

FACULDADE DAMAS DA INSTRUÇÃO CRISTÃ
CURSO DE ARQUITETURA E URBANISMO

MARIA ALICE MACÊDO DE AZEVEDO MOTA

AVENIDA CONDE DA BOA VISTA (RECIFE – PE): O LABORATÓRIO
DE PROJETOS

Recife
2017

FACULDADE DAMAS DA INSTRUÇÃO CRISTÃ
CURSO DE ARQUITETURA E URBANISMO

Maria Alice Macêdo de Azevedo Mota

**AVENIDA CONDE DA BOA VISTA (RECIFE – PE): O LABORATÓRIO
DE PROJETOS**

Trabalho de conclusão de curso como exigência parcial para graduação no curso de Arquitetura e Urbanismo, sob orientação do Prof^a. Dra. Ana Maria Ramalho.

Recife
2017

Catálogo na fonte

Bibliotecário Ricardo Luiz Lopes CRB-4/2116

M917a Mota, Maria Alice Macêdo de Azevedo.
Avenida Conde da Boa Vista (Recife-PE): o laboratório de projetos / Maria Alice Macêdo de Azevedo Mota. - Recife, 2017.
67 f. : il. col.

Orientador: Prof^ª. Dr^ª. Ana Maria Filgueira Ramalho.
Trabalho de conclusão de curso (Monografia – Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade Damas da Instrução Cristã, 2017.
Inclui bibliografia

1. Arquitetura. 2. Conde da Boa Vista. 3. Planejamento urbano integrado. 4. Mobilidade urbana. 5. Uso do Solo. I. Ramalho, Ana Maria Filgueira. II. Faculdade Damas da Instrução Cristã. III. Título

711.4 CDU (22. ed.)

FADIC (2018-060)

Dedico esse trabalho aos meus avós, Janete,
Ivan, Mirtes e Lindenberg.

AGRADECIMENTOS

Primeiramente, gostaria de agradecer a Deus, por permitir que tudo isso acontecesse, e por estar sempre presente não somente nestes anos como universitária, mas em todos os momentos da minha vida.

Agradeço aos meus pais, Flávio e Patrícia, por serem minha maior fonte de inspiração, por todo apoio, por todo amor, por todas as palavras de carinho e incentivo nas horas difíceis, por acreditarem em mim sempre. E por terem colocado pessoas especiais na minha vida, obrigada pai, por ter colocado Fabiana e obrigada mãe, por ter colocado Ricardo.

Aos meus avós, pessoas que são extremamente importantes para mim, que sempre acreditaram e me incentivaram no meu sonho, que são exemplos de superação e luta. Janete, Ivan, Mirtes e Lindenberg, obrigada por estarem presentes nos momentos mais importantes da minha vida.

Queria agradecer também ao meu irmão, Marco Antônio, que apesar da pouca idade, me ensina muito todos os dias e me faz querer ser uma pessoa cada vez melhor. Por todo carinho, por me acalmar nas horas difíceis e pelo companheirismo de sempre.

Aos meus tios e tias, por todo incentivo, por todo apoio, confiança, pelas palavras de carinho quando precisei e por entenderem minha ausência em alguns momentos. Aos meus primos, principalmente ao meu primo-irmão Neto, que cuida de mim desde sempre.

Obrigada a Heitor, meu namorado, que me incentivou durante todo o tempo, aguentou todo estresse, me acompanhou durante a pesquisa empírica e compreendeu minha ausência pelo tempo dedicado aos estudos.

À minha orientadora, Ana Maria Ramalho, muito obrigada por todos os assessoramentos até nos horários mais improváveis, por todos os conselhos, pelas terapias de grupo, por cada puxão de orelha, por me incentivar, por não desistir de mim. E por sua amizade, que quero levar pro resto da vida.

Às minhas amigas da faculdade, que vai perdurar além dela, Adriana, Ravena e Suzy, que mesmo com a distância sempre estiveram comigo. Aos amigos que convivi

diariamente, João Ricardo, Larissa, Laryssa, Lucas e Marina. Obrigada por tudo, vocês são muito especiais pra mim.

Gostaria de agradecer a Érico Sóter pela confiança e oportunidade de estagiar na Primera Engenharia, onde pude aprender bastante sobre a arquitetura e fazer vários amigos.

Também quero agradecer a Hamilton Xavier, que mesmo com algumas dificuldades motoras, não mediu esforços para me ajudar, por abrir caminhos para muitos contatos que permitiram a obtenção de dados utilizados na pesquisa e por todo material enviado, fundamental para o enriquecimento do meu trabalho. Agradeço a Germano Travassos e Oswaldo de Lima Neto, pela disponibilidade para me atender e esclarecer minhas dúvidas.

RESUMO

O presente trabalho apresenta uma análise acerca do planejamento urbano integrado, no que tange a mobilidade e uso do solo, utilizando como objeto de estudo os projetos de intervenções para a Avenida Conde da Boa Vista, no Recife, do período de 2007 até 2017. A referida avenida é um dos principais corredores de transporte da cidade, e constitui-se um laboratório de experiências de projetos de mobilidade, cujos resultados são objeto de críticas, positivas e negativas, por parte da população, de especialistas em transporte e trânsito, bem como, de gestores públicos. E, apesar das recomendações existentes a respeito da integração entre políticas de uso do solo e de mobilidade urbana, as quais vêm sendo defendidas como necessárias para o bom funcionamento das cidades, as mesmas, não vem sendo aplicadas em cidades com estruturas urbanas já consolidadas.

Palavras Chave: Avenida Conde da Boa Vista. Planejamento Urbano Integrado. Mobilidade Urbana. Uso do solo.

ABSTRACT

The present work presents an analysis about the integrated urban planning, regarding the mobility and use of the soil, using as object of study the projects of interventions for the Conde da Boa Vista Avenue, in the reef, from the period of 2007 until 2017. This avenue is one of the main transport corridors in the city, and a laboratory of experiences of mobility projects is created, whose results are criticized, positive and negative, by the population, specialists in transportation and transit, as well as, of public managers. And, despite the existing recommendations regarding the integration between land use and urban mobility policies, which have been defended as necessary for the proper functioning of cities, they have not been applied in cities with already consolidated urban structures.

Keywords: Conde da Boa Vista Avenue. Integrated Urban Planning. Urban Mobility. Land use.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Mapa de divisão de bairros do Recife.....	28
Figura 2 - Ponte da Boa Vista - 1934.....	29
Figura 3 - Ponte Duarte Coelho.....	31
Figura 4 - Igreja Anglicana – “Igrejinha dos Ingleses” – 1885.....	31
Figura 5 - Residências da Avenida Conde da Boa Vista – 1959.....	32
Figura 6 - Etapas de construção da Avenida Conde da Boa Vista.....	33
Figura 7 - Corredor Leste-Oeste/ Avenida Conde da Boa Vista.....	34
Figura 8 - Corredor Leste/Oeste.....	36
Figura 9 - Estação Padre Inglês 2.....	38
Figura 10 - Estação Padre Inglês 2.....	38
Figura 11 - Esquema do deslocamento das paradas.....	42
Figura 12 - Estação do BRT que segue os princípios básicos - Localizada na Avenida Guararapes.....	45
Figura 13 - Trechos da Avenida Conde da Boa Vista.....	52
Figura 14 - Trecho entre a Rua da Aurora e Rua do Hospício.....	53
Figura 15 - Grades de proteção do primeiro trecho.....	54
Figura 16 - Trecho entre a Rua do Hospício e Gervásio Pires.....	54
Figura 17 - Dificuldade enfrentada pelo BRT.....	55
Figura 18 - Trecho entre a Rua Gervásio Pires e a Rua Dom Bosco.....	56
Figura 19 - Matéria retirada do Jornal do Comércio no período de eleições.....	57
Figura 20 - Matéria retirada do Jornal do Comércio no período de eleições.....	57
Figura 21 - Matéria retirada do Jornal Diário de Pernambuco no período de eleições.....	58
Figura 22 - Matéria retirada do Jornal do Comércio no período de eleições.....	58
Figura 23 - Matéria retirada do Jornal do Comércio no período de eleições.....	59

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	12
CAPÍTULO 1: O PLANEJAMENTO URBANO ATRAVÉS DE POLÍTICAS DE MOBILIDADE E USO DO SOLO	14
1.1. DO PLANEJAMENTO URBANO AO PLANEJAMENTO URBANO INTEGRADO: DESAFIOS DO PLANEJAMENTO NO BRASIL	18
1.1.1. Contribuições da Constituição Federal para o Planejamento Urbano.....	19
1.2. Contribuição de um modelo <i>LUTI (Land Use Transport Interaction)</i> para o planejamento integrado em transportes e uso do solo.....	23
CAPÍTULO 2: A EVOLUÇÃO DA AVENIDA CONDE DA BOA VISTA/RECIFE-PE	27
2.1. CONSIDERAÇÕES SOBRE A HISTORICIDADE DA AVENIDA CONDE DA BOA VISTA.....	27
2.2. AS INTERVENÇÕES DO SÉCULO XXI NA AVENIDA CONDE DA BOA VISTA.....	33
2.2.1. Reestruturação urbana no período de 2007 à 2008.....	34
2.2.2. Implantação do BRT.....	35
CAPÍTULO 3: PLANOS, PROJETOS E INTENÇÕES DOS AGENTES PRODUTORES DO ESPAÇO	40
3.1. OS CONDICIONANTES DOS PROJETOS.....	41
3.1.1. Reestruturação urbana no período de 2007 à 2008	41
3.1.2. Implantação do BRT Leste/Oeste.....	44
3.2. CAMINHOS PARA UM PLANEJAMENTO URBANO INTEGRADO.....	47
3.3. ANÁLISE DO PLANO DIRETOR	47
3.4. MOBILIDADE COM INTEGRAÇÃO ENTRE OS MODAIS	49
3.5. OPINIÃO DOS USUÁRIOS	49
3.6. A AVENIDA CONDE DA BOA VISTA – O DIA A DIA DOS USUÁRIOS	51

3.7. NOVAS PROPOSTAS PARA A AVENIDA CONDE DA BOA VISTA.....	56
CONSIDERAÇÕES FINAIS	60
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	63
APÊNDICES	66
APÊNDICE A – ROTEIRO DE ENTREVISTA PARA OS TÉCNICOS.....	66
APÊNDICE B – QUESTIONÁRIO PARA OS USUÁRIOS DA AV. CONDE DA BOA VISTA.....	67

INTRODUÇÃO

A avenida Conde da Boa Vista, situada no bairro da Boa Vista, um dos mais importantes eixos de transporte público da cidade do Recife, ao longo dos anos, sofreu várias intervenções em busca de melhorias para a mobilidade da cidade.

Com o propósito de analisar as alterações do espaço urbano na Avenida Conde da Boa Vista, resultantes dos projetos viários executados na área no período de 2007 à 2017. Parte-se da necessidade de analisar os impactos gerados na área, pelos recorrentes projetos de intervenção viária, utilizando como premissa a integração do Plano Diretor e o Plano de Mobilidade. Isto é, dissertar acerca da necessidade de compatibilização dos projetos e verificar as necessidades e demandas dos usuários, visando eficiência e qualidade na concepção e execução das diferentes estruturas e equipamentos urbanos que incidem na área.

Tratando, deste modo, da estrutura urbanística do local, se faz necessária a análise da dinâmica urbana da área, visto que é utilizado diariamente por várias pessoas para diferentes usos, desde habitação à comércios e serviços, levando em consideração a facilidade do acesso devido ao corredor de ônibus que liga o centro à outros bairros da cidade e alguns municípios da Região Metropolitana – Olinda, Camaragibe e Jaboatão dos Guararapes. Analisar se projetos de mobilidade para a Avenida Conde da Boa Vista, no período de 2007 até 2017, foram pensados de acordo com as políticas de uso do solo, ou seja, de maneira integrada, e quais as suas consequências.

Ao longo da história vários projetos e intervenções foram implementados na Avenida Conde da Boa Vista, ora para atender as novas demandas dos bairros do entorno, como os novos usos gerados, ora para fortalecê-la como via de passagem para interligá-la aos diversos bairros e localidades da cidade. No entanto, ao longo de anos novos problemas foram surgindo na via, seja do ponto de visto de novos usos, de adensamentos e da própria mobilidade, o que leva a entender que mesmo nos projetos recentes a política de uso do solo e de mobilidade não foram devidamente equacionadas. Sendo assim, esta pesquisa buscará responder as seguintes questões:

- O uso do solo no entorno da Avenida Conde da Boa Vista conduziu as decisões dos projetos de mobilidade?

- Quais foram os efeitos no espaço urbano causados pelos projetos de mobilidade do período de 2007 até os dias atuais?

Para responder esses questionamentos, o trabalho terá como metodologia uma análise bibliográfica, buscando obter bases teóricas e concretas que justifiquem a hipótese levantada. Pesquisas no arquivo da Prefeitura do Recife, em busca de dados sobre os projetos propostos e executados. Serão realizadas visitas a Avenida Conde da Boa Vista, onde será feita uma entrevista com os usuários de transporte coletivo, comerciantes e moradores da via, utilizando um questionário, que auxiliará na interpretação e obtenção dos resultados finais.

Será necessário fazer um levantamento da legislação, o Plano Diretor de 1998 e o de 2008, para verificar o que influenciou nos projetos e as alterações feitas para viabilização das intervenções. A partir dessa análise, verificar se existe integração entre o plano de mobilidade e o de uso do solo.

O presente trabalho está estruturado em três capítulos, além desta introdução e das considerações finais. Onde no primeiro capítulo será abordado os conceitos de Planejamento Urbano Integrado - no que diz respeito a políticas de mobilidade e uso do solo -, sua discussão ao longo dos anos, a contribuição da Constituição Federal de 1988 para o planejamento urbano e a discussão de uma ferramenta que trabalha a gestão do território.

No segundo, será feita uma análise acerca da historicidade da Avenida Conde da Boa Vista, de todas as intervenções que ela sofreu até os dias de hoje para poder ter o entendimento da sua importância para a cidade. Além de entender como se deu a evolução da mobilidade ao longo dos anos.

No terceiro capítulo será apresentado o resultado da pesquisa empírica, onde foram analisados o Plano Diretor, as diretrizes para o Plano de Mobilidade Urbana e equacionar com os projetos executados na via.

CAPÍTULO 1

O PLANEJAMENTO URBANO ATRAVÉS DE POLÍTICAS DE MOBILIDADE E USO DO SOLO

As cidades brasileiras apresentam diferentes situações no que diz respeito às características regionais. Às demandas de infraestrutura, em função do tamanho da população, de desenvolvimento econômico, social e institucional, são fatores que interferem de uma maneira direta em uma diversidade de modos e condições de mobilidade e, principalmente, no uso e ocupação do solo. Mas, de uma maneira geral, o contexto das grandes cidades, no que tange os dois últimos aspectos citados anteriormente, apresentam um colapso em sua estrutura explicado pela ausência de um planejamento que os trate de maneira integrada. Sendo assim, este capítulo buscará discutir os conceitos de planejamento urbano integrado e fazer uma análise de como o assunto vem sendo trabalhado ao longo dos anos no Brasil.

1.1. DO PLANEJAMENTO URBANO AO PLANEJAMENTO URBANO INTEGRADO: DESAFIOS DO PLANEJAMENTO NO BRASIL.

De acordo com Vasconcelos (2012), o processo de Planejamento Urbano passou por várias mudanças desde a sua chega ao Brasil, onde inicialmente foi chamado de Plano de Obras Urbanas. Este conjunto de obras era influenciado pela ideologia do movimento higienista europeu e pelas ideias dos urbanistas utópicos, tendo como finalidade inserir o país num período de modernidade que se vislumbrava no século XX. Como lembra Villaça (1999), foi sob respaldo do embelezamento que nasceu o Planejamento Urbano no Brasil, cuja inspiração era fundamentalmente europeia, e mais marcadamente francesa.

Para Saboya (2008), o Planejamento Urbano foi impulsionado pela busca de respostas aos problemas enfrentados pelas cidades, tanto aqueles não resolvidos pelo urbanismo moderno, quanto aqueles causados por ele.

Segundo Ferrari (1977), o ato de planejar é um processo de trabalho contínuo e permanente, o que o caracteriza como um processo de pensamento ou método de trabalho, o planejamento nunca poderá ser considerado como definitivo, fatos novos e aleatórios encontrados a partir de uma revisão, podem surgir e precisam ser

considerados, para que haja correções e, conseqüentemente, a atualização do plano de acordo com as novas necessidades.

Planejamento, em essência, em qualquer escalão de governo (municipal, estadual ou federal), visa resolver os problemas de uma sociedade localizada em determinada área ou espaço, numa determinada época. (FERRARI, 1977, p.20).

Sendo assim, o planejamento deve ser tratado como algo dinâmico, o que leva a encarar a cidade como resultado de sua própria história e como algo que está, de alguma maneira, evoluindo no tempo. Portanto, a cidade passa a ser vista como o produto de um determinado contexto histórico, e não mais como um modelo ideal a ser concebido pelos urbanistas (KOHLSDORF, 1985).

Outro fato importante é a participação de profissionais de diversas áreas do conhecimento, onde cada um apresenta sua visão da cidade. Para Saboya (2008), não é papel, exclusivo, do arquiteto e urbanista projetar a cidade, a colaboração de sociólogos, historiadores, juristas, geógrafos, engenheiros, psicólogos, etc.

A partir dessa concepção, o planejamento pode ser definido como “o processo de escolher um conjunto de ações consideradas as mais adequadas para conduzir a situação atual na direção dos objetivos desejados” (SABOYA, 2008).

Ferrari (p.42, 1977), propõe uma sequência de etapas que devem ser seguidas durante o processo de planejar, são as seguintes: **pesquisa**, permite ao planejador tomar ciência da realidade e determinar as preferencias individuais da sociedade; **diagnóstico**, transforma os dados brutos da pesquisa em tabelas, quadros, gráficos e etc., onde mostrará cada problema; **prognóstico**, onde é obtida a análise dos dados para se chegar as causas e poder avaliá-las; **plano básico**, serão documentos gráficos e escritos, em essência é o Plano de Metas ou Diretrizes que são definidas a longo prazo. Souza (2005) complementa esse conceito quando defende que antes de se fazer qualquer pesquisa sobre as condições de desenvolvimento, se faz necessário ter uma visão ampla sobre a natureza e da dinâmica do objeto que será planejado, como por exemplo: uma cidade, um bairro ou, ainda mais específico, uma rua.

Na primeira metade da década de 1960, inicia o período dos “superplanos”, que contavam com diretrizes e recomendações para diversos níveis de governo, tendo

como principais o do Rio de Janeiro e depois o de São Paulo, que era chamado de Plano Urbanístico Básico. Do fim da década de 1960 e durante toda década de 1970, foram elaborados os “Planos de Desenvolvimento Integrado” (PDLIs), que compreendia um diagnóstico, um plano de diretrizes e desenvolvimento, com ênfase nos aspectos físicos-territoriais, que eram destinados as capitais estaduais. Estes eram mais completos, pois faziam um diagnóstico mais minucioso dos municípios, abrangendo também a escala social e econômica.

Na década de 1970, Ferrari (1977) trouxe uma discussão acerca do planejamento urbano, onde estabelece que este vem com programas e serviços que visam melhorar a qualidade de vida da população de áreas urbanas. O que enfatiza a necessidade da continuidade, visto que, o espaço urbano é dinâmico e constantemente precisa ser corrigido para que se atinja um nível considerável de eficiência.

Dada as vastas consequências que o planejamento traz a uma sociedade, sua prática requer uma firme filosofia que nos mostre: como intervir (Metodologia do Planejamento), quando intervir (Conhecimento exato dos tempos de atuação) e onde intervir (Teorias de localização). Toda metodologia do planejamento deve ser democrática e humanista, basicamente. (FERRARI, P.14, 1977)

Santos (1998), em seu livro “A cidade como um jogo de cartas”, faz uma alusão ao jogo de cartas, onde consegue explicar como se dá o processo do planejar:

O que acontece em uma cidade pode ser comparado ao jogo de cartas. O jogo urbano se joga sobre um sítio determinado que é sua ‘mesa’. Aí se juntam parceiros que se enfrentam segundo os grupos e filiações a que pertençam. Há os políticos, técnicos e funcionários que representam o GOVERNO... Existem as EMPRESAS que agem através de investimentos na indústria, no comércio e nos serviços, com especial destaque para o capital ligado aos ramos imobiliário e da construção civil, cujas ações têm reflexos diretos no meio urbano. Por fim, entra a POPULAÇÃO, fragmentada nos mais diversos grupos... O ideal é que os jogadores, ou AGENTES do desenvolvimento urbano, dominem as regras estruturais e se acertem quanto à sua aplicação (SANTOS, 1988, p. 50 e 51).

Durante a década de 1980, a elaboração dos PDLIs entrou em decadência, visto que muitas das suas diretrizes não eram utilizadas, buscavam políticas mais imediatas. Fazendo com que os Planos Diretores que foram elaborados posteriormente tratassem de temas cada vez mais generalizados, sem mapas ou diagnósticos de

apoio. Passaram a ser elaborados planos para serviços de curto prazo e precisavam de uma contínua revisão. Ainda nessa mesma época surgem os planos politizados, que sofrem influência dos movimentos sociais com o objetivo de transformar o plano em um instrumento de reforma urbana. Nesse plano são criadas diretrizes sociais que chocavam com o interesse do mercado imobiliário.

Com o crescimento das cidades, devido ao aumento da população, desenvolvimento econômico, social e institucional, surgem novas demandas de infraestrutura. Com isso, vem a necessidade de se pensar no conceito de planejamento urbano integrado, onde os sistemas – como por exemplo: uso do solo e mobilidade - precisam ser pensados em conjunto para se atingir o nível de eficiência como foi dito anteriormente.

Para o Ministério das Cidades (2006), a mobilidade pode ser definida como uma condição que relaciona os deslocamentos realizados por indivíduos nas suas atividades de estudo, trabalho, lazer, entre outras. Nesse contexto, as cidades desempenham um papel importante nas diversas relações de troca de bens e serviços, cultura e conhecimento entre seus habitantes, mas isso só é possível se houver condições adequadas de mobilidade para as pessoas.

Segundo Affonso, *et al* (2009), com o tempo, as cidades foram se transformando em um espaço para a circulação de automóveis individuais, onde toda mudança é pensada em função desses veículos. A carência dos transportes públicos e a facilidade de se comprar um carro atualmente causou efeitos negativos para a cidade, aumentando os congestionamentos, os acidentes e a poluição ambiental. Ainda nesse contexto, as calçadas acabaram por ser sacrificadas, começaram a perder o seu espaço físico para o alargamento das vias e acabaram por ser esquecidas, criando obstáculos para a circulação do pedestre. Quando se fala em investir em uma rede estruturadora de transporte coletivo, a principal alegação é de que ela exige grande investimento e o país não tem condições de fazê-la.

Para unir as formas de circulação, criou-se o conceito de Mobilidade Urbana. Que veio com o objetivo de explicitar como está sendo feita a circulação no país, “identificando os privilégios aos automóveis, principalmente na apropriação do sistema viário” (AFFONSO, *et al*, 2009). Ainda segundo Affonso, *et al* (2009), quando existe um plano de circulação, levando em consideração todos os tipos de transporte e a necessidade da população, valorizando o deslocamento do pedestre, priorizando, o transporte

público coletivo, o transporte não motorizado (como é o caso da bicicleta). Associando tudo isso a políticas de uso do solo, onde moradia, trabalho e serviços tenha o acesso facilitado com a utilização do transporte coletivo, trazendo o conceito de mobilidade urbana sustentável.

Lopes (2010) diz que o sistema de transporte tem um papel substancial no desenvolvimento urbano, visto que é um relevante instrumento de reestruturação urbana e vetor de expansão controlado ou direcionada, mas para que isso ocorra, este sistema deve estar inserido dentro de um planejamento integrado da cidade.

Segundo Portella (2013), se faz necessário também ter uma visão integrada do sistema de transporte, onde os diferentes modais (carro, ônibus, bicicleta, moto e metrô) são analisados de maneira diferente, criando uma competição entre eles dentro das vias. Ainda diz que outra questão relevante são as condições de urbanização da cidade-alvo. Cada uma tem seu estágio e legislação próprios. As soluções que se aplicam em uma cidade são diferentes de outras, portanto, as soluções não são comparadas facilmente. E complementa que o maior acerto ao se tratar de políticas de mobilidade, é juntar tudo em um comando operacional único com visão sistêmica e planejamento integrado. A visão do todo é o ponto essencial.

No que se trata de planificação municipal, ocorre a prevalência dos problemas físico-territoriais sobre os outros. Ferrari (1977) enfatiza que os planos para os municípios devem abordar três aspectos fundamentais: **uso do solo urbano**, que consiste em dividir a cidade em áreas, onde cada uma apresenta diretrizes de acordo com suas necessidades (zoneamento); **circulação**, que será responsável pelas vias da região (sistema viário); e **serviços públicos ou de utilidade pública**, que são os serviços públicos entendidos essenciais (saúde, segurança e etc.), que o autor chama de planejamento horizontal, pois compreende as funções municipais. Os estudos econômicos não vão conduzir as propostas, mas eles também precisam ser levados em conta, usados como ferramentas para maximização de benefícios e minimização de custos. Visto que, quando se considera a existência dos outros sistemas, mobilidade considerar a existência de uso do solo, e se trabalha em conjunto o planejamento terá mais chances de funcionar, pois não vai encontrar barreiras.

A integração no processo de planejamento não se faz apenas no sentido horizontal, segundo Ferrari (1977), para se obter maior coerência do processo, o ato de planejar deve estar vinculado às metas e diretrizes dos planos dos escalões superiores. Sendo assim, o planejamento de um Município deve obedecer às metas e diretrizes dos planos da região em que ele está envolvido, que seria do Estado e da União. Onde chama essa integração vertical, o que difere do horizontal, que busca diretrizes mais pontuais destinadas apenas ao município.

No caminho para a plena implantação do planejamento integrado, surgem dificuldades que acabam se tornando obstáculos para o seu pleno funcionamento. Ferrari (1977, p. 48 e 49), divide essas dificuldades em três grupos:

- Político-administrativo: o poder político é o principal ator do planejamento, ele é responsável por tomar grande parte das decisões, dentro desses poderes existem organizações administrativas, onde existe uma incompreensão dos reais objetivos do poder público. Mas, o maior problema é a verba escassa, que acaba sendo distribuída de maneira equivocada por falta de conhecimento das prioridades;
- Técnicas: pouca experiência. Falta de profissionais capacitados para planejar de maneira integrada;
- Éticas: as dificuldades éticas são de difícil saneamento, porque nascem do próprio sistema econômico, capitalismo, que atropela as necessidades em busca de retorno. O apadrinhamento político, influencia na escolha das equipes e na sua concessão de financiamentos para obras ou serviços.

1.1.1. Contribuições da Constituição Federal para o Planejamento Urbano

O marco regulador do planejamento urbano no Brasil é a Constituição de 1988, que trata das políticas urbanas dentro dos artigos 182 e 183. O artigo 182 aborda a política de desenvolvimento urbano, que deve ser executada pelo governo municipal, que tem por objetivo ordenar e garantir o desenvolvimento das funções sociais da cidade, garantido o bem-estar de seus habitantes. Ainda dentro deste artigo, ele estabelece no parágrafo 1º que o Plano Diretor é obrigatório para cidades com mais de vinte mil habitantes, estabelecendo que ele é o instrumento básico da política de

desenvolvimento das cidades. O artigo 183 trata da regularização fundiária, do direito à propriedade urbana.

Dentro do Plano Diretor estão todas as diretrizes que cada cidade necessita, resultado do trabalho de uma equipe interdisciplinar que faz um estudo de toda dinâmica urbana até chegar em uma solução que seja mais compatível com a necessidade da população. Em função da dinâmica dos municípios, se faz necessária uma revisão periódica desse plano, onde será visto se ele ainda atende as necessidades e se ele seguiu as diretrizes propostas.

Para regulamentação dos artigos 182 e 183 da Constituição Federal (CF), foi criado o Estatuto da Cidade, denominação oficial da Lei 10.257, de 10 de Julho de 2001. Tem como objetivo garantir o direito à cidade como um dos direitos fundamentais. Para sua criação, foram levados em conta o aumento da migração do campo para as áreas urbanas. As cidades, acabaram marcadas por uma profunda desigualdade, fruto do crescimento desordenado, obrigando, simultaneamente, áreas planejadas, dotadas de infraestrutura de serviços que permitem um padrão de vida adequado às necessidades do mundo moderno, e; áreas precárias, desenvolvidas fora do traçado original e desprovidas de condições para o atendimento das necessidades mais básicas de seus moradores.

Dentro do Plano Diretor, orientado pela constituição, não é apresentada diretrizes sobre mobilidade e esta lacuna continuou no Estatuto da Cidade que basicamente, só trata do uso do solo. No entanto, sobre mobilidade, no artigo 41, § 2º, traz a seguinte abordagem: “no caso de cidades com mais de quinhentos mil habitantes, deverá ser elaborado um plano de transporte integrado, compatível com o Plano Diretor ou nele inserido”. Em se tratando de planejamento horizontal, quando se observa nos dias atuais, os aspectos uso do solo e sistema viário, é possível ver que estão estabelecidos de maneira desassociada, o que prova isso é que não há diretrizes que trate dos dois juntos no Plano Diretor, fica dependendo da criação do Plano de Mobilidade, algo que nem todo município é obrigado a fazer.

Com a necessidade de dar um maior apoio aos estados e municípios na consolidação dos planos, em 2003 o governo brasileiro criou o Ministério das Cidades – MCidades, composto de quatro Secretarias: Secretaria Nacional de Desenvolvimento Urbano,

Secretaria Nacional de Habitação, Secretaria Nacional de Mobilidade Urbana e Secretaria Nacional de Saneamento. O MCidades tem como missão: “melhorar as cidades, tornando-as mais humanas, social e economicamente justas e ambientalmente sustentáveis, por meio de gestão democrática e integração das políticas públicas de planejamento urbano, habitação, saneamento, mobilidade urbana, acessibilidade e trânsito de forma articulada com os entes federados e a sociedade.” O planejamento integrado está portanto previsto no âmbito federal. O novo Ministério veio para consolidar um novo modelo de desenvolvimento urbano que engloba habitação, saneamento e mobilidade urbana, por meio da Secretaria Nacional de Programas Urbanos, cuja principal tarefa é apoiar a implementação do Estatuto da Cidade. Como diz MARICATO (2007):

A proposta do Ministério das Cidades ocupou um vazio institucional que retirava o governo federal da discussão sobre a política urbana e o destino das cidades. Além da ausência da abordagem mais geral, havia a ausência de marcos institucionais ou regulatórios claros para as políticas setoriais urbanas, caso das áreas de saneamento, habitação e transporte. (MARICATO, 2007)

Ao Ministério, compete tratar da política de desenvolvimento urbano e das políticas setoriais de habitação, saneamento ambiental e mobilidade urbana. Através da Caixa Econômica Federal, operadora dos recursos, o Ministério trabalha de forma articulada e solidária com os estados e municípios, além dos movimentos sociais, organizações não governamentais, setores privados e demais segmentos da sociedade.

O Ministério das Cidades, por meio da criação da Secretaria Nacional de Transporte e de Mobilidade Urbana (SEMOB), no ano de 2012, buscou instrumentalizar ainda mais os gestores públicos responsáveis pelo planejamento das cidades. Com isso, verificou-se a necessidade de instituir diretrizes para criar instrumentos para os municípios melhorarem sua mobilidade. E sendo assim, foi criada a Lei 12.587, de 03 de Janeiro de 2012, chamada de Lei de Mobilidade Urbana. E uma das diretrizes dessa lei refere-se de Planejamento Integrado, que visa estabelecer uma relação entre: desenvolvimento urbano, habitação, saneamento básico, planejamento e gestão do uso do solo.

Desde de sua criação, o MCidades já apresenta diretrizes para uma política integrada entre mobilidade e uso do solo, onde traz os seguintes aspectos:

- A promoção de formas de racionalização, integração e complementaridade de ações entre entes federados na organização do espaço urbano e dos sistemas integrados de transporte;
- O fortalecimento institucional, do planejamento e da gestão local da mobilidade urbana;
- A garantia de maior nível de integração e compromisso entre as políticas de transporte, circulação, habitação, saneamento ambiental e uso do solo.

Além disso, de acordo com o Instituto Brasileiro de Administração Municipal (2005), para a implementação de uma política de mobilidade urbana sustentável, é fundamental que as políticas de transporte, circulação, acessibilidade e trânsito estejam articuladas com a política de desenvolvimento urbano e com a implementação de políticas urbanas específicas, como a política ambiental, habitacional, de recuperação de áreas urbanas centrais, além das interfaces já examinadas com as políticas e leis relativas ao ordenamento territorial.

Dentro do Ministério das Cidades, está a Secretaria Nacional de Mobilidade Urbana, que tem como missão a implantação da política de mobilidade urbana com a finalidade de proporcionar o acesso universal à cidade, de forma segura, socialmente inclusiva e sustentável. Só em 2012, a partir da Lei nº 12.587/12, determina que os municípios com mais de 500 mil habitantes, tornou-se obrigado a elaboração do Plano de Mobilidade Urbana articulado ao Plano Diretor. A Política Nacional de Mobilidade Urbana, em 2012, também instituiu relevantes conceitos e dispositivos para favorecer o planejamento dos deslocamentos nas cidades.

O Ministério das Cidades também aponta os desafios para a implementação de uma Política de Mobilidade integrada a uma Política de Desenvolvimento Urbano:

- Consolidar e regularizar os centros, áreas já ocupadas e as parcelas informais da cidade, promovendo maior aproveitamento da infraestrutura instalada,

mediante seu adensamento, aliviando a pressão por novas ocupações periféricas;

- Implementar o planejamento e a gestão sobre o crescimento das cidades, de modo que se oriente a ampliação do tecido urbano do ponto de vista do interesse público;
- Implementar o Plano Diretor de Transporte e de Mobilidade Urbana compatibilizando com as diretrizes dos Planos Diretores municipais;
- Garantir o uso público do espaço urbano, priorizando o pedestre, solucionando ou minimizando conflitos existentes entre a circulação a pé e o trânsito de veículos, oferecendo qualidade na orientação, sinalização e tratamento urbanístico de áreas preferenciais para o seu deslocamento;
- Implantar obras e adequações viárias para priorização de modos de transporte não-motorizados e coletivos;
- Promover o desenvolvimento institucional e a capacitação dos municípios e dos órgãos municipais responsáveis pelo transporte e trânsito.

O Conselho Federal de Engenharia, Arquitetura e Agronomia (Confea), com a intenção de buscar um aperfeiçoamento das políticas públicas, criou o projeto “Pensar o Brasil – Construir o futuro da nação”. Esse projeto tem como objetivo disponibilizar tanto aos profissionais, quanto a sociedade civil conceitos e informações acerca dos projetos de mobilidade urbana, onde dispõe de eixos que direcionam as políticas de mobilidade urbana e enfatiza a necessidade de refletir sobre o assunto.

1.2. Contribuição de um modelo *LUTI (Land Use Transport Interaction)* para o planejamento integrado em transportes e uso do solo

Historicamente, do ponto de vista organizacional e operacional, as gestões de território e do sistema de transporte são atribuições distintas e desalinhadas, o que acaba por gerar um descompasso em suas ações e efeitos no território, influenciando diretamente na dinâmica social.

Para Werneck (2015), as políticas públicas de impacto sobre a estruturação do território e que caracterizam historicamente o planejamento urbano brasileiro, têm dado provas sistemáticas de que, quando existem, trabalham pela validação de um

modelo de cidade que privilegia basicamente a reprodução dos princípios básicos de planejamento, reproduzindo o que deu certo em outras cidades sem levar em conta os condicionantes locais.

“Práticas de planejamento urbano em geral, e de uso do solo e dos transportes em particular, só se justificam se estiverem trabalhando no sentido de contribuir, de forma complementar, para a construção de um ambiente” (WERNECK, 2015). Nesse sentido, a busca pela priorização do planejamento integrado, viabilizou a criação de uma ferramenta computacional de modelagem: softwares da “família” *LUTI (Land Use Transport Interaction)*. O que para Lopes (2010), a necessidade de existir uma ferramenta que modele o uso do solo e transporte de forma dinâmica e integrada constitui um instrumento importante no apoio de decisões de planejamento.

Mais do que ter uma dependência, transportes e uso do solo são disciplinas com relação cíclica, pois

Alterações nos padrões de ocupação territorial têm impacto direto sobre a composição das atividades supostamente ao alcance deste indivíduo, e conseqüentemente tendem a alterar seu padrão de viagens (deslocamentos), o que exige adequação da infraestrutura de transportes a esta nova demanda. (WERNECK, 2015)

Onde características ligadas aos usos do solo no entorno de residências, local de trabalho e serviços tem forte influência na elaboração do planejamento de transporte.

Lowry¹, em 1964, criou o primeiro modelo de simulação operacional para análise integrada de políticas de transporte e uso do solo, foi denominado de “Modelo Metrôpoles”. Foi elaborado para análises de cenários de desenvolvimento para a região de Pittsburgh, EUA, “sendo o primeiro dentre os modelos baseados nos conceitos de interação espacial e modelagem gravitacional” (WERNECK, 2015).

Utilizando preceitos da economia regional, o modelo Lowry dividia a região analisada em setores econômicos básicos e complementares:

Empregos básicos (indústria) tinham localização fixa (exógena ao modelo), o que gerava locação de moradias em seu entorno e, conseqüentemente, alocação de serviços e empregos

¹ Lowry, Ira S. *A model of metropolis*. Santa Mónica. Ca. The Rand Co. 1964

complementares, buscando atender demandas desta população residente. (WERNWCK, 2015)

A conexão definida por este modelo, entre uso do solo e deslocamento da população, foi estabelecida através de uma função de atraso, onde

(Neste caso, tempo de viagem) entre as zonas de origens (moradia) e aquelas de destinos (empregos e serviços complementares). Variações nesta função de atraso geravam alterações de comportamento no momento de decisão do local de moradia e serviços complementares, viabilizando a criação de cenários exploratórios. (WERNECK, 2015)

De acordo com Werneck (2015), uma segunda geração de modelos buscou o aprimoramento dos aspectos falhos, que eram: um melhor embasamento teórico, que descreve processos de escolha dentre alternativas conhecidas, quando não se conhecem todas as variáveis levadas em conta pelo tomador de decisão e melhor conhecimento da dinâmica imobiliária.

Os avanços advindos do aprimoramento teórico fez surgir novos questionamentos, inclusive, o que viria a ser um dos mais importantes, que se refere ao seu caráter estático, o que permitiu validação de uma série de projetos. Entretanto, ainda persistiram características negativas, os modelos continuaram com um grande grau de agregação, impedindo a análise individualizada dos dados.

Na metade dos anos de 1980, surgiu o que seria a terceira geração dos modelos integrados, que também vem como forma de corrigir as lacunas deixadas pelos outros. Onde se restringem à análise das viagens isoladamente. Estes foram chamados de modelos desagregados. Onde

O comportamento individual, com a máxima desagregação, determina as interações entre os grupos de agentes e, conseqüentemente, o padrão de deslocamentos e a localização de atividades e residências. (WERNECK, 2015)

De acordo com Werneck (2015 apud Arruda 2005), a abordagem desagregada, baseada em agentes, possuiria vantagens na medida em que se adéqua aos principais desafios da modelagem integrada transportes e uso do solo:

- Sistemas urbanos são dinâmicos, com uma série de diferentes elementos se alterando em diferentes velocidades;
- O comportamento destes sistemas é complexo, com diversas interações de processos decisórios;
- Representações matemáticas rígidas normalmente levam a grandes erros nos modelos de previsão de demanda por deslocamentos.

Tradicionalmente, o uso do solo é inserido nos modelos integrados na forma de zonas, usualmente coincidentes com unidades de coleta de dados socioeconômicos (como setores censitários) ou com unidades de planejamento, como as áreas homogêneas ou as zonas de tráfego. São usualmente tratados como unidades independentes, de comportamento homogêneo, e não dinâmicos (WERNECK, 2015).

De fato, não é possível afirmar se o modelo *LUTI* consegue contribuir para o processo de planejamento urbano, pois essa ferramenta ainda é pouco conhecida. Mas é um instrumento que pode ser usado não exclusivamente como fonte de dados quantitativos, mas também para a partir deste dados tomar decisões estratégicas. E também, por possibilitar um ambiente, ao longo do processo de produção e discussão de eventuais intervenções sobre o território, onde a comunicação entre as diversas disciplinas envolvidas torna-se possível.

CAPÍTULO 2

A EVOLUÇÃO DA AVENIDA CONDE DA BOA VISTA/RECIFE-PE

A avenida Conde da Boa Vista, objeto de estudo deste trabalho, está situada na região central da cidade do Recife, localizada no bairro da Boa Vista, constitui-se como uma das vias mais importantes da cidade, fazendo a principal ligação entre o leste e o oeste, com estimativa de fluxo de mais de 20 mil veículos e mais de 40 mil pessoas diariamente, segundo levantamento do IBGE em 2015. Além disso, é uma das vias mais antigas da cidade, são, aproximadamente, 260 anos de história. Além de ser palco de passeatas políticas. Ao longo de décadas, a medida em que a cidade se expandia, a via foi objeto de sucessivos projetos e de grandes transformações. Para entender o processo de sua expansão e a importância da Avenida Conde da Boa Vista para a cidade, se faz necessário entender como se deu a evolução da mobilidade ao longo dos anos nela e como o bairro, Boa Vista, onde ela está inserida se desenvolveu e expandiu a partir de sua influência como importante corredor viário da cidade.

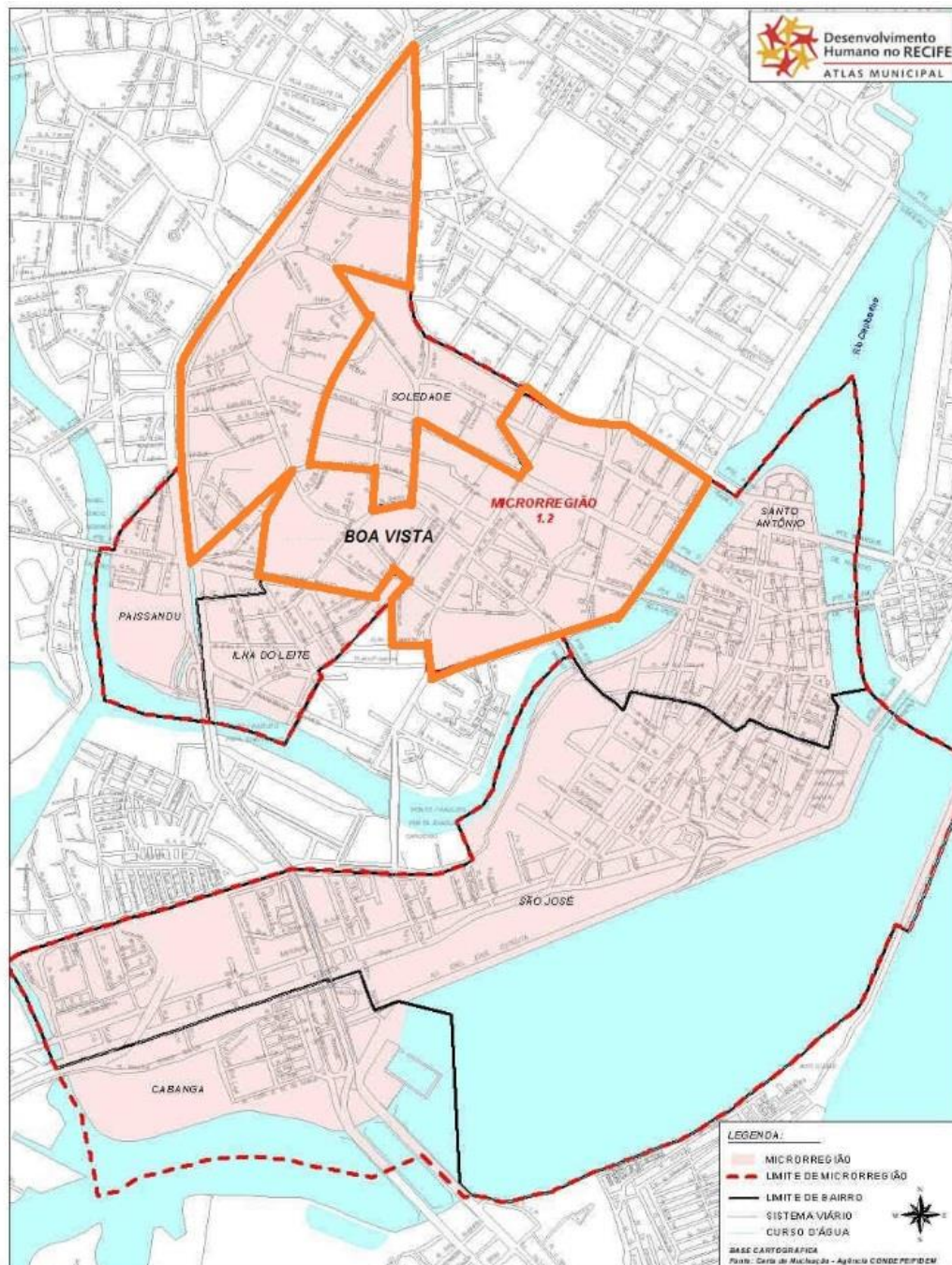
2.1. CONSIDERAÇÕES SOBRE A HISTORICIDADE DA AVENIDA CONDE DA BOA VISTA

Para entender a importância da Avenida Conde da Boa Vista para a cidade do Recife, se faz necessário o entendimento do seu processo evolutivo e dos processos de desenvolvimento da mobilidade ao longo dos anos. E de maneira mais específica, não se pode chegar ao objeto de estudo sem fazer uma análise sobre a contribuição dos projetos de mobilidade na via para o desenvolvimento do bairro da Boa Vista.

Não se tem como começar a falar da Avenida Conde da Boa Vista sem antes falar do bairro onde ela está inserida. De acordo com Fernandes (2009), o bairro da Boa Vista surgiu em meados do século XVII com a necessidade de expansão do centro do Recife, situado na ilha onde estão os bairros de São José e Santo Antônio (Figura 01), foi levado em conta a existência da ponte da Boa Vista (Figura 02), construída em 1640 sobre o Rio Capibaribe, que fazia a principal ligação entre a ilha e o continente. Em 1756, iniciou-se o processo de aterro de uma área de mangue que margeava o Rio Capibaribe, onde também estava localizado o Palácio da Boa Vista, que era residência do Conde Maurício de Nassau – ele governou a colônia holandesa

no Nordeste do Brasil, com a capital em Recife, de 1637 a 1644 –, em consequência disso, o bairro ficou conhecido como Boa Vista. Macedo (2009), complementa que a expansão fez surgir a Rua do Aterro, hoje chamada de Imperatriz Tereza Cristina.

Figura 01 - Mapa de divisão de bairros do Recife.



Fonte: <http://www2.recife.pe.gov.br>, 2017.

Figura 02 - Ponte da Boa Vista - 1934.



Fonte: <http://jconline.ne10.uol.com.br>, 2017.

Segundo Menezes (2016), o deslocamento das pessoas definem as ligações necessárias entre os lugares. Nos primeiros séculos da colonização no Brasil, as pessoas andavam a pé ou utilizavam carroças de tração animal. O dimensionamento das vias, comprimento e largura, e as distancias eram reguladas pelas condições de deslocamento de um lugar para o outro. No final do século XIX, o crescimento da população se tornou mais intenso. Com isso, novos tipos de veículos surgiram – trem urbano a vapor, carro puxado a animais, bonde puxado por burros, depois substituídos pelos elétricos – e vieram os primeiros problemas com relação ao tamanho das vias, que eram muito estreitas para os novos meios de transporte. Conforme a economia crescia, aumentava a quantidade de veículos nas ruas que passaram a não suportar mais a nova demanda. Sendo assim, as soluções encontradas eram aberturas de novas vias ou alargamento das existentes. Todo raciocínio dos planejadores se voltou para resolver os deslocamentos dos veículos. E, conseqüentemente, Muitos imóveis antigos precisaram ser demolidos, para dar lugar a essas novas aberturas. Problema este que aconteceu em boa parte do mundo. Uma solução capaz de amenizar a quantidade de demolições na época, foi o uso de trens sob o solo, onde não seria necessário a construção de trilhos, que demandava mais demolições por sua restrição de mobilidade, pois só teriam como andar nos trilhos. Mas a questão da mobilidade não estava totalmente resolvida, pois várias pessoas começaram a optar por veículos individuais, gerando um aumento da frota de automóveis circulando pela cidade, causando uma imobilidade.

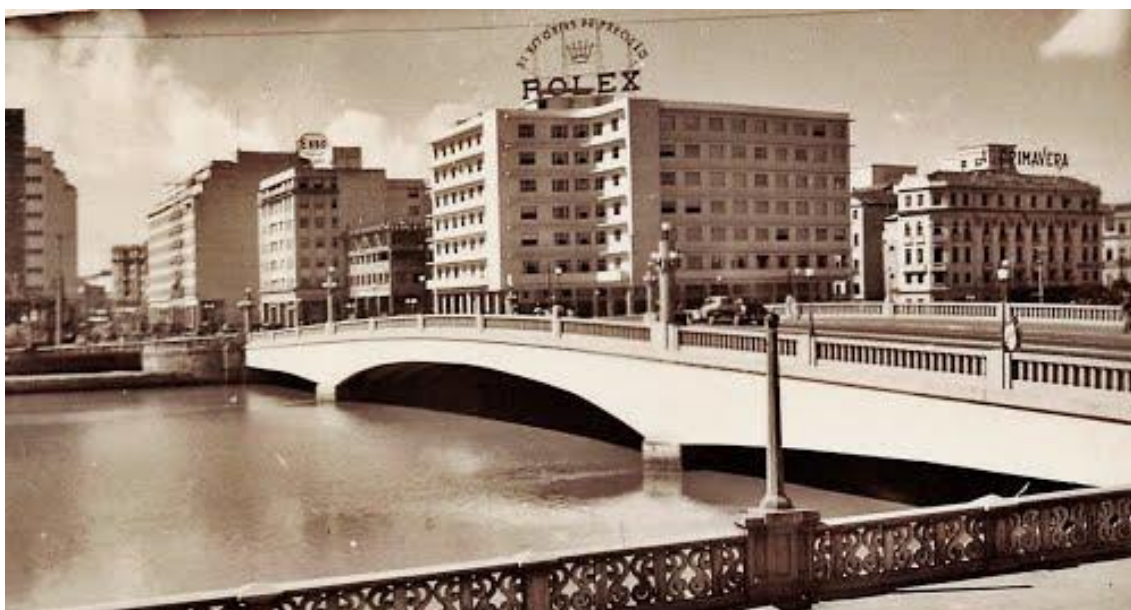
No período de 1840, o presidente da província de Pernambuco Francisco do Rego Barros, que em 1866 recebeu o título de Conde da Boa Vista, iniciou a construção da primeira etapa do que viria a ser uma das vias de maior importância para a cidade. Inicialmente foi chamada de Rua Formosa, por conta da beleza das edificações existentes naquela área. A construção da via foi feita em três etapas: a primeira etapa compreende o trecho da Rua da Aurora até a Rua do Hospício, antiga Visconde de Camaragibe. Logo em seguida, iniciou a segunda etapa, que foi da Rua do Hospício até a Rua Gervásio Pires. A terceira etapa do processo só teve início em 1852. Essa última foi da Rua Gervásio Pires até o bairro do Derby, e foi concluída apenas em 1899. Durante a construção, em 1870, o Conde da Boa Vista faleceu, então, a prefeitura decidiu mudar o nome de Rua Formosa para Rua Conde da Boa Vista. (GASPAR, 2009).

Nessa mesma época, entre fim do século XIX e início do século XX, o Recife estava em fase de mudança de meio de transporte, substituindo o de tração animal pelo bonde movido a vapor, sendo uma das cidades pioneiras na implantação. Porém, esses novos veículos só começaram a circular na Rua Conde da Boa Vista alguns anos depois. Em 1909, durante a gestão do governador do Estado Herculano Bandeira, na intenção de modernizar a cidade, ele convidou o sanitarista Saturnino de Brito para realizar obras de saneamento na cidade, o que impactou diretamente no bairro e, conseqüentemente, na avenida. No bairro da Boa Vista, as principais obras contemplaram a pavimentação e a melhoria de algumas vias, o que provocou mudanças que no futuro iriam influenciar na nova tipologia do bairro. Muitos casarões coloniais precisaram ser destruídos para obter-se as respectivas melhorias.

Em 1946, segundo Gaspar (2009), durante a primeira gestão do prefeito Pelópidas Silveira, que também era engenheiro, observou-se a necessidade de alargar a Rua Conde da Boa Vista por conta do aumento do fluxo de veículos circulando nessa área. Deste modo, foi iniciada a obra para que a via ficasse com as medidas da Ponte Duarte Coelho (Figura 03), que dá acesso aos bairros de São José e Santo Antônio. Construída em 1868 e desativada em 1915 por causa de desgaste na estrutura, apenas em 1943 foi reinaugurada. A princípio, tomou-se como parâmetro as dimensões da ponte, porém, houve a necessidade de fazer uma área de estacionamento na via para os veículos que nela transitavam, então ela acabou ficando 42 metros mais larga do que o previsto. Durante esse processo, algumas

edificações históricas precisaram ser demolidas, ou perderam parte de seu imóvel original. Dentre elas a Igreja Anglicana, conhecida como “Igrejinha dos ingleses”, conforme mostra a Figura 04. Após esse alargamento, a Rua Conde da Boa Vista, passou à categoria de avenida.

Figura 03 - Ponte Duarte Coelho



Fonte: Blog Panoramio, 2017.

Figura 04 - Igreja Anglicana – “Igrejinha dos Ingleses” – 1885.



Fonte: Recife de Antigamente.

Durante a década de 1960, segundo Souza (2016) o setor de comércio começou a ganhar destaque na avenida. Nesse período também iniciou-se o processo de verticalização das edificações, onde a população passou a optar por moradias coletivas, e para incorporar o comércio e residência, iniciaram as construções dos edifícios de uso misto, onde no térreo funcionavam as lojas e nos outros pavimentos apresentavam um caráter residencial (Figura 05). Por conta dos novos usos dos edifícios, a via transformou-se em um dos principais corredores de trânsito da cidade, de grande interligação e movimentação, onde estavam instaladas grandes lojas de departamentos, como a Mesbla, onde hoje funciona atualmente o Shopping Boa Vista, que demanda um grande fluxo de pessoas e conseqüentemente de mobilidade, além de que, é onde estavam instalados os principais bancos da cidade.

Figura 05 - Residências da Avenida Conde da Boa Vista – 1959.

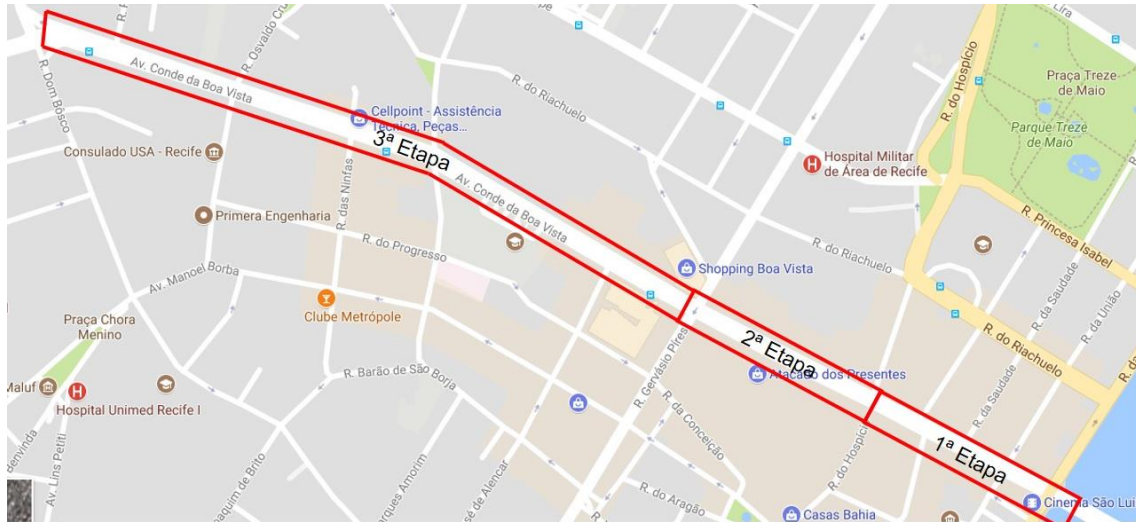


Fonte: Diário de Pernambuco.

Desde sua construção até os dias de hoje, os principais usos na avenida estão definidos conforme suas etapas de construção (Figura 06), onde cada trecho da via apresenta configuração distinta. Como definiu Souza (2016), em seu artigo: “O primeiro trecho é de grande circulação de pessoas. O segundo é dos grandes equipamentos, como shopping e faculdade”, e complementando com a fala de João Domingos, presidente do Instituto Pelópidas Silveira “Há uma terceira área, a da

Soledade até a Dom Bosco, com acesso de carros direto a edifícios residenciais. É uma via que, até pela importância, já passou por diferentes configurações.”

Figura 06 - Etapas de construção da Avenida Conde da Boa Vista.



Fonte: Google Maps, 2017.

2.2. AS INTERVENÇÕES DO SÉCULO XXI NA AVENIDA CONDE DA BOA VISTA

Depois de um longo hiato, desde o fim da década de 1980 até início do novo século, nada foi proposto para modificar o traçado da Avenida Conde da Boa Vista. Porém, impulsionada pela abertura que passou durante década de 1940, novas construções foram se intensificando ao longo das décadas seguintes, com grande adensamento construtivo e usos diversificados, sem muitas restrições ou preocupações com as políticas de uso do solo, associada ao dimensionamento e capacidade de mobilidade da via. Nessa perspectiva, imóveis com tipologias construtivas verticalizadas e com taxa de construção altas foram permitidas, o que faria com que, processos de abertura de novos eixos viários, prática habitual para resolução dos problemas de mobilidade até então, fossem totalmente inviáveis. Para resolver os problemas de mobilidade, que a partir deste momento seria a grande influência para as novas mudanças nesse importante corredor de transporte, alguns projetos foram elaborados.

2.2.1. Reestruturação urbana no período de 2007 à 2008

As três etapas da construção da via ainda persistem definindo os principais usos da via. Contudo, devido ao aumento do fluxo de veículos e pessoas, surgiu a necessidade de uma grande mudança para suportar a nova dinâmica de automóveis. Em 2007, um novo e arrojado projeto para a Avenida Conde da Boa Vista surge, a Prefeitura do Recife, durante o mandato do prefeito João Paulo, por meio da EMLURB – Empresa de Manutenção e Limpeza Urbana –, deu início ao projeto de Reurbanização do Corredor Leste-Oeste, que consiste em um sistema de integração de ônibus que leva do centro a zona oeste da cidade, ligando a Avenida Caxangá, passando pela Rua Benfica, até a Avenida Conde da Boa Vista.

Essa intervenção teve foco na Avenida Conde da Boa Vista e consistiu em priorizar o transporte público, deslocando as paradas de ônibus, que ficavam na calçada – deixando esse espaço apenas para os pedestres se deslocarem – como tradicionalmente são feitas, para o meio da via, deixando os ônibus com duas faixas para cada sentido no centro da via, e liberando para os carros particulares uma faixa por sentido nas laterais (Figura 07) até a Rua do Hospício, Rua do Hospício até a Rua da Aurora ficou exclusiva para o transporte coletivo. Ainda foram trocadas as placas de concreto da via e as calçadas foram reconstruídas em blocos de concreto intertravado, o que garante mobilidade plena dos pedestres.

Figura 07 - Corredor Leste-Oeste/ Avenida Conde da Boa Vista



Fonte: Blog Transporte na Região Metropolitana do Recife, 2017.

Na época e até os dias de hoje, a população não entendeu e fez sérias críticas ao projeto pelo fato das paradas serem centrais, os transeuntes ficaram com poucas opções de faixas para atravessar a via, sendo obrigados a andar mais se quiserem chegar ao outro lado da avenida. Essa situação incentiva as pessoas que querem ganhar mais tempo a desrespeitar a sinalização e os obstáculos impostos, pulando os gradis, atravessando onde não há faixa e até mesmo ignorando os sinais abertos e o cruzamento de ônibus. Uma outra crítica veio da população que utiliza carro particular, se sentiram prejudicados pela redução do espaço. Outra veio pelos comerciantes acharem que impactaria no comércio local, onde pessoas que possuem veículos particulares deixariam de frequentar esse comércio pela dificuldade de chegar de carro.

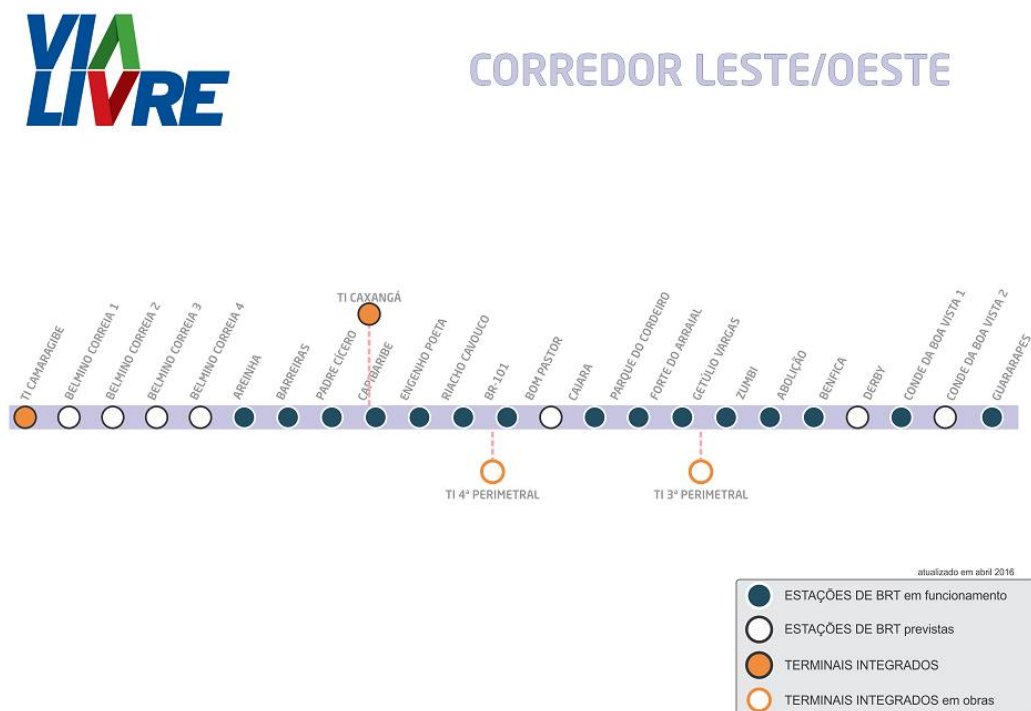
Pelo fato do comércio estar localizado no bairro da Boa Vista, a avenida acaba sendo passagem obrigatória para quem o frequenta ou trabalha nas imediações. Não por acaso, é o local que mais atrai a atenção dos vendedores ambulantes, que veem a movimentação diária do lugar, onde as pessoas trafegam, em sua maioria, a pé, para pegar ônibus, como uma oportunidade para vender suas mercadorias. A ideia de liberar as calçadas para os pedestres não foi eficiente, pois ao contrário do que se imaginou, com as áreas livres, desocupadas pelas paradas de ônibus, levou ao aumento de ambulantes para o local. O comércio de ambulantes na avenida é considerado pelo poder municipal como ilegal, e sendo assim, a prefeitura já promoveu diversas ações de controle, onde cadastrou alguns ambulantes e para garantir segurança a eles e aos usuários. Porém, as determinações não são seguidas, tanto vendedores quanto clientes não as respeitam, o que traz preocupações efetivas para o controle urbano, já que impacta na organização espacial, além de interferir no pedestre que termina tendo poucas opções de locomoção a pé, já que as calçadas ficam cheias, dificultando o tráfego.

2.2.2. Implantação do BRT

Com a aproximação da Copa do Mundo de 2014, o governo do Estado trouxe uma nova proposta de uma intervenção. Iniciada em 2011, com previsão de término para 2014, tinha como proposta ligar Camaragibe, município próximo a Arena da Copa – que foi construída em São Loureço da Mata, ambos na Região Metropolitana do Recife

– ao centro do Recife (Figura 08). Essas vias de acesso a Arena de Pernambuco ficaram conhecidas como Ramal Viário da Copa. Para otimizar o transporte público, foi proposto um novo tipo de modal, onde os ônibus deixariam de circular nas vias que compõe o Corredor Leste-Oeste e passariam a ser exclusivas para o BRT Via Livre (Bus Rapid Transit) – que tem como premissa: corredor exclusivo e segregado, estações com pagamento antecipado, monitoramento dos ônibus no corredor por um central de controle e regularidade das viagens. A concepção dos projetos do BRT tomou como base o Plano Diretor de Transportes Públicos (PDTU), atualizado em 2008.

Figura 08 - Corredor Leste/Oeste



Fonte: Grande Recife, 2017.

Segundo a Secretaria das Cidades de Pernambuco, além de oferecer um diagnóstico geral do Recife e da Região Metropolitana, o plano identificou as principais demandas, os modais e as soluções para a melhoria da mobilidade local. Foi assim que em 2012, iniciou-se o processo de implantação com previsão de estar concluído em 2014, antes da Copa, tendo como principal foco uma nova opção para que os turistas pudessem se deslocar da Arena, em São Lourenço da Mata, até o centro do Recife. Foram construídas novas estações - seguindo a mesma localização do projeto anterior, na

Avenida Conde da Boa Vista. Nas outras vias em que esse novo modal iria passar, implantaram as novas estações no meio da via no lugar das de ônibus comum, que foram deslocadas para a calçada de volta pra calçada, como é o caso da Avenida Caxangá.

Após passar por problemas na execução das novas estações, onde tiveram que interromper as obras em 2015 por conta de quebra de contrato, de acordo com a Secretaria das Cidades de Pernambuco (2016), o atraso na obra que recebeu um investimento de R\$ 136,5 milhões foi devido à necessidade da troca do consórcio construtor, após abandono das obras e quebra de contrato com a Mendes Jr/Servix, que está envolvida na Lava Jato. Apenas no início de 2017 foram retomadas as obras e foram entregues no segundo semestre. Porém, na Avenida Conde da Boa Vista as estações estão funcionando de maneira temporária (Figura 09 e 10), pois divergem do projeto original. A expectativa era fazer também a requalificação da via, das calçadas, valorizando ainda mais o seu grau de influência sobre a cidade, é uma avenida com poder de atração por conta do comércio e de pontos de atração de grande fluxo de pessoas, como faculdades, shoppings e outros serviços que estão neste entorno. “Ela também assume a característica de integração espontânea, pois muitas pessoas saltam lá para fazer a mudança de ônibus”, é o que diz o assessor especial da Secretaria das Cidades e professor da UFPE e da Unicap, Maurício Pina.

Figura 09 - Estação Padre Inglês 2



Fonte: www.jc.ne10.uol.com.br, 2017.

Figura 10 - Estação Padre Inglês 2



Fonte: www.jc.ne10.uol.com.br, 2017.

A partir desse contexto, pode-se constatar que o bairro da Boa Vista e, principalmente, a Avenida Conde da Boa Vista, conforme afirma Souza (2016) é “um grande laboratório de pesquisas e projetos”, onde existe a necessidade de mudanças, mas que respeite o processo histórico que o bairro viveu e que seja atendida as reais necessidades seguindo o que foi previsto no planejamento territorial, descrito no Plano Diretor, como será discutido no próximo capítulo.

Ao longo da história projetos e intervenções foram implementados na Avenida Conde da Boa Vista, ora para atender as novas demandas do bairro e dos bairros do entorno, como os novos usos gerados, ora para fortalecê-la como via de passagem para interligá-la aos diversos bairros e localidades da cidade. No entanto, ao longo de anos, novos problemas foram surgindo na via, seja do ponto de visto de novos usos, de adensamentos e da própria mobilidade, o que leva a entender que mesmo nos projetos recentes a política de uso e ocupação do solo e de mobilidade não foram devidamente equacionadas.

CAPÍTULO 3

PLANOS, PROJETOS E INTENÇÕES DOS AGENTES PRODUTORES DO ESPAÇO.

Este capítulo tem como propósito apresentar os resultados da pesquisa empírica, com o objetivo de identificar se na Avenida Conde da Boa Vista, os projetos viários realizados de 2007 até 2017, foram realizados integrando as políticas de mobilidade com as de uso do solo. Além de que, foram verificados se os projetos estão consonantes com as recomendações estabelecidas pelo Ministério do Transporte e a política de mobilidade urbana.

Para a realização dessa pesquisa, utilizaram-se os seguintes critérios de análise: a integração dos projetos na avenida com o Plano Diretor do Recife, e a relação do Plano Diretor com o Plano de Mobilidade Urbana. Para tanto, foram analisadas as legislações municipais, - os planos diretores, anterior a intervenção de 2007/2008, o Plano Diretor de 1998, e o que veio logo após a intervenção, o Plano Diretor de 2008. Também foram verificadas reportagens de jornais, onde apresentava entrevistas com os gestores e com os técnicos envolvidos nos projetos e no site do Instituto da Cidade Pelópidas Silveira, que é um órgão da gestão municipal, vinculado à Secretaria de Planejamento Urbano. Outros critérios analisados foram: os tipos de modais pensados nos projetos, as condições de acessibilidade, - os desafios para a travessia e acesso as paradas de ônibus; e o mobiliário urbano; estado de conservação das paradas de ônibus.

Para coletar informações, foram realizadas entrevistas com os agentes produtores do espaço, Oswaldo de Lima Neto, Engenheiro Civil e um dos responsáveis pela intervenção de 2007-2008; Germano Travassos, Engenheiro Civil e consultor em transporte público, especialista em mobilidade, que também participou da elaboração do Plano Diretor de 2008, para recolher opiniões técnicas sobre a dinâmica de transporte da Avenida Conde da Boa Vista. Ainda foram feitas entrevistas em campo, com os usuários do transporte público em vários trechos da via, onde foi possível observar diferentes opiniões. Também foram realizadas entrevistas com os lojistas, apesar de não ter sido possível entrevistar os proprietários do comércio, mas foram

entrevistados os funcionários das grandes lojas, como: Atacado dos Presentes e Shopping Boa Vista. Além de terem sido entrevistados, pequenos comerciantes. A partir dessa entrevista com os principais usuários foi possível verificar o grau de satisfação dos usuários da via com os referidos projetos.

Por fim, foi feita uma caracterização de toda a via, a qual teve como objetivo apresentar os entraves dos usuários no seu dia a dia, relacionando-os com os trechos da via.

3.1. Os condicionantes dos projetos.

3.1.1. Reestruturação urbana no período de 2007 à 2008

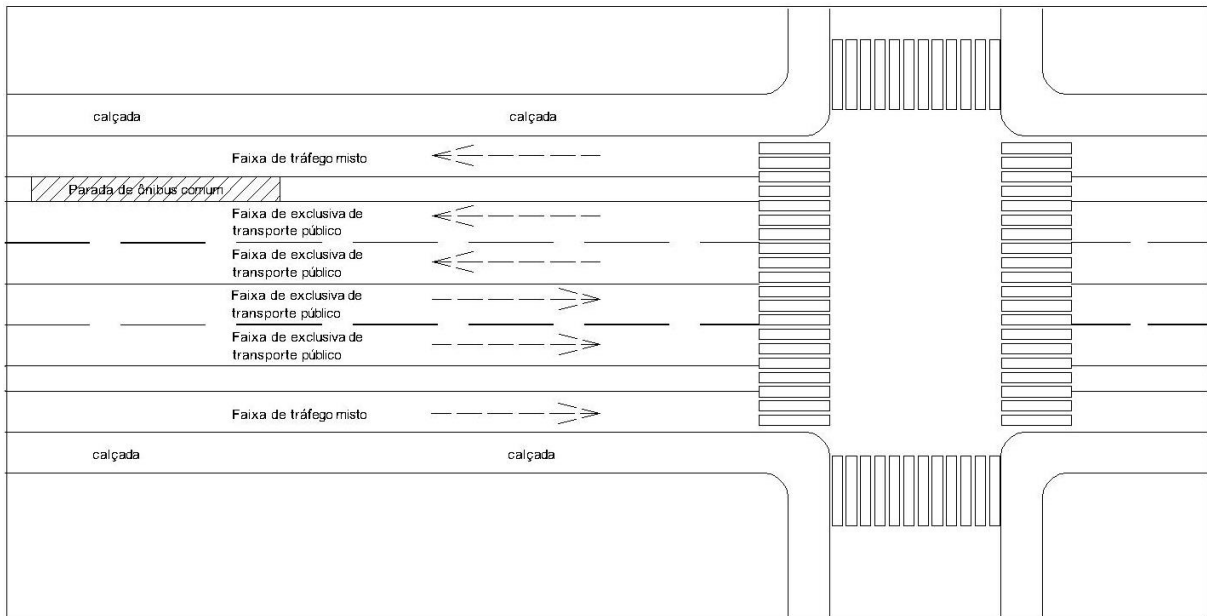
O primeiro projeto analisado foi o do período de 2007 à 2008, quando a Avenida Conde da Boa Vista passou por uma requalificação a um custo de 14 milhões de reais com a instalação do corredor central de ônibus.

Para tal análise foi realizada uma entrevista com Oswaldo Lima Neto, engenheiro civil, doutor em engenharia de transportes, um dos idealizadores do projeto, cujo objetivo foi saber quais os fatores que conduziram o projeto, evidenciando assim, a intenção da equipe técnica responsável pelo mesmo.

De acordo com Oswaldo Lima Neto (2007), priorizar o transporte público sempre foi um grande desafio e sempre foi alvo de várias críticas por parte da população. Neste caso, a equipe técnica teve a oportunidade, com o apoio da Prefeitura do Recife, de criar um projeto inovador, onde o transporte público seria o principal objetivo a ser contemplado, algo que é uma tendência mundial. O projeto visava dar continuidade ao Corredor leste/oeste que já existia na Avenida Caxangá, onde já havia a prioridade para o transporte público. Porém, na Avenida Conde da Boa Vista, os corredores exclusivo para o transporte coletivo foram intensificados. Já que aproximadamente 300 metros, as faixas de rolamento são exclusivos para os ônibus. E no restante de seu prolongamento, foi contemplada apenas uma faixa de rolamento para o transporte individual. De acordo com Lima Neto, apesar de sempre haver um medo muito grande

de mexer com o automóvel particular, a equipe resolveu arriscar e lançar essa proposta inovadora para a Avenida Conde da Boa Vista. Na proposta também foi prevista o deslocamento das paradas de ônibus para o meio da via, como pode ser visto nas figura 11.

Figura 11 - Esquema do deslocamento das paradas



Fonte: Autor, 2017.

Lima Neto (2007), ressaltou as vantagens de ter deslocado as paradas para o centro da via. Entre elas, destaca que: as paradas antigas não tinha onde se sentar, visto que ficavam em um lugar de grande fluxo que era a calçada, além de não terem coberta. Outro aspecto importante diz respeito ao comércio informal – camelôs –, que tomavam conta das calçadas, o que dificultava a mobilidade dos pedestres. Cabe destacar, que a referida via, concentra um grande uso comercial, e associado ao fato de ser um grande corredor viário, atrai significativamente o comércio informal, característico da cidade do Recife.

Outro entrevistado, foi germano Travassos, engenheiro e consultor de mobilidade. Travassos (2017) destaca que apesar de tantas críticas por parte dos moradores do Recife, o projeto de reestruturação da via foi coerente, conseguiu atingir seu objetivo de dar prioridade ao transporte público, mas esbarrou em pequenos detalhes que são

cruciais para um adequado funcionamento, como: tamanho das paradas de ônibus, que ficam em calçadas estreitas, não suportando a demanda de pessoas em horário de pico; a cobertura das paradas, que não protege os passageiros da chuva e do sol; falta de racionalização das linhas, onde a quantidade de ônibus é tão grande que dificulta o embarque e desembarque dos passageiros, além de dificultar também a travessia dos pedestres.

Ao serem questionados se a opinião dos usuários era levada em conta na concepção dos projetos, a resposta obtida foi não. Ou seja, não foram ouvidos aqueles que vão usar diariamente o novo projeto. Esse fato dificulta a aceitação do usuário, visto que a reestruturação de 2007-2008 foi algo totalmente diferente, a população não estava preparada para esse tipo de organização.

Uma questão relevante que foi indagada aos entrevistados, diz respeito a integração do projeto de mobilidade com o plano diretor, algo recomendado nas políticas urbanas. Porém, ao questionar os técnicos, Oswaldo Lima Neto e Germano Travassos, sobre se houve integração entre os planos na concepção do projeto, eles disseram que por ser algo emergencial, ser uma necessidade da população aquela quantidade todas de linhas passando na via, não se teve tempo hábil de pensar no espaço, quando houve a chance de realizar o projeto de mobilidade, a proposta foi logo lançada. Fato este que evidencia a desintegração das referidas políticas tão defendidas nos meios técnicos, institucionais e acadêmicos.

Em entrevista concedida para a Revista Algomais sobre a Avenida Conde da Boa Vista, a arquiteta e professora da Unicap, Clarissa Duarte, ao ser questionada sobre últimas intervenções, ela destacou “A Conde da Boa Vista é hoje a prova de que o planejamento do espaço público da nossa cidade, há décadas, é absolutamente desintegrado e ineficiente”. Ela justifica quando diz que não se pode insistir em investimentos em transporte público sem levar em conta as travessias para ter acesso ao transporte e a dinâmica local.

A professora Clarissa ainda destaca que o reestruturação da Conde da Boa Vista ignorou completamente a dinâmica e aspectos da vida local, buscando priorizar a fluidez do transporte coletivo. Apesar de ser uma tendência mundial a redução do espaço para o veículo particular, esta iniciativa deve ser uma medida restritiva e não impeditiva da circulação de automóveis, como ocorre na Avenida quando algum incidente obriga um carro a parar na faixa de fluxo misto, o que gera um congestionamento. Oswaldo de Lima Neto já discorda desse pensamento, ele diz que a via flui normalmente, pois o volume de veículos particulares é menor. Clarissa também faz uma forte crítica sobre as dificuldades de travessia dos pedestres, onde ela diz “que não se chega de paraquedas na parada de ônibus e não se pode sair a foguete”. Para ela, planejar um eixo principal de transporte público significa, obrigatoriamente, considerar todas as vias que o alimentam. Ou seja, para fazer os transbordo de pessoas para a utilização do transporte coletivo é imperativo integrar o planejamento das diversas ruas que articulam as pessoas a esses eixos estratégicos.

Contudo, quando se trata do problema de mobilidade da cidade, entende-se que a preferência dada ao transporte público nesta fração do espaço é ineficiente, pois a Avenida não é capaz de escoar para vias próximas o fluxo de veículos que abriga em seu território. Isto é, pode-se afirmar que o corredor da forma como está concebido atende, em parte, as demandas da sociedade.

3.1.2. Implantação do BRT Leste/Oeste

Depois da requalificação realizada no período entre 2007 e 2008 para adequar a Avenida Conde da Boa Vista ao corredor de transporte Leste/Oeste, ela voltou a ser alvo de debate para uma nova intervenção. E como ocorrido anteriormente, recebeu fortes críticas da população.

A iniciativa partiu do governo do Estado para a Copa do Mundo de 2014, onde a via recebeu três novas estações de veículos BRT (Bus Rapid Transit) em cada sentido, também chamado pelo governo de TRO (Transporte Rápido por Ônibus). Essas estações seguiram a localização das paradas existentes, não teve impacto direto na estrutura da via, o impacto principal foi na paisagem, devido as suas proporções.

O projeto inicial visava construir novas estações de embarque e desembarque para o BRT na Avenida Conde da Boa Vista. Essas estações seguiriam a concepção do restante do Corredor Leste-Oeste, que pelo projeto do Governo do Estado, se prolonga pelo Derby, Avenida Caxangá, chegando ao Terminal Integrado de Timbi, no município de Camaragibe, município da Região Metropolitana do Recife.

As novas estações deveriam seguir os princípios básicos do BRT (Figura 12), onde seriam:

Estações fechadas e climatizadas, com pagamento antecipado da tarifa e embarque em nível, ou seja, na mesma altura dos coletivos. A diferença é que elas ficarão do lado esquerdo do veículo, embora permaneçam no centro da via, como são as convencionais. Isso porque, originalmente, os BRTs possuem portas do lado esquerdo (URBANA – PE, 2014).

Figura 12 - Estação do BRT que segue os princípios básicos - Localizada na Avenida Guararapes.



Fonte: <http://g1.globo.com>, 2016.

Em 2015, as obras foram suspensas por problemas financeiros enfrentados pelo consórcio Mendes Jr./SERVIX, investigado na Operação Lava-jato. Problemas mais simples como existência de linhas de energia elétrica e telefônicas e redes de

esgotamento sanitário também interferiram na execução. Para Germano Travassos (2017), “Existe uma prática no Brasil de prazos não serem cumpridos. Os governos apostam em recursos não disponíveis e subestimam cronogramas de obras”. Depois do problema com a empresa anterior, no fim de 2016, o governo abriu uma nova licitação para contratação de uma outra empresa para assumir o serviço que não foi terminado.

Para Oswaldo Lima Neto, o BRT está funcionando como um ônibus comum, “porque o certo seria a porta abrir para o lado esquerdo”, fora que ele ignora completamente O projeto anterior o que mais uma vez comprova que o projeto BRT foi feito de maneira improvisada, foi investido um grande montante em algo que não era possível.

O criador do sistema BRT, o urbanista Jaime Lerner, primeiro a implantar um modelo de transporte com corredores exclusivos e segregados para ônibus, na década de 1970 em Curitiba, afirma que o sistema implantado no estado não condiz com as premissas de seu modelo. Sem faixa segregada ao longo do seu percurso, os ônibus do BRT ficam presos nos congestionamentos e até mesmo nos trechos onde a faixa é exclusiva ocorrem invasões por falta de segregação do espaço, como é o caso da Avenida Conde da Boa Vista, onde o BRT disputa espaço com o ônibus comum. Também não há faixa exclusiva em Camaragibe e alguns trechos da área central da cidade. “O sistema perdeu o “R” de rápido. Sem segregação não há confiabilidade. Ele precisa ser concluído”, apontou o professor da UFPE Leonardo Meira. A Secretaria das Cidades informou que a segregação dos corredores será feita após a conclusão das estações e que o projeto da circulação com intervenções necessárias depende de aprovação da CTTU.

Atualmente, todas as seis estações provisórias de BRT do Corredor Leste/Oeste na Avenida Conde da Boa Vista estão funcionando para embarque e desembarque. Devido ao atraso nas obras do Corredor Leste Oeste, desde que começou a funcionar em 2014, os passageiros que utilizavam o sistema não podiam descer ou subir em nenhum ponto da Conde da Boa Vista. Para acessar o Centro, era necessário fazer o embarque e o desembarque nas estações da Praça do Derby ou da Avenida Guararapes.

A operação das seis estações começou de forma gradual. Em fevereiro de 2017, os pontos próximos à ruas Gervásio Pires e Soledade começaram a fazer desembarque. “Oito linhas que circulavam pela Avenida Caxangá até a Guararapes deixaram de ir para o Centro do Recife e passaram a se integrar com o BRT na Caxangá”, disse o diretor de Operações do Grande Recife Consórcio de Transportes, André Melibeu.

3.2. Caminhos para um Planejamento Urbano Integrado

Do ponto de vista da integração das políticas urbanas – uso do solo e transportes, um dos itens analisados, foi visto no capítulo 1, que Ferrari (1977) aborda os obstáculos que devem ser encarados para o pleno funcionamento da integração entre os planos, sendo eles: político-administrativo técnicos, éticos. Sendo assim, nesta análise foram verificados se no caso em estudo, foram esses obstáculos estiveram presentes nos projetos.

- Político-administrativo, neste ponto, os problemas enfrentados não foram os que Ferrari (1977) citou. Porque a decisão foi tomada, o projeto seguiu os princípios de mobilidade. O problema maior foi de gestão, onde não foi feito o racionamento das linhas para tentar diminuir a quantidade de ônibus na via. O problema de verba escassa reflete na manutenção, pois teve o dinheiro para executar os projetos, mas estão sem manutenção;
- Técnicos, os técnicos consultados são capacitados para realização desse tipo de projeto, a falha foi justificar não ter usado a integração dos planos, alegando que a via já está consolidada, não tem como equacionar os projetos;
- Éticos, não houve problemas éticos ligados a gestão.

3.3. Análise do Plano Diretor

Ao analisar a dinamicidade do Plano Diretor e compreender que o que impulsiona suas mudanças, em grande parte, é o interesse do gestor político, onde ele vão adaptando ao seu novo projeto. Outro grande problema é o fato deste plano não abordar o plano de mobilidade, onde ele apenas aponta uma diretriz para criação deste outro instrumento.

No período de revisão de 1998 à 2008, ele foi modificado para atender ao novo desenho da via, Avenida Conde da Boa Vista, e aos novos usos do solo, o que pode ser visto nos trechos retirados do Plano Diretor de 1998 e de 2008. No de 1998, está no Artigo 119:

Ficam definidas como áreas de especial interesse para o desenvolvimento do turismo, da cultura e do lazer, a orla marítima e sua área de influência, o Aeroporto Internacional, o Aeroclube Encanta Moça, a bacia do Pina e a ilha de Joana Bezerra, as áreas marginais do rio Capibaribe e o Centro principal, compreendendo a ilha do Recife e seu porto, os bairros de São José, Santo Antônio e Boa Vista (Plano diretor de 1998).

Já na revisão do Plano de 2008, o que se encontra sobre a via está no Art. 96, III:

Zona de Ambiente Construído de Ocupação Moderada - ZAC Moderada, caracterizada por ocupação diversificada e facilidade de acessos, objetivando moderar a ocupação, com potencialidade para novos padrões de adensamento, observando-se a capacidade das infraestruturas locais compreendendo frações territoriais dos bairros e Torreão, Encruzilhada, Ponto de Parada, Arruda, Água Fria, Fundão, Cajueiro, Campina do Barreto, Peixinhos, Campo Grande, Hipódromo, Rosarinho, Tamarineira, Casa Amarela, Alto do Mandu, Madalena, Torre, Zumbi, Cordeiro, Iputinga, Caxangá, Várzea, Cidade Universitária, Engenho do Meio, Torrões, Curado, San Martin, Bongí, Prado, Ilha do Retiro, Afogados, Mustardinha, Mangueira, Jiquiá, Estância, Jardim São Paulo, Barro, Areias, Caçote, IPSEP, Ibura, Boa Viagem, Imbiribeira, Cabanga, Ilha Joana Bezerra, São José, Santo Antônio, Coelho, Ilha do Leite, Paissandu, Boa Vista, Soledade, Santo Amaro e Bairro do Recife, de acordo com a delimitação constante dos Anexos 01 e 02 desta Lei (Plano Diretor do Recife – Lei Ordinária 17.511/2008).

Dois dos principais especialistas em transporte do estado, Germano Travassos e Oswaldo Lima Neto, afirmam que na Avenida Conde da Boa Vista - por ser esta uma via consolidada - não é possível aplicar a integração entre projetos. Portanto, entendendo a cidade do Recife como uma metrópole consolidada no cenário nacional e que desempenha papel fundamental na região, as possibilidades de aplicação das premissas do conceito abordado são menores. Sendo assim, fica mais fácil a mudança do Plano Diretor e adaptar as novas dinâmicas do que equacionar o existente para nortear os projetos.

3.4. Mobilidade com integração entre os modais

Ao contrário dos dados que afirmam que aumentou o número de vendas de veículos particulares em Recife, os privilégios dos carros não foram atendidos na concepção dos projetos para a via, visto que eles foram pensados para priorização do transporte público. Seguindo os princípios de Mobilidade Urbana Sustentável, priorizando esse tipo de modal.

Um plano de circulação para ser eficiente, deve-se levar em conta todos os tipos de transporte, motorizado e não motorizado, e a valorização do pedestre. No entanto, Nos projetos executados na Avenida Conde da Boa Vista foram priorizados os ônibus, com duas faixas exclusivas para cada sentido. Porém, o pedestre não recebeu tanta atenção, pois a travessia até chegar a parada de ônibus ou estação do BRT não é tão simples.

Cabe destacar que, dentro dos projetos executados na via, se por um lado as calçadas foram valorizadas, visto que o deslocamento das paradas de ônibus para o centro da avenida teve como consequência a liberação do fluxo delas para os pedestres, mantendo-se inclusive com a mesma largura de antes, ainda foram revitalizadas. Porém, por outro lado a falta de manutenção fez com que os blocos intertravado, material utilizado na revitalização, se soltassem, criando obstáculos para os transeuntes. Além de que, em alguns casos de grande pontos de comércio, com a retirada das paradas de ônibus das calçadas, elas foram ocupadas por mais ambulantes, dificultando um perfeito acesso.

Quanto a outras formas de modal não motorizado, como as bicicletas, não foi contemplado no projeto. Diariamente, pessoas que utilizam esse tipo de transporte se arrisca entre os veículos, tanto nas faixas de transporte misto, quando nas faixas de ônibus, já que inexistem no mesmo ciclofaixas.

3.5. Opinião dos usuários

Em entrevista com os usuários, em diferentes trechos da via, foi possível ouvir várias opiniões diferentes sobre os projetos, mas todos fizeram questão de ressaltar a importância da via como um dos principais corredores de transporte público da cidade. Em entrevista com os usuários, em diferentes trechos da via, foi possível ouvir várias

opiniões diferentes, mas todos fizeram questão de ressaltar a importância da via como um dos principais corredores de transporte público da cidade. Em um universo de 17 entrevistados, onde 100% utiliza a via diariamente, para trabalho ou estudo, 53,8% avalia a intervenção do período de 2007-2008 como boa, cujas justificativas são de que o trânsito passou a fluir melhor e passou a atender as suas necessidades. Já 46,2% dos entrevistados, avaliaram como péssima, cujas justificativas foram as seguintes: muitos congestionamentos de ônibus, existência de tráfego de carros particulares, paradas lotadas de gente, motorista de ônibus que não param; mal planejado, de difícil acessibilidade tanto para os passageiros como para os pedestres que transitam no local, como cadeirantes e idosos; prioriza o transporte público, mas não prioriza os usuários, pois a travessia ficou mais difícil, por muitas vezes perde-se o ônibus por não conseguir chegar a tempo. Além de que muitos motoristas passam direto das paradas por não ter espaço para parar ou por não quererem esperar o ônibus que está na sua frente embarcar/desembarcar os passageiros; e as paradas são estreitas para a quantidade de passageiros.

A partir da ótica do usuário, o corredor, que concentra em sua extensão linhas de ônibus que interligam boa parte da cidade, é eficiente pois atende a expectativa e aos anseios da população que necessitam ter acesso e transitar pelo centro da cidade – mesmo que esta prioridade não atenda todo o centro do Recife.

Sobre o BRT, 72,2% disseram que este modal está atingindo seus objetivos, justificando que tem mais velocidade, atende as necessidades e ainda, um dos entrevistados falou que acredita que aos poucos vai beneficiar uma maior quantidade de funcionários. Já 27,3%, avaliaram que so.

Observa-se que apesar de várias críticas aos projetos, os mesmos foram, até certo ponto, elaborados com os princípios norteadores das políticas de mobilidade, como a exclusividade das faixas de circulação para o transporte coletivo. Porém, também foi verificado que apesar das críticas existentes no início quanto a esse fato, hoje existe uma aprovação dos projetos, conforme aponta o resultado das entrevistas. Há indícios de que, a aprovação está muito associada a necessidade de descolamento que depende do transporte público. E, nesse caso, não se detém nas especificidades dos projetos, como: acessibilidade, qualidade do mobiliário, etc. Onde a população já se sente satisfeita apenas pelo deslocamento, o que mostra, que além da necessidade

primordial do transporte, não conhecem todos os fatores necessários a um bom funcionamento da mobilidade urbana.

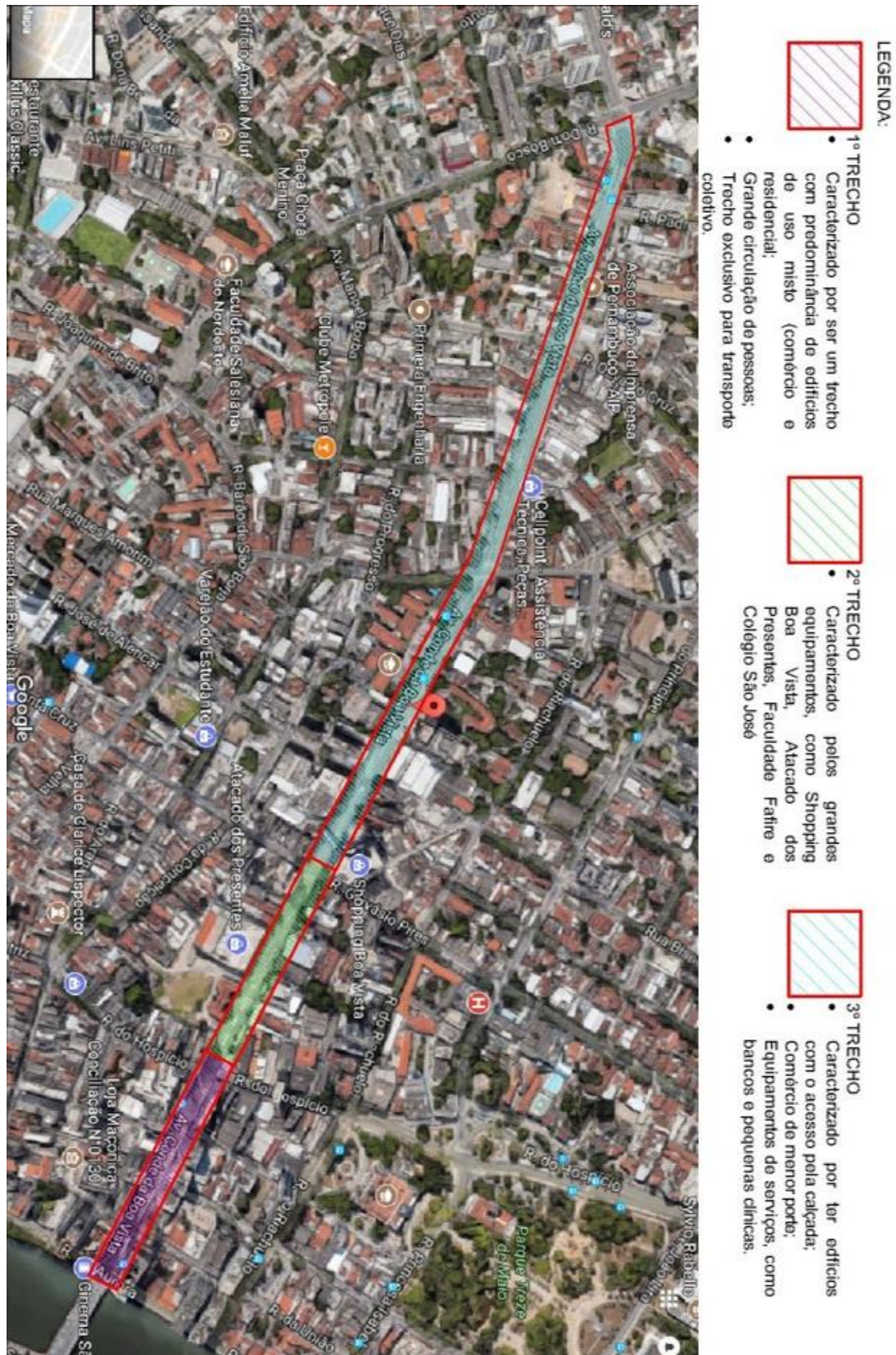
Outro grande problema enfrentado é o fato de nos projetos se ter ignorado o que já existia na Avenida Conde da Boa Vista, e que, pelas dificuldades no planejamento, o qual se começam as obras sem pensar em todas as etapas necessárias do ato de planejar, o que tornou a via vulnerável a constantes reparos para atender minimamente aos ideais da mobilidade urbana.

Ao questionar os lojistas, pode-se observar que não tiveram muitos problemas com redução de fluxo ou estacionamento, pois grande parte do seu público se desloca de transporte coletivo e os grandes equipamentos, como Shopping Boa Vista e Atacado dos Presentes, possuem estacionamento onde o acesso fica nas ruas laterais.

3.6. A Avenida Conde da Boa Vista – o dia a dia dos usuários.

Para esta análise, também se realizou o método de observação, onde se buscou identificar, alguns entraves do cotidiano dos usuários na via. Esta análise, foi feita em alguns pontos estratégicos da via, que possui 1,7 quilômetros de extensão, apresentando características distintas. Para tanto, foram considerados os seguintes trechos, conforme mostra a Figura 13: no primeiro trecho, da Rua da Aurora até a Rua do Hospício; no segundo trecho, da Rua do Hospício até a Rua Gervásio Pires; e no terceiro, da Rua Gervásio Pires até a Rua Dom Bosco.

Figura 13 - Trechos da Avenida Conde da Boa Vista



Fonte: Google Maps, 2017.

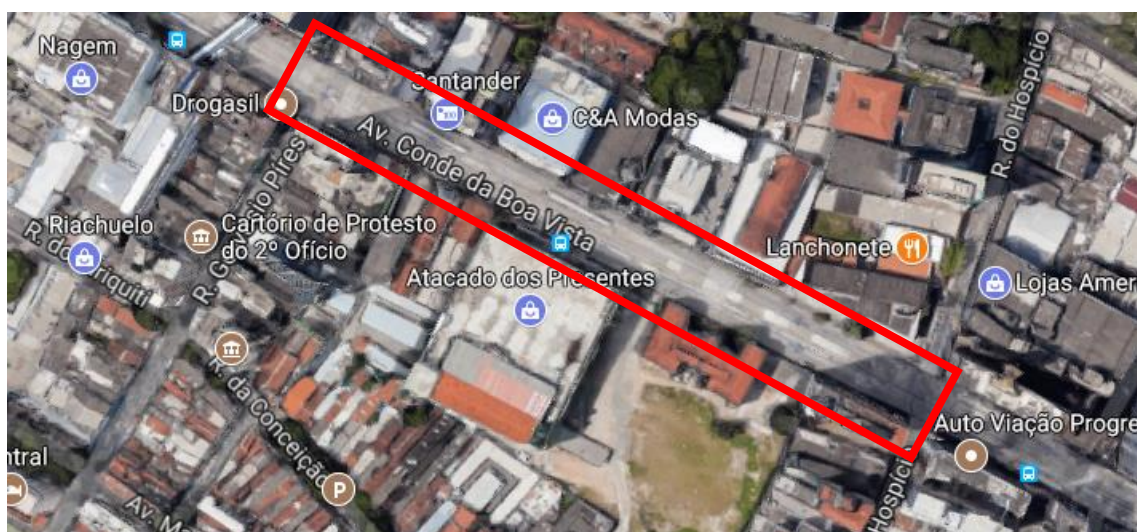
Figura 15 - Grades de proteção do primeiro trecho



Fonte: Autor, 2017.

O segundo trecho, que vai da Rua do Hospício até a Rua Gervásio Pires (Figura 16), pode-se observar que estão instaladas as grandes lojas, onde é possível ver o grande fluxo de pessoas entrando e saindo delas.

Figura 16 - Trecho entre a Rua do Hospício e Gervásio Pires



Fonte: Google Maps, 2017.

Nesta etapa, as paradas de ônibus comuns são distantes das faixas de pedestre o que gera uma dificuldade de travessia, onde muitos pedestres se arriscam no meio dos ônibus. Outra complicação que ocorre em todos os trechos, mas que foi observado neste, são as estações do BRT, que não encontram via livre pra seguir seu trajeto, precisando ultrapassar (Figura 17) e as vezes até passar direto sem pegar passageiros, por conta da quantidade de ônibus que já estão pegando passageiros nas paradas.

Figura 17 - Dificuldade enfrentada pelo BRT



Fonte: Acervo do autor, 2017.

O terceiro trecho, que vai da Rua Gervásio Pires até a Rua Dom Bosco (Figura 18), é o trecho que existem mais faculdades, cursos técnicos e pequenos comércios. Um grande atrativo desse trecho está em uma rua perpendicular, na Rua da Soledade, que é a Central de Atendimento do VEM Recife, onde diariamente várias pessoas vão para recarregar ou fazer algum outro tipo de serviço. Neste, também existe o problema da travessia, onde a faixa está distante da parada.

Figura 18 - Trecho entre a Rua Gervásio Pires e a Rua Dom Bosco



Fonte: Google Maps, 2017.

Deste modo, pode-se adquirir informações para se criar parâmetros de análise para a dinâmica do espaço da Avenida Conde da Boa Vista e o que influencia na elaboração dos diferentes projetos propostos e executados nela.

3.7. Novas propostas para a Avenida Conde da Boa Vista

A Avenida da Conde da Boa Vista, está sempre em evidências. Durante o período de eleições para prefeitos (2016), os principais candidatos trouxeram novas propostas para a via. O atual prefeito e candidato a reeleição, Geraldo Júlio, disse que iria tirar a avenida do “improvisado”, mas não expos suas intenções. e em entrevista concedida ao Jornal do Comércio o candidato, e ex-prefeito, João Paulo, prometeu rever seu próprio projeto, mas também não apresentou propostas. Para concepção desses novos projetos, a opinião dos principais usuários será levada em conta.

Ainda existe um descompasso entre a opinião técnica, a da população, a dos gestores atuais e a dos candidatos. Onde em todas as eleições surgem novas propostas para a via. Não se tem como saber se essas novas propostas vão corrigir as lacunas ou se serviriam para eleger o candidato, visto que a via é um dos maiores e mais importantes

corredores de transporte e público da cidade e atendem a um grande parte da população. As propostas em torno da via, podem ser vistas nas reportagens tiradas dos jornais de maior circulação da cidade.

Figura 19 - Matéria retirada do Jornal do Comércio no período de eleições

HOME > POLÍTICA > PERNAMBUCO

ELEIÇÕES 2016

Daniel Coelho promete reformar Av. Conde da Boa Vista se for eleito

Candidato do PSDB à prefeitura do Recife afirma que projeto é viável: 'Vamos colocar o canteiro no canto'

Publicado em 25/08/2016, às 06h05

Fonte: Jornal do Comércio, 2016.

Figura 20 - Matéria retirada do Jornal do Comércio no período de eleições

HOME > POLÍTICA > PERNAMBUCO

ELEIÇÕES 2016

Edilson Silva chama Conde da Boa Vista de 'monstrengo'

Durante a sabatina, o candidato ainda falou sobre a polêmica regulamentação do Uber

Publicado em 05/09/2016, às 11h12

Fonte: Jornal do Comércio, 2016.

Figura 21 - Matéria retirada do Jornal Diário de Pernambuco no período de eleições

A- A+ TAMANHO DA LETRA  IMPRIMIR Compartilhe:     0

Novo plano para a Conde da Boa Vista

O prefeito Geraldo Julio informou que há um estudo de engenharia na prefeitura que visa melhorar a circulação de ônibus e de pessoas na avenida

Publicação: 23/09/2016 03:00

Fonte: Jornal Diário de Pernambuco, 2016.

Figura 22 - Matéria retirada do Jornal do Comércio no período de eleições

HOME > POLÍTICA > PERNAMBUCO

ELEIÇÕES

Campanha para a Prefeitura do Recife tem mais ideias do que propostas

O cenário é muito diferente daquele de 2012, quando a situação econômica do País era mais estável.

Publicado em 01/10/2016, às 07h30

Fonte: Jornal do Comércio, 2016.

Figura 23 - Matéria retirada do Jornal do Comércio no período de eleições

HOME > POLÍTICA > PERNAMBUCO

ELEIÇÕES 2016

Geraldo diz que vai tirar Av. Conde da Boa Vista do 'improvisado'

Prefeito e candidato à reeleição garante que sua equipe fez estudos e que os usuários de ônibus ganharão mais tempo na via

Publicado em 03/10/2016, às 18h04

Fonte: Jornal do Comércio, 2017.

Sendo assim, pode-se concluir que, Pelas dificuldades no planejamento urbano, o qual se destaca, as situações em que começam as obras sem pensar em todas as etapas necessárias do ato de planejar, tornou a via vulnerável a constantes reparos para tentar atender, mesmo que minimamente, aos ideais da mobilidade urbana ou solucionar alguns problemas. Com isso, pode-se afirmar que a Avenida Conde da Boa Vista foi e continuará sendo um constante laboratório de projetos.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O desenvolvimento do presente estudo possibilitou uma análise acerca dos projetos realizados na Avenida Conde da Boa Vista sob a ótica do Planejamento Urbano Integrado. Foi possível verificar alguns aspectos relevantes, por exemplo; trabalhar de maneira integrada, atualmente, dada a consolidação física dos grandes centros urbanos, tornou-se uma utopia, mesmo com a extensa literatura que aborda esse tema.

O ato de planejar a cidade percorreu um longo caminho até chegar no que existe hoje. Começou influenciado pelo movimento higienista europeu, no início do século XX, visando o embelezamento das cidades como forma de se inserir no período de modernidade. Chegando na década de 1960, quando começou a se pensar nos Planos de Desenvolvimento Integrado (PDLIs), com diretrizes direcionadas aos aspectos físico-territoriais, destinados apenas as capitais. Na década de 1970, Ferrari (1977), estabelece que os planos devem melhorar a qualidade de vida das pessoas e enfatiza a necessidade da continuidade. Na década de 1980, por conta do imediatismo, os PDLIs deixaram de ser usados.

Em 1988, com a Constituição Federal, veio a obrigatoriedade da criação do Plano Diretor para as cidades com mais de 20 mil habitantes. Esse instrumento aborda, de maneira particular, as necessidades das cidades. Como este plano não tratava especificamente de mobilidade, o Estatuto da Cidade, criado em 2001, trouxe como diretriz a criação de um Plano de Mobilidade integrado ao Plano Diretor.

O fato de cada cidade possuir sua própria dinâmica de crescimento, faz com que tenham demandas distintas, seja de infraestrutura, desenvolvimento econômico, social ou institucional. Com isso, criar um conceito geral para o Planejamento Urbano Integrado gera alguns impasses, visto que cada ambiente urbano apresenta sua particularidade e necessita ser pensado a partir dessas especificidades. Saboya (2008), tratou essa particularidade afirmando que o planejamento é processo de escolha de um conjunto de ações consideradas mais adequadas para conduzir a situação atual afim de alcançar os objetivos desejados.

Em 2003, criou-se o Ministério das Cidades para dar suporte aos municípios na criação de seus planos. A ele compete tratar da política de desenvolvimento urbano e

das políticas setoriais de habitação, saneamento ambiental e mobilidade urbana. Entretanto, apenas em 2012, com a criação da Secretaria Nacional de Transporte e de Mobilidade Urbana, buscou-se instrumentalizar ainda mais os gestores para melhor planejar as cidades. Na mesma época em que se pensava na integração dos planos, surgiu uma ferramenta chama modelo LUTI (Land Use Transport Interaction), algo ainda pouco difundido entre os gestores, mas que consiste em equacionar as políticas de transporte e uso do solo por meio de um software.

Antes de trazer o conceito de Planejamento Urbano Integrado para o objeto de estudo, foi feita uma análise do seu processo de expansão, onde ao longo dos anos, conforme a cidade se expandia, a Avenida Conde da Boa Vista foi palco de sucessivos projetos. Que veio desde sua criação, como forma de expandir o centro da cidade, passando pelo seu alargamento, mudando de Rua para Avenida, até seus atuais planos visando a priorização do transporte público. Como foi o que aconteceu durante a reestruturação urbana do período de 2007 e 2008 e em 2011 com a implantação do BRT (Bus Rapid Transit).

Antes de trazer o conceito de Planejamento Urbano Integrado para o objeto de estudo. Foi feita uma análise do seu processo de expansão. Onde ao longo dos anos, conforme a cidade se expandia, a Avenida Conde da Boa Vista foi palco de sucessivos projetos. Que veio desde sua criação, como forma de expandir o centro da cidade, passando pelo seu alargamento, mudando de Rua para Avenida, até seus atuais planos visando a priorização do transporte público e foi o que aconteceu durante a reestruturação urbana do período de 2007 à 2008 e em 2011 com a implantação do BRT (Bus Rapid Transit).

Quando questionados sobre integração do projeto de mobilidade com o plano diretor, algo recomendado nas políticas urbanas, os técnicos, Oswaldo Lima Neto e Germano Travassos disseram que por ser algo emergencial, ser uma necessidade da população um projeto que priorize o transporte público, não se tem tempo hábil de pensar no espaço, quando houve a chance de realizar o projeto de mobilidade, a proposta foi logo lançada e executada. Além de não ter tido a preocupação da integração, não houve a apresentação da proposta a população, que são os principais usuários. Esse fato dificultou a aceitação, a população não estava preparada para esse tipo de organização.

Apesar de existir uma extensa literatura abordando o tema de Planejamento Urbano Integrado, quando se leva para prática este tema vira uma utopia. Dois dos principais especialistas em transporte do estado, Germano Travassos e Oswaldo Lima Neto, afirmam que na Avenida Conde da Boa Vista - por ser esta uma via consolidada - não é possível aplicar a integração entre projetos.

Portanto, entendendo a cidade do Recife como uma metrópole consolidada no cenário nacional e que desempenha papel fundamental na região. Portanto as possibilidades de aplicação de planos de reestruturação no território da cidade são cada vez mais inviáveis, do ponto de vista físico estrutural. Entretanto, a busca por uma alternativa de planejamento, alheia a evidenciada neste estudo – de cunho emergencial e, quase sempre, desconsiderando aspectos importantes do planejamento – abre-nos uma questão ainda maior. Considerando a Boa Vista sob a égide dos planos e do seu papel no cenário municipal, de que maneira seria possível pensar a via de forma a integrar sua dinâmica à do resto da cidade, não apenas em termos econômicos, mas também de mobilidade? Para isso, algumas informações e pistas metodológicas reunidas a título exploratório nessa monografia, deveriam ser aprofundadas.

REFERÊNCIAS

Arruda, F. S. **Aplicação de um Modelo Baseado em Atividades para Análise da Relação Uso do Solo e Transportes no Contexto Brasileiro**. 2005. São Carlos – SP. Tese de Doutorado.

Arq. Futuro: São Paulo na encruzilhada: uma discussão sobre mobilidade e adensamento. – São Paulo: BÊI Comunicação. 2013.

BRASIL. Constituição (1988). **Constituição da República Federativa do Brasil: promulgada em 5 de outubro de 1988**. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Constituicao/Constituicao.htm>. Acesso em: 21 agosto 2017.

CARDOSO, Adauto, et al. **Dualização e reestruturação urbana: o caso do Rio de Janeiro**. Observatório de Políticas Urbanas e Gestão Municipal. Rio de Janeiro, 1996.

CONSELHO FEDERAL DE ENGENHARIA, ARQUITETURA E AGRONOMIA. **Mobilidade Urbana e Inclusão social**. BICALHO, Marcos/ NETO, Emiliano Stanislau Affonso/ BORN, Liane. Brasília. 2009.

ESTATUTO DA CIDADE. **Guia para implementação pelos municípios e cidadãos**. ROLNIK, R. (coord.). Brasília: Câmara dos Deputados. Instituto Polis, 2001.

FELDMANN, Sarah. **Urbanismo e Planejamento Urbano no Brasil nos anos de 60, 70 e 80: permanências, inflexões e rupturas**. Escola de Engenharia de São Carlos (USP). Campinas. 2004. Disponível em: http://www.campinas.sp.gov.br/governo/seplama/eventos-e-informacoes/seminario230/2seminario_primeira.php

FERRARI, Celson. **Curso de planejamento municipal integrado**. Livraria Pioneira Editora. São Paulo. 1977.

GASPAR, Lúcia. **Avenida Conde da Boa Vista**. Fundação Joaquim Nabuco. Recife, 2009.

KOHLSDORF, M. E. (1985). **Breve histórico do espaço urbano como campo disciplinar**. In O espaço da cidade – contribuição à análise urbana (pp. 15 –72). São Paulo: Projeto.

LOPES, S. B., 2010. **Uma Ferramenta para Planejamento da Mobilidade Sustentável com Base em Modelo de Uso do Solo e Transportes**. São Carlos: Tese de Doutorado.

WERNECK, Leonardo Furquim. 2015. **Contribuição de um modelo LUTI para o planejamento integrado em transportes e uso do solo na região metropolitana de Belo Horizonte**. Belo Horizonte – MG. Dissertação de Mestrado.

MACEDO, Michelle Luiza Torres. **Bairro da Boa Vista, importante registro das transformações da cidade do Recife**. Revista Vitruvius. Recife, 2009.

MARICATO, Ermínia. **O Ministério das Cidades e a política urbana no Brasil: quais as ações do Ministério desde sua criação, os problemas e desafios enfrentados**. In: Revista AU - Arquitetura e Urbanismo, nº 156. São Paulo: PINI, agosto de 2017, pp. 64-65. Disponível em: <<http://www.revistaau.com.br/arquitetura-urbanismo/156/artigo44395-1.asp>>. Acesso em: 15/08/2017

MENEZES, José Luiz Mota. **Mobilidade urbana no Recife e seus arredores**. CEPE. Recife. 2016.

Mobilidade e política urbana: subsídios para uma gestão integrada / Coordenação de Lia Bergman e Nidia Inês Albessa de Rabi. – Rio de Janeiro: IBAM; Ministério das Cidades. 2005. Disponível em: <http://www.ibam.org.br/media/arquivos/estudos/mobilidade.pdf>

PINTO, Victor Carvalho. **Direito Urbanístico: Plano Diretor e Direito de Propriedade**. Editora Revista dos Tribunais. 2011.

SANTOS, Carlos Nelson F. dos. **A cidade como um jogo de cartas**. São Paulo. EDUFF. 1988.

SILVA, Antônio José do Amaral. **A arquitetura do Urbanismo e o Urbanismo da Arquitetura: O estudo comparativo dos Conjuntos das Avenidas Guararapes e Conde da Boa Vista**. Recife, 2001.

SOUZA, Alice. **Conde da Boa Vista: a avenida que pulsa no Recife**. Recife, 2016.

SANTOS, Carlos Nelson F. dos. **A cidade como um jogo de cartas**. São Paulo. EDUFF. 1988.

SOUZA, Marcelo Lopes de. **ABC do desenvolvimento urbano**. Editora Bertrand Brasil LTDA. Rio de Janeiro. 2005.

SOUZA, Marcelo Lopes, RODRIGUES, Glauco Bruce. **Planejamento Urbano e ativismo sociais**. São Paulo, 2004.

VAINSENER, Semira Adler. **Boa Vista (Bairro, Recife)**. Fundação Joaquim Nabuco. Recife, 2007.

VILLAÇA, F. **Uma Contribuição para a História do Planejamento Urbano no Brasil**. In: Deak, C. & Schiffer, S. 1999.

WERNECK, Leonardo Furquim. **Contribuição de um modelo LUTI para o planejamento integrado em transportes e uso do solo na Região Metropolitana de Belo Horizonte**. Belo Horizonte. 2015.

LOPES, Simone Becker. **Uma ferramenta para planejamento da mobilidade sustentável com base em modelo de uso do solo e transportes**. São Carlos. 2010.

SITES ACESSADOS

<https://g1.globo.com/pe/Recife/noticia/prometida-para-a-copa-estacao-de-brt-e-inaugurada-na-zona-oeste-do-recife.ghtml> - 28/10/2017 - 14:53

<http://blogs.diariodepernambuco.com.br/mobilidadeurbana/2015/05/nao-e-brt-o-sistema-implantado-nos-corredores-do-grande-recife/> 28/10/2017 – 14:00

<http://www.granderecife.pe.gov.br/web/grande-recife/brt-via-livre> 28/10/2017 - 15:10

<http://www.senado.gov.br/senado/programas/estatutodacidade/oquee.htm>
20/08/2017

<http://www.cronologiadourbanismo.ufba.br/apresentacao.php?idVerbete=1395> –
22/08/2017

<http://urbana-pe.com.br/avenida-conde-da-boa-vista-sofrera-mudancas-para-a-copa-2014-especialistas-opinam> 01/11/2017 - 22:10

<http://blogs.diariodepernambuco.com.br/mobilidadeurbana/2015/06/um-ano-apos-a-copa-e-os-corredores-de-brt-no-recife-ainda-incompletos/> 10:15 – 15/11

<http://blogs.diariodepernambuco.com.br/mobilidadeurbana/2015/10/obras-de-brt-na-regiao-metropolitana-do-recife-sem-prazo-de-conclusao/> 10:20 – 15/11

<http://blogs.diariodepernambuco.com.br/mobilidadeurbana/2015/05/nao-e-brt-o-sistema-implantado-nos-corredores-do-grande-recife/> 15:12 – 15/11

<http://blogs.diariodepernambuco.com.br/mobilidadeurbana/2015/02/acessibilidade-e-um-dos-pontos-fracos-do-brt-do-recife-no-nortesul/> 17:15 – 15/11

<http://urbana-pe.com.br/avenida-conde-da-boa-vista-sofrera-mudancas-para-a-copa-2014-especialistas-opinam> 01/11/2017 - 22:10

https://www.licitacao.net/noticias_mostra.asp?p_cd_notc=19259&title=Corredor%20Leste-Oeste%20do%20BRT%20ter%C3%A1%20nova%20licita%C3%A7%C3%A3o
22/11 – 16:50

http://www.portais.pe.gov.br/web/secid/exibir_noticia?groupId=12855&articleId=32062071&templateId=15537 – 22/11 – 16:55

APÊNDICES

ROTEIRO DE ENTREVISTA PARA OS TÉCNICOS

1. Como surgiu a ideia do projeto de reurbanização de 2007-2008 da Avenida Conde da Boa Vista? Quais fatores motivaram o projeto?
2. De onde partiu a decisão? Foi política? Técnica? Foi uma reivindicação popular? Dos lojistas? Do usuário do transporte coletivo? Como esse projeto dialogou com o Plano Diretor?
3. Quais os pontos positivos/negativos do projeto? O que deu certo e o que não deu certo?
4. Durante o período de eleições (2016), os principais candidatos trouxeram novas propostas para a via. Onde Geraldo Júlio disse que iria tirar a avenida do “improviso”, mas não expos suas intenções. E em entrevista concedida ao jornal do comércio o candidato, e ex-prefeito, João Paulo, prometeu rever seu próprio projeto, mas também não apresentou propostas. Para concepção desses projetos, a opinião dos principais usuários é levada em conta?
5. Os equipamentos urbanos existentes e as residências (bancos, lojas, faculdades, shopping) foram levados em conta na concepção do projeto?
6. Qual sua avaliação sobre as últimas intervenções e projetos para a Avenida Conde da Boa Vista de 2007 até hoje?

QUESTIONÁRIO PARA OS USUÁRIOS DA AV. CONDE DA BOA VISTA

SEXO:_____ **IDADE:**_____ **OCUPAÇÃO:**_____

1. Com que frequência você passa pela Av. Conde da Boa Vista?
() Todos os dias () Uma ou duas vezes na semana () Uma ou duas vezes no mês () Nunca
2. O que costuma fazer?
() Usa apenas como passagem () Trabalho () Serviços
3. Que modal utiliza pra chegar na via em questão?
() Ônibus () BRT () Carro () A pé () Outros
4. Qual sua avaliação sobre a intervenção feita em 2007-2008? (Onde houve o deslocamento das paradas)
() Ótima () Boa () Péssimo
Por quê?

5. Na sua opinião, o BRT está atingindo seu objetivo?
() Sim () Não
Por quê?

6. Defina a Avenida Conde da Boa Vista em uma palavra.
