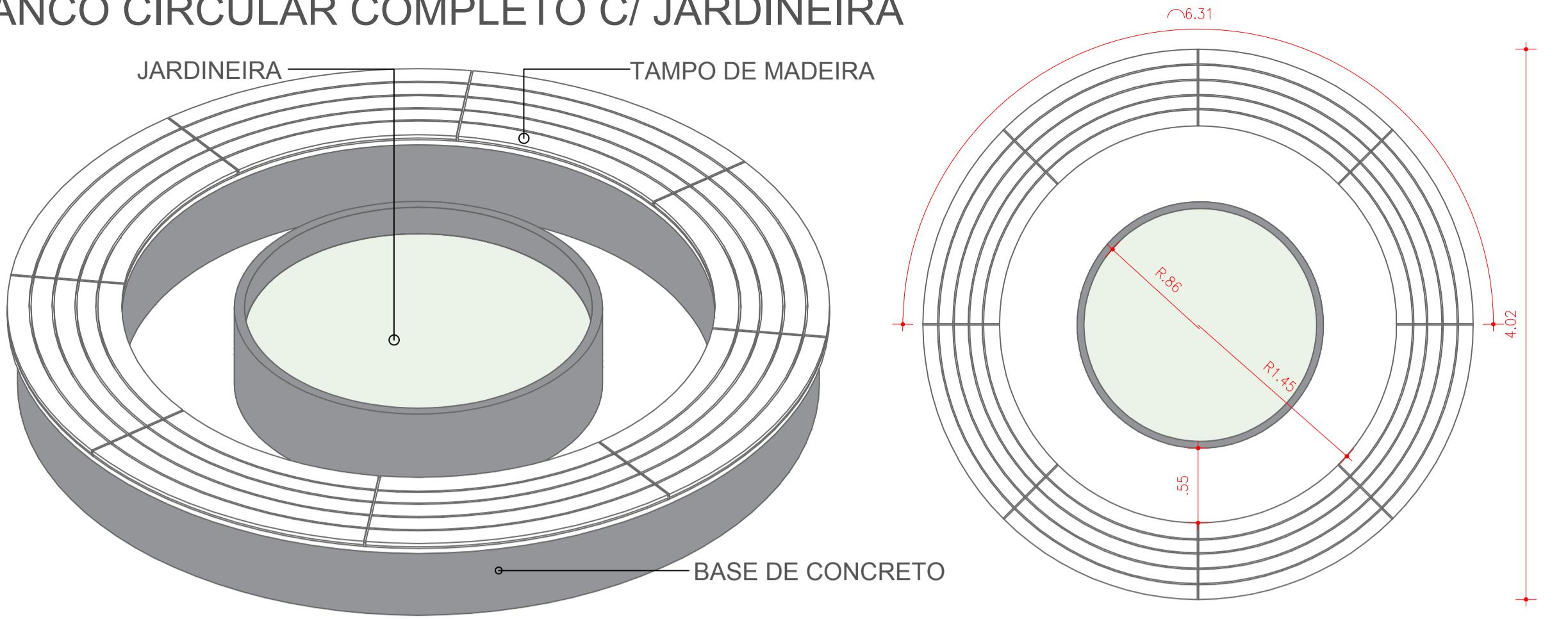
ESCALA: 1/50

OBS.: CONFERIR COTAS NA OBRA



UNIRN	CENTRO UNIVERSITÁRIO DO RIO GRANDE DO NORTE CURSO DE ARQUITETURA E URBANISMO TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO	PRANCHA: 04/05
TÍTULO DO TRABALHO: CONTRALUZ DE PIRANGI: DA URBANIDADE INTERMITENTE A AVENIDA-LUGAR*		CONTIDO DA PRANCHA: PRANCHA DE DETALHAMENTO DO POLO GASTRONÔMICO PIRANGI QUINTAL DO CAJUEIRO
ENDERECO: AV. DEPUTADO MÁRCIO MARINHO, PIRANGI DO NORTE		DATA: SETEMBRO/2025
DISCENTE: BERNARDO ROCHA MEDEIROS DE OLIVEIRA	PROF.: DR. RAÍSSA CAMILA SALVIANO FERREIRA	ÁREA DO TERRENO: 33.773 m²
ORIENTADORES:	ÁREA CONSTRUIDA: 12.501,22 m²	ÁREA DE COBERTURA: 25.75 m²
	ÁREA PERIMÉTRICA: 33.773 m²	ESCALA: INDICADA

BANCO CIRCULAR COMPLETO C/ JARDINEIRA



1 VISTA PERSPECTIVA

ESCALA: 1/25
OBS.: CONFERIR COTAS NA OBRA

2 VISTA DE TOPO

ESCALA: 1/25
OBS.: CONFERIR COTAS NA OBRA

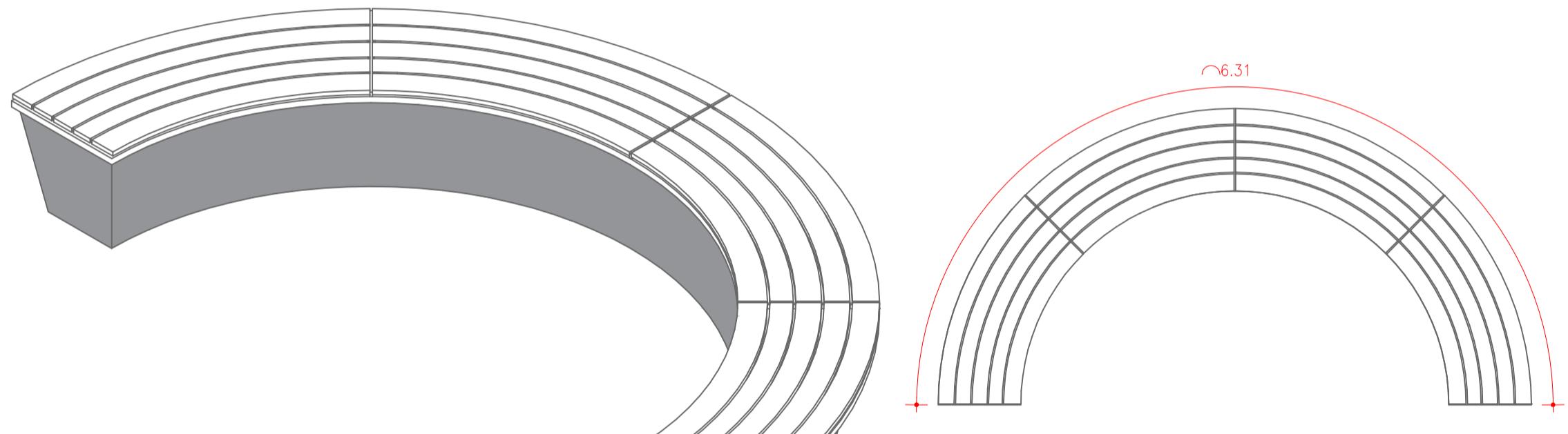
3 VISTA FRONTAL

ESCALA: 1/25
OBS.: CONFERIR COTAS NA OBRA



DET. 01

BANCO MEIO-CIRCULAR S/JARDINEIRA



1 VISTA PERSPECTIVA

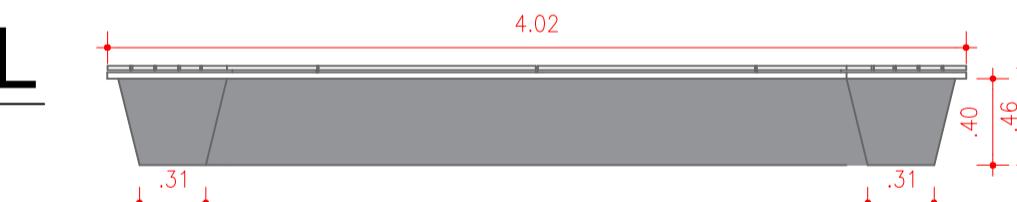
ESCALA: 1/25
OBS.: CONFERIR COTAS NA OBRA

2 VISTA DE TOPO

ESCALA: 1/25
OBS.: CONFERIR COTAS NA OBRA

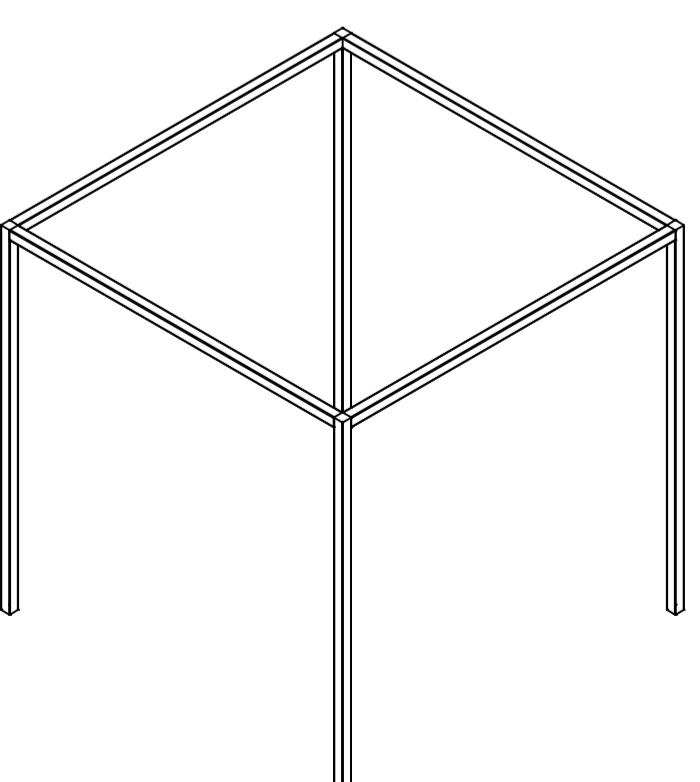
3 VISTA FRONTAL

ESCALA: 1/25
OBS.: CONFERIR COTAS NA OBRA



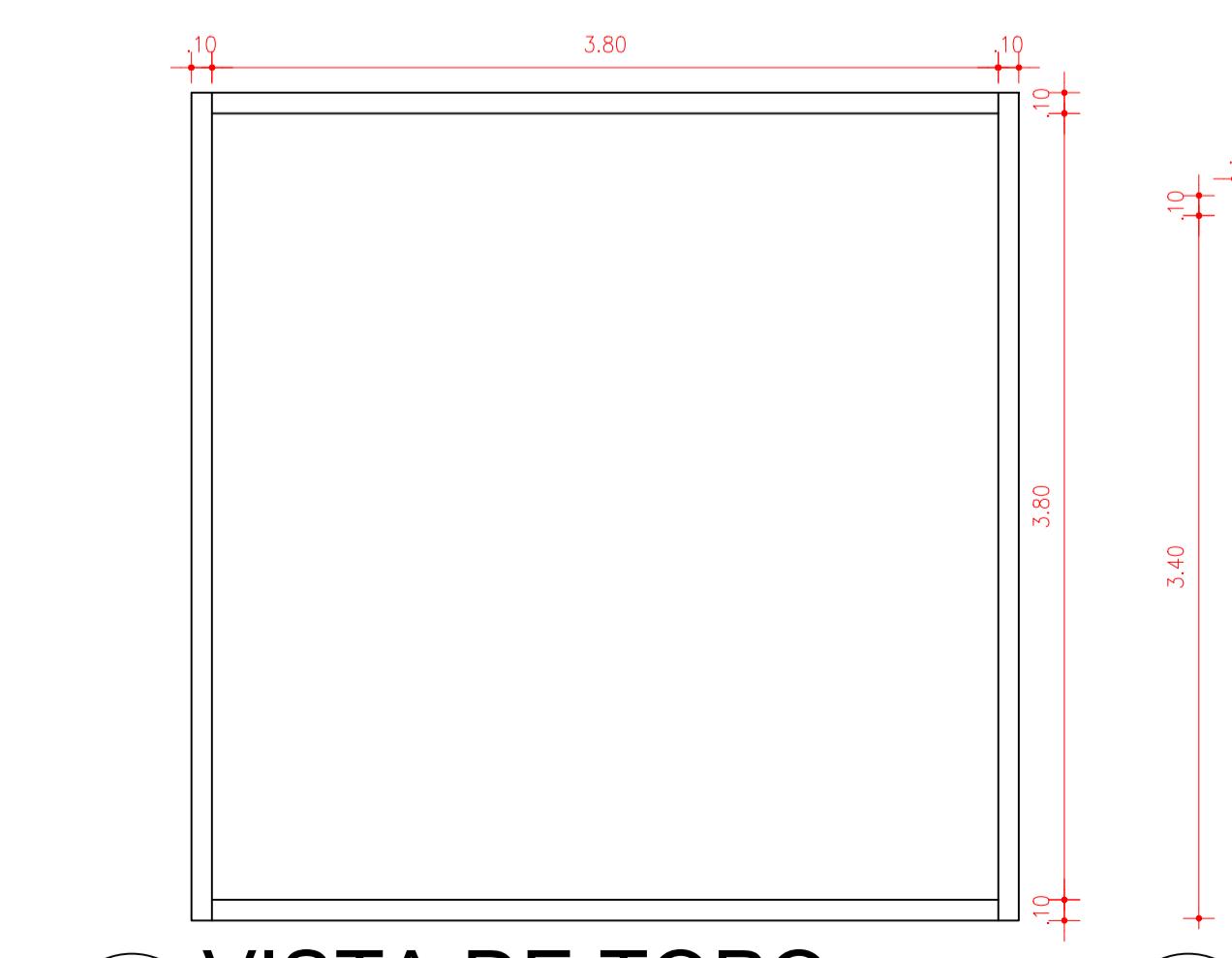
DET. 03

CARAMANCHÃO



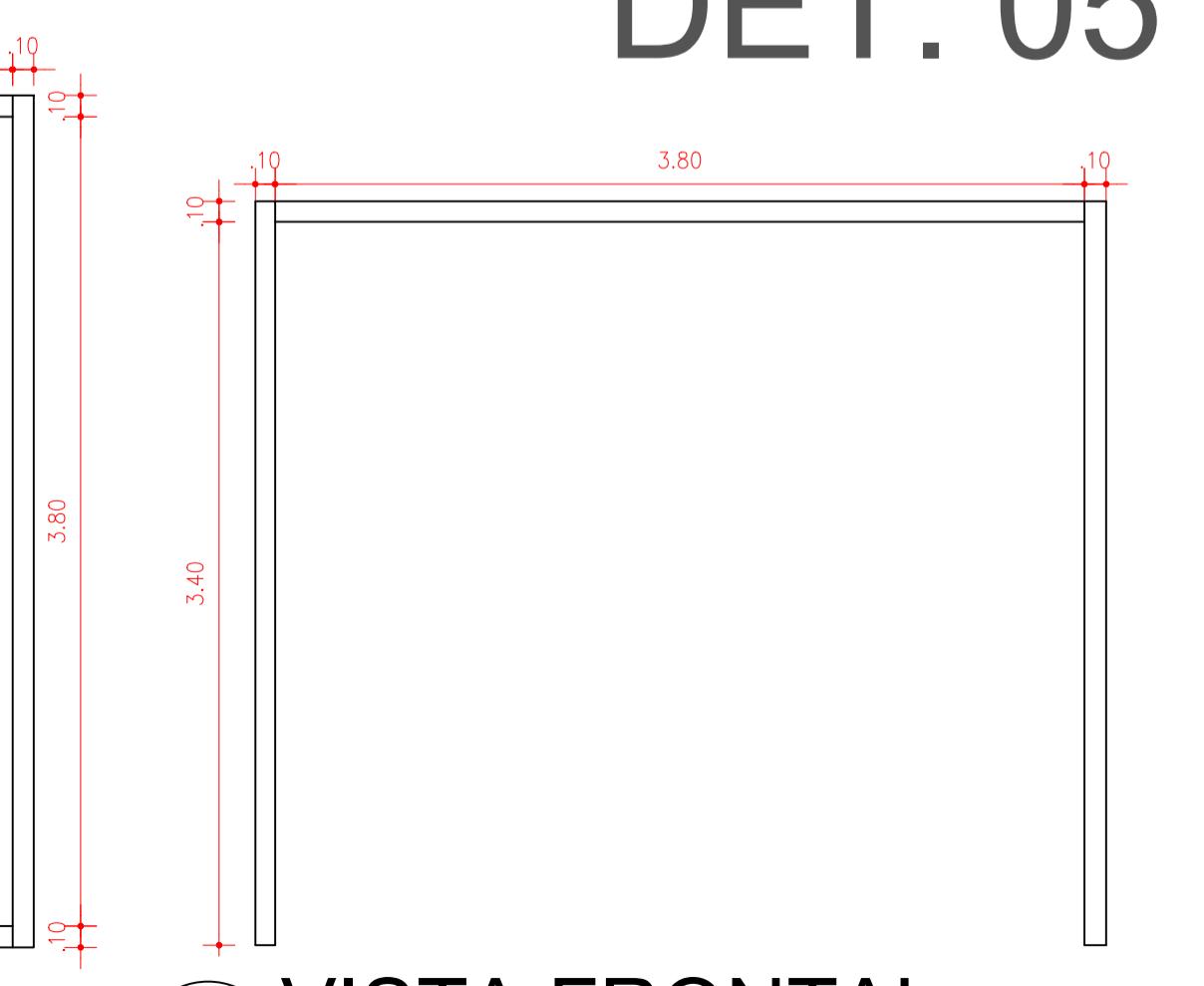
1 VISTA PERSPECTIVA

ESCALA: SEM ESCALA
OBS.: CONFERIR COTAS NA OBRA



2 VISTA DE TOPO

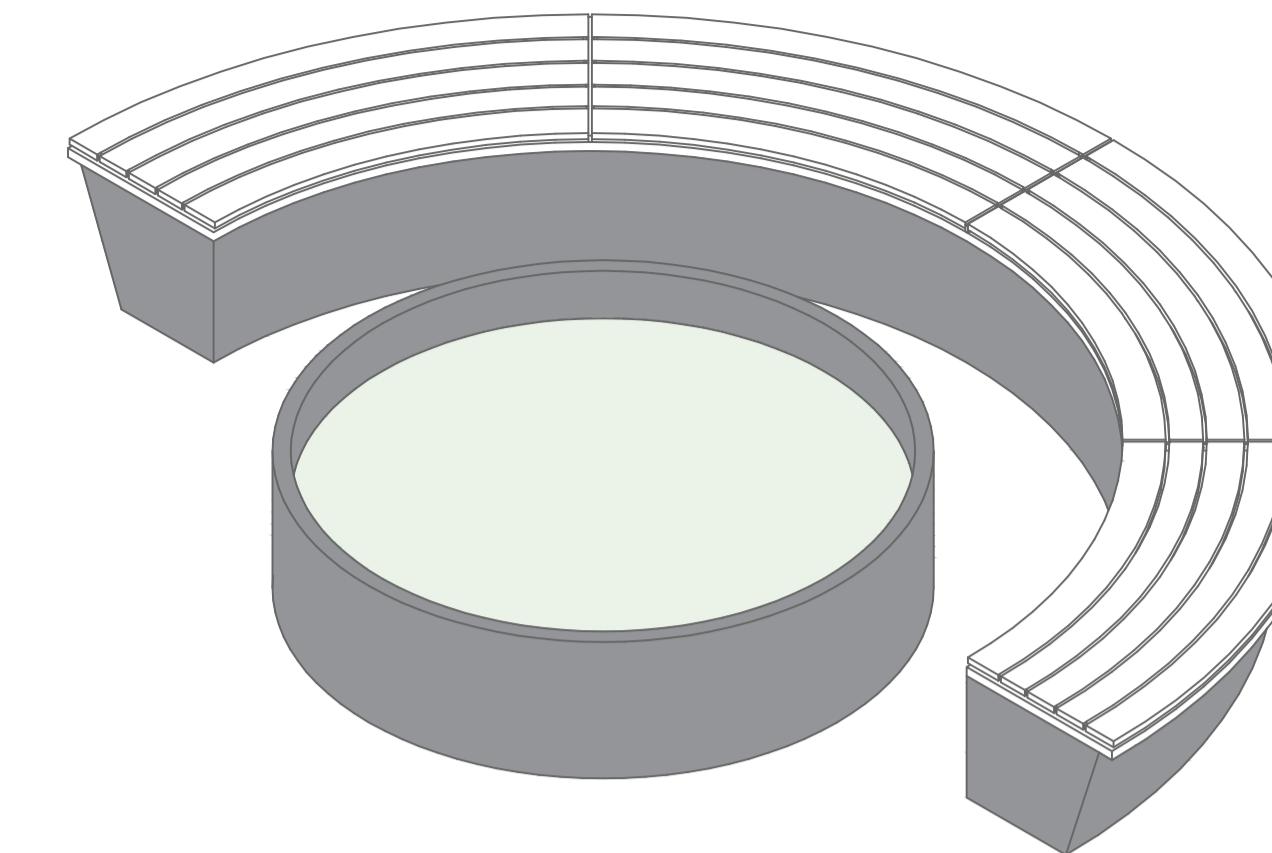
ESCALA: 1/25
OBS.: CONFERIR COTAS NA OBRA



3 VISTA FRONTAL

ESCALA: 1/25
OBS.: CONFERIR COTAS NA OBRA

BANCO MEIO-CIRCULAR C/ JARDINEIRA



1 VISTA PERSPECTIVA

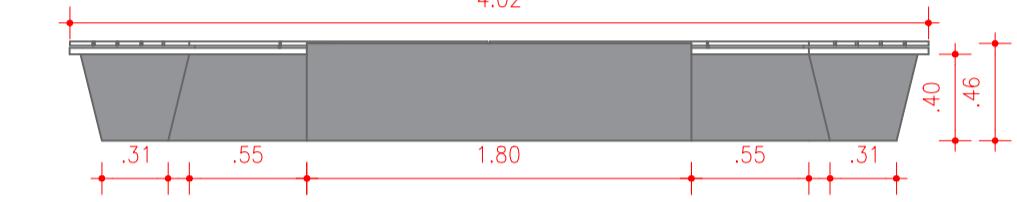
ESCALA: 1/25
OBS.: CONFERIR COTAS NA OBRA

2 VISTA DE TOPO

ESCALA: 1/25
OBS.: CONFERIR COTAS NA OBRA

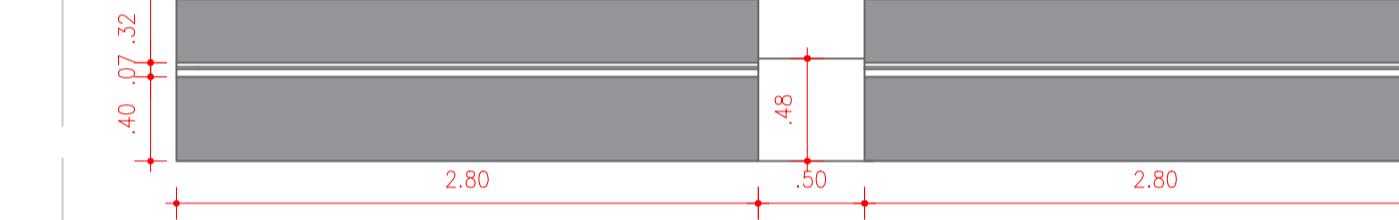
3 VISTA FRONTAL

ESCALA: 1/25
OBS.: CONFERIR COTAS NA OBRA



DET. 02

BANCO TIPO ONDA C/JARDINEIRA



1 VISTA FRONTAL

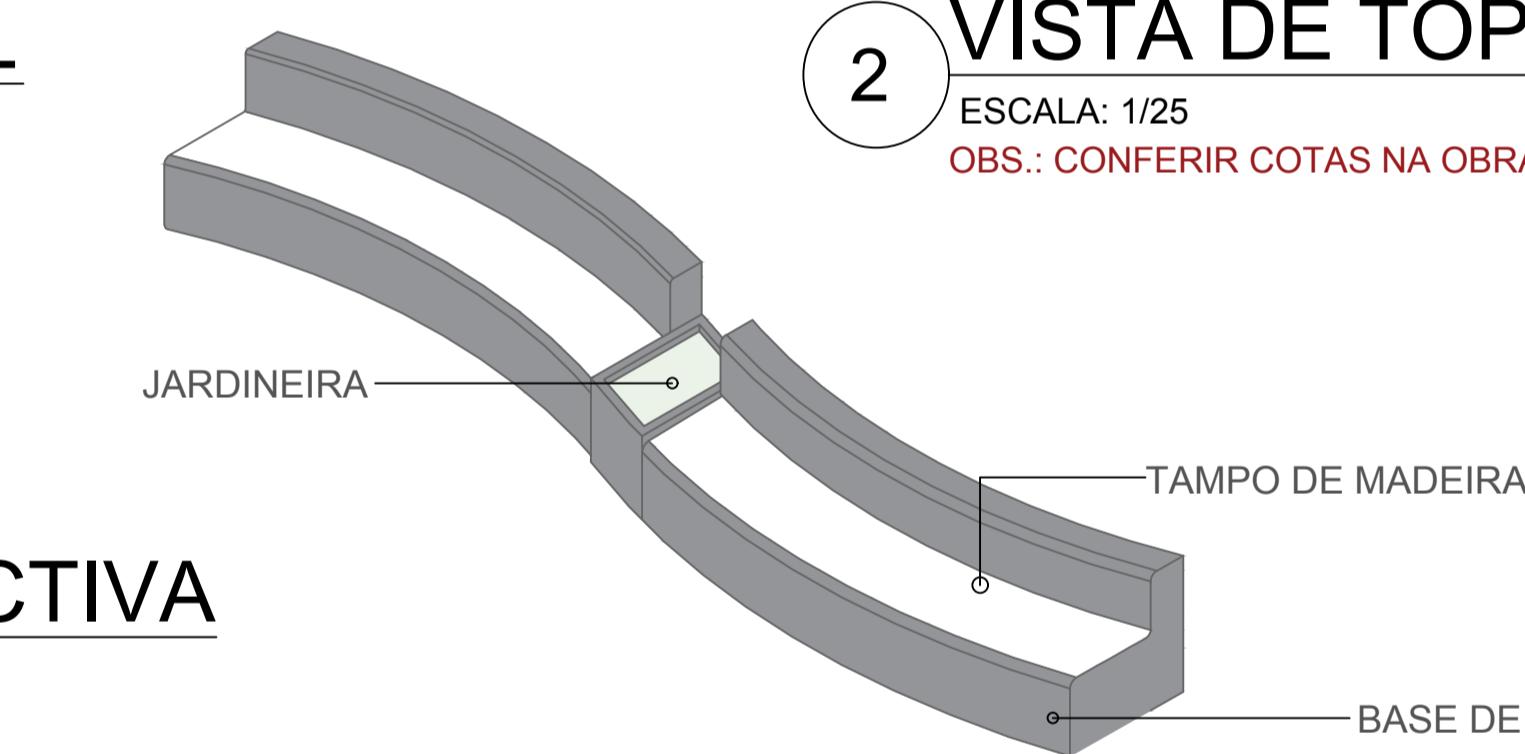
ESCALA: 1/25
OBS.: CONFERIR COTAS NA OBRA

2 VISTA DE TOPO

ESCALA: 1/25
OBS.: CONFERIR COTAS NA OBRA

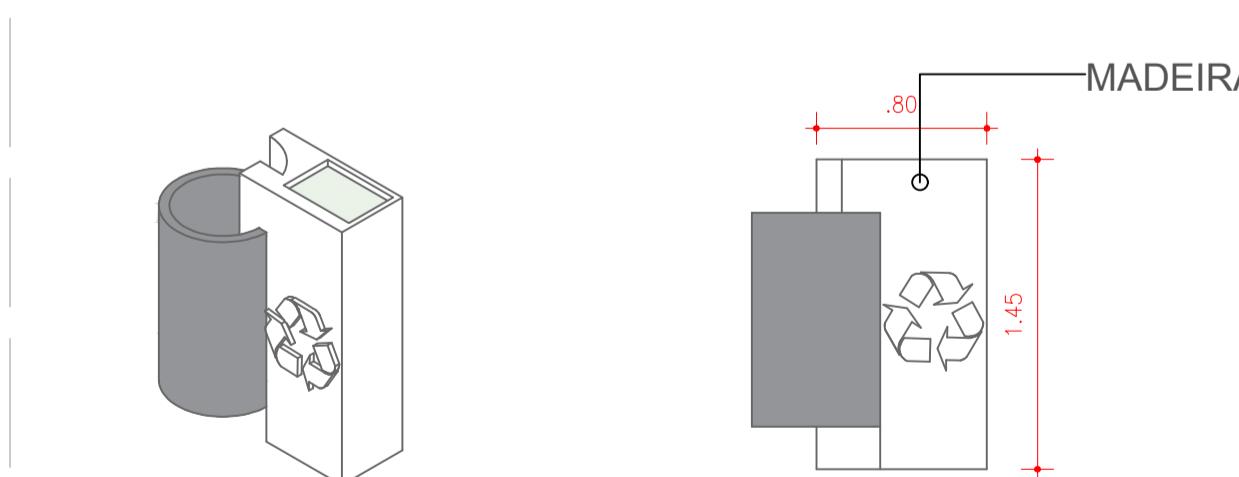
3 VISTA PERSPECTIVA

ESCALA: 1/25
OBS.: CONFERIR COTAS NA OBRA



DET. 04

LIXEIRA



1 VISTA PERSPECTIVA

ESCALA: 1/25

OBS.: CONFERIR COTAS NA OBRA

2 VISTA FRONTAL

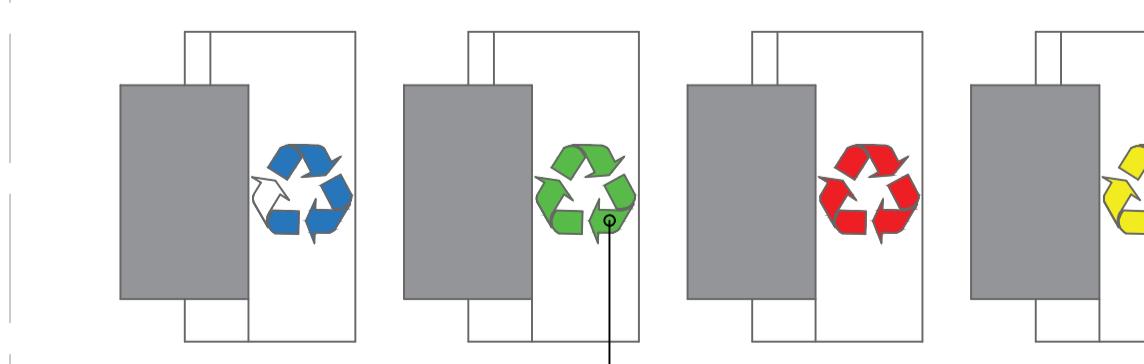
ESCALA: 1/25

OBS.: CONFERIR COTAS NA OBRA

3 VISTA DE TOPO

ESCALA: 1/25

OBS.: CONFERIR COTAS NA OBRA



4 VISTA FRONTAL

ESCALA: 1/25

OBS.: CONFERIR COTAS NA OBRA

MATERIAL RECICLÁVEL

CENTRO UNIVERSITÁRIO DO RIO GRANDE DO NORTE		PRANCHA:
CURSO DE ARQUITETURA E URBANISMO		CONTRIBUIÇÃO DA PRANCHA:
TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO		CONTRIBUIÇÃO DA PRANCHA:
05/05		CONTRIBUIÇÃO DA PRANCHA:
TÍTULO DO TRABALHO: CONTRALUZ DE PIRANGI: DA URBANIDADE INTERMITENTE A AVENIDA-LUGAR*		
ENDERECO: AV. DEPUTADO MÁRCIO MARINHO, PIRANGI DO NORTE		
DISCENTE: BERNARDO ROCHA MEDEIROS DE OLIVEIRA		
DATA: SETEMBRO/2025		
ORIENTADORES: PROF. DR. RAÍSSA CAMILA SALVIANO FERREIRA		
ÁREA DO TERRENO: 33.773 m ²		
ÁREA CONTRIBUÍDA: 12.501,22 m ²		
ÁREA DE COBERTURA: 25.75 m ²		
ÁREA PERIMÉTRICA: 33.773 m ²		
ESCALA: INDICADA		