

FACULDADE DAMAS DA INSTRUÇÃO CRISTÃ  
CURSO DE ARQUITETURA E URBANISMO

MARCOS AURÉLIO COELHO ARAGÃO

A PEDESTRIANIZAÇÃO DA AVENIDA RIO BRANCO, NO BAIRRO DO RECIFE/PE:  
A PERCEPÇÃO DO USUÁRIO

Recife  
2018

FACULDADE DAMAS DA INSTRUÇÃO CRISTÃ  
CURSO DE ARQUITETURA E URBANISMO

Marcos Aurélio Coelho Aragão

**A PEDESTRIANIZAÇÃO DA AVENIDA RIO BRANCO, NO BAIRRO DO  
RECIFE/PE: A PERCEPÇÃO DO USUÁRIO**

Trabalho de conclusão de curso como exigência parcial para graduação no curso de arquitetura e urbanismo, sob orientação da Profa. Dra. Winnie Emily Fellows.

Recife  
2018

Catálogo na fonte  
Bibliotecário Ricardo Luiz Lopes CRB-4/2116

A659p Aragão, Marcos Aurélio Coelho.  
A pedestrianização da Avenida Rio Branco, no bairro do Recife/PE: a percepção do usuário / Marcos Aurélio Coelho Aragão. - Recife, 2018.  
129 f. : il. color.

Orientador: Prof<sup>a</sup>. Dr<sup>a</sup>. Winnie Emily Fellows.  
Trabalho de conclusão de curso (Monografia – Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade Damas da Instrução Cristã, 2019.  
Inclui bibliografia

1. Espaço público. 2. Pedestrianização. 3. Caminhabilidade. 4. Vitalidade urbana. I. Fellows, Winnie Emily. II. Faculdade Damas da Instrução Cristã. III. Título

72 CDU (22. ed.) FADIC (2018.2-365)

FACULDADE DAMAS DA INSTRUÇÃO CRISTÃ  
CURSO DE ARQUITETURA E URBANISMO

Marcos Aurélio Coelho Aragão

**A PEDESTRIANIZAÇÃO DA AVENIDA RIO BRANCO, NO BAIRRO DO  
RECIFE/PE: A PERCEPÇÃO DO USUÁRIO**

Trabalho de Conclusão de Curso como exigência parcial para graduação no curso de arquitetura e urbanismo, sob orientação da Prof.<sup>a</sup>, Dr.<sup>a</sup> Winnie Emily Fellows.

Aprovado em 11 dezembro de 2018

**BANCA EXAMINADORA**

---

Stela Gláucia Alves Barthel, Prof.<sup>a</sup>, Dr.<sup>a</sup>, (FADIC)  
Primeiro Examinador

---

Ana Maria Filgueira Ramalho, Prof.<sup>a</sup>, Dr.<sup>a</sup>, (FADIC)  
Segundo Examinador

---

Winnie Emily Fellows, Prof.<sup>a</sup>, Dr.<sup>a</sup>, (FADIC)  
Orientadora

Recife  
2018

Dedico esse trabalho, primeiramente a Deus, que sempre ilumina os meus caminhos, à minha família, especialmente aos meus pais Enock e Lúcia que sempre me estimularam a crescer, ensinando-me os bons exemplos de caráter, procurando sempre buscar o conhecimento e a realização dos meus sonhos e objetivos. E, sem dúvida, à Professora Doutora Winnie Emily Fellows, pelo incentivo dado em todos os momentos, por me dar o Norte quando nem a bússola indicava e pela atenção e carinho que a mim dispensou.

## **AGRADECIMENTOS**

A Deus que está presente em todos os momentos me guiando e dando força para seguir a minha jornada.

Aos meus queridos pais Lúcia e Enock, que fizeram despertar a vontade de desbravar e buscar sempre novos conhecimentos, em especial a minha mãe que teve paciência com a minha impaciência, sempre na torcida e pedindo à Deus que me orientasse.

A todos os meus familiares que tiveram paciência nas minhas ausências e torceram por mim na elaboração desse trabalho.

A minha orientadora professora doutora Winnie Emily Fellows, que sempre esteve presente e disponível para me acompanhar. Por sua dedicação infinita, pelo seu amor de ensinar e transmitir os inestimáveis conhecimentos que domina tão bem. Sou extremamente grato e foi uma honra ter sido seu orientando.

A todos os amigos que tiveram paciência, relevaram a minha ausência e de alguma forma me estimularam e me ouviram nos momentos difíceis.

A todos os professores da faculdade que participaram da minha vida acadêmica transmitindo tantos conhecimentos novos.

A todos aqueles que de alguma forma participaram da elaboração desse trabalho.

Muitíssimo obrigado!

“Acima de tudo , nunca perca a vontade de caminhar. Todos os dias, eu caminho até alcançar um estado de bem-estar e me afasto de qualquer doença. Caminho em direção aos meus melhores pensamentos e não conheço pensamento algum que, por mais difícil que pareça, não possa ser afastado ao caminhar”.

Soren Aabye Kiergaard  
Filósofo dinamarquês  
1813-1855

## RESUMO

Esta pesquisa tem por objetivo captar a percepção e a aceitação do usuário da Avenida Rio Branco quanto à transformação do logradouro em um *boulevard* exclusivamente de pedestres, procurando identificar quem são os usuários anteriores à pedestrianização e qual o sentimento das diversas categorias de usuários quanto a essa transformação. A questão norteadora da pesquisa foi: valeu a pena ceder o espaço de uma importante artéria, sacrificando também parte da história, para o projeto que hoje se encontra implantado? Parte-se da hipótese de que a pedestrianização da Avenida Rio Branco, conforme projeto concebido e implantado pode ter sido benéfica para determinados tipos de usuários, mas por ser uma importante artéria, a sua transformação em via de pedestre pode ter comprometido a circulação do bairro e pode ter contribuído também para a perda de parte da sua história. Para verificação dessa hipótese, foram utilizados como suporte teórico, os conceitos de **pedestrianização, espaço público, caminhabilidade e vitalidade da cidade** conforme entendimento de autores como Gehl (2015), Menezes (2015 e 2016), Jacobs (2011), Machry (2016), Reynaldo (2017), entre outros. O método de abordagem foi o Estudo de Caso, tendo sido utilizadas como técnicas de pesquisa: pesquisa bibliográfica (com foco nos autores que trabalham os conceitos utilizados e naqueles que trabalham a história do Bairro do Recife e da Avenida Rio Branco); pesquisa documental (planos para o Bairro do Recife, exemplos de casos de pedestrianização, publicações sobre o assunto em sites oficiais e pela imprensa, projeto executivo para a pedestrianização da Avenida Rio Branco, entre outros); observações em campo (visitas à Rio Branco em diferentes dias da semana, para registros fotográficos e entrevistas); aplicação de entrevistas em atores estratégicos e aplicação de questionários online. Foi aplicado também, com as devidas adaptações, o Índice de Caminhabilidade – iCam (ITDP, 2018) para avaliação da implantação do projeto de pedestrianização. Os resultados dessas pesquisas mostraram não haver unanimidade nem quanto à aprovação e aceitação da pedestrianização da Avenida Rio Branco, nem quanto à perda de parte da história do Bairro em função dessa transformação. Mas pode-se afirmar que esta avenida ainda não se firmou como um espaço de permanência e sim como um espaço de passagem para pedestres com possibilidade de permanência eventual, em função de eventos oficiais promovidos pela Prefeitura da Cidade. Funciona na verdade como um via de condução ao Marco Zero, espaço central de permanência do Bairro do Recife. E fazer da Avenida Rio Branco um espaço de permanência parece ser o maior desafio dos responsáveis pelo projeto e pela sua implantação.

**Palavras-chave:** Pedestrianização. Caminhabilidade. Vitalidade urbana. Espaço público



## ABSTRACT

This research aims to capture the perception and the acceptance of the user of Avenida Rio Branco, concerning the transformation of this street into a boulevard exclusively for pedestrians. It also tries to identify who are the users prior to this pedestrianization and what is the impression of the different categories of users regarding this transformation. The guiding question of the research was: was it worth giving away the space of an important artery and sacrificing part of the history, for the project that has been implemented? It is hypothesized that the pedestrianization of Avenida Rio Branco, according to the design conceived and implemented, may have been beneficial only for certain types of users. On the other hand, because it is an important artery, its transformation into a pedestrian path may have compromised the flow of the neighborhood and may have also contributed to the loss of part of its history. In order to verify this hypothesis, the concepts of **pedestrianization**, **public space**, **walkability**, and **urban vitality** were used as a theoretical support, according to authors such as Gehl (2015), Menezes (2015 and 2016), Jacobs (2011), Machry , Reynaldo (2017), among others. The methodology for this research was the Case Study, in which was used as a probe techniques: bibliographic research (focusing on authors working on the concepts used and those working on the history of the Recife neighborhood and Avenida Rio Branco); documentary research (plans for the neighborhood of Recife, examples of pedestrianization cases, publications on the subject on official websites and by the press, executive project for the pedestrianization of Avenida Rio Branco, among others); field observations (visits to Avenida Rio Branco on different days of the week for photographic records and interviews); application of interviews in strategic actors and application of online assessments. Also, with the appropriate adaptations, the iCam Trampability Index (ITDP, 2018) was applied to evaluate the implementation of the pedestrianization project. The results of these surveys showed that there was no unanimity regarding the approval and acceptance of the pedestrianization of Avenida Rio Branco, nor about the loss of part of neighborhood's history due to this transformation. It can be said that this avenue has not yet established itself as a final destination or attraction, but rather as a passageway for pedestrians, unless there is an official event promoted by the City Hall. It works, in fact, as a route for driving to the Marco Zero, which is a central gathering space in the neighborhood known as Recife Antigo. Making the Avenida Rio Branco a meeting point or gathering place seems to be the greatest challenge for those responsible for this development and its implementation.

**Keywords:** Pedestrinization. Walkability. Urban vitality. Public space.

## LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Índice de caminhabilidade (iCam): Categorias.....	255
Figura 2 – Índice de caminhabilidade (iCam): Quadro de referência. ....	266
Figura 3 – Rua XV de novembro - Curitiba .....	277
Figura 4 – Futura identidade visual da Oxford Street. ....	299
Figura 5 – Prespectiva da Villa de Pernambuco {Recife} e Prespectiva de Olinda de Pernambuco.....	311
Figura 6 – Capitânicas Hereditárias. A – Mapa de 1649, Cartógrafo Henricus Hondius / B – Itamaracá e Pernambuco.....	322
Figura 7 – Recife e Olinda – 1616.....	333
Figura 8 – Engenhos de Açúcar, Franz Post – 1665.....	366
Figura 9 – Carta de trecho da costa pernambucana, entre a Ilha de Antônio Vaz e o Rio Pau Amarelo, produzida por Hessel Gerritz – 1630.....	388
Figura 10 – Mapa reduzido do Recife - 1631. ....	400
Figura 11 – Mapa reduzido do Recife - 1637. ....	400
Figura 12 – Mapa reduzido do Recife – 1648.....	400
Figura 13 – Mapa reduzido do Recife – 1739.....	411
Figura 14 – Mapa reduzido do Recife – 1840.....	411
Figura 15 – Mapa reduzido do Recife – 1932.....	411
Figura 16 – Proposta do plano de Pieter Post, de 1639, desenhada sobre planta de 1932. ....	444
Figura 17 – Bairro do Recife – 1808 – Em azul, os antigos limites. ....	466
Figura 18 – Bairro do Recife – 1854 – Em azul, os antigos limites. ....	466
Figura 19 – Fotografia do Século XIX. Cais do Apolo – Recife - Pernambuco.....	477
Figura 20 – Recife: 1888. Praça do Apolo, projetada por Vaulthier, em 1844: cabeceira da ponte Buarque de Macedo.....	488
Figura 21 – Demolições do Bairro do Recife.....	499
Figura 22 – Demolições do Bairro do Recife.....	499
Figura 23 – Cartões Postais do Recife.....	500
Figura 24 – Pólo do Bom Jesus .....	522
Figura 25 – Equipamentos e espaços públicos do Bairro do Recife. ....	555
Figura 26 – Avenida Rio Branco e sua centralidade no Bairro Histórico. ....	566
Figura 27 – Datas de emissão original do projeto e de ajustes.....	577

Figura 28 – Esquema de circulação .....	600
Figura 29 – Pedestrianização da Avenida Rio Branco: Apresentação do projeto ...	600
Figura 30 – Pedestrianização a Avenida Rio Branco: Empreendimentos do Bairro do Recife e a posição estratégica da Avenida Rio Branco.....	611
Figura 31 – Pedestrianização a Avenida Rio Branco: Uso e ocupação atual dos imóveis no térreo.....	611
Figura 32 – Pedestrianização a Avenida Rio Branco: Recuperação da calçada em pedra tipo mineira existente. ....	622
Figura 33 – Pedestrianização a Avenida Rio Branco: Faixa de atividades (Instalação de mobiliário urbano). ....	622
Figura 34 – Pedestrianização a Avenida Rio Branco: Circulação principal (Livre de obstáculos). ....	622
Figura 35 – Pedestrianização a Avenida Rio Branco: Esquema de circulação. ....	633
Figura 36 – Pedestrianização a Avenida Rio Branco: Nova arborização. ....	633
Figura 37 – Pedestrianização a Avenida Rio Branco: Nova arborização. ....	644
Figura 38 – Pedestrianização a Avenida Rio Branco: Toda iluminação com fiação embutida para não interferir no ambiente urbano.....	644
Figura 39 – Pedestrianização a Avenida Rio Branco: Recuperação da calçada em pedra tipo mineira.....	655
Figura 40 – Pedestrianização da Avenida Rio Branco: Utilização de asfalto colorido nos cruzamentos, pela sua resistência ao tráfego de veículos. ....	655
Figura 41 – Pedestrianização a Avenida Rio Branco: Pedra granítica ao longo do passeio, em pedras de 20x20x7cm de espessura.. ....	666
Figura 42 – Pedestrianização a Avenida Rio Branco: Pedra granítica em outra cor nas áreas de estar e rampa de acesso. ....	666
Figura 43 – Pedestrianização a Avenida Rio Branco: Proposta final. ....	677
Figura 44 – Pedestrianização a Avenida Rio Branco: Proposta final. ....	677
Figura 45 – Pedestrianização a Avenida Rio Branco: Proposta final. ....	688
Figura 46 – Boulevard da Avenida Rio Banco inaugurado.....	699
Figura 47 – Plantio de mudas na Avenida Rio Branco. ....	711
Figura 48 - Avenida Rio Branco sem e com o projeto de pedestrianização .....	744
Figura 49 - Os trilhos da Avenida Rio Branco antes e depois da pedestrianização prevista.....	744

Figura 50 - Comente (30 respostas).....	889
Figura 51 - Se sua resposta foi sim, que equipamentos deveriam ser agregados para uma utilização mais efetiva desta avenida como rua de pedestre? (32 respostas) .....	911
Figura 52 - Se sua resposta foi não, você acha que a Avenida Rio Branco deveria continuar a ser uma via exclusiva para veículos, como ante, ou deveria ser uma via mista? (16 respostas).....	922
Figura 53 – Comente: (2 respostas).....	925
Figura 54 - Comente: (15 respostas).....	933
Figura 55 - Para você especialmente, o que representou a transformação da Avenida Rio Branco em via exclusivamente para pedestre? (46 respostas).....	933
Figura 56 - Que sugestões você daria ao Governo Municipal com relação à Av. Rio Branco? (36 respostas).....	95
Figura 57 – Comparativo da ocupação na Avenida Rio Branco em relação a Figura 31 .....	<b>Erro! Indicador não definido.</b> 1

## LISTA DE QUADROS

Quadro 1 – Pedestrianização da Avenida Rio Branco. Projeto Executivo/Relação das pranchas.....	56
Quadro 2 – Mobiliário projetado para a Avenida Rio Branco .....	58
Quadro 3 – Planta geral do projeto com localização do mobiliário e da Praça do Poeta .....	59
Quadro 4 – Quadro referencial para avaliação da pedestrianização da Avenida Rio Branco.....	96
Quadro 5 – Pedestrianização da Avenida Rio Branco : pontuação atribuída pelo autor. ....	103

## LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 - Sexo.....	78
Gráfico 2 - Faixa etária.....	78
Gráfico 3 - Grau escolar.....	79
Gráfico 4 - Você foi usuário da Avenida Rio Branco antes da sua transformação em via de pedestres?.....	79
Gráfico 5 - Se sua resposta foi sim, responda: Qual o tipo de usuário da Avenida Rio Branco você foi antes da transformação em via de pedestres:.....	80
Gráfico 6 - Qual o meio de locomoção que você utilizava para atravessar a Avenida Rio Branco antes da sua transformação em via de pedestres:.....	80
Gráfico 7 - Você é usuário da Avenida Rio Branco depois da sua transformação em via de pedestres?.....	81
Gráfico 8 - Se sua resposta foi sim, responda: Qual o tipo de usuário da Avenida Rio Branco você é depois da transformação em via de pedestres:.....	81
Gráfico 9 - Na sua opinião, a transformação da Avenida Rio Branco em via exclusivamente de pedestres, com os equipamentos existentes, foi benéfica?.....	82
Gráfico 10 - Se em sua opinião, a transformação não foi benéfica, sendo agregado novos equipamentos para uma melhor utilização, ela passaria a ser benéfica?.....	83
Gráfico 11 - Se você respondeu sim, que equipamentos deveriam ser agregados para uma utilização mais efetiva desta avenida como rua de pedestres?.....	83
Gráfico 12 - Se sua resposta foi não, você acha que a Avenida Rio Branco deveria continuar a ser uma via exclusiva para veículos, como antes, ou deveria ser uma via mista (pedestres e veículos)?.....	84
Gráfico 13 - Em sua opinião, a transformação da Avenida Rio Branco em via exclusivamente para pedestres:.....	84
Gráfico 14 - Para você especialmente o que representou a transformação da Avenida Rio Branco em via exclusivamente de pedestres?.....	85
Gráfico 15 - Que sugestões você daria ao Governo Municipal com relação à Avenida Rio Branco?.....	85

Gráfico 16 - Sexo (67 respostas).....	86
Gráfico 17 - Faixa etária (67 respostas) .....	87
Gráfico 18 - Grau de escolaridade (67 respostas).....	87
Gráfico 19 - Você foi usuário da Avenida Rio Branco antes da sua transformação em via de pedestre? (67 respostas) .....	87
Gráfico 20 - Se sua resposta foi sim, responda: Qual o tipo de usuário da Avenida Rio Branco você foi antes da transformação em via de pedestre? (59 respostas).....	88
Gráfico 21 - Qual o meio de locomoção que você utilizava para atravessar a Avenida Rio Branco antes da sua transformação em via de pedestre? (62 respostas) .....	88
Gráfico 22 - Você é usuário da Avenida Rio Branco depois da sua transformação em via de pedestre? (67 respostas) .....	88
Gráfico 23 - Se sua resposta foi sim, responda: Qual tipo de usuário da Avenida Rio Branco você é depois da transformação em via de pedestre? (52 respostas).....	89
Gráfico 24 - Na sua opinião, a transformação da Avenida Rio Branco em via exclusivamente de pedestres, com os equipamentos existentes, foi benéfica? (66 respostas) .....	89
Gráfico 25 - Se, em sua opinião, a transformação não foi benéfica, sendo agregados novos equipamentos para uma melhor utilização, ela passaria a ser benéfica? (26 respostas) .....	90
Gráfico 26 - Na sua opinião, a transformação da Avenida Rio Branco em via exclusivamente para pedestre: (16 respostas).....	92

### **LISTA DE TABELAS**

Tabela 1 - Requisitos para o indicador iluminação (levantamento alternativo). .....	101
Tabela 2 - Requisitos para indicador Coleta de Lixo e Limpeza.....	102

## SUMÁRIO

<b>1. INTRODUÇÃO</b> .....	14
<b>2. REFERENCIAL TEÓRICO</b> .....	18
<b>2.1. Uso do Espaço pelo Pedestre (Pedestrianização)</b> .....	18
<b>2.2. Caminhabilidade</b> .....	21
<b>3. O BAIRRO DO RECIFE</b> .....	31
<b>3.1. A formação do bairro</b> .....	31
<b>3.2. Os Planos de Urbanização para o bairro</b> .....	42
<b>4. A AVENIDA RIO BRANCO</b> .....	54
<b>4.1. O projeto para pedestrianização da avenida</b> .....	54
<b>4.2. A implantação do projeto</b> .....	68
<b>4.3. A percepção do usuário</b> .....	72
4.3.1. Depoimentos publicados na Imprensa Oficial .....	72
4.3.2. Entrevistas na Avenida Rio Branco .....	76
4.3.3. Questionários “online” .....	86
<b>4.4. A percepção do autor</b> .....	96
4.4.1. A pedestrianização da Avenida Rio Branco do ponto de vista do pedestre .....	96
4.4.2. A pedestrianização da Avenida Rio Branco: Considerações Finais .....	107
<b>5. CONCLUSÕES</b> .....	112
<b>REFERÊNCIAS</b> .....	115
<b>APÊNDICE A – QUESTIONÁRIO REALIZADO “ONLINE”</b> .....	118
<b>ANEXO A – PLANTAS DO PROJETO EXECUTIVO DA PEDESTRIANIZAÇÃO DA AVENIDA RIO BRANCO</b> .....	120

## 1. INTRODUÇÃO

Vê-se nos dias atuais uma busca incessante no sentido de adequar/readequar a maioria dos centros urbanos, sejam eles históricos ou não, à sua melhor utilização por parte do usuário, fazendo com que o cidadão possa usufruir da cidade sentindo que também faz parte dela. Essa busca do resgate pelo melhor uso da cidade por parte das pessoas gera mudanças na dinâmica urbana, bem como na paisagem e afeta a população. Por essa razão, há a necessidade da realização de estudos e pesquisas que possam identificar as necessidades do usuário, que aliados aos estudos de viabilidade e das melhores técnicas e referências, possam proporcionar ao usuário o ambiente ideal para seu uso.

Constata-se que essa busca é universal, sendo adaptada conforme influências culturais e o surgimento de novas tecnologias que possam de alguma forma influenciar a rotina que envolve a vida de todos os cidadãos. Percebe-se que nos dias atuais existe uma maior preocupação por parte dos gestores na participação mais efetiva da população e dos acadêmicos mas nem sempre isso se reflete nos resultados obtidos.

O uso da área em que hoje se situa o Bairro do Recife, na cidade do Recife, remonta praticamente ao início da colonização portuguesa no Brasil, sendo inicialmente um área portuária, antes mesmo do surgimento de Olinda. Essa área foi alvo de diversas intervenções e é na atualidade a capital do Estado de Pernambuco. Segundo Menezes. (2015, p. 29).:

As diversas viagens à costa do Brasil, conhecidas e estudadas pelos cartógrafos, geógrafos, e historiadores, e a indicação precisa dos lugares descobertos em mapas, que iam sendo atualizados sucessivamente, nos demonstram o quanto era conhecido um lugar entre as linhas dos arrecifes, existente desde próximo ao Rio Grande do Norte até o atual estado de Sergipe era interrompida, permitindo acesso a um ancoradouro interno. Neste ancoradouro, junto a tal linha de arrecifes, os navios podiam ser consertados. (MENEZES, 2015, p. 29)

Ainda, de acordo com Menezes (2015, p. 36):

A antecedência de uma povoação nos arrecifes, no Porto de Pernambuco, àquela vila de Olinda não nos parece tão fundamental quanto a segura informação da importância do porto de Pernambuco, no contexto que



determinou a localização da vila de Olinda da Nova Lusitânia pela gente de Duarte Coelho. (MENEZES, 2015, P. 36).

Essa área foi o embrião do nascimento do Recife, tendo sido alvo de diversas intervenções, desde a sua ocupação e, na qual, em uma delas foi criada a Avenida Rio Branco, foco desse trabalho, como um dos principais eixos concêntricos de acesso ao Bairro do Recife, junto com a Rua Marquês de Olinda, a Avenida Barbosa Lima e a Avenida Alfredo Lisboa, que se encontram na Praça do Marco Zero do Recife

Essa pesquisa teve como objetivo geral captar a percepção do usuário da Avenida Rio Branco, analisando o sentimento das diversas categorias de usuários diante da transformação da via histórica, que é uma importante artéria do bairro em um *boulevard* exclusivamente de pedestres. E, como objetivos específicos, Identificar quem são os usuários anteriores à pedestrianização da Avenida Rio Branco e os e atuais do agora Boulevard Rio Branco, pesquisar a percepção dos usuários em relação ao projeto instalado e em relação à sua implantação, no estado em que se encontra e fazer uma reflexão sobre o resultado dessa pesquisa.

Nesse trabalho aborda-se a transformação da Avenida Rio Branco, que é uma das principais artérias do Bairro do Recife em uma via exclusivamente para pedestres, o Boulevard Rio Branco, buscando-se entender, na percepção dos seus usuários se esta uma intervenção benéfica e como isso os afetou.

O Bairro do Recife, no qual se insere a Avenida Rio Branco com toda a sua importância, é uma referência histórica da cidade do Recife e há muito tempo faz parte da memória e da identidade de seu povo, o qual já foi alvo de várias intervenções e projetos em sua área de abrangência, muitos deles não logrando o êxito esperado por seus idealizadores. Em suma, valeu a pena, ceder o espaço de uma importante artéria, sacrificando, também parte da história, para o projeto que hoje se encontra realizado?

Ressalta-se a importância desta pesquisa, tendo em vista que projeto(s) anteriores executados neste bairro não lograram o êxito esperado, sendo crucial a sua realização neste momento, tendo em vista que o seu resultado pode ajudar o Poder Público a

melhorar/corriger diretrizes de forma a oferecer à população o melhor uso do seu espaço.

Cabe lembrar que como o projeto de pedestrianização da Av. Rio Branco é relativamente recente, por isso mesmo ainda não se dispõem de pesquisas acadêmicas sobre seus resultados, o que fortalece ainda mais a importância da presente pesquisa.

Os conceitos norteadores para o desenvolvimento da pesquisa foram os conceitos de **pedestrianização, espaço público, caminhabilidade e vitalidade da cidade** onde buscou-se entender a importância e a influência de cada um no desenvolvimento do melhor espaço para as pessoas, de forma inclusiva, de maneira que todos os cidadãos sintam-se contemplados como parte integrante da cidade em que vivem. Para tanto, buscou-se absorver o conhecimento de autores como Gehl (2015), Menezes (2015 e 2016), Jacobs (2011), Machry (2016), Reynaldo (2017), entre outros.

O método de abordagem foi o método monográfico ou Estudo de Caso, e foram utilizadas as seguintes técnicas de pesquisa, tendo sido realizado de acordo com as seguintes etapas:

- Etapa 1. Pesquisa bibliográfica, na qual foram identificados os autores de interesse para busca de embasamento teórico para compreensão do conceito de pedestrianização e os requisitos e condições para sua implantação de acordo com o pensamento atual, bem como para compreensão do conceito de caminhabilidade, suas categorias e indicadores e os critérios de avaliação. Buscou-se também embasamento teórico e histórico para o levantamento da origem do Bairro do Recife e toda sua evolução até os dias atuais, bem como a origem do surgimento da Avenida Rio Branco, foco desse trabalho, através de autores de interesse que publicaram livros, teses, dissertações e artigos que tratem do tema em pauta;
- Etapa 2. Pesquisa documental, quando foram consultados os diversos planos para o Sítio Histórico do Recife, sendo também consultados, junto aos órgãos públicos, planos e projetos para a Avenida Rio Branco, tendo sido pesquisados

também casos similares em outros sítios históricos que sejam semelhantes ao caso aqui estudado;

- Etapa 3. Realização de pesquisa para identificar a percepção do usuário em relação a transformação da Avenida Rio Branco no Boulevard Rio Branco, uma via exclusivamente para pedestres, na forma em que se encontra implantado. Foram aplicados questionários, em diversos dias da semana, buscando uma amostra diversificada dos usuários da via, tendo sido, também, realizada pesquisa *online*;
- Etapa 4. Observação em campo realizada na Avenida Rio Branco, foco desse trabalho, a partir de observação pessoal em diversos dias da semana, para registro da dinâmica do local e produção de imagens;
- Etapa 5. Compilação e análise de todo material coletado e montagem do trabalho final.

Com o objetivo de apresentar os resultados das diversas pesquisas e análises realizadas, o trabalho foi dividido em seis itens, sendo o item 1 referente a essa introdução, além das referências, apêndice e anexo. No item 2 foram desenvolvidos os conceitos teóricos de **pedestrinização** (uso do espaço pelo pedestre) e também de **caminhabilidade**, bem como observados exemplos de pedestrianização de vias à semelhança da Avenida Rio Branco, no Bairro do Recife. O item 3 refere-se ao Bairro do Recife, subdividindo-se em dois subitens, 3.1 referente à formação do Bairro do Recife desde a sua origem, de acordo com o referencial teórico analisado e 3.2 referente aos projetos de urbanização e intervenções realizadas no bairro. O item 4 foi reservado especificamente para a Avenida Rio Branco, foco deste trabalho, tendo sido subdividido em quatro subitens: 4.1 O projeto para pedestrianização da avenida, 4.2 A implantação do projeto, 4.3 A percepção do usuário e 4.4 A percepção do autor. O subitem 4.3 aborda os depoimentos publicados na Imprensa Oficial (4.3.1), as entrevistas na Avenida Rio Branco (4.3.2) e os questionários “online” (4.3.3). O subitem 4.4 discute a pedestrianização da Avenida Rio Branco do ponto de vista do pedestre (4.4.1) e a pedestrianização da Avenida Rio Branco: considerações finais. O item 5 corresponde às conclusões.

## 2. REFERENCIAL TEÓRICO

### 2.1. Uso do Espaço pelo Pedestre (Pedestrianização)

As cidades em que se vive são a consequência do homem e de suas invenções! Voltando-se no tempo para a época em que a roda ainda não tivesse sido inventada nem os animais domesticados, todos eram 100% pedestres todo o tempo e não havia disputa de espaço. Os deslocamentos eram feitos a pé e a dimensão dos caminhos atendiam a essa necessidade. Com o surgimento dos animais como meio de transporte, além dos carros de bois, carruagens, etc as ruas das cidades passaram a ser disputadas e seu uso deixou de ser adequado a tão diferentes tipos de usuários. Vejamos:

Sem dúvida, as ruas das cidades dos séculos XVIII e XIX eram adequadas, como ruas, às atividades das pessoas a pé e à sustentação mútua dos usos diferenciados que as circundavam. Mas eram muito inadequadas, como ruas, para o trânsito de cavalos, e isso, por sua vez, as tornava inadequadas em vários aspectos para o trânsito de pedestres. (JACOBS, 2011, p. 379)

Vê-se que essa disputa pelo espaço nas cidades não é algo novo. O pedestre que antes dominava as ruas, passou a ter que dividí-las com os cavalos, carruagens e, mais recentemente, com os automóveis e outros meios de transporte. Esse compartilhamento de espaço, especialmente, em decorrência do tamanho e da velocidade de seus concorrentes pôs as pessoas que se deslocavam a pé em desvantagem, gerando um sem número de ocorrência de acidentes e, fazendo com que as vias deixassem de ser um lugar seguro para caminhar e, deixassem de ser, também, um lugar saudável, já que que os resquícios deixado pelos cavalos (estrume), o barulho por eles provocado, bem como pelas charretes, carruagens e afins era bastante ensurdecedor nas cidades muito grandes e movimentadas.

Podemos ter uma dimensão disso em um relato feito por Creswell (1958) na revista britânica *Architectural Review*, descrevendo a Londres de 1890, época em que ele era jovem, reproduzido por Jacobs (2011, pp. 380 e 381):

A Avenida Strand daquela época (...) era o núcleo do que havia de melhor em Londres. Rodeada por um emaranhado de travessas e becos a Strand era ladeada por inúmeros pequenos restaurantes em cujas janelas se alardeavam pratos refinados; tabernas, estabelecimentos de porão, bares de vinho e ostras, vendas de carne e presunto; e pequenas lojas comerciando

uma profusão de coisas curiosas e prosaicas, todas enfileiradas lado a lado preenchendo o espaço entre os vários teatros (...). Mas o barro! E o barulho! E o cheiro! Todos esses defeitos eram o indício de cavalos (...).

O congestionado trânsito sobre rodas de Londres – que em trechos da City era tal que impedia a circulação – dependia inteiramente dos cavalos: carroções, carroças, ônibus, cabriolés e fiacres, coches e carruagens e veículos particulares de todos os tipos dependiam dos cavalos. Meredith refere-se ao “prenúncio da fedentina dos pontos de táxi” de Londres ao chegar de trem: mas o odor característico – pois o nariz reconhecia Londres com excitação jovial – vinha dos estábulos, que eram em geral de três ou quatro pavimentos com rampas em ziguezague à frente deles [suas] estrumeiras deixavam cheios de moscas mortas os candelabros com filigranas de ferro fundido – a glória das salas de estar das casas de classe média alta e baixa por toda Londres -, e no fim do verão cobertos por nuvens de moscas esvoaçantes.

O indício mais marcante dos cavalos era o barro, o qual, a despeito da atividade de numerosos grupos de garotos com jaleco vermelho que se lançavam por entre rodas e patas com pás e vassouras enchendo latas de ferro no meio-fio, espalhava-se pelas ruas como uma pasta de “sopa de ervilhas”, que às vezes se juntava em poças encobrendo os meios-fios, e outras vezes recobria o leito da rua como que com uma graxa para eixos ou poeira de farelos, para tormento dos pedestres. No primeiro caso, os rápidos cabriolés ou fiacres espadanavam essas sopa – quando não era interceptada por calças ou saias – por sobre a calçada, de modo que as frontarias da Strand, por toda a sua extensão, tinham uma faixa de 45 centímetros de barro imposta à força. A “sopa de ervilhas” era enfrentada por “carrocinhas de barro”, cada uma com dois rapazes com conchas longas, vestidos como se fossem para o mar da Islândia, com botas até as coxas, roupas impermeáveis abotoadas até o queixo e chapéu de aba larga cobrindo a nuca. Borrifo à vista! O pedestre agora leva o barro no olho! A “graxa para eixos” era combatida com escovas mecânicas puxadas por cavalos, e os viajantes testemunhavam de madrugada a lavagem dos detritos com mangueiras (...). E, fora o barro, o barulho, que, outra vez provocado pelos cavalos, surgia como uma pulsação descomunal nos distritos centrais de Londres. Era uma coisa inimaginável. As ruas comuns de Londres eram pavimentadas uniformemente com peças de “granito” (...) e o martelar de uma profusão de cascos ferrados sobre elas, o ensurdecedor tamborilar simultâneo das rodas com pneus ressoando do vértice de uma pedra ao da outra, como varetas arrastadas por uma cerca; o ranger e o gemer e o chilrear e o chocalhar dos veículos, leves e pesados, sendo maltratados; o sacudir dos arreios e o tinir e o tilintar de tudo o que seja concebível, ampliados pelos gritos e pelos urros daquelas criaturas de Deus que desejavam dar uma informação ou fazer um pedido verbalmente – provocavam um alarido que (...) está além da imaginação. Não era uma coisa insignificante como ruídos. Era uma imensidão de sons (...).

Percebe-se, nos dias atuais, a ausência do estrume dos cavalos que foi substituído pelo gás carbônico (CO<sup>2</sup>) produzido pela combustão dos motores desses automóveis e que deixam o meio-ambiente ainda mais insalubre. Percebe-se, também, com o surgimento do automóvel, o aumento das ocorrências de acidentes e mortes nas ruas, já que, diferentemente das charretes e carruagens, a velocidade alcançada pelos mesmo é bem superior à velocidade das charretes e carruagens e seus propulsores, os cavalos. E, mesmo sendo as maiores vítimas, os pedestres ainda foram considerados culpados.

Foi a partir da circulação dos automóveis que começaram a aumentar as ocorrências de acidentes e mortes nas ruas e, por pressão de interesses econômicos, o pedestre foi culpabilizado e responsabilizado através de campanhas restritivas e estatutos difundidos com investimentos e políticas públicas. (MACHRY, 2016, p. 30).

Importante ressaltar, ainda segundo Machry (2016, p. 30) que: “Primeiramente, o próprio termo *pedestre* e a delimitação de espaços próprios para quem se desloca a pé não existiam – ou não eram relevantes – antes do compartilhamento das ruas com veículos velozes”. Como a convivência, por razões óbvias, não era possível, e a necessidade da velocidade para imprimir o desenvolvimento era a mola impulsionadora da época, sendo o automóvel um dos seus representantes máximos, o pedestre perdeu a supremacia das vias passando a ser coadjuvante, devendo, então, caminhar nos locais a ele destinados e devendo, ainda, ter atenção ao atravessar as ruas, fazendo isso apenas nas “faixas de pedestres”. Nada mais de contemplação da cidade e da movimentação da vida urbana, o cidadão cosmopolita precisava estar atento e manter-se no espaço a ele destinado. Mesmo assim, as ruas não eram seguras pois o número de ocorrências de acidentes e mortes ainda era alarmante, especialmente de crianças - adultos também mas em menor escala, desencadeando, nos anos 70, reivindicações de espaços que restringissem o uso do automóvel, priorizando deslocamentos mais humanizados, lentos e sustentáveis (a pé ou de bicicleta).

Desde a década de 70, diversas cidades no mundo têm implementado medidas de humanização do espaço público, principalmente em seus centros urbanos, em resposta a seus contextos histórico, político, ambiental, social e econômico. O modelo que resgata relações e atividades sociais e a escala humana foi primeiramente implementado em cidades europeias, depois australianas e norte-americanas. (MACHRY, 2016, p. 32).

É como se o cidadão buscasse resgatar aquele espaço perdido por causa do automóvel querendo reocupar uma parte da cidade que o fizesse voltar a se sentir, novamente, protagonista daquele contexto como pedestre. Importante salientar que essa reconquista do protagonismo por parte do pedestre não impede o compartilhamento das vias com outros atores, desde que feito de forma equilibrada e consciente, privilegiando o pedestre.

Vale ressaltar, também, que a multiplicidade de usos é o que garante a vitalidade de uma área ou cidade. Já em 1961, Jacobs (2011, p. 418) afirmava: “A estrutura real

das cidades consiste na combinação de usos, e nós nos aproximamos de seus segredos estruturais quando lidamos com as condições que geram a diversidade”. E essa diversidade seria a luz que as transforma em espaço.

Os locais das cidades em que as fogueiras de uso e vitalidade não conseguem crescer, tornam-se escuros, sem forma e sem estrutura urbana. Sem essa luz vital, não adianta procurar dar forma a um lugar urbano com “esqueletos” ou “arcabouços” ou “células”.

Essas fogueiras metafóricas que definem espaços são formadas – voltando à realidade concreta – por áreas onde os diversos usos e usuários urbanos dão-se mutuamente apoio concentrado e dinâmico. (JACOBS, 2011, p. 420).

Essa pesquisa segue a mesma linha de Machry (2016, p. 32) e adota a definição de que **pedestre são todas as pessoas que se deslocam a pé no espaço público aberto**, independentemente do tempo de deslocamento e admitindo a prática da intermodalidade. Não sendo consideradas, segundo Machry, particularidades, necessidades ou limitações do pedestre e nem a caracterização social: etária, de gênero ou outras classificações.

Essa pesquisa considera pedestrianização a devolução da via no todo ou em sua maior parte àquele que foi, historicamente, seu primeiro usuário, o ser humano, sendo essa uma definição do autor já que até o momento não foi encontrada nas referências uma definição específica do termo.

E, no item a seguir será visto o conceito de caminhabilidade.

## 2.2. Caminhabilidade

Reconquistar o espaço há muito tempo perdido para o automóvel e para as ideologias dominantes de planejamento urbano – em especial, o Modernismo, não é suficiente. Faz-se necessária a dotação de condições para sua reocupação e uso já que esses espaços comuns das cidades foram relegados com o surgimento dos edifícios individuais, que por serem isolados, autossuficientes e indiferentes não se preocuparam com o espaço público, áreas de pedestres e nem com o papel do espaço urbano como local de encontro dos moradores da cidade. E, segundo Jan Gehl, isso está presente em praticamente todos os lugares:

Uma característica comum de quase todas as cidades – independentemente da localização, economia e grau de desenvolvimento – é que as pessoas que ainda utilizam o espaço da cidade em grande número são cada vez mais maltratadas.

Espaço limitado, obstáculos, ruído, poluição, risco de acidentes e condições geralmente vergonhosas são comuns para os habitantes, na maioria das cidades do mundo. (GEHL, 2015, p. 3).

Dessa forma, o deslocamento a pé pela cidade tornou-se restrito, virando um desafio, tendo em vista o abandono desses espaços em detrimento dos edifícios individuais. E, ainda pior, restringindo as funções cultural e social do espaço da cidade. De acordo com Gehl (2015, p. 3): “A tradicional função do espaço da cidade como local de encontro e fórum social para os moradores foi reduzida, ameaçada ou progressivamente descartada”. A relação das edificações com os espaços públicos foi alterada, bem como a configuração espacial das ruas, o que fez com que as características positivas à vitalidade fossem perdidas em maior ou menor grau.

Como o automóvel era a prioridade, não houve preocupação com a integração dessas edificações individuais com o espaço público. Alexander (1977), já destacava, na década de 70, a importância de se projetar o exterior das edificações como o mesmo rigor espacial dedicado ao seu interior. Essa integração com o exterior demonstra a importância da relação de proximidade entre vizinhos e o espaço público, o que proporciona um importante condicionante para a plena utilização do espaço público que é a segurança ou a percepção social da segurança. Ora, como se já não bastasse a falta de estrutura, perda do espaço social e cultural entre outros, ainda havia o problema da segurança.

Surge então, de acordo com Machry (2016) um novo campo do Urbanismo que estuda a qualidade do espaço pedestre, chamado caminhabilidade, oriundo do termo de origem inglesa *walkability*.

Nessa pesquisa, será adotada para caminhabilidade a definição de Seilo (2004), também adotada por Machry (2016, p. 42):

Uma medida entre forma urbana, qualidade e disponibilidade da infraestrutura pedestre contidas em uma área definida. Infraestrutura para pedestres incluem elementos (amenidades) desenvolvidos para promover a eficiência e a segurança dos pedestres, tais como: calçadas, trilhas e pontes para pedestres. (SEILO, 2004 apud SILVA, 2008).



Silva (2008 apud Machry, 2016, p. 42), “destaca que, apesar da definição de caminhabilidade estar em constante transformação, geralmente diz respeito à funcionalidade, segurança, disponibilidade de destinos, conforto, conveniência, conectividade, continuidade, atratividade; sendo que algumas qualidades são subjetivas e outras objetivas, geralmente atribuídas a uma área ou zona (local)”.

Vê-se que transformar ou criar um espaço exclusivamente para pedestres não é suficiente, sendo necessário observar a caminhabilidade desse espaço para dar efetividade à pedestrianização realizada.

De acordo com Gehl (2015, p. 6):

As cidades devem pressionar os urbanistas e os arquitetos a reforçarem as áreas de pedestres como uma política urbana integrada para desenvolver cidades vivas, seguras, sustentáveis e saudáveis. Igualmente urgente é reforçar a função social do espaço da cidade como local de encontro que contribui para os objetivos da sustentabilidade social e para uma sociedade democrática e aberta.

Vale ressaltar, também, que a multiplicidade de usos é o que garante a vitalidade de uma área ou cidade. Já em 1961, Jacobs (2011, p. 418) afirmava: “A estrutura real das cidades consiste na combinação de usos, e nós nos aproximamos de seus segredos estruturais quando lidamos com as condições que geram a diversidade”. E essa diversidade seria a luz que as transforma em espaço.

Os locais das cidades em que as fogueiras de uso e vitalidade não conseguem crescer, tornam-se escuros, sem forma e sem estrutura urbana. Sem essa luz vital, não adianta procurar dar forma a um lugar urbano com “esqueletos” ou “arcabouços” ou “células”.

Essas fogueiras metafóricas que definem espaços são formadas – voltando à realidade concreta – por áreas onde os diversos usos e usuários urbanos dão-se mutuamente apoio concentrado e dinâmico. (JACOBS, 2011, p. 420).

Em abril de 2018, o Instituto de Políticas de Transporte & Desenvolvimento (ITDP Brasil) divulgou a versão 2.0 do chamado Índice de Caminhabilidade/Ferramenta (ITDP, 2018). As reflexões pioneiras de Jane Jacobs e Jan Gehl sobre o assunto foram evocadas como apoio para construção desse índice.

A segunda metade do século XX foi testemunha da consolidação de uma abordagem de planejamento urbano com foco em veículos motorizados e investimentos em infraestrutura que possibilitassem a sua circulação eficiente em cidades e regiões metropolitanas. Esse processo ocorreu amplamente

às custas de considerações voltadas às necessidades dos modos ativos de transporte. Tal modelo tem sido questionado já há algumas décadas, notadamente por autores como Jane Jacobs (1961) e Jan Gehl (1971, 2010) – cujos trabalhos pioneiros apresentam críticas pertinentes às políticas urbanas implementadas a partir dos anos 1950 e 1960, centradas na expansão de infraestrutura destinada a veículos motorizados. Em contrapartida, estes autores valorizaram no seu trabalho o pedestre e a vida urbana.

Na virada do século XXI, essa abordagem ganhou ainda mais visibilidade através do trabalho que uma nova geração de governantes têm desenvolvido, abrangendo a implementação de políticas e projetos urbanos com foco em infraestrutura e amenidades para os modos ativos, em diversas escalas. Para além das cidades que têm investido gradativamente em infraestruturas para pedestres e ciclistas, nota-se cidades que colocam esses modos prioritários para estruturação da mobilidade urbana, como é o caso de Hamburgo, na Alemanha.

Por fim, eventos que priorizam a circulação de pedestres tais como o Ecomobility World Festival, que propõe a pedestrianização de distritos inteiros por um mês, também têm sido realizados com o propósito de transformar as percepções de residentes sobre suas cidades. (ITDP, 2018, p. 09).

O índice de caminhabilidade (iCam), de acordo com o ITDP, teve a sua primeira versão lançada em 2016, em parceria com o Instituto Rio Patrimônio da Humanidade (IRPH), órgão da Prefeitura do Rio de Janeiro, e a Pública Arquitetos. “Os indicadores foram discutidos e ajustados em encontros periódicos entre ITDP, IRPH e Pública durante o ano de 2015, paralelamente à aplicação piloto realizada no entorno da Praça Tiradentes, Centro Histórico do Rio de Janeiro”. (ITDP, 2018, p. 13). Ao longo de 2016 e 2017, o iCam foi objeto de discussões através de apresentações e oficinas e, como resultado disto, o índice foi aperfeiçoado e originou a atual versão 2.0, aprovada em 2018.

De acordo com essa versão 2.0, o iCam compõem-se de 15 indicadores agrupados em 6 categorias, cada uma dessas categorias incorporando uma dimensão da experiência do caminhar. São as categorias e seus indicadores:

1. **Segurança Viária** – Agrupa indicadores referentes à segurança de pedestres em relação ao tráfego de veículos motorizados, assim como a adequação de travessias a requisitos de conforto e acessibilidade. Inclui dois indicadores: tipologia de ruas e travessias.
2. **Atração** – Inclui indicadores relacionados a características do uso do solo que potencializam a atração de pedestres, avaliando com isso atributos do espaço construído que podem ter impacto decisivo na intensidade de uso das rotas de pedestres e na sua distribuição ao longo do dia ou semana. Inclui 4 indicadores:

fachadas fisicamente permeáveis, fachadas visualmente ativas, uso público diurno e noturno, usos mistos.

3. **Calçada** – Incorpora a dimensão de caminhabilidade relativa à infraestrutura, considerando dimensões, superfície e manutenção do piso adequadas ao pedestre. Inclui 2 indicadores: largura e pavimentação.
4. **Ambiente** – Agrupa indicadores relacionados aos aspectos ambientais que possam afetar as condições de caminhabilidade de um espaço urbano. Composta por 3 indicadores: sombra e abrigo, poluição sonora, coleta de lixo.
5. **Mobilidade** – Relacionada à disponibilidade e o acesso ao transporte público. Inclui 2 indicadores: dimensões das quadras e distância à pé ao transporte.
6. **Segurança Pública** – Composta por dois indicadores: iluminação e fluxo de pedestres diurno e noturno.

A Figura 1 mostra o conjunto das 6 categorias de análise componentes do Índice de Caminhabilidade (iCam).

Figura 1 – Índice de caminhabilidade (iCam): Categorias.



Fonte: ITDP, 2018, p. 13

A metodologia prevê a montagem de um quadro inicial que vincula cada uma das categorias aos seus indicadores, por sua vez relacionados às unidades de análise adotadas (segmento de calçada ou face de quadra), às fontes de dados primários adotadas (levantamento de campo no ambiente de circulação de pedestre e no ambiente construído), e às fontes de dados secundários adotadas (fotografias

aéreas/satélite e recurso de georreferenciamento, e documentos da administração pública) (Figura 2).

Figura 2 – Índice de caminhabilidade (iCam): Quadro de referência.

Categorias	Indicadores	Unidades de análise para cálculo do Índice		Fonte de dados primários		Fonte de dados secundários	
		Segmento de calçada	Face de quadra	Levantamento de campo, ambiente de circulação de pedestres	Levantamento de campo, ambiente construído	Fotografias aéreas / satélite e recursos de georreferenciamento	Documentos da administração pública
Calçada	Pavimentação	•		•			
	Largura	•		•			
Mobilidade	Dimensão da Quadra	•				•	
	Distância a pé ao transporte	•				•	•
Atração	Fachadas fisicamente permeáveis		•		•		
	Fachadas visualmente ativas		•		•		
	Uso público diurno e noturno		•		•		
	Usos mistos		•		•	•	
Segurança Viária	Tipologia da rua	•		•			•
	Travessias	•		•			
Segurança pública	Iluminação	•		•			
	Fluxo de pedestres diurno e noturno	•		•			
Ambiente	Sombra e abrigo	•		•		•	
	Poluição sonora	•		•			
	Coleta de lixo e limpeza	•		•			

Fonte: ITDP, 2018, p. 18

A partir desse quadro referencial, é feita uma avaliação qualitativa de cada indicador, que recebe uma pontuação, que pode ser insuficiente (0), suficiente (1), bom (2) e ótimo (3). Seguem-se alguns cálculos que incluem média aritmética (para pontuação de cada indicador e de cada categoria), e média final para representar o iCam da área estudada.

Cabe salientar que, para fins desta pesquisa, um outro conceito de caminhabilidade a ser adotado será aquele trabalhado pelo ITDP (2018, p. 10): “O conceito de caminhabilidade (“walkability” em inglês) foca nas condições do espaço urbano vistas sob a ótica do pedestre. Em linhas gerais, pode ser definido como a medida em que as características do ambiente urbano favorecem a sua utilização para deslocamentos a pé”. Para o referido instituto:

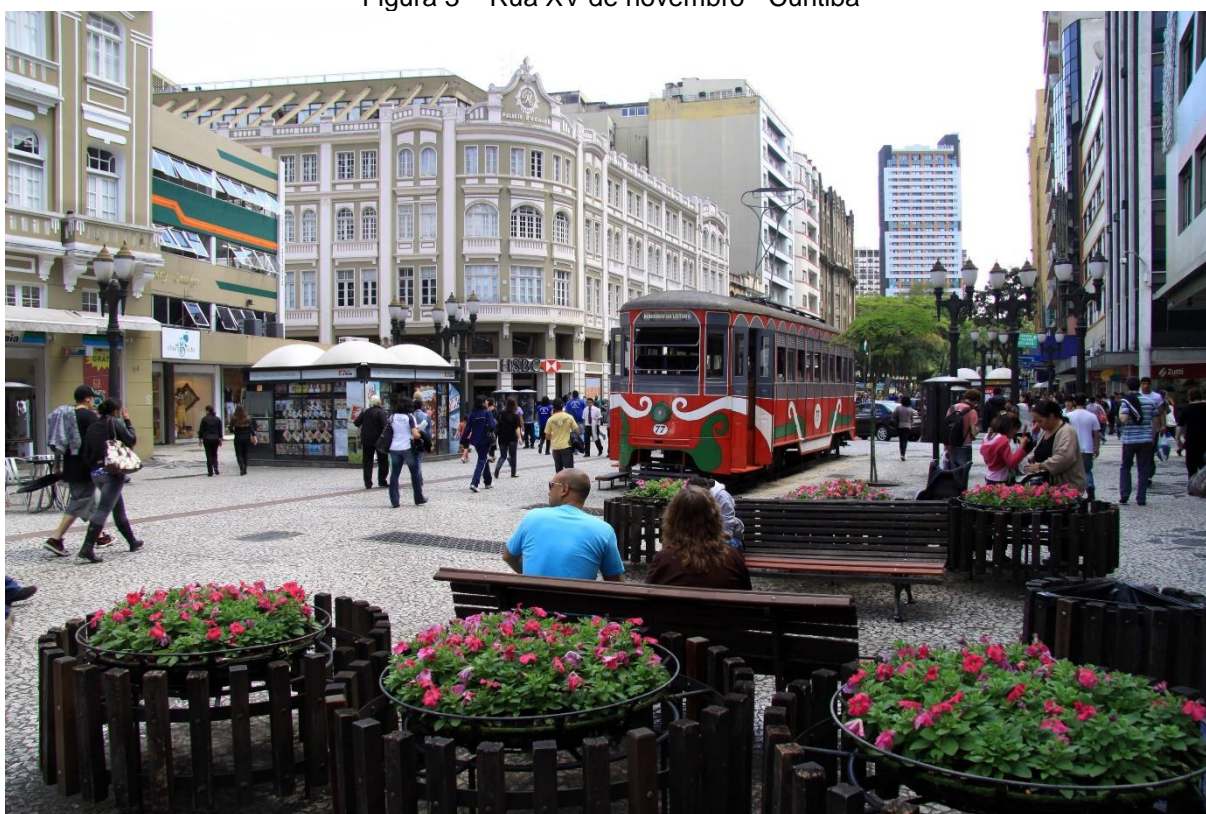
A caminhabilidade compreende aspectos tais como as condições e dimensões das calçadas em cruzamentos, a atratividade e densidade

da vizinhança, a percepção de segurança pública, as condições de segurança viária e quaisquer outras características do ambiente urbano que tenham influência na motivação para as pessoas andarem com mais frequência e utilizarem o espaço urbano. (ITDP, 2018, p. 10).

E cabe ainda salientar que, uma adaptação da metodologia do iCam (versão 2.0) aqui apresentada será feita nessa pesquisa para fins de construção da percepção do autor sobre a pedestrianização da Avenida Rio Branco no Bairro do Recife. Seguem alguns exemplos de pedestrianização de vias:

Rua XV de Novembro em Curitiba:

Figura 3 – Rua XV de novembro - Curitiba



Fonte: PARANA EM REDE, 2018.

Apesar do projeto ser de 1966, a pedestrianização da Rua XV de novembro, também conhecida como Rua das Flores, foi feita nos anos 1970, na gestão do Prefeito Jaime Lerner. Nessa época, segundo Pinto [201?], a idéia já era convertê-la em área privilegiada e devolvê-la ao pedestre, sacrificado pela presença crescente e dominante dos veículos, nm espaço de trânsito exíguo.




Ainda segundo Pinto [201?], a implantação foi polêmica, havendo muita resistência dos comerciantes, com a imprensa pendendo para um lado e para outro mas que, ao final, acabou confraternizando-se com os planejadores.

De acordo com Pinto [201?]:

O fim era criar uma avenida jardim, um boulevard-logradouro, que seria uma espécie de extensão da sala de visitas da casa de cada um, onde o homem encontraria o espaço e a proteção necessária contra a agressão urbana, as fumarolas de carbono, a azáfama diária do tráfego e a poluição visual e sonora em que se transformaram as grandes cidades. Aos poucos todo o espaço foi dotado de bancos, floreiras, luminárias especiais, bancas de revistas, árvores e todo um farto equipamento urbano e recreativo, destinado a transformar o local num “oásis” para os pedestres.

Tudo isso, feito há praticamente 50 anos. Ressalte-se que, de acordo com Pinto, a “Rua das Flores” foi alvo de outras intervenções que tiveram por objetivo a revitalização da paisagem, retoques na urbanização e correções de infraestrutura mantendo seu objetivo inicial de ser a área mais ativa e animada da cidade, cumprindo seu papel de espaço livre e estimulante da vida coletiva, recobrando, também, uma das tradições mais saudosas da vida curitibana: o “footing” das tardes de sábado e das manhãs de domingo.

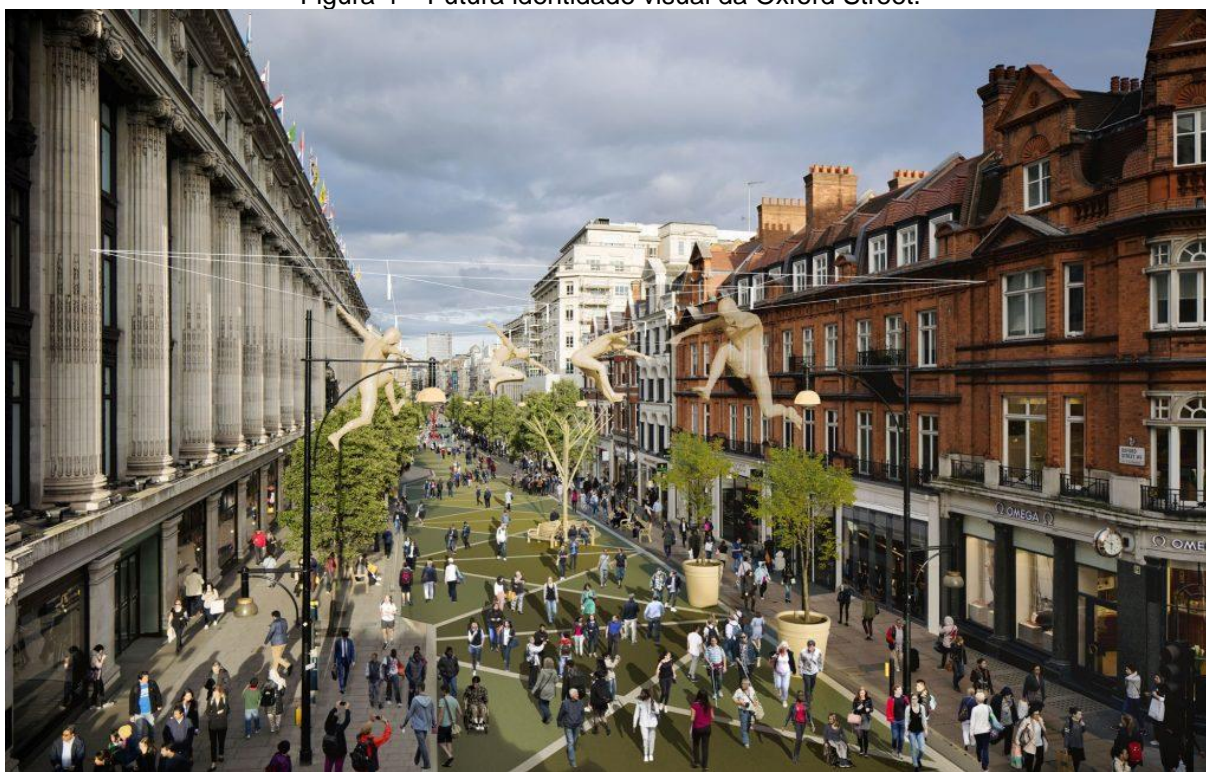
Quadro 1 – Utilizações na Rua XV de Novembro

	Bancos e Floreiras		Edificações de uso misto
	Manutenção da memória		Quiosques
	Paisagismo		Áreas cobertas

Fonte: PARANA EM REDE, 2018.

## Oxford Street – em Londres

Figura 4 – Futura identidade visual da Oxford Street.



Fonte: TANSCHKEIT, 2017.

Apesar de ainda ser um esboço, o novo plano da Prefeitura de Londres parece ser exemplar, no que diz respeito ao melhor uso das ruas da área central da cidade. Na Figura 04 pode-se ver uma imagem ilustrativa do projeto de pedestrianização da Oxford Street. De acordo com Tanscheit, entre as novas metas a serem perseguidas até 2029, estão a quase completa proibição de estacionamento para carros e a construção de 650 mil novas habitações. Esse projeto tem por objetivo proporcionar uma nova forma de fazer a cidade se desenvolver através do “Good Growth” (Bom crescimento), que revoluciona a maneira como a população se deslocará em Londres e visa uma expansão da mobilidade ativa, tendo o transporte a pé e a bicicleta como as primeiras opções de transporte.

Segundo Tanscheit, outro aspecto positivo desse plano é o combate declarado à poluição do ar, aos automóveis e ao espaço que eles ocupam, sendo proibida a criação de novos estacionamentos na área central, além de obrigar os estacionamentos residenciais a ter infraestrutura para veículos elétricos ou com taxas de emissão muito baixas (“Ultra-Low Emission”), além de outras medidas. Tudo isso

visa aumentar a densidade das áreas centrais e criar espaços mistos e vibrantes que são projetados para pessoas em vez de veículos.

Ainda segundo Tanscheit, em contraponto a essa expulsão dos carros particulares, Londres já está em obras para aumentar disponibilidade e a conectividade do transporte coletivo, principalmente através da expansão do metrô e também de novas linhas férreas. O transporte cicloviário também está sendo contemplado através de novas rotas de ciclovias, exigência de bicicletário para as empresas, além de mais espaço para as bicicletas nas novas construções às margens do Rio Tâmisa.



### 3. O BAIRRO DO RECIFE

#### 3.1. A formação do bairro

Parte da área hoje ocupada pelo bairro do Recife, na cidade do Recife, remonta ao início da colonização portuguesa do Brasil, como zona portuária de Olinda. Segundo Pereira (2006): "A vila de Olinda tornou-se sede da Capitania de Pernambuco, seguindo a opção portuguesa de se instalar em terrenos colinosos para maior facilidade de defesa. Devido à vantagem da presença dos arrecifes, instalou-se ao sul dessa vila, povoação dos arrecifes, que depois veio a se chamar Recife". (Figura 5)

Figura 5 – Prespectiva da Villa de Pernambuco {Recife} e Prespectiva de Olinda de Pernambuco. Original manuscrito que ilustra o códice "Relação das Praças Fortes do Brasil", de Diogo de Campos Moreno, Arquivo Nacional Torre do Tombo, Lisboa, Portugal 1609.



Fonte: MENEZES, 2016, p. 27.

De acordo com Vasconcelos e Sá (2011, p. 04), a figura 5 foi produzida por Albernaz I, cartógrafo da Coroa Portuguesa:

O cartógrafo da Coroa Portuguesa, Albernaz I, por sua vez, produziu o mapa apresentado na Figura X1 "PRESPECTIVA DO RESSIFE, E VILA DE OLINDA", que faz parte do acervo da Biblioteca Pública Municipal do Porto, em Portugal. (VASCONCELOS; SÁ, 2011, p. 04).

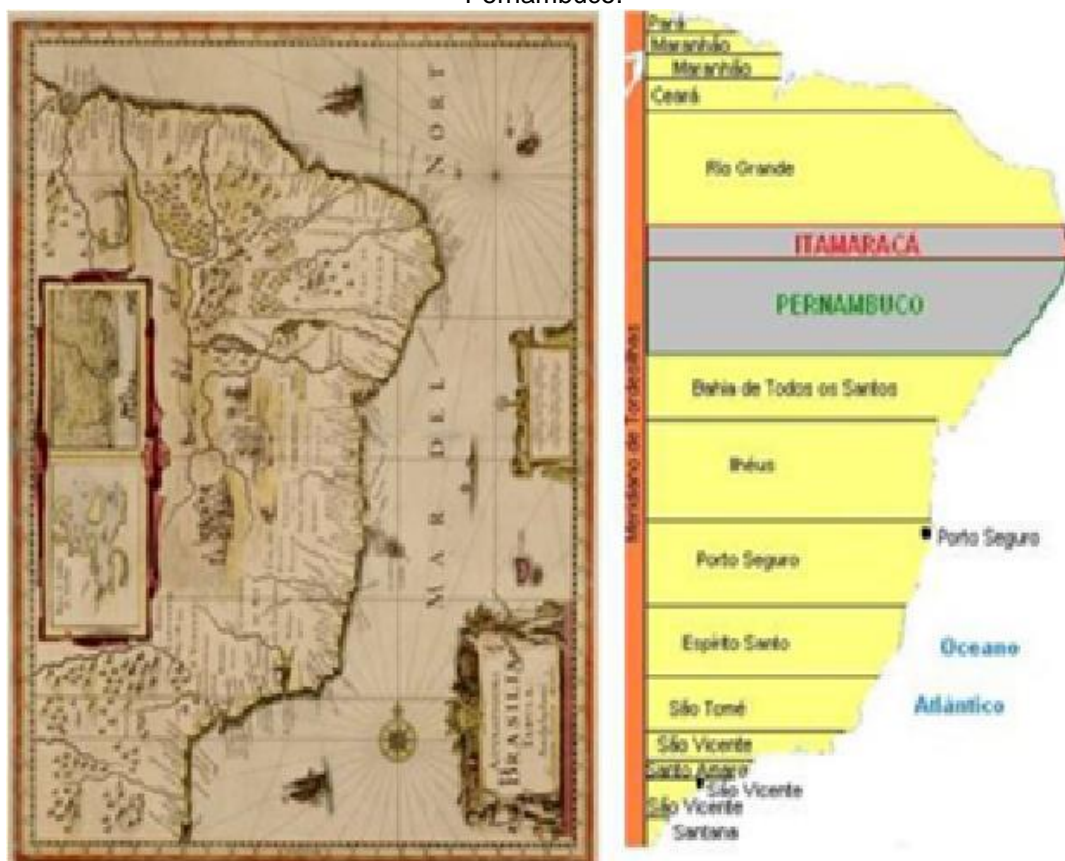
Segundo Vasconcelos e Sá (2011):

O Brasil foi dividido em Capitânicas Hereditárias em março de 1534, com o objetivo de povoar a colônia e proteger as terras recém descobertas. As Capitânicas Hereditárias (Figura 6) eram formadas por faixas lineares de terra, indivisíveis e inalienáveis, que partiam do litoral prolongando-se até a linha do Tratado de Tordesilhas, ignorando os acidentes geográficos.

Na região litorânea das capitânicas de Itamaracá e Pernambuco (Figura 01b), formaram-se povoados que tornaram-se vilas, e nos dias atuais formam o grande aglomerado urbano onde está inserida a Região Metropolitana do Recife – RMR. Recife é a capital do estado de Pernambuco. (VASCONCELOS; SÁ, 2011, p. 02).

A seguir a Figura 6 (A e B) corresponde a Figura 1 (1a e 1b) das autoras acima citadas, por isso, esse trabalho busca manter a mesma relação na descrição da Figura na referida citação.

Figura 6 – Capitânicas Hereditárias. A – Mapa de 1649, Cartógrafo Henricus Hondius / B – Itamaracá e Pernambuco.



Fonte: VASCONCELOS; SÁ, 2011, p. 02.

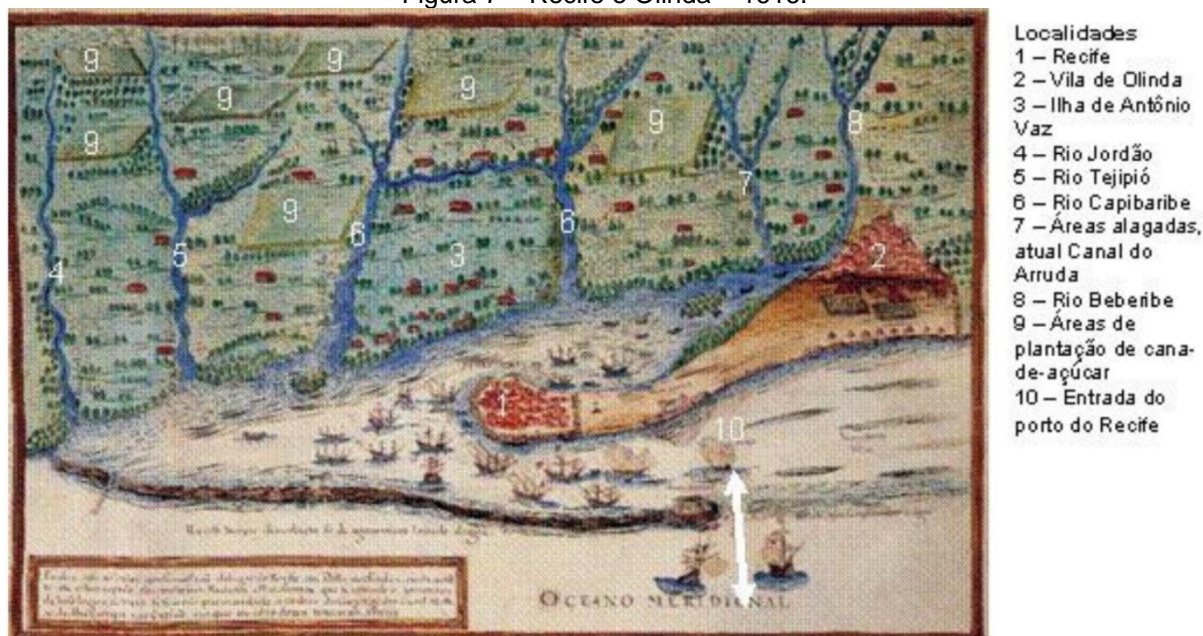
Ainda de acordo com Vasconcelos e Sá (2011, p. 03): “Nas primeiras décadas do século XVI, iniciava-se o processo de colonização da capitania de Pernambuco, sendo Olinda a cidade”.

A Capitania de Pernambuco foi entregue ao navegador Duarte Coelho Pereira, afirmam as autoras:

Duarte Coelho, em 1537, decide encontrar o local ideal para a construção da sede da Capitania. E localiza, cerca de 30 km ao Sul de onde primeiramente havia se fixado, uma área com uma privilegiada posição geográfica facilitadora da defesa contra invasores, uma colina que lhe permitiria vigiar toda a região dos deltas dos rios capibaribe e beberibe. Neste local foi fundada a cidade de Olinda. (VASCONCELOS; SÁ, 2011, p.p. 03 e 04).

Olinda vem a ser sede da Capitania de Pernambuco ainda no século XVI, Sede do Brasil colonial entre 1624 e 1625 – e conhecida, nesse período, segundo Pero de Magalhães Gândavo, e passa a ser conhecida como “Lisboa pequena”, dada a opulência só comparável à da Corte portuguesa. De acordo com Menezes (2015, p. 62): Em Olinda, diante da ausência de informações anteriores ao incêndio de 1631, não foi possível ao desenhista atualizar a imagem da vila, naturalmente já configurada em sua maior dimensão e bela qual uma “Lisboa Pequena”. A Figura 7, abaixo, retrata Olinda, a povoação do Recife e arredores.

Figura 7 – Recife e Olinda – 1616.



Fonte: VASCONCELOS; SÁ, 2017, P 04.

O dia 12 de março de 1537 é considerado a data de fundação da Cidade de Olinda porque foi a data em que foi firmado e enviado o Foral de Olinda<sup>1</sup>. É uma referência histórica comprovada, que serviu de base para criação de uma data comemorativa à fundação de Olinda mas que deixa margem à uma existência anterior a esse documento. De acordo com o sítio da Agência Estadual de Planejamento e Pesquisas de Pernambuco - CONDEPE FIDEM (2018):

O povoado cresceu tanto que, em 1537, por Alvará do Rei Dom João III, foi elevado à categoria de vila e freguesia.

Em 12 de março desse mesmo ano Duarte Coelho firmou e enviou ao rei o Foral de Olinda, carta de doação na qual estabelecia o patrimônio público da vila, onde descrevia todos os lugares e benfeitorias ali existentes. Assim a data oficial considerada como de sua fundação é 12 de março de 1537. (CONDEPE FIDEM, 2018, p. 01).

Menezes (2016, p. 15) faz relato semelhante ao porto da Vila de Olinda, sede da Capitania de Pernambuco, incluindo uma citação de Silva (1979, apud MENEZES, 2016, p. 15):

A mais antiga referência à povoação do Recife é encontrada no chamado Foral de Olinda, de doze de março de 1537, outorgado pelo primeiro donatário, Duarte Coelho, que assim se refere ao então porto da capitania: "... a ribeira do mar até o Arrecife dos Navios, com suas praias, até o Varadouro da Galeota, subindo pelo rio Beberibe.."

Por conta dessa referência do Foral de Olinda ao porto onde hoje é a Cidade do Recife, o dia 12 de março de 1537, também é considerado a data de fundação da cidade do Recife, mesmo sabendo-se da existência de uma povoação anterior a essa data. Segundo Menezes (2015):

A antecedência de uma povoação nos Arrecifes, no Porto de Pernambuco, àquela vila de Olinda não nos parece tão fundamental quanto a segura informação da importância do porto de Pernambuco, no contexto que determinou a localização da Vila de Olinda na Nova Lusitânia pela gente de Duarte Coelho. (MENEZES, 2015, p. 36).

---

<sup>1</sup> Legislação elaborada por um rei com o intuito de regulamentar a administração de terras conquistadas e que dispunha ainda sobre a cobrança de tributos e quaisquer outros privilégios. (HOUAISS; VILLAR, 2001, p. 1.370).

Ainda, de acordo com Menezes (2015, p. 37):

A parte mais alta e seca dessa península determinou a principal rua e sua forma, esta decorrente da necessidade da gente de se dirigir para Olinda pelo istmo e na direção da ilha dos Navios, a de Antônio Vaz, onde pode ter havido um lugar onde barcos menores buscariam, antes de 1535, água para abastecimento dos navios maiores, ancorados no porto de Pernambuco. A expressão ilha dos Navios bem sugere tais procedimentos (MENEZES, 2015, p. 37).

Certo desenvolvimento do Recife se constatara, antes mesmo da invasão holandesa – período entre 1609 a 1630 –, malgrado os impedimentos da Câmara de Olinda e de El-Rei. Mas, provavelmente, isto sucedera por tratar de um porto e do conseqüente comércio que daí resultou. (MENEZES, 2007 apud SOUZA, [201?], p. 08).

Com o surgimento da cultura canavieira, a Capitania de Pernambuco tornou-se importante centro e toda movimentação de cargas desse ciclo econômico da cana de açúcar precisava de um porto para o escoamento da produção. O Donatário Duarte Coelho tentou criar um porto em Olinda mas ficou impossibilitado pela grande quantidade de arrecifes. Segundo Souza ([201?], p. 04): “O donatário tentou criar um porto na “Feitoria Velha de Olinda”, em frente ao Carmo, porém, devido à grande quantidade de arrecifes, isto impossibilitava a entrada dos navios”. Ainda assim, de acordo com Souza ([201?], p. 04): “Olinda contou com um porto fluvial, no Rio Beberibe (Varadouro)”.

Vasconcelos e Sá (2011, p. 04) faz relato semelhante nesse sentido, afirmando que com o desenvolvimento da Cidade de Olinda, surge um pequeno porto para atender as necessidades da cidade:

Olinda cresceu descendo a encosta do chamado Morro da Misericórdia até a margem do Rio Beberibe, um local denominado por Varadouro das Naus, onde foi construído um pequeno porto para embarcações de pequeno calado. (VASCONCELOS; SÁ, 2011, p. 04).

Mas o porto necessário para atender ao ciclo econômico canavieiro, desejado pelo Donatário Duarte Coelho só pode se estabelecer à 6 quilômetros da sede. Afirma

Souza ([201?], p. 04): “[...] e o porto, pretendido pelo donatário, se estabelecerá a 6 km da sede, caso pouco comum na urbanização portuguesa. (informação verbal)”<sup>2</sup>.

De certa forma abre-se aqui uma divergência. Como se viu, constata-se a existência do Porto de Pernambuco anteriormente à “fundação de Olinda”, ficando-se sem uma certeza se foi o porto que atraiu Olinda ou se foi Olinda que criou o porto mas esse não é o foco deste trabalho.

Descobriu-se logo a vocação da Capitania de Pernambuco para o cultivo da cana de açúcar. Segundo Vasconcelos e Sá (2011):

As condições naturais do solo conjuntamente com climas favoráveis ao plantio da Cana de Açúcar, aliada a crescente demanda no mercado europeu pelo açúcar, incentivaram a implantação de diversos engenhos por toda a capitania [Figura 8]. (VASCONCELOS; SÁ, 2011, p. 05).

Figura 8 – Engenhos de Açúcar, Franz Post – 1665.



Fonte: FUNDAÇÃO BIBLIOTECA NACIONAL, 2010.

---

<sup>2</sup> Prof. adjunto da UFPE (aposentado), arquiteto e urbanista, José Luiz Mota Menezes, em 17/03/2010.

E, esse desenvolvimento, tendo o ciclo canavieiro como responsável, chamou a atenção. Antes, faz-se importante ressaltar que, de acordo com Reynaldo (2017, p.55): “O processo de colonização do Brasil sob o domínio português, iniciado em 1500, centra-se na área rural, ao tempo em que o porto é utilizado como meio de deslocamento de produção agrícola e como espaço burocrático de controle da exportação”. Olinda, que era a sede da Capitania de Pernambuco, refletia a pujança da economia da cana de açúcar mas era pelo porto que passava toda a produção da cultura canavieira destinada à demanda européia.

Segundo Menezes (2016, p. 15):

Em torno do seu porto, principal centro comercial da região, o Recife desenvolveu-se e logo despertou a cobiça de corsários, em 1561 e 1595, e da toda poderosa Companhia das Índias Ocidentais que o tornou capital do Brasil Holandês (1630-1654). (MENEZES, 2016, p. 15).

O interesse da Companhia das Índias Ocidentais (“West-Indische Compagnie” ou W.I.C) já era bem anterior à sua chegada ao Brasil. Os países eram fortes investidores do Brasil – então colônia portuguesa na América do Sul. Segundo Pereira (2006): “Até o fim do século XVI os países baixos possuíam investimentos na então colônia portuguesa da América do Sul, o Brasil”. E, ainda de acordo com Andrade (1984, apud PEREIRA, 2006), do ponto de vista econômico, havia a dependência dos Países Baixos, pois tanto o comércio do açúcar, através do transporte, como os financiamentos para a implantação de engenhos e desenvolvimento da cultura da cana de açúcar eram controlados pelos seus comerciantes.

De acordo com Melo (1998, apud PEREIRA, 2006):

Esses investimentos foram ameaçados com a unificação das coroas de Portugal e Espanha em 1580, período de sessenta anos conhecido na historiografia como União Ibérica. Sendo assim a relação entre os países baixos e Portugal entrou em crise devido aos sucessivos embargos sofridos pelos navios neerlandeses em portos ibéricos que comprometiam o suprimento de uma série de produtos considerados indispensáveis. Tais dificuldades foram em grande parte responsáveis pela expansão colonial neerlandesa iniciada em fins do século XVI. (MELO, 1998, apud PEREIRA, 2006).

Ainda, segundo Pereira (2006):

Para controlar o capital investido no Brasil e ainda o comércio dos produtos oriundo dele, os neerlandeses, através da WIC, prosseguiram com a empreitada de invadir os domínios portugueses no novo mundo. A primeira tentativa de invasão ocorreu na capitania da Bahia, centro político da colônia, porém não tendo êxito, direcionaram-se para Pernambuco, centro econômico.

A incursão neerlandesa foi facilitada por serem conhecedores das condições econômicas e sociais das colônias portuguesas na América [10], bem como o litoral e portos, fruto dos constantes contatos mantidos com a colônia. Isso foi de fundamental importância para a execução dos ataques tanto por mar, como por terra e a conseqüente tomada. (PEREIRA, 2006).

Em fevereiro de 1630, os neerlandeses chegam à Capitania de Pernambuco. Segundo Pereira (2006): “A invasão das terras brasileiras pelos neerlandeses teve início em fevereiro de 1630 com o desembarque do efetivo na barra do Rio Pau Amarelo (Figura 9), seguindo em direção ao norte de Olinda enquanto recebiam cobertura de barcos que os escoltavam pelo mar”.

Figura 9 – Carta de trecho da costa pernambucana, entre a Ilha de Antônio Vaz e o Rio Pau Amarelo, produzida por Hessel Gerritz – 1630.



Fonte: Imagem da Formação Brasileira. Rio de Janeiro: Fundação Emílio Odebrecht, 1993, p. 166.

Logo, a área onde é a cidade de Recife foi escolhida para ser a sede da Companhia das Índias Ocidentais. De acordo com Andrade (1984, apud PEREIRA 2006):

Várias eram as vantagens de instalação da sede do empreendimento neerlandês no Recife, uma vez que ainda não dominavam o interior. Esses investimentos foram ameaçados com a unificação das coroas de Portugal e Espanha em 1580, período, dependiam do abastecimento remetido da Europa e só poderiam receber esses suprimentos se dominassem o porto; como comerciantes e objetivando conquistar a área produtora de açúcar, preferiram localizar-se na entrada da área mais abundante em engenhos e então partir para a conquista, garantindo o escoamento da produção e, ocupando um istmo de pequena extensão e uma ilha ao lado, além de grandes extensões de manguezais, teriam, assim, uma forma mais eficiente de se proteger. Porém as discussões sobre a localização da sede da WIC no



Brasil foram constantes nos primeiros anos, como apontam nótulas diárias. Em vários momentos, Itamaracá foi cogitada como possibilidade de sede devido à capacidade de defesa e haviam aqueles que defendiam a sede em Olinda. (ANDRADE, 1984, apud PEREIRA, 2006).

E, a área onde hoje é o Bairro do Recife, nessa época, era praticamente inexistente. Segundo Oliveira (1982, apud REYNALDO, 2017, p. 55): “A cidade do Recife, apesar dos 130 anos de colonização portuguesa, reduzia-se então a uma incipiente estrutura urbana que tinha como centro um porto natural para o embarque da produção de açúcar até o continente europeu”. Este era o “Recife” de 1630, mas com a ocupação da Companhia das Índias Ocidentais e suas fortificações, inicia-se a urbanização da área onde hoje é o bairro do Recife, estendendo-se à Ilha de Antonio Vaz, hoje, bairros de Santo Antonio e São José”. Ainda segundo Reynaldo (2017, p. 56), “A cidade do Recife cresce rapidamente devido à presença do porto, ao movimento gerado pelas tropas invasoras e ao deslocamento de parte da população de Olinda”.

Nessa época, o conceito de uso da cidade era diferente e, no início, as vias serviam apenas como caminhos para se alcançar algum endereço. Para se ter uma ideia, de acordo com Menezes (2015):

A mobilidade da gente entre os núcleos de seu interesse obedecia a um parâmetro que se vinculava com a capacidade de vencer a pé ou a cavalo as distâncias. Não tendo crescido a população senão lentamente, os deslocamentos não exigiam mais que caminhos para carros de boi. Eles eram abertos segundo o princípio da menor distância entre as propriedades existentes. Cada um deles era conhecido por uma relação com os lugares a atingir ou de passagem. O caminho para as salinas dizia respeito a tal atividade em Santo Amaro, onde, aliás, deveria existir uma igreja dedicada a tal Santo. Uma teia se formou e esta se encontra representada no mapa do Recife quando do período de domínio da empresa mercantil holandesa, a Companhia das Índias Ocidentais, 1630 a 1654. Também os mapas de origem holandesa nos mostram os caminhos para os engenhos e capitâneas ao norte e ao sul. Um traçado bastante racional. (MENEZES, 2015, p. 63).

As ilustrações que se seguem, mostram, de acordo com Menezes (2016, p.p. 22 e 24), mapas reduzidos do Recife em momentos históricos diferentes, a partir de 1631, ano seguinte à chegada da Companhia das Índias Ocidentais ao Brasil até 1932, já com a existência da Avenida Rio Branco:

Figura 10 – Mapa reduzido do Recife - 1631.



Fonte: MENEZES, 2016, p. 22.

Figura 11 – Mapa reduzido do Recife - 1637.



Fonte: MENEZES, 2016, p. 22.

Figura 12 – Mapa reduzido do Recife – 1648.



Fonte: MENEZES, 2016, p. 22.

Figura 13 – Mapa reduzido do Recife – 1739.



Fonte: MENEZES, 2016, p. 24.

Figura 14 – Mapa reduzido do Recife – 1840.



Fonte: MENEZES, 2016, p. 24.

Figura 15 – Mapa reduzido do Recife – 1932



Fonte: MENEZES, 2016, p. 24.

Com a chegada da Companhia das Índias Ocidentais ao local onde hoje é o Bairro do Recife, ocorreram as primeiras intervenções, e será visto no item a seguir.

### **3.2. Os Planos de Urbanização para o bairro**

A primeira intervenção que se tem notícia, na área onde hoje é o Bairro do Recife, ocorreu com a chegada da Companhia das Índias Ocidentais ao local. Inicialmente, foi uma intervenção de caráter comercial, e defensivo/militar, para em seguida, com a definição de que ali seria a sede do “Brasil holandês” e, também, com a chegada do Conde Mauricio de Nassau, ocorrer uma intervenção mais voltada ao urbanismo propriamente dito. Segundo Pereira (2006):

As primeiras resoluções do comando da WIC foram a volta do funcionamento do porto para escoamento da produção e a fortificação dos seus domínios. Quando da sua chegada em Recife haviam apenas duas fortificações, o Forte São Jorge, entre Olinda e Recife, para proteger o caminho que ligava essas duas localidades e o Forte de São Francisco, também conhecido como Forte do Mar, que protegia o principal acesso ao porto, ao norte dos arrecifes. A primeira foi incluída no sistema de defesa neerlandês enquanto a segunda foi transformada em hospital. (PEREIRA, 2006).

Neste mesmo sentido, Mello (1987 apud REYNALDO, 2017, p. 55) afirma:

No centro da ocupação, destacava-se a pequena igreja do Corpo Santo que orientava o modesto traçado de ruas até Olinda e o continente. Coube aos engenheiros Pieter Van Bueren e Andreas Drewisch, da Companhia Privilegiada das Índias Ocidentais, integrantes da tropa holandesa que atracou no Recife no dia 15 de fevereiro de 1630, a elaboração das alternativas para o estabelecimento das tropas. (MELLO, 1987, apud REYNALDO, 2017, p. 55).

As dificuldades inerentes à fortificação das ladeiras e à proteção de sua grande extensão, além dos constantes ataques dos portugueses que fugiram para o interior da Capitania, fizeram com que a Companhia das Índias Ocidentais incendiasse Olinda, trazendo parte de sua população para a povoação do Recife, agora sede da WIC no Brasil. Segundo Reynaldo (2017, p. 55): “A cidade do Recife cresce rapidamente devido à presença do porto, ao movimento gerado pelas tropas invasoras e ao deslocamento de parte da população de Olinda”.

De acordo com Menezes (2016, p.23): “Estes, por não poderem manter sem defesa Olinda, a destruíram pelas chamas e mudaram-se para aquele povoado, situado diante do mar e dos arrecifes”.

A extensão de terra disponível naquela povoação dos Arrecifes era bem pequena, fazendo com que a WIC tomasse ao rio e ao mar boa parte das terras do que hoje é o Bairro do Recife. Reynaldo (2017, p. 55) afirma: “As construções portuguesas no atual Bairro do Recife obedeciam aos limites de uma superfície reduzida, de uns 300 metros de comprimento por 80 metros de largura”. Segundo Reynaldo (2017, p. 56), logo em seguida à ocupação da WIC, essa superfície passa a ser, ainda de acordo com Reynaldo (2017, p. 61), de 380 metros de comprimento por 120 metros de largura.

De acordo com Mello (1987 apud REYNALDO, 2017, p. 56):

A ocupação intensifica-se na reduzida área, limitada pela muralha, e expande-se pelo solo conquistado ao rio, segundo os projetos do engenheiro Pistor, para ampliar o solo da península do Recife. (MELLO, 1987, apud REYNALDO, 2017, p. 56).

A segunda intervenção que é de 1639, já com a presença de Maurício de Nassau, tem por principal objetivo a incorporação da Ilha de Antonio Vaz à sede da WIC no Brasil, tendo em vista a península do Recife não comportar a população e as instalações necessárias. Segundo Béringier (1942 apud REYNALDO, 2017, p. 61): “O plano holandês de 1639 propõe a ocupação da mais extensa das ilhas do território de vasto mangue, coberto pela maré e no qual emergem algumas ilhotas”.

A maior parte desse plano de 1639, do engenheiro Pieter Post (irmão de Franz Post), figura 16, contempla a Ilha de Antônio Vaz mas não deixa de ser importante para a península do Recife, inclusive pela construção da primeira ponte da cidade, de acordo com Reynaldo (2017, p. 60), que foi concluída em 1644 e conectava o núcleo portuário e a ilha de Antônio Vaz. Ainda segundo Reynaldo (2017, p. 63), esse plano de 1639 mantém na península do Recife as mesmas atividades instaladas no plano de 1630: o porto, a residência burguesa e o centro dos negócios. Na Figura 16, vê-se a proposta do plano de 1639, desenhado sobre a planta de 1932. Já Vasconcelos e Sá (2011, p. 10), afirma que foram duas pontes: “Para ligar a Ilha de Antonio Vaz ao porto do Recife

e ao continente foram construídas duas pontes. Uma ligava a cidade ao istmo e a outra, a ponte da Boa Vista, que ligava a Ilha ao continente, ambas construídas em 1644”.

Figura 16 – Proposta do plano de Pieter Post, de 1639, desenhada sobre planta de 1932.



Fonte: REYNALDO, 2017, p. 64.

Importante reafirmar que o Plano de 1639 está salientado em vermelho e que os acréscimos conquistados ao mar e ao rio presentes na planta de 1932 só vieram muito tempo depois, servindo apenas aqui apenas como referência.

Com a retomada dos portugueses em 1654, de acordo com Menezes (2015, p. 85), teve início a reorganização urbana do Recife à maneira lusitana, do antigo povo e da cidade Maurícia, conforme chegou àquele ano. Não houve destruição da cidade já que foi vencida por meio de sítio, exceto algumas construções localizadas na Ilha de Antônio Vaz, que foram parcialmente destruídas pela WIC por questões de defesa, ficando a Ilha do Recife intacta, cujo traçado não foi alterado. A cidade continuou crescendo em direção ao continente, continuando a Ilha do Recife sem alteração. De acordo com Menezes (2015, p. 88): “O bairro atual do Recife, a aldeia Recife, manteve também seu antigo parcelamento e ainda as ampliações feitas durante o tempo dos holandeses, e a ilha, assim como a aldeia teve seus parcelamentos mantidos sem alteração”.

Neste mesmo sentido, Reynaldo (2017, p. 67), afirma: Após a retirada holandesa, os núcleos urbanos do Recife e Antônio Vaz voltam à condição de povoados. A península, menos destruída no processo de reconquista, progrediu mais que a ilha. O continente segue pouco habitado.

A partir daí, surge um longo período sem referências confiáveis de alguma intervenção efetuada na cidade. Segundo Menezes (2015):

A partir de 1654 e por aproximadamente 70 anos não temos conhecimento, até o presente tempo desta pesquisa, de nenhuma representação gráfica confiável do Recife. Mapas são raros e os existentes nem sempre são suficientemente claros para uma avaliação melhor dessa forma de intervenção urbana em seus menores detalhes. As reconstruções, ao se manter o plano urbano anterior no que se refere aos lotes, não exigiram novos mapas. (MENEZES, 2015, p. 86).

A cidade do Recife cresce com intervenções em várias áreas mas a Ilha do Recife permanece com seu traçado inalterado, com mudanças apenas no aspecto das casas, que assumem o modelo lusitano de composição. Nesse sentido, Menezes (2015, p. 93), em relação a um mapa de 1739, é enfático:

O mais importante desse tempo de expansão do Recife reside na formação de uma matriz de mobilidade, no que se refere ao circular, que vai perseverar por longo tempo. Ela será bem aceita durante o século 18 e boa parte do seguinte, por não ter alterado o sistema de deslocamento da gente no território ocupado então. As dimensões da vila do Recife ainda estão bem em acordo com tal escala de organização urbana da cidade. (MENEZES, 2015, p. 93).

Nesse sentido, em relação às intervenções de 1739, Menezes (2015, p. 92) continua: “Podemos concluir, diante do exposto, que o traçado holandês de 1639 se mantém nos nossos dias na ilha, onde mudanças se deram no aspecto das casas, que adotaram o modelo lusitano de composição, mesmo naquelas que antes se desenharam holandesas”.

A partir do século XIX, a ilha do Recife conquista mais espaço do rio e do mar, surgindo a área hoje chamada de Cais do Apolo e a Rua Barão de Triunfo, bem como a do Arsenal de Marinha. É a primeira intervenção de porte desde a retomada pelos portugueses. De acordo com Menezes (2016, p. 45):

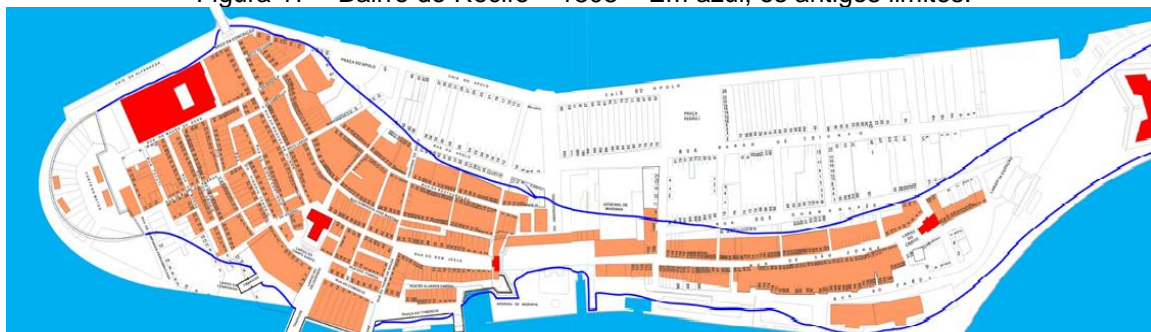
No Recife, construiu-se, para aproveitamento daqueles mangues, o cais denominado do Apolo. Possibilitando tal empreendimento o projeto de novas ruas fora de portas. No lado do mar a obra do arsenal define um outro cais que partindo da praça do Comércio segue para o norte em busca do Brum. Desde 1808, o Recife crescera e excedendo os seus antigos limites no arco do Bom Jesus passa a ocupar o estreito istmo. A obra do cais do Apolo vai ampliar a largura deste istmo e armazéns e moradias vão se multiplicar segundo o parcelamento do solo já referido.

Tal parcelamento, de forma regular, determinou as ruas dos Guararapes, antiga rua nova de Santo Amaro, paralela a de São Jorge, a de Barão de Triunfo, a antes do Brum, além de outras transversais.

A ocupação das quadras, do parcelamento programado, é gradual, conforme vem se observar nos inúmeros mapas e desenhos guardados no Arquivo Público Estadual. Por meio de tais documentos pode acompanhar a construção dos armazéns que se situaram naquelas ruas e travessas. (MENEZES, 2016, p. 45).

A superfície do Bairro do Recife, de acordo com Menezes (2016), praticamente triplica, crescendo para dentro do rio e do mar, como pode-se ver nas Figuras 17 e 18. E também a foto do Cais do Apolo na Figura 19.

Figura 17 – Bairro do Recife – 1808 – Em azul, os antigos limites.



Fonte: MENEZES, 2016, p. 43a e 43b. (Edição do autor, 2018)

Figura 18 – Bairro do Recife – 1854 – Em azul, os antigos limites.



Fonte: MENEZES, 2016, p. 47a e 47b. (Edição do autor, 2018)



Figura 19 – Fotografia do Século XIX. Cais do Apolo – Recife - Pernambuco



Fonte: ACERVO DO MUSEU DA CIDADE DO RECIFE. In: MENEZES, 2016, p. 46.

Em seguida, no ano de 1888, de acordo com Reynaldo (2017, p. 94) é apresentado por Alfredo Lisboa um projeto para a Freguesia do Recife, que visava a adequação da infraestrutura portuária às exigências do comércio internacional. No bojo desse projeto, que muda completamente a paisagem do Recife, inclusive de boa parte do seu parcelamento e só vem a se realizar no século XX, surge o traçado de uma via periférica ao novo cais, que é a Avenida Rio Branco, foco desse trabalho, cujo projeto detalharemos no capítulo seguinte. O projeto inicial propõe, além de outras vias, duas radiais não convergentes. A Avenida Marquês de Olinda, que terminava na Praça da Igreja do Corpo Santo e a Avenida Rio Branco, que terminava da Praça do Comércio. Segundo Reynaldo (2017, p. 96), “O projeto de 1888 concebe de forma incompleta o modelo radial: as radiais planejadas se apoiam em dois eixos que não se encontram em um ponto concêntrico.

Vale ressaltar que essa já era uma proposta agressiva para o bairro, conforme consta na Figura 20.

Figura 20 – Recife: 1888. Praça do Apolo, projetada por Vauthier, em 1844: cabeceira da ponte Buarque de Macedo.



Fonte: REYNALDO, 2017, p. 98.

Segundo Menezes (2016):

O que parece ser estranho na proposta é a forma radical da intervenção, uma vez que não seria, assim nos parece a condição do lugar naquele momento da cidade. A proposta indica em linhas vermelhas novos desenhos dos quarteirões e a demolição atinge um número razoável, sem causa lógica de prédios do lugar, poupando, no entanto, a igreja de São Frei Pedro Gonçalves e a do “Corpo Santo”. Os comentários sobre a proposta tentam indicar a presença do porto e o escoamento de mercadorias como fator indicativo da intervenção apresentada. Não existia tal situação e nem sequer automóveis e caminhões que justificassem tais medidas tão radicais. (MENEZES, 2016, p. 49).

Acontece que em 1911 um novo projeto radicaliza ainda mais esse conceito e faz com que as duas radiais passem a convergir para o cais. De acordo com Lubambo (1991 apud REYNALDO, 2017, p. 96): “A prefeitura do Recife participa no projeto final, que foi precedido de uma proposta de 1910, onde consta a confluência dos dois eixos, somente concretizada com a demolição da igreja do Corpo Santo”.

Independente de qual seja o projeto, fica clara a influência das intervenções do Barão Haussmann em Paris. Segundo Menezes (2016, p. 49): “Não parece ter sido de Lisboa a idéia de unir aquelas duas grandes avenidas a uma praça, tudo à maneira de Paris”.

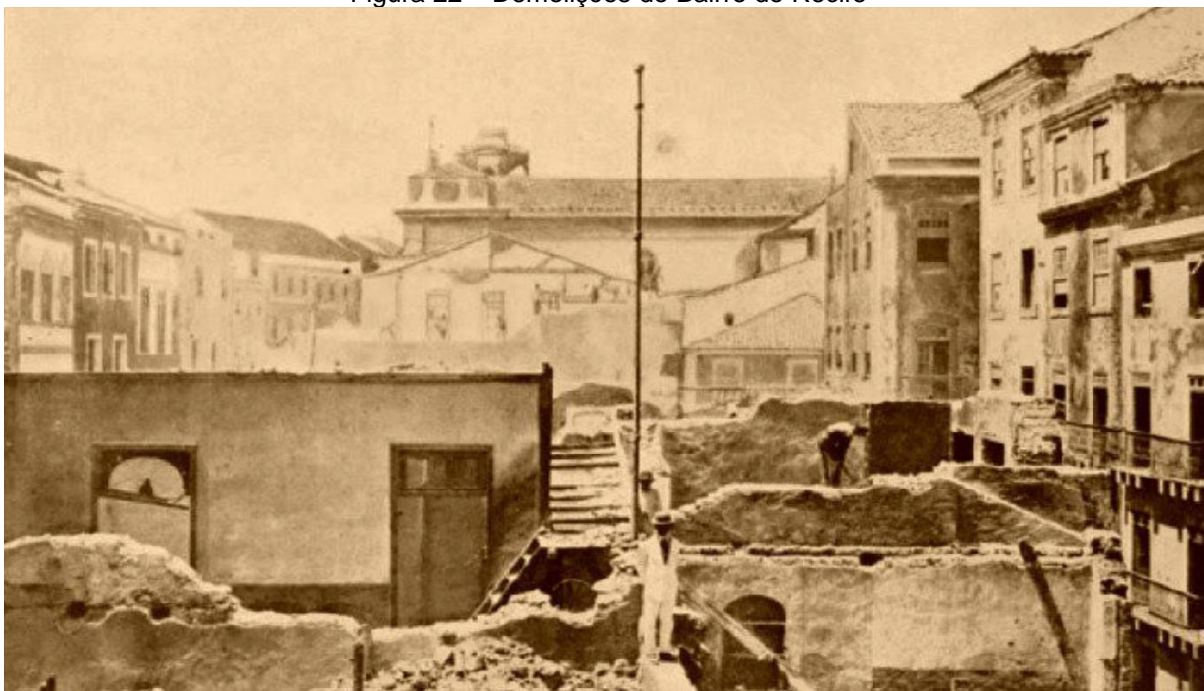
Pode-se ver nas figuras 21 e 22, o quanto essa intervenção no Bairro do Recife foi radical, podendo-se ver ainda parte da igreja do Corpo Santo antes de sua demolição.

Figura 21 – Demolições do Bairro do Recife



Fonte: ACERVO DO MUSEU DA CIDADE DO RECIFE. In: MENEZES, 2016, p. 52.

Figura 22 – Demolições do Bairro do Recife



Fonte: ACERVO DO MUSEU DA CIDADE DO RECIFE. In: MENEZES, 2016, p. 52.

Segundo Menezes (2016):

O Recife assim procedeu e materializa, juntamente com seu porto moderno uma intervenção, sem maiores justificativas urbanas no seu bairro mais antigo, a lingueta. Aproveitando as Inhas condutoras das pontes de acesso ao referido lugar, as torna fios condutores da abertura, independnete da trama urbana existente das duas avenidas, antes indicadas, em 1888, pelo engenheiro Alfredo Lisboa. Tudo é demolido entre tais avenidas e ao redor delas e com novo desenho de quadras reconstruído, utilizando nas construções o Eclétismo dominante em toda a parte do mundo. As obras começam no ano de 1909 e vão ser quase todas concluídas no ano de 1913.

A aproximação com as intervenções parisienses têm lugar com a criação , no encontro das duas avenidas, de uma praça conjugada aos cais, que seguem na direção Norte e Sul com seus inúmeros armazéns. Marcando a cabeças de quadras temos quatro edificações onde beleza e a harmonia integram-se ao plano integrado que considerou os edifícios e as ruas, em quadras, não sendo apenas cenários formadores de uma rua, qual aconteceu na intervenção do Rio de Janeiro de igual época. (MENEZES, 2016, p. 53).

E assim surgiu a Avenida Rio Branco, objeto desta pesquisa, sendo a segunda via, da esquerda para a direita na Figura 23, entre as edificações que, conforme afirma Menezes, acima, marcam as cabeças de quadras.

Figura 23 – Cartões Postais do Recife



Fonte: MENEZES, 2016, p. 56-57. (Edição do autor, 2018)

Importante ressaltar que houve vários planos urbanísticos elaborados entre os anos 30 e 50 mas que não influenciaram de forma relevante o Bairro do Recife, ficando sua abrangência mais voltada para os bairros de Santo Antônio, São José, Boa Vista, entre outros. Esses planos, de acordo com Pontual (1999), visavam introduzir os preceitos dos CIAMs (Congresso Internacional de Arquitetura Moderna), nas concepções de Domingos Ferreira (1927), Nestor de Figueiredo (1932), Atílio Corrêa Lima (1936) e Ulhôa Cintra (1943) até os anos 40. A partir dos anos 50, propugnavam traduzir, ainda segundo Pontual, os preceitos do Movimento de Economia e Humanismo, apresentados nos estudos de Le Bret (1954), bem como as diretrizes de Baltar (1951). Esses planos deram sequência ao período modernizador (Plano de Saneamento do Recife, reforma completa do Bairro do Recife, reaparelhamento do porto e incremento das ações higienistas, com a reorganização da Inspetoria de Hygiene) que ocorreu no Bairro do Recife entre 1903 e 1913, e que se estendeu à outras áreas da cidade do Recife focando mais especificamente nos bairros de Santo Antônio, São José, Boa Vista, Derby e Boa Viagem.

A partir de 1970 começam a surgir idéias para uma nova intervenção, focada, de acordo com Lacerda, na conservação de áreas de interesse histórico, artístico e cultural. Esse projeto de reabilitação do Bairro do Recife foi, segundo Lacerda (2007, p. 622):

Considerado, até 1997, uma experiência exitosa de reabilitação ao proporcionar o ressurgimento de um lugar de encontro, mas que, a partir de então, segundo a nossa hipótese, foi desvirtualizado, aproximando-se da tendência de *city marketing*, entendido como a aceleração da taxa de transformação de certas localidades, com ênfase especulativa sobre imóveis e grandes obras de renomados arquitetos, com importantes repercussões em termos de trânsito de veículos e fluxos de pessoas. (LACERDA, 2007, p. 622).

De acordo com Lacerda (2007, p. 623) essas primeiras propostas de conservação de áreas de interesse histórico, artístico e cultural resultaram na elaboração do *Plano de Preservação dos Sítios Históricos da Região Metropolitana do Recife*. Lacerda (2007) afirma que esse Plano, essencialmente voltado para os habitantes das favelas, os empregados do porto e as prostitutas, não logrou êxito no sentido de reverter a degradação física da área. Segundo Lacerda (2007, p. 625): “Evidentemente, embora coerente, com o discurso político do governante, essa proposta pouco significou no sentido de reverter o processo de degradação física”.

Em 1992, baseado num ambicioso Plano, elaborado no final da década de 1980, para transformar a economia estadual, que tinha como um dos pilares o crescimento do setor turístico, foi desenvolvido o *Plano de Revitalização do Bairro do Recife*, que foi umas das propostas que compunham o *Programa Integrado de Desenvolvimento do Turismo do Nordeste – PRODETUR*. Esse Plano, de acordo com Lacerda (2007, p.p. 625 e 626):

Além de conservar o patrimônio histórico e cultural, tinha como objetivo transformar a economia do bairro, tornando-o um centro regional de serviços modernos, de comércio, de lazer e de cultura para a população da cidade, e centro de atração turística nacional e internacional. Para tanto deveria adotar um modelo de gestão capaz de assegurar im desenvolvimento sustentável. (LACERDA, 2007, p.p. 625 e 626).

Esse Plano é de suma importância, pois foi uma das tentativas mais recentes de recuperação do Bairro do Recife e pode ajudar no que fazer e como fazer, bem orientar naquilo que falta fazer ou o que não fazer, bem como o Projeto Porto Novo, com as intervenções que foram realizadas no bairro visando a reforma e a readequação dos armazéns e outras edificações para novos usos, como o Centro de Artesanato de Pernambuco, O Museu do Sertão, entre outros, tendo em vista a realização das eliminatórias da Copa do Mundo de Futebol de 2014 em Pernambuco.

De acordo com Lacerda (2007), o Plano de Revitalização do Bairro do Recife dividiu a ilha em 3 setores (Setor de Intervenção Controlada, Setor de Consolidação e Setor de Renovação), sendo sua implantação realizada em 4 fases mas que, infelizmente, nem todos os projetos do Plano foram realizados. O projeto previa a recuperação de espaços públicos degradados, adoção de praças, recuperação de fachadas e edificações, atração do setor privado, novos usos para as edificações, construção de novas edificações, entre outros. O Pólo do Bom Jesus (Figura 24) foi uma referência desse Plano . Segundo Lacerda (2017. p. 630):

Se o Pólo do Bom Jesus se configurou até os finais da década de 1990 como uma experiência exitosa em termos de revitalização, a ausência de ações em relação ao Pólo Pilar vem ocasionando problemas sociais: a pior periferia do Recife, a Comunidade do Pilar, encontra-se encravada na área de renovação urbana do Plano de Revitalização. (LACERDA, 2007, p. 630).

Figura 24 – Pólo do Bom Jesus



Fonte: BP BLOGSPOT, 2018.

Ainda segundo Lacerda (2017, p.p. 630 e 631):

Convém registrar que o Plano previa um projeto estruturador, o *Centro Múltiplo do Pilar*, para instalação de um centro de atividades de apoio às atividades do Porto, devendo abrigar comércio, serviços e habitação. Quanto à Favela dos Ratos, deveria ser relocada. Afinal, quando da realização do Plano, apenas algumas famílias que prestavam algum tipo de serviço ao porto, ocupavam a área. Esse projeto estruturador não deslançou e, com o aumento do número de famílias, a relocação passou a ser questionada. Mais recentemente, (2002), o governo municipal desenvolveu o projeto de urbanização de forma a garantir a permanência dessa população. Decisão pertinente, uma vez que parte expressiva das famílias (75%) viabilizam seus rendimentos no próprio bairro.

Em 2010, dentro do escopo do Projeto Porto Novo com vistas à realização da Copa do Mundo do Brasil, no qual se previa a reforma e novos usos de 8 armazéns do Porto do Recife, foi elaborado o Estudo de Viabilidade Técnica e Econômica (EVTE) para indicar os equipamentos a serem erguidos em cada um dos armazéns e seus usos. Da mesma forma que o Plano de Revitalização do Recife, nem todos os projetos do Plano foram realizados, sendo, inclusive, a maioria dos que foram concluídos, terminados após o evento que motivou sua criação.

Em março de 2014 a Avenida Rio Branco foi fechada para a circulação de veículos mas a Prefeitura da Cidade do Recife não conseguiu avançar com a obra, que foi assumida pelo Governo do Estado de Pernambuco através da Secretaria de Turismo, Esportes e Lazer (SETUREL), cujo projeto será visto a seguir, de forma mais detalhada.

## 4. A AVENIDA RIO BRANCO

### 4.1. O projeto para pedestrianização da avenida

Em julho de 2016, o Governo do Estado de Pernambuco, através da Secretaria de Turismo, Esportes e Lazer (SETUREL), lançou edital para contratação de empresa para execução da obra de pedestrianização da Avenida Rio Branco, no município de Recife-PE, no contexto do Programa Nacional de desenvolvimento do Turismo (PRODETUR NACIONAL PERNAMBUCO).

De acordo com o Termo de Referência do referido edital, “Essa obra está fundamentada nas transformações das atividades exercidas no bairro do Recife ao longo do tempo, identificando a necessidade de alterações no uso do espaço, enquanto local de convívio, trabalho e lazer” (PERNAMBUCO, 2016. p. 03). Na justificativa para a intervenção são utilizados, como argumentos, as alterações nos padrões de mobilidade, o espaço público como espelho dessas alterações e o pedestre como o elemento mais prejudicado nas situações de conflito com o tráfego de veículos. É ainda destacado o papel fundamental que o Desenho Urbano desempenha para a circulação dos pedestres, uma vez que formaliza a utilização do espaço aos diferentes modos de deslocamento, determina as características da infraestrutura para o pedestre e, ainda, enquanto instrumento de gestão de tráfego, induz ou condiciona comportamentos.

Os padrões de mobilidade sofreram alterações marcantes, sendo o automóvel, hoje, um meio de transporte muito utilizado, consequência do aumento exponencial da motorização, associado ao aumento, muitas vezes, desregrado da dispersão da urbanização. Agrava-se mais ainda este problema a deficiência do transporte público contribuindo para o domínio do transporte individual em meio urbano. O espaço público é o espelho desta situação, onde é visível o desequilíbrio da utilização de espaços aos diferentes modos de deslocamento e onde o pedestre tornou-se o elemento mais prejudicado vendo, progressivamente, as necessárias condições de acessibilidade diminuir.

Grande parte das barreiras à acessibilidade do pedestre existente no espaço público é consequência do tráfego de veículos, quer devido às situações de conflito potencial, quer pelas consequências diretas sobre os espaços destinados ao pedestre e à qualidade do ambiente urbano, como a redução da largura dos passeios, o estacionamento abusivo, o ruído, a poluição atmosférica, entre outros. O Desenho Urbano desempenha um papel fundamental para a circulação dos pedestres, por um lado, formalizando a utilização do espaço aos diferentes modos de deslocamento e determinando as características das infraestruturas para o pedestre, por outro, enquanto instrumento de gestão de tráfego, induzindo ou condicionando



comportamentos, como por exemplo, promovendo a utilização de determinados percursos ou reduzindo a velocidade de circulação dos veículos. A pedestrianização da Avenida Rio Branco tem como principal objetivo fomentar o uso do espaço urbano público da cidade do Recife pela população, fato que já vem sendo consolidado com a urbanização da Rua da Moeda, do Marco Zero, da Rua do Bom Jesus, do Cais do Porto, além do fechamento de algumas áreas da cidade nos fins de semana, como também revitalizar economicamente o Bairro do Recife incentivando a instalação de novas atividades que fortaleçam esta iniciativa, agregando à região um potencial turístico já esperado diante dos empreendimentos que já estão instalados no local. E nesse contexto a Avenida Rio Branco também se consolida como um novo espaço de permanência. (PERNAMBUCO, 2016, p. 3).

A Avenida Rio Branco é apresentada no contexto do Bairro do Recife com destaque para os principais equipamentos e espaços públicos situados no seu entorno, como o Forte do Brum, o Terminal Marítimo de Passageiros, o Cais do Sertão Luiz Gonzaga, a Torre MalaKoff, o Marco Zero, o Porto Novo Recife e o Paço Alfândega, entre outros (Figura 25).

Figura 25 – Equipamentos e espaços públicos do Bairro do Recife.



Fonte: PERNAMBUCO, 2016, p. 4.

É mostrada também uma imagem atual de parte do histórico Bairro do Recife, sendo destacada a centralidade da Avenida Rio Branco, convergindo para o Marco Zero. (Figura 26).

Figura 26 – Avenida Rio Branco e sua centralidade no Bairro Histórico.



Fonte: PERNAMBUCO, 2016, p. 4.

O projeto foi orçado em R\$ 4.742.610,98, incluídos nesse valor todos os custos, impostos, taxas, tributos, encargos sociais e trabalhistas e outros que, direta ou indiretamente, decorram da prestação do serviço, sem inclusão de expectativa inflacionária ou encargos financeiros. O prazo dado para execução do projeto foi de 270 dias corridos, a partir da assinatura da Ordem de Serviço.

O Projeto Executivo incluído como um dos anexos desse mesmo Termo de Referência (como pode ser visto no ANEXO A) consta de 26 pranchas, sendo 15 relativas ao Projeto de Arquitetura e 11 relativas ao Projeto de Instalação. O Quadro 1 a seguir, mostra a relação das pranchas e seus títulos.

Quadro 2 – Pedestrianização da Avenida Rio Branco. Projeto Executivo/Relação das pranchas.

- Prancha A 01/15 (Arquitetura) – Topografia
- Prancha A 02/15 (Arquitetura) – Levantamento Geométrico Drenagem
- Prancha A 03/15 (Arquitetura) – Planta Geral + Pavimentos
- Prancha A 04/15 (Arquitetura) – Pavimento + Circulação
- Prancha A 05/15 (Arquitetura) - Plantas Ampliação e Detalhes Construtivos
- Prancha A 06/15 (Arquitetura) - Levantamento e Demolição
- Prancha A 07/15 (Arquitetura) - Projeto de Drenagem
- Prancha A 08/15 (Arquitetura) - Detalhe Quiosques – Multiusos/ Plantas e Fachadas
- Prancha A 09/15 (Arquitetura) - Detalhe Quiosques – Multiusos/Cortes
- Prancha A 10/15 (Arquitetura) - Detalhe Quiosques – Multiusos/Detalhes Construtivos
- Prancha A 11/15 (Arquitetura) - Detalhe Quiosques – Banca de Revista/ Plantas
- Prancha A 12/15 (Arquitetura) - Detalhe Quiosques – Banca de Revista/ Cortes e Fachadas
- Prancha A 13/15 (Arquitetura) - Detalhe Quiosques - Banca de Revista/Detalhes Construtivos
- Prancha A 14/15 (Arquitetura) - Detalhe Mobiliário/ Bancos, Púlpito, Alegretes, Área de Estar e Monumento
- Prancha A 15/15 (Arquitetura) - Pedra Mineira + Paisagismo + Sinalização Tátil
- Prancha 01/11 (Instalações) – Projeto de rede de distribuição subterrânea de MT e BT/Reforma da RDC - Não disponível
- Prancha 02/11 (Instalações) – Projeto de rede de distribuição subterrânea de MT e BT/Reforma da RDC

- Prancha 03/11(Instalações) – Projeto de tubulações secas de sistemas de MT e BT / Rede Subterrânea de MAT e BT – Não disponível
- Prancha 04/11 (Instalações) – Projeto de Tubulações Secas de Sistemas de MT e BT / Detalhes da rede subterrânea de MT e BT - Não disponível
- Prancha 05/11 (Instalações) – Projeto de Tubulações Secas de Sistemas de MT e BT / Detalhes da rede subterrânea de MT e BT
- Prancha 06/11 – Não encontrada
- Prancha 07/11 (Instalações) – Não disponível
- Prancha 08/11 (Instalações) – Não disponível
- Prancha 09/11 (instalações) – Não disponível
- Prancha 10/11 (Instalações) – Não disponível
- Prancha 11/11 – Não encontrada

Fonte: PERNAMBUCO, 2016, Projeto Executivo.

Observe-se que, em todas as pranchas, constam como data original de emissão do projeto 28 de novembro de 2014, e como datas de ajustes, 28 de novembro de 2015 e 25 de abril de 2016 em função de exigências do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN), e 02 de março de 2015 em função da sinalização para deficiente visual (Figura 27). Cabe lembrar, como já informado, que o edital foi lançado em 2016, portanto, já com os ajustes feitos.

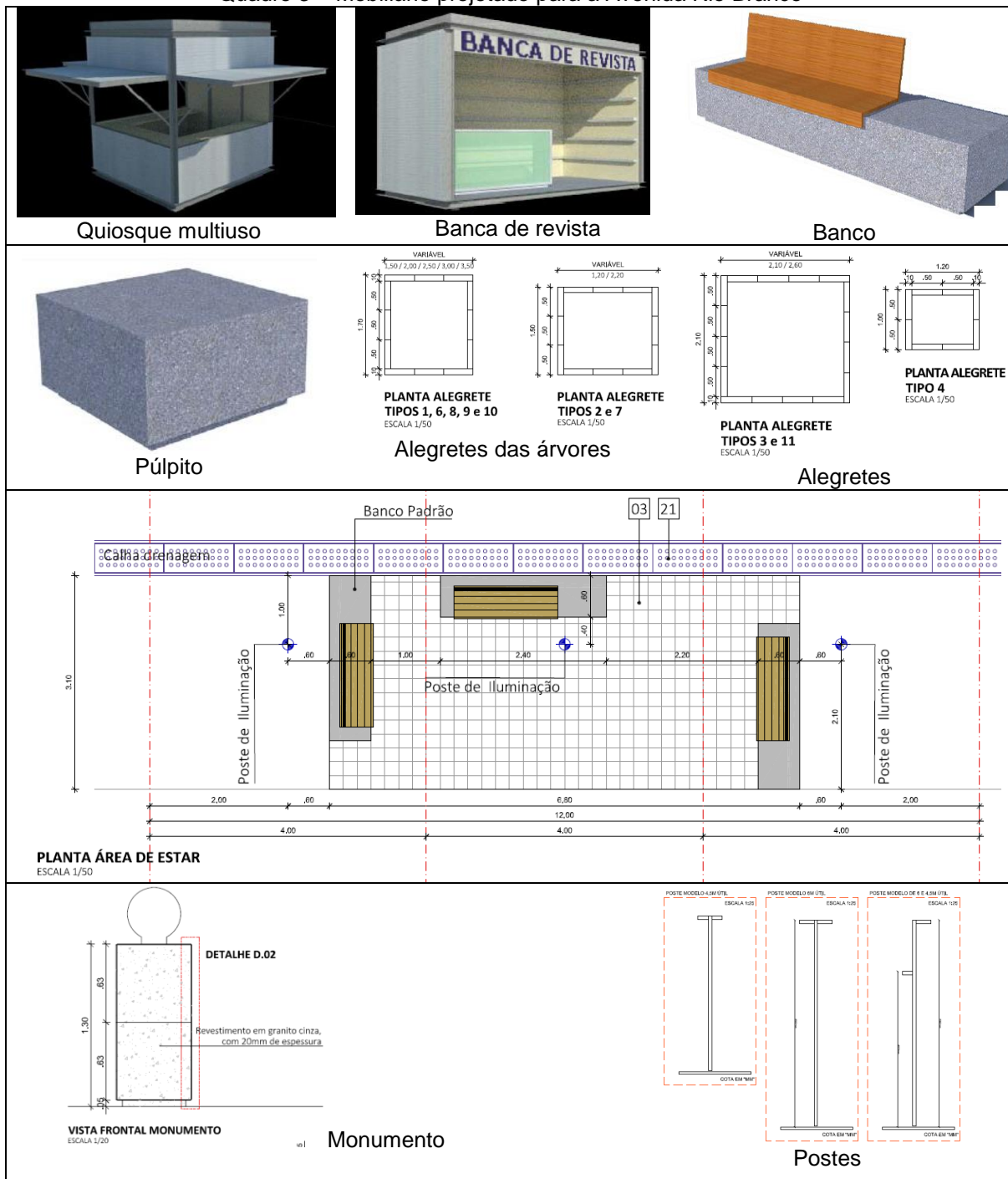
Figura 27 – Datas de emissão original do projeto e de ajustes.

R3	AJUSTE DE PROJETO DE ACORDO COM AS EXIGÊNCIAS DO IPHAN			25/04/2016
R2	AJUSTE DE PROJETO DE ACORDO COM AS EXIGÊNCIAS DO IPHAN			28/11/2015
R1	SINALIZAÇÃO PARA DEFICIENTE VISUAL			02/03/2015
R0	EMISSÃO ORIGINAL			28/11/2014
REV	DESCRIÇÃO	ELAB.	APROV.	DATA
PROJETO:		DESENHO:		VERIFICAÇÃO:
APROVAÇÃO:				
FLÁVIA PESSOA DE MELO CAU - A 89587-3		FLÁVIA PESSOA DE MELO CAU - A 89587-3		ANA AUGUSTA CAMPOS CREA -25747 - D/PE
				ANA AUGUSTA CAMPOS CREA -25747 - D/PE
QUADRO DE REVISÃO				
				<b>PROJETO EXECUTIVO AVENIDA RIO BRANCO</b>
PROJETO: ARQUITETURA		TÍTULO: PROJETO RIO BRANCO TOPOGRAFIA		
CÓD. PLANTA:		REV.: R0	DATA NOV. 2014	PRANCHA: <b>A 01/15</b>
			ESCALA INDICADA	

Fonte: PERNAMBUCO, 2016, (Edição do autor, 2018).

Observe-se também que como mobiliário urbano foram previstos quiosques multiusos, bancas de revista, bancos, púlpitos, alegretes das árvores, área de estar e monumento, lixeiras, postes e luminárias (Quadro 2).

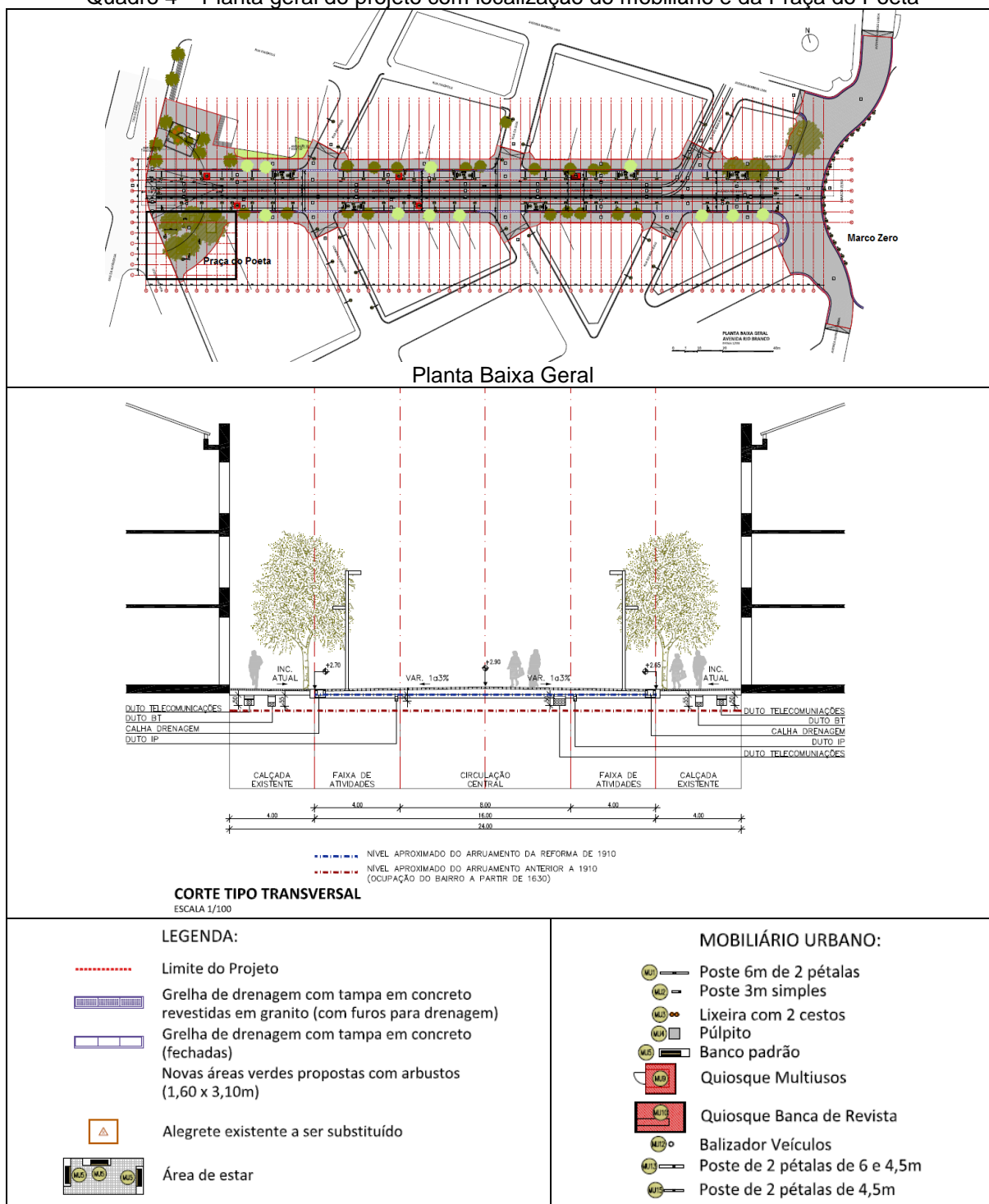
Quadro 3 – Mobiliário projetado para a Avenida Rio Branco



Na planta geral do projeto pode-se identificar a localização desse mobiliário, bem como da vegetação e da Praça do Poeta. Pelo corte transversal, observa-se que, para

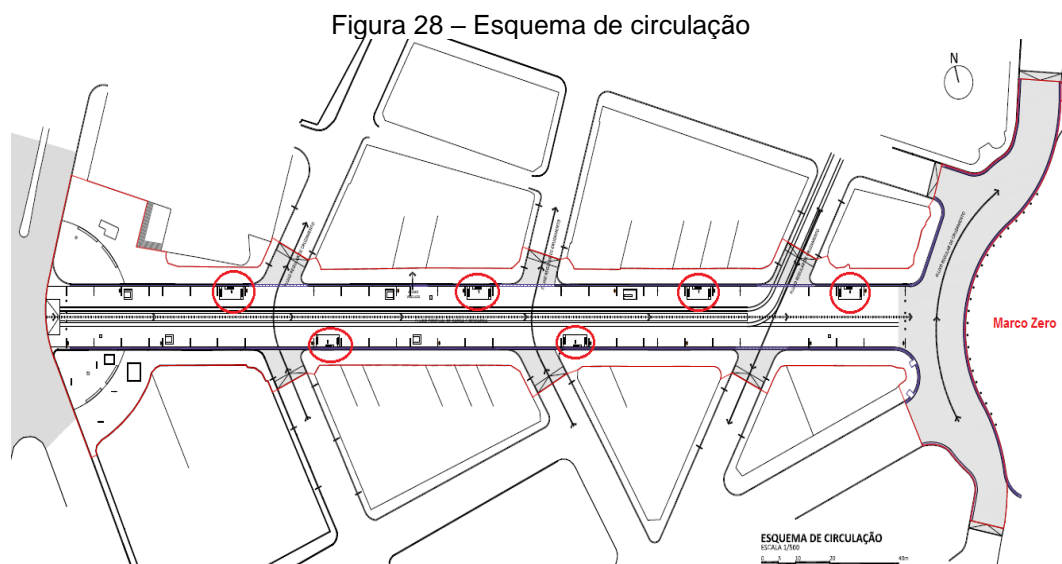
pedestres, foi prevista uma circulação central de 8,00m de largura, e contíguas a essa faixa, foram previstas 2 faixas de atividades de 4,00m, que terminam nas calçadas laterais existentes, de 4,00m de largura cada uma (Quadro 3 e ANEXO A / Prancha A03/15).

Quadro 4 – Planta geral do projeto com localização do mobiliário e da Praça do Poeta



Fonte: PERAMBUCO, 2016, Projeto Executivo. Prancha A 03/15. (Edição do autor, 2018)

Quanto à circulação, foram previstas 3 travessias ao longo da Avenida Rio Branco. Para pedestres, além da circulação central, das faixas de atividades e das calçadas, laterais já comentadas, foram previstas 6 áreas de estar (circuladas em vermelho) (Figura 28).



Fonte: PERNAMBUCO, 2016, Projeto Executivo. Prancha A 04/15. (Edição do autor, 2018)

Uma apresentação feita pela Prefeitura da Cidade do Recife para a divulgação do projeto pode ajudar a uma melhor visualização e compreensão das propostas para a Avenida Rio Branco (Figuras 29-45).

Figura 29 – Pedestrianização da Avenida Rio Branco: Apresentação do projeto



Fonte: RECIFE; EMLURB; PROJETEC, 2015.

Figura 30 – Pedestrianização a Avenida Rio Branco: Empreendimentos do Bairro do Recife e a posição estratégica da Avenida Rio Branco.



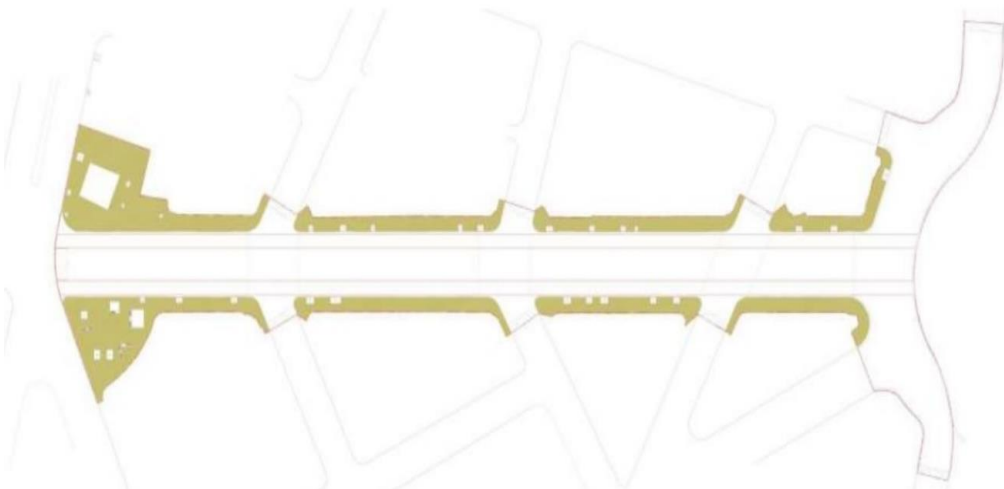
Fonte: RECIFE; EMLURB; PROJETEC, 2015.

Figura 31 – Pedestrianização a Avenida Rio Branco: Uso e ocupação atual dos imóveis no térreo.



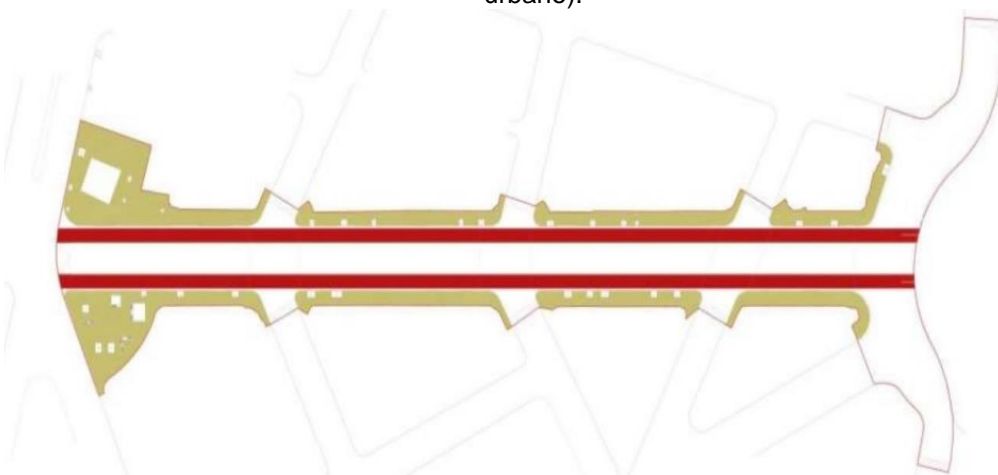
Fonte: RECIFE; EMLURB; PROJETEC, 2015.

Figura 32 – Pedestrianização a Avenida Rio Branco: Recuperação da calçada em pedra tipo mineira existente.



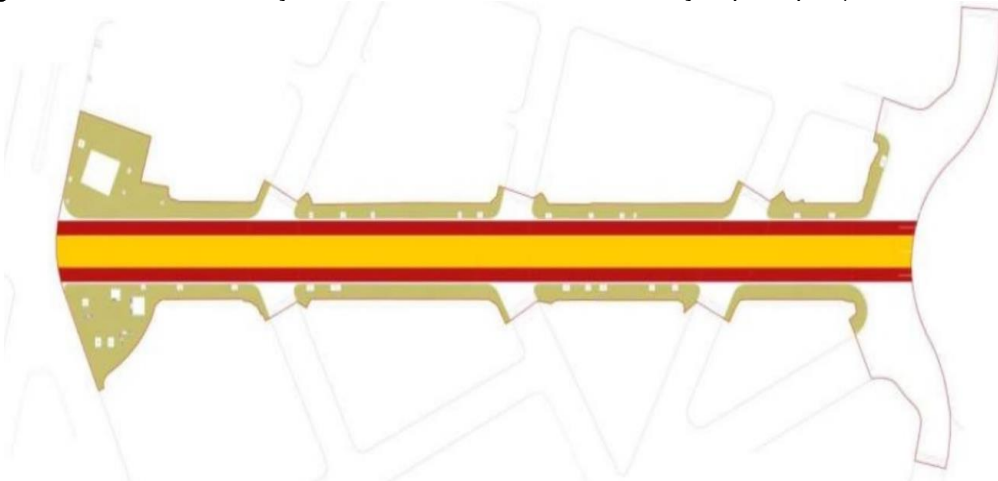
Fonte: RECIFE; EMLURB; PROJETEC, 2015.

Figura 33 – Pedestrianização a Avenida Rio Branco: Faixa de atividades (Instalação de mobiliário urbano).



Fonte: RECIFE; EMLURB; PROJETEC, 2015.

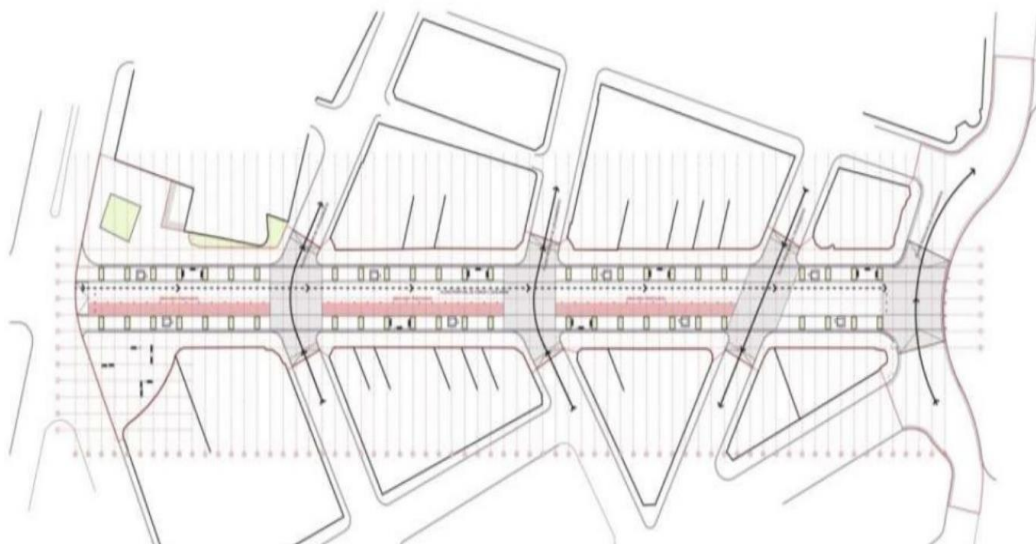
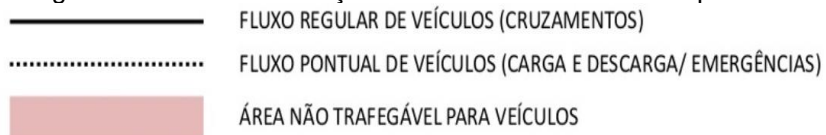
Figura 34 – Pedestrianização a Avenida Rio Branco: Circulação principal (Livre de obstáculos).



Fonte: RECIFE; EMLURB; PROJETEC, 2015.



Figura 35 – Pedestrianização a Avenida Rio Branco: Esquema de circulação.



Fonte: RECIFE; EMLURB; PROJETEC, 2015.

Figura 36 – Pedestrianização a Avenida Rio Branco: Nova arborização.

IPÊ ROXO



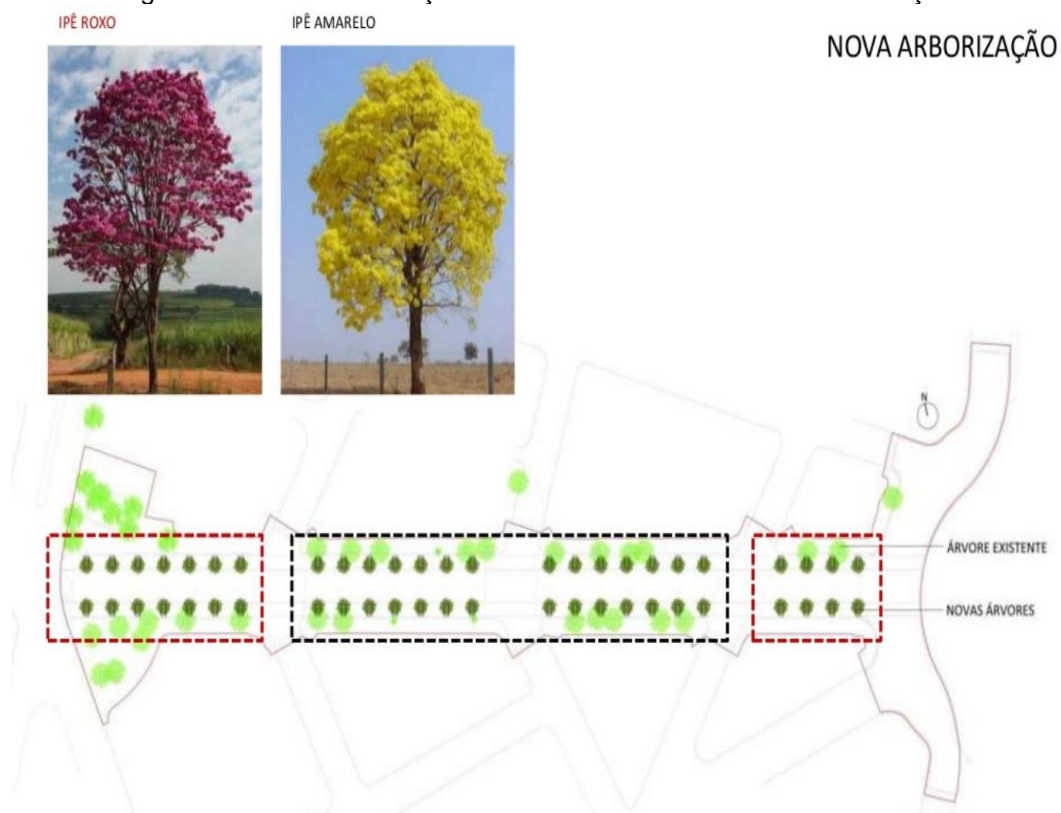
NOVA ARBORIZAÇÃO

ESPÉCIES DE CRESCIMENTO LINEAR,  
RESISTENTES AO VENTO, SEM FRUTOS



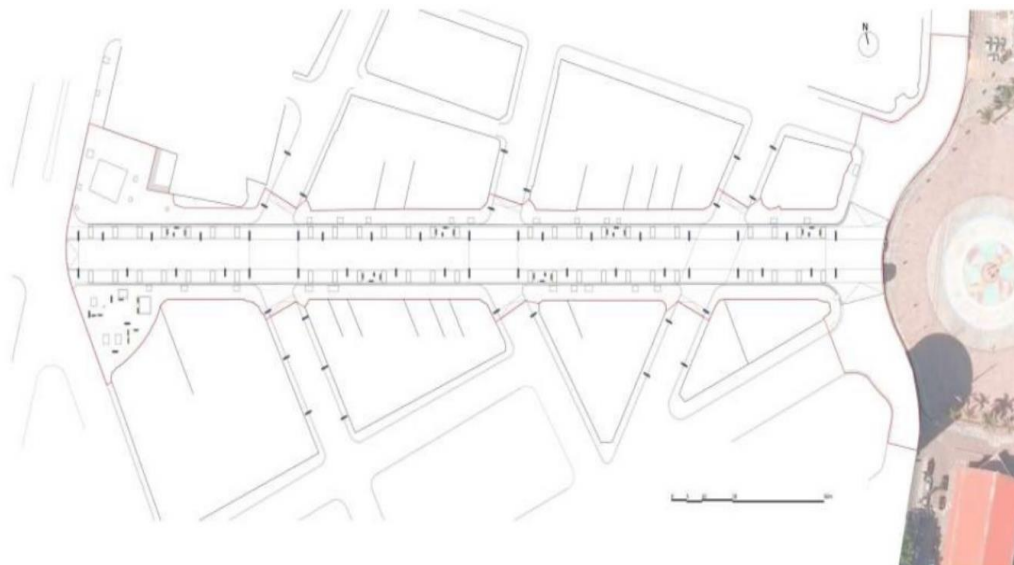
Fonte: RECIFE; EMLURB; PROJETEC, 2015.

Figura 37 – Pedestrianização a Avenida Rio Branco: Nova arborização.



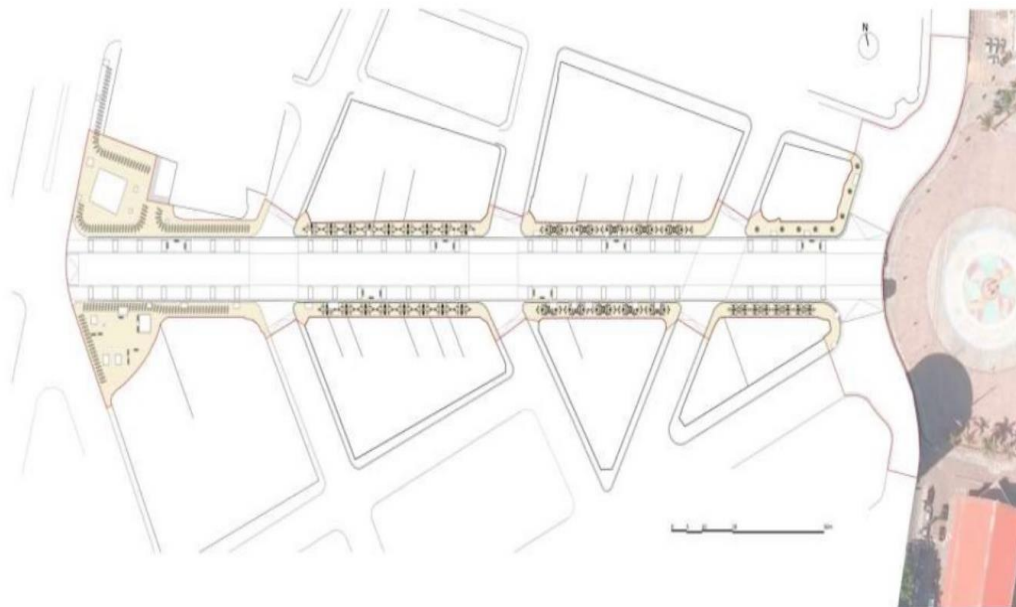
Fonte: RECIFE; EMLURB; PROJETEC, 2015.

Figura 38 – Pedestrianização a Avenida Rio Branco: Toda iluminação com fiação embutida para não interferir no ambiente urbano.



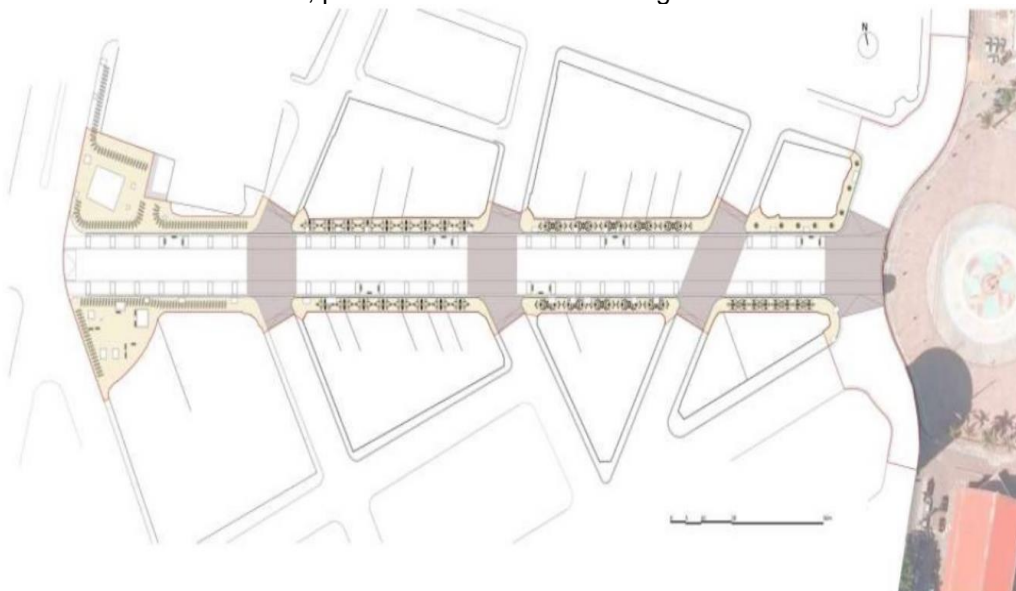
Fonte: RECIFE; EMLURB; PROJETEC, 2015.

Figura 39 – Pedestrianização a Avenida Rio Branco: Recuperação da calçada em pedra tipo mineira.



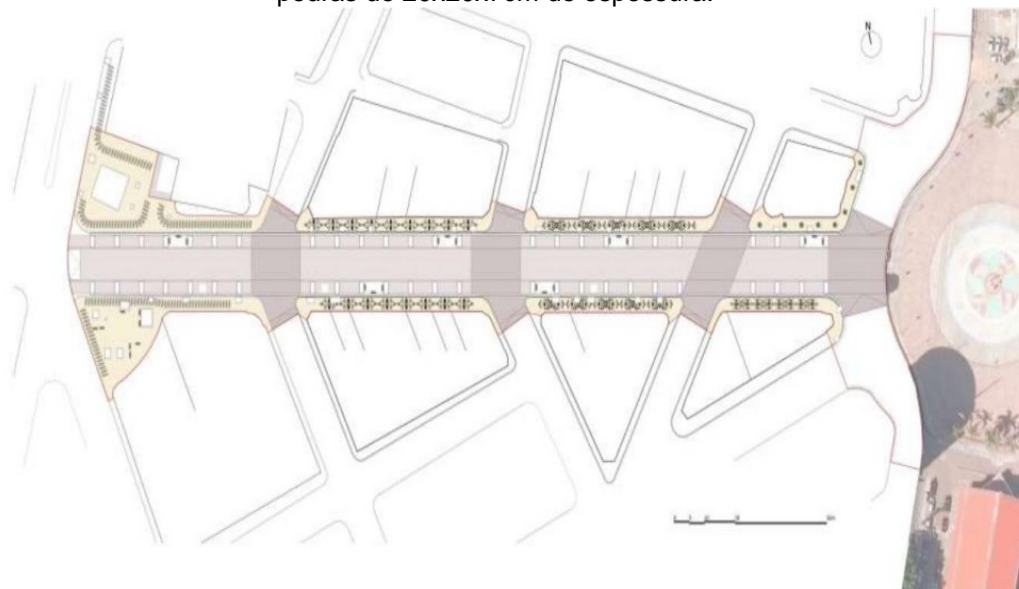
Fonte: RECIFE; EMLURB; PROJETEC, 2015.

Figura 40 – Pedestrianização a Avenida Rio Branco: Utilização de asfalto colorido nos cruzamentos, pela sua resistência ao tráfego de veículos.



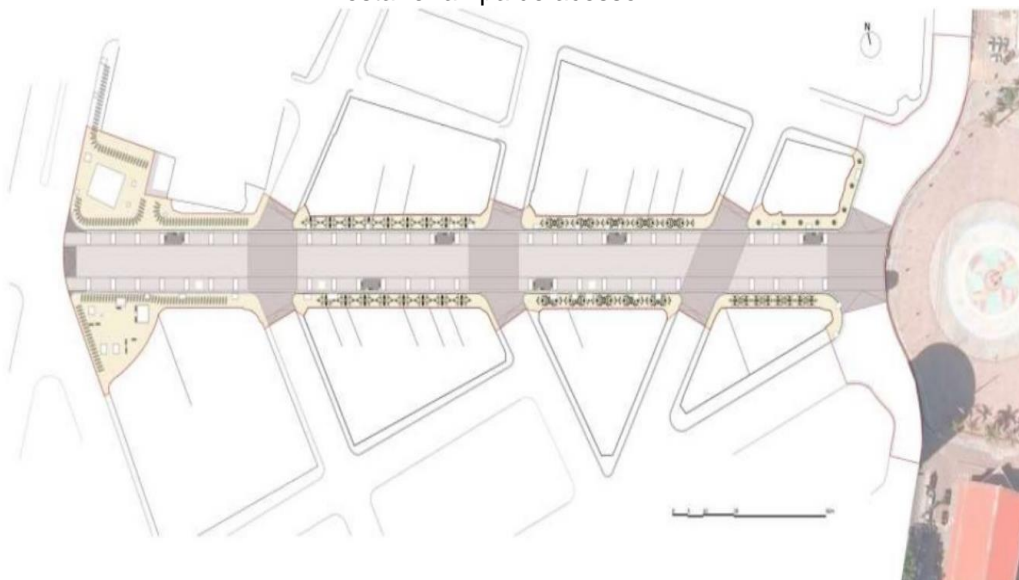
Fonte: RECIFE; EMLURB; PROJETEC, 2015.

Figura 41 – Pedestrianização a Avenida Rio Branco: Pedra granítica ao longo do passeio, em pedras de 20x20x7cm de espessura.



Fonte: RECIFE; EMLURB; PROJETEC, 2015.

Figura 42 – Pedestrianização a Avenida Rio Branco: Pedra granítica em outra cor nas áreas de estar e rampa de acesso.



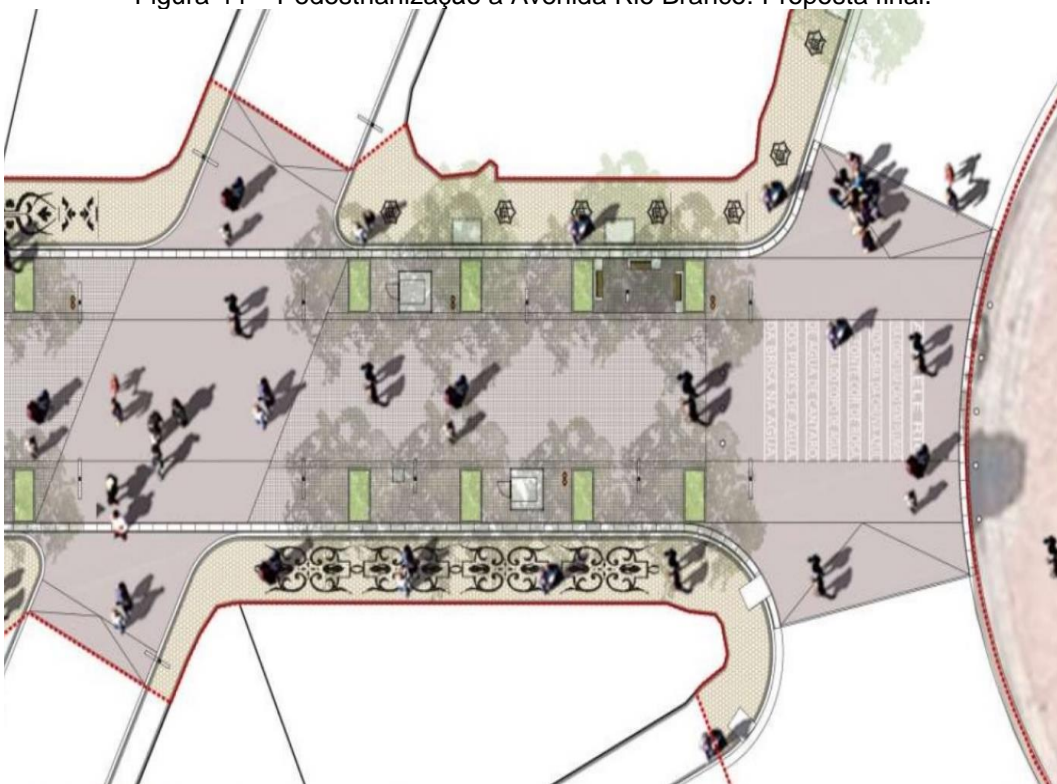
Fonte: RECIFE; EMLURB; PROJETEC, 2015.

Figura 43 – Pedestrianização a Avenida Rio Branco: Proposta final.



Fonte: RECIFE; EMLURB; PROJETEC, 2015.

Figura 44 – Pedestrianização a Avenida Rio Branco: Proposta final.



Fonte: RECIFE; EMLURB; PROJETEC, 2015.

Figura 45 – Pedestrianização a Avenida Rio Branco: Proposta final.



Fonte: RECIFE; EMLURB; PROJETEC, 2015.

Como visto, o projeto de pedestrianização da Avenida Rio Branco pretendeu transformar radicalmente a função da Avenida no contexto dos modos de deslocamento do Bairro do Recife, passando de uma via de circulação de veículos para um local de permanência de pedestres. No item a seguir, foram discutidas a implantação desse projeto e a percepção do usuário quanto a transformação da Avenida Rio Branco em rua de pedestre.

#### **4.2.A implantação do projeto**

A Avenida Rio Branco foi fechada ao trânsito em março de 2014 e após alguns anos de fechamento da Avenida para obras, em 21 de dezembro de 2017, o prefeito Geraldo Júlio e o governador Paulo Câmara inauguram o agora denominado “Boulevard” da Avenida Rio Branco, no Bairro do Recife, como “uma grande entrada para o Marco Zero”, nas palavras do prefeito (RECIFE, 2017).

Toda a Avenida Rio Branco foi nivelada com as calçadas, deixando 8,8 metros de largura adequados para a circulação de pessoas, em toda a extensão da via, do Marco Zero à Ponte Buarque de Macedo. O principal revestimento utilizado na obra foi o granítico, mesmo do Marco Zero. O material é resistente, homogêneo, regular e de fácil manutenção. Toda a fiação da avenida, telefônica e de energia, foi embutida. Os serviços foram

executados no prazo de 12 meses. [...] O “boulevard” recebeu **18 bancos** e a **mesma quantidade de lixeiras**. Tudo em madeira e liga de aço. Além do mobiliário, foram instalados também **quatro quiosques** e **uma banca de revista padrozinados**. **Os espaços foram ocupados pelos comerciantes que já atuavam na via.** [...] Ao virar uma via prioritária para pedestre, foram suprimidas da Rio Branco 46 vagas de Zona Azul e 17 de táxis. Os pontos foram realocados em outras vias. Os veículos motorizados passam apenas a cruzar a Rio Branco pelas Ruas do Bom Jesus, Dona Maria César e Mariz e Barros com velocidade reduzida. (RECIFE, 2017, grifos nossos).

Observe-se pela foto publicada na notícia, que os equipamentos implantados estavam de acordo com aqueles previstos no projeto executivo, após exigências do IPHAN. Eram oito quiosques originalmente (mesmo número de comerciantes da via), mas foram reduzidos pelo IPHAN. Esses quiosques multiuso ganharam pinturas externas (Figura 46)

Figura 46 – “Boulevard” da Avenida Rio Branco inaugurado.



Fonte: RECIFE, 2017. (Edição do autor, 2018).

A Avenida Rio Branco, após sua pedestrianização, teve o seu espaço ocupado por vários eventos culturais, que vêm movimentando o Bairro do Recife. São alguns exemplos desses eventos culturais, de acordo com notícias divulgadas no portal da Prefeitura do Recife:

- **Recife Antigo de Coração**, projeto da Secretaria de Turismo, Esporte e Lazer, que integra o calendário da cidade desde 2013 e que promove práticas esportivas, serviços, música e brincadeiras a céu aberto no entorno do Marco Zero no Bairro

do Recife. Esse evento ocorre sempre no último domingo de cada mês e representa uma das ocasiões de grande ocupação da Avenida Rio Branco (mesmo antes da sua pedestrianização). Em 23/08/2018, por exemplo, houve atrações culturais inclusivas e a Feira Literária *A Letra e a Voz* (na Avenida Rio Branco), que incluiu editoras, sebos, mediadores de leitura, recitais, atividades lúdico-literárias, lançamentos de livros e bibliotecas comunitárias. Ainda a Rio Branco abrigou nesse evento, um polo dedicado ao entretenimento do público infantil. Em 25/11/2018, último dia do ano desse evento, a cultura oriental (XXII Feira Japonesa) esteve presente na Praça do Arsenal e na Rua Bom Jesus, com o tema 110 anos da imigração japonesa no Brasil. A Rua Marquês de Olinda abrigou as programações esportivas e a Avenida Rio Branco foi palco do concurso de bandas e fanfarras, com mais de 50 grupos tendo se apresentado ao longo do boulevard. Ainda teve a presença de música independente na Rua Tomazina, o Fusão de Coração, que reuniu o Projeto Rock na Calçada e o Festival Tora.

- **16º Festival Recifense de Literatura – A Letra e a Voz**, uma realização da Prefeitura do Recife, por meio da Secretaria de Cultura e da Fundação de Cultura Cidade do Recife, com apoio da Academia Pernambucana de Letras e da Universidade Católica de Pernambuco como parceiros. Ocorreu entre 24 e 26 de agosto na Avenida Rio Branco e celebrou a poesia urbana de Miró, com o tema *A Cidade e o Poeta e o Poeta e a Cidade*. A programação contou com a já tradicional feira de livros, além de rodas de conversa, oficina, lançamentos e debates gratuitos.
- **Festival R.U.A. – Recife Urbana Arte**, realizado em 29 de julho de 2018, pela Prefeitura do Recife, através da Secretaria de Turismo, Esportes e Lazer. Esse evento teria sido a culminância do projeto **Colorindo Recife**, iniciado em 2013. O R.U.A transformou o Recife Antigo em uma grande galeria de arte, sendo o “Boulevard” Rio Branco ocupado pelo Pólo Grafite, onde foram montados painéis grafitados com temas do Recife que receberam intervenções de “video mapping” (projeções que dão movimentos aos desenhos) e também pelo Pólo Artístico (apresentações circenses, atividades de pintura, acrobacias em tecidos, estátuas humanas, entre outras).

Recentemente, no final de agosto de 2018, os passeios do “Boulevard” da Rio Branco, ganharam mudas de árvores com cerca de quatro metros de altura. Foram 10 mudas



de Massaranduba e Ipês, plantadas com a missão de, em alguns anos, proporcionar um melhor sombreamento ao local (Figura 47).

Figura 47 – Plantio de mudas na Avenida Rio Branco.



Fonte: RECIFE, 2018.

Segundo o Secretário de Desenvolvimento Sustentável e Meio Ambiente,

A prefeitura fez um projeto de pedestrianização na Avenida Rio Branco e agora estamos consolidando a parte de arborização, com mudas especiais que têm quatro metros de altura. Essa é uma área com uma ventilação muito forte, por ser próxima ao mar, e nós queríamos que as mudas fossem bem robustas para poder suportar algum eventual dano causado pelos ventos. [...] Estamos realizando um plantio com mudas especiais para permitir um sombreamento melhor da avenida **e que haja uma permanência maior das pessoas** na Avenida Rio Branco que ficou tão bonita e é uma via tão importante para cidade. (RECIFE, 2018, grifo nosso).

Esse plantio é parte de uma iniciativa que prevê ampliar a arborização de todo o bairro e reduzir as ilhas de calor, abrangendo uma área aproximada de 1.280 metros lineares. Esta iniciativa, segundo a Prefeitura municipal, “está inserida no Projeto de Revitalização/Implantação de Áreas Verdes (PRAV), sendo uma compensação estabelecida pelo município para a CELPE (Companhia Energética de Pernambuco) por ter realizado obras em setores de sustentabilidade ambiental ou em quadras limítrofes ao Parque dos Manguezais e dos cais da cidade” (RECIFE, 2018).

No item a seguir, foi conhecida a percepção do usuário relativa à pedestrianização da Avenida Rio Branco.

### **4.3.A percepção do usuário**

Para se buscar a percepção do usuário da Avenida Rio Branco sobre sua transformação em via de pedestre, foram pesquisadas diversas fontes, a saber: depoimentos publicados na Imprensa Oficial, entrevistas na Avenida Rio Branco em dias específicos com atores estratégicos (motoristas de táxi, ambulantes credenciados e não credenciados para venda dos seus produtos na Avenida, freqüentadores da Avenida, donos de restaurante/bar localizados na Avenida e pesquisa “online”. Os resultados foram os que seguem.

#### **4.3.1. Depoimentos publicados na imprensa oficial**

Diversas matérias publicadas na grande imprensa ou em “blogs” e pequenas publicações já registram discussão, ponderações e divergências de opiniões sobre a pedestrianização da Avenida Rio Branco, como alguns exemplos mostrados a seguir.

Em 30 de novembro de 2017, pouco antes da inauguração do “boulevard”, portanto, uma matéria publicada por Leonardo Vila Nova tem como título “Os trilhos escondidos da Av. Rio Branco”. Nessa matéria discute-se sobre os trilhos de bonde que haviam sido cobertos pelo asfalto e descobertos por ocasião da pedestrianização da avenida. Foram algumas frases publicadas nessa matéria

No início das obras, com a retirada do asfalto da avenida, os trilhos vieram à tona novamente. Ali já era um cemitério da história da cidade. Seria o momento adequado para resgatá-los. No entanto, foram novamente encobertos por granito. Mais uma vez, escondidos” (VILA NOVA, 2017).

“Questionada sobre o assunto, a Setur-PE disse, em nota, que ‘os trilhos foram devidamente catalogados pelo IPHAN antes de serem cobertos pelo novo pavimento da Rio Branco. Os pontos dos trilhos foram devidamente demarcados por pedras com tamanhos diferentes, que fazem referência e sinalizam a existência delas’”(VILA NOVA, 2017).

“A transformação da avenida em um espaço exclusivo para os pedestres é fundamental para o resgate da cultura de rua”, pontua. “A movimentação do público vai garantir o fortalecimento do comércio local e, sem dúvida, contribuir com a conscientização da população sobre a preservação de

espaços públicos históricos”. (Secretário de Turismo de Pernambuco, Felipe Carreras) (VILA NOVA, 2017).

“Considero esse “boulevard” um grande desperdício. Primeiro porque descaracteriza por completo a vocação daquela área. As pessoas apenas cruzam a Rio Branco, não a usam. Por si só, ela não se sustenta e vai acabar virando mais um espaço turístico sustentado apenas por eventos”.... “Se a função era ser um espaço de convivência entre as pessoas, ela peca por não interligar pontos que, realmente, promoveriam essa integração. Por exemplo, ligar com a Comunidade do Pilar, que é ali do lado” ... “Mas existe esse fetiche equivocado de se fechar a rua, o que mostra, mais uma vez, o caráter excludente e de gentrificação que há nesse projeto. É algo fake, não é natural, vai servir a poucas pessoas” (urbanista César Barros) (VILA NOVA, 2017).

Sobre os trilhos dos bondes, diz o urbanista:

“Isso mexe com a questão da memória. A arquitetura pode servir para o bem ou para o mal. Tenha certeza que negar um elemento histórico, servir a essa falta de memória patrimonial, negar o passado, é uma abordagem da arquitetura para o mal”... “Além do que tem muitas ruas no Bairro do Recife em que existem trilhos mantidos e não há qualquer problema, seja para circulação de pedestres ou de veículos” (Urbanista César Barros) (VILA NOVA, 2017).

Um olhar diferente mostrou o professor Fernando Diniz, curso de Arquitetura e Urbanismo da UFPE:

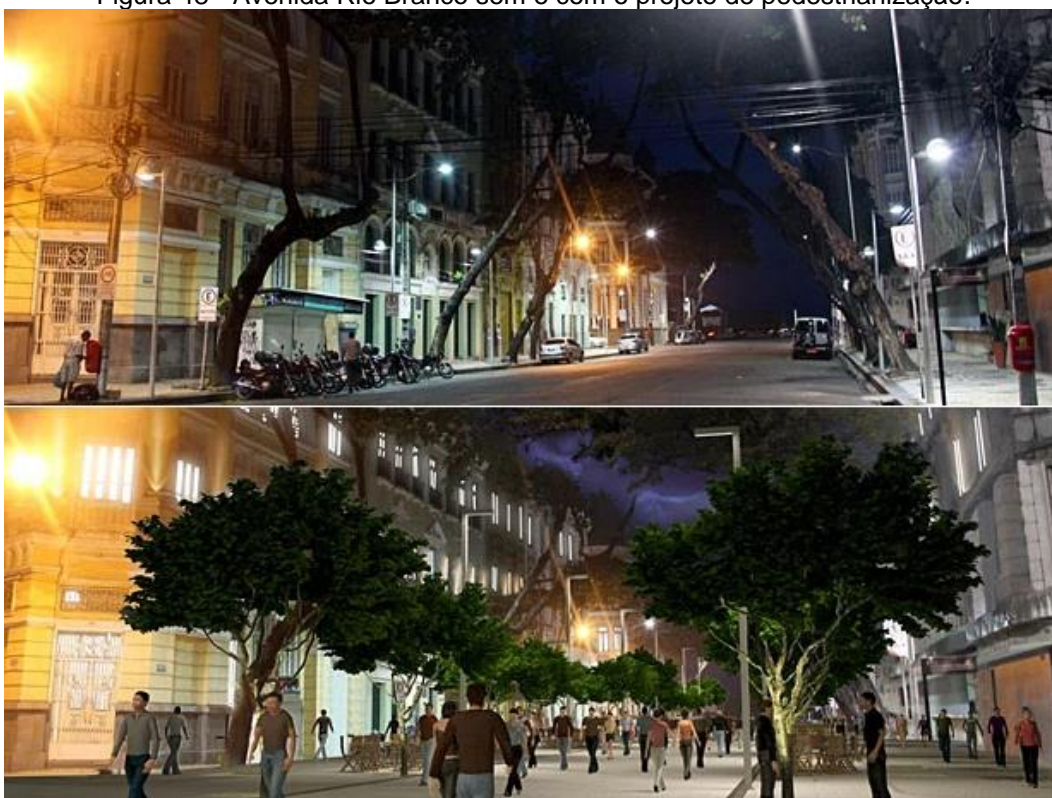
“Tecnicamente, seria inviável deixar os trilhos à mostra. Nos anos 1940, eles não receberam pavimentação, ficou o pavimento antigo, era complicado, não tinha sensibilidade, não era confortável”. “Uma vez que eles já estavam cobertos antes, não vejo muita diferença em cobri-los agora. Existe toda uma questão de preservação desses trilhos e é importante que eles sejam registrados para que, no futuro, exista a possibilidade de serem vistos novamente”. (Professor Fernando Diniz) (VILA NOVA, 2017).

Há registro de uma frase resgatada do jornalista Jota Nogueira, em seu “blog” Antes que Suma:

“Eu acho uma perda enorme para a cidade que a história do Recife, construída também sobre os trilhos dos bondes, seja encoberta. É contraditório, por sinal, uma obra feita por uma secretaria de turismo não valorizar isso justamente como um atrativo turístico, de se contar a quem vem de fora que parte da história do Recife passou por ali” (Jornalista Jota Nogueira) (VILA NOVA, 2017).

No G1 (2014) foram publicadas fotos da Rio Branco com estava e como ficaria com a pedestrianização e uma das fotos mostra os trilhos (Figuras 48 e 49).

Figura 48 - Avenida Rio Branco sem e com o projeto de pedestrianização.



Fonte: G1 PE, 2014.

Figura 49 - Os trilhos da Avenida Rio Branco antes e depois da pedestrianização prevista



Fonte: G1 PE, 2014.

Com o título 'Inauguração do "Boulevard" da Avenida rio Branco traz novas expectativas', o Caderno Cidades do Jornal do Comércio mostra depoimentos entusiasmados de comerciantes e ponderados de um arquiteto e urbanista:

"É um excelente primeiro passo para que essa situação seja ampliada para todo o bairro. Não há necessidade de tantos carros em um local como o Recife antigo, onde as pessoas fazem tudo caminhando" [...] O fundamental é que também haja moradia no bairro, não basta a ocupação diurna" (arquiteto e urbanista Francisco Cunha do Movimento Olhe pelo Recife) (TV JORNAL, 2017).

"Nossa família acompanhou todas as fases desse bairro e, depois de um período difícil, é trabalhar para conservar esse espaço e não deixar virar bagunça" (Rilson Rocha, que, junto com seu irmão Rogério Rocha, estão entre os comerciantes mais antigos da avenida, onde o pai montou uma banca de revista há mais de 50 anos) (TV JORNAL, 2017).

"A Avenida rio Branco virou um palco ao ar livre" (Prefeito Geraldo Júlio) (TV JORNAL, 2017).

A matéria foi intitulada "Um 'test-drive' na nova avenida Rio Branco, que será reinaugurada dia 20", e também obteve depoimentos bastante favoráveis à nova Rio Branco, alguns deles com importantes ponderações:

Comerciante que será contemplada com um dos cinco pontos de negócios da avenida (quatro quiosques e uma banca de revista), Viviane Fernandes, 34 anos, administra a lanchonete que a tia montou há mais de duas décadas. "Estou achando excelente, porque assim vai melhorar a qualidade do serviço para os clientes, para os turistas, para as pessoas mesmo da localidade que gostam de frequentar o lugar", analisou. Vai ser um "boulevard", com tudo voltado para gastronomia, eventos. Isso incentiva bastante." (TOLEDO, 2017).

Viviane também aprovou a qualidade dos equipamentos instalados e falou sobre a boa recepção dos clientes. "Está ficando mais organizado, o pessoal está gostando. Tem muitas empresas aqui. As pessoas que vêm de outras ruas, sentam, estão curtindo mais o lugar de fato." (TOLEDO, 2017).

Frequentador da Rio Branco, o motorista José Paulo Arruda da Silva, 42, também aprovou as mudanças e já usufrui dos novos bancos da via. "Achei ótimo. Para pessoas que já têm uma idade avançada não estar andando muito, ficam sentadas em um lugar bem arborizado, fresco, em um ambiente harmonioso, mais à vontade. Também para pessoas com crianças de colo. Muito bom mesmo", disse. Ele gostou tanto do modelo da lixeira que pretende copiá-lo. "Estou querendo fazer também em casa, na minha cozinha, para não estar me abaixando direto. Tem a sacolinha, aquela cobertura para não entrar água", detalhou. (TOLEDO, 2017).

No "test-drive" de um dos bancos de madeira com base de metal, ao lado do colega José Paulo, o também motorista Aldemir Evangelista da Silva, 59, considerou tudo "de primeira linha", porém, fez algumas ressalvas. "Um

negócio que era muito viável também era ter mais sanitários públicos", mencionou. "E outra coisa que falta aqui é ter mais pessoas para dar informações, porque chegam muitos turistas nessa área perguntando 'onde fica isso?', 'onde fica o Paço Alfândega?'. Não tem uma pessoa que fique informando, que interprete o inglês ou o francês. Muitas vezes um amigo nosso que entende um pouco de francês e inglês é quem dá uma tradução para o pessoal", lembrou. (TOLEDO, 2017).

#### 4.3.2. Entrevistas na Avenida Rio Branco

Foram realizadas 21 entrevistas na Avenida Rio Branco, sendo 07 no dia 11/11/2018, 07 no dia 20/11/2018, 04 no dia 21/11/2018 e 03 no dia 25/11/2018. O primeiro dia foi um domingo (das 14:30h às 17:00h) no qual não havia evento e foram entrevistados 2 taxistas, 2 ambulantes (1 credenciado e outro não credenciado para a via – o não credenciado encontrava-se à 10 mts da Avenida Rio Branco), 1 proprietário de restaurante na via, 1 usuária a lazer, 1 funcionário de um bar/restaurante.

O segundo grupo de entrevistas foi numa terça-feira ( das 15:30h às 18:00h) e foram entrevistados 1 ambulante (não credenciado – encontrava-se a 15 mts da Avenida Rio Branco), 4 funcionários de empresas próximas ou na Avenida Rio Branco, 1 proprietário de quiosque (banca de revistas) na Avenida Rio Branco e 1 coordenadora de escola na Avenida Rio Branco (Escola Técnica Estadual Porto Digital).

O terceiro dia de entrevistas foi numa quarta-feira (das 13:00h as 14:40h) e foram entrevistados 2 funcionários do Banco do Brasil da Avenida Rio Branco, 1 funcionária de estabelecimento próximo e 1 colaborador da área de Tecnologia da Informação-TI de uma empresa próxima à Avenida Rio Branco.

O quarto e último dia de entrevistas foi num domingo (das 15:30 às 17:30 - último domingo do mês) com vários eventos acontecendo e único dos dias de entrevista com alta frequência/permanência de pedestres na Avenida Rio Branco. Foram entrevistados 1 ciclista, 1 usuário a lazer e um engenheiro da Prefeitura.

Foram feitas 15 perguntas a todos os entrevistados, conforme abaixo:

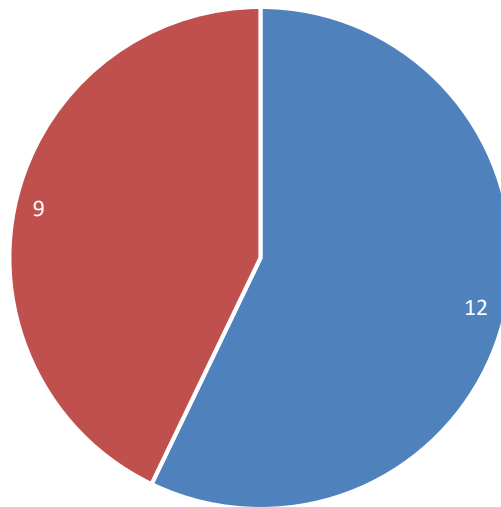
- Sexo;
- Faixa Etária;
- Grau de Escolaridade;

- Você foi usuário da Avenida Rio Branco antes da sua transformação em via de pedestres?
- Se sua resposta foi sim, responda: Qual o tipo de usuário da Avenida Rio Branco você foi antes da transformação em via de pedestres?
- Qual o meio de locomoção você utilizava para atravessar a Avenida Rio Branco antes da sua transformação em via de pedestres?
- Você é usuário da avenida Rio Branco depois da sua transformação em via de pedestres?
- Se sua resposta foi sim, responda: Qual o tipo de usuário da Avenida Rio Branco você é depois da transformação em via de pedestres?
- Na sua opinião, a transformação da Avenida Rio Branco em via exclusivamente de pedestres, com os equipamentos existentes, foi benéfica?
- Se, em sua opinião, a transformação não foi benéfica, sendo agregado novos equipamentos para uma melhor utilização, ela passaria a ser benéfica?
- Se você respondeu sim, que equipamentos deveriam ser agregados para uma utilização mais efetiva desta avenida como rua de pedestres?
- Se sua resposta foi não, você acha que a Avenida Rio Branco deveria continuar a ser uma via exclusiva para veículos, como antes, ou deveria ser uma via mista (pedestres e veículos)?
- Em sua opinião a transformação da Avenida Rio Branco em via exclusivamente de pedestres:
  - Para você especialmente, o que representou a transformação da Avenida Rio Branco em via exclusivamente de pedestres?
  - Que sugestões você daria ao governo municipal com relação a Avenida Rio Branco?

As opções de resposta a cada uma das perguntas acima podem ser vista detalhadamente no Apêndice A.

Os gráficos a seguir mostram o quantitativo obtido no total de entrevistas realizadas e as respostas e comentários.

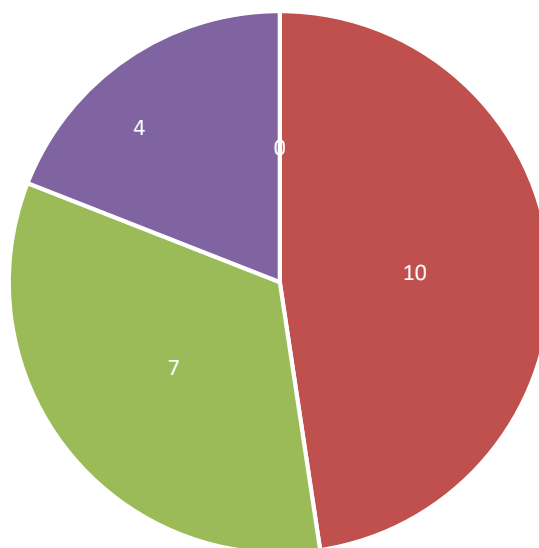
Gráfico 1 - Sexo.



■ Masculino ■ Feminino

Fonte: AUTOR, 2018.

Gráfico 2 - Faixa etária.

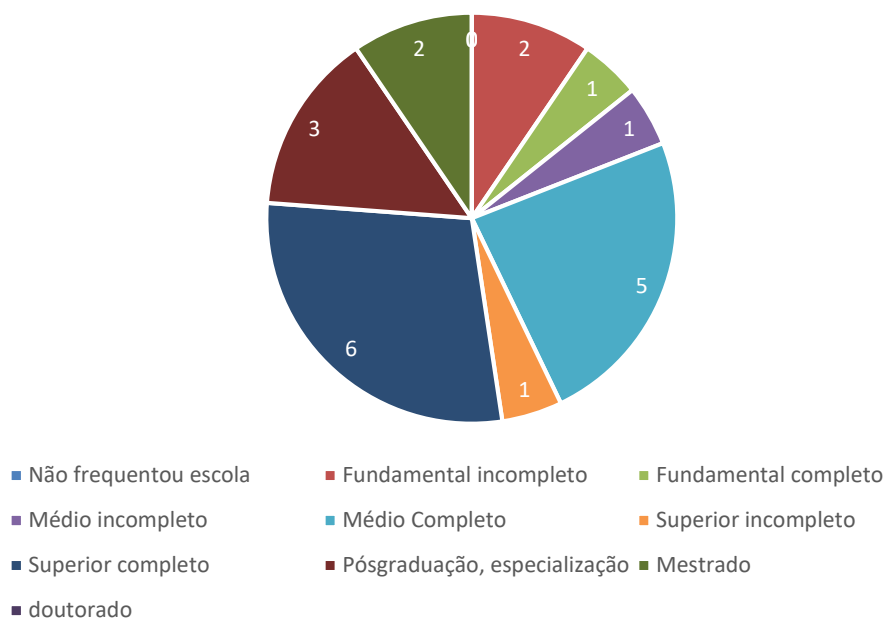


■ Até 20 anos ■ Entre 21 e 40 anos ■ Entre 41 e 60 anos ■ Acima de 60 anos

Fonte: AUTOR, 2018.

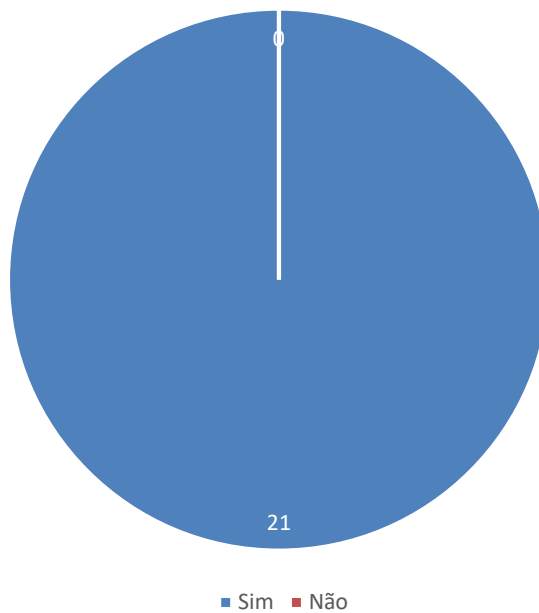


Gráfico 3 - grau escolar



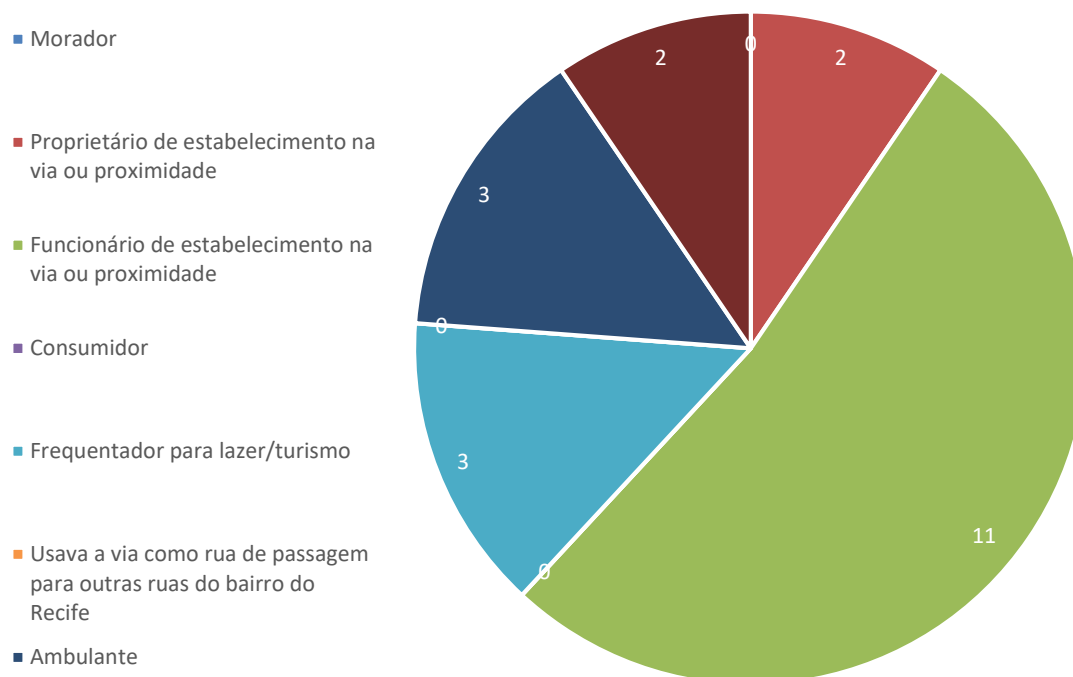
Fonte: AUTOR, 2018.

Gráfico 4 - Você foi usuário da Avenida Rio Branco antes da sua transformação em via de pedestres?



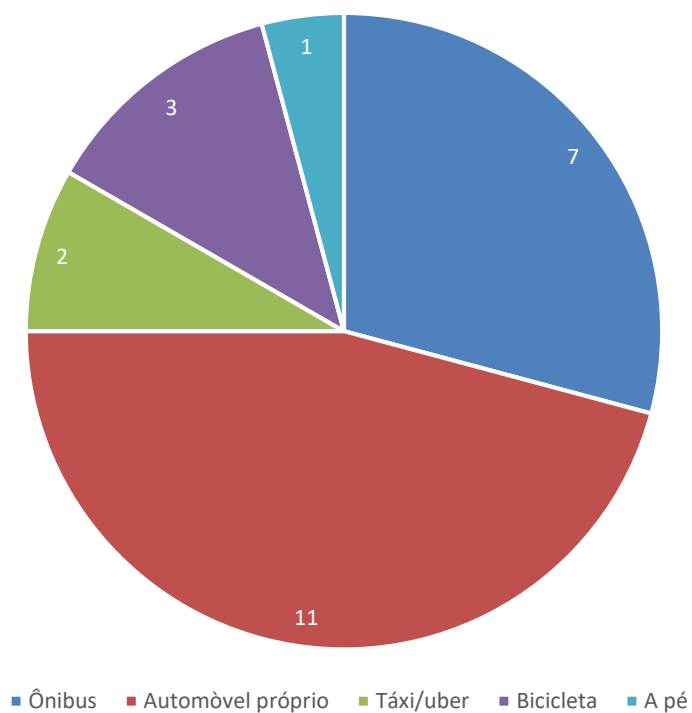
Fonte: AUTOR, 2018.

Gráfico 5 - Se sua resposta foi sim, responda: Qual o tipo de usuário da Avenida Rio Branco você foi antes da transformação em via de pedestres:



Fonte: AUTOR, 2018.

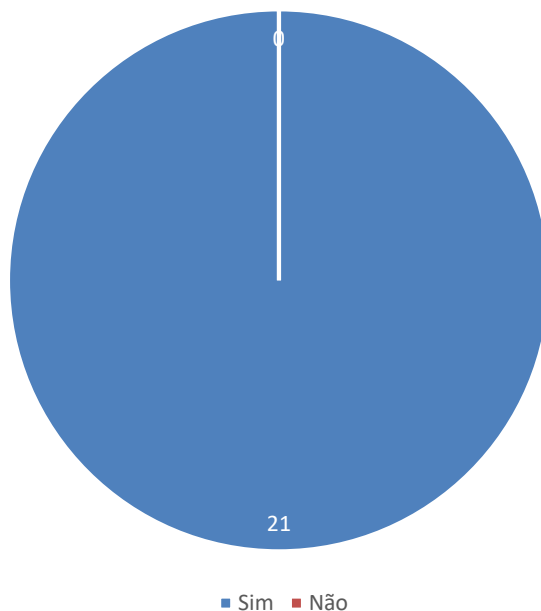
Gráfico 6 - Qual o meio de locomoção que você utilizava para atravessar a Avenida Rio Branco antes da sua transformação em via de pedestres:



Fonte: AUTOR, 2018.

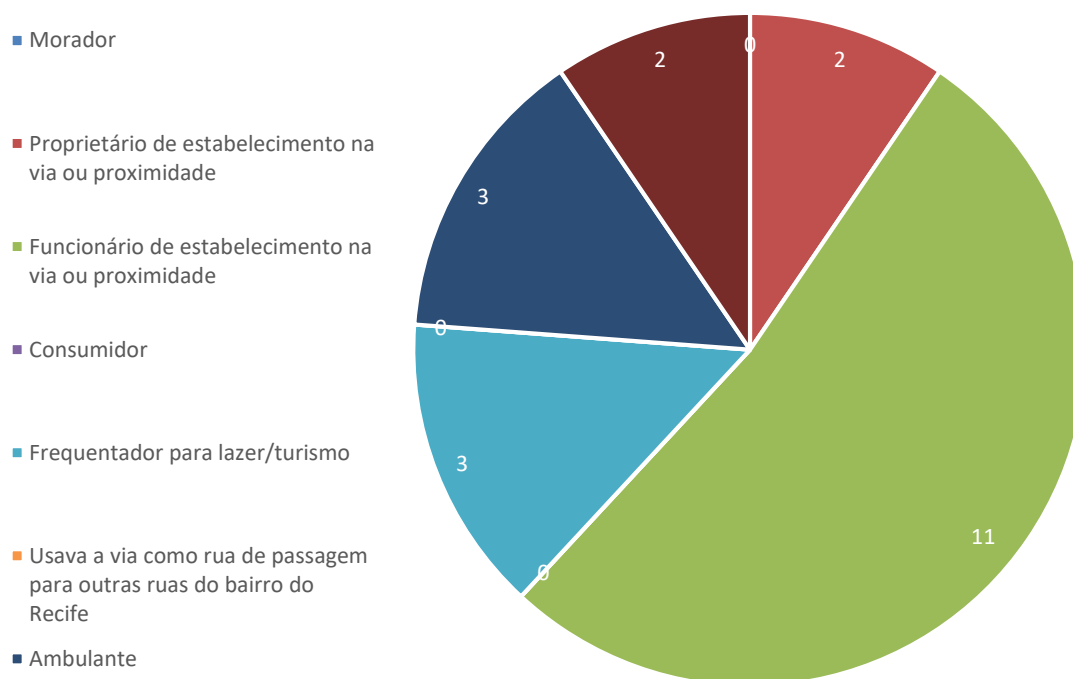
O quadro acima tem 24 respostas porque 3 usuários utilizavam 2 meios de locomoção para atravessar a via.

Gráfico 7 - Você é usuário da Avenida Rio Branco depois da sua transformação em via de pedestres?



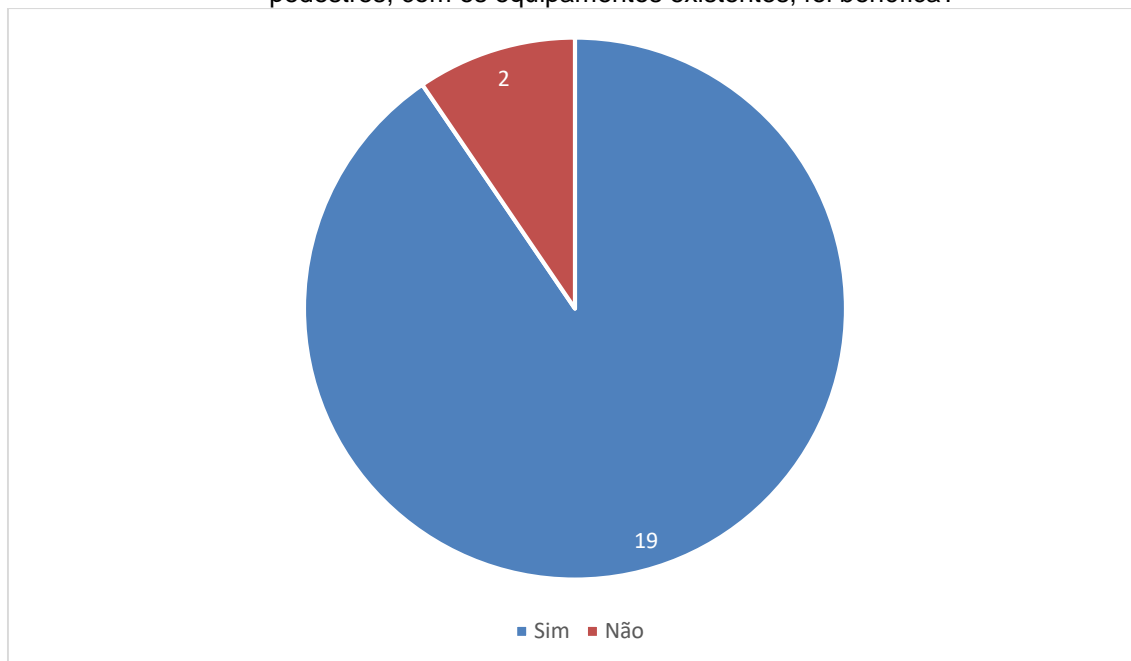
Fonte: AUTOR, 2018.

Gráfico 8 - Se sua resposta foi sim, responda: Qual o tipo de usuário da Avenida Rio Branco você é depois da transformação em via de pedestres:



Fonte: AUTOR, 2018.

Gráfico 9 - Na sua opinião, a transformação da Avenida Rio Branco em via exclusivamente de pedestres, com os equipamentos existentes, foi benéfica?

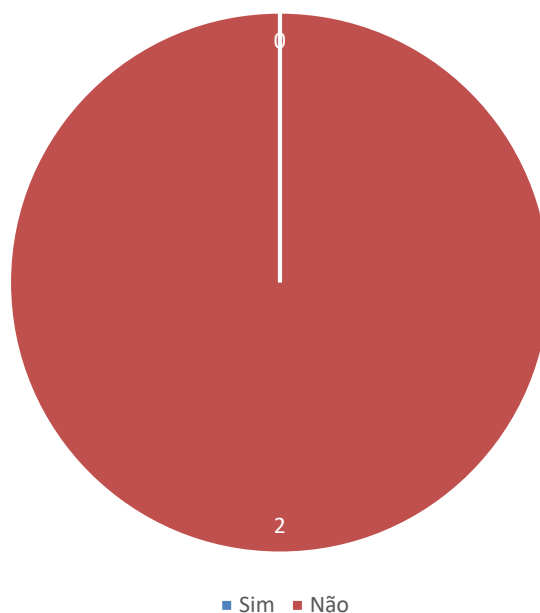


Fonte: AUTOR, 2018.

Comente:

- Não tem pedestres, Não foi bom pra ninguém;
- Mesmo proibido, entra carro;
- Circulava gente o dia inteiro, desempregou muita gente, tinham 2 estabelecimentos 24h;
- Bom para turista, ambulante;
- Não foi melhor porque não ganhei quiosque e trabalho no bairro há mais de 20 anos;
- Ficou melhor;
- Apesar da perda da garagem, foi boa na minha opinião;
- Ficou melhor do que era antes;
- O material utilizado, na minha opinião, não foi o melhor. Talvez tenha sido para ganhar dinheiro;
- Devia se estender até mais mas é feita de forma política;
- Bom para efeito de espaço cultural/socialização mas negativo porque escondeu os trilhos e a via original;

Gráfico 10 - Se em sua opinião, a transformação não foi benéfica, sendo agregado novos equipamentos para uma melhor utilização, ela passaria a ser benéfica?



Fonte: AUTOR, 2018.

Comente:

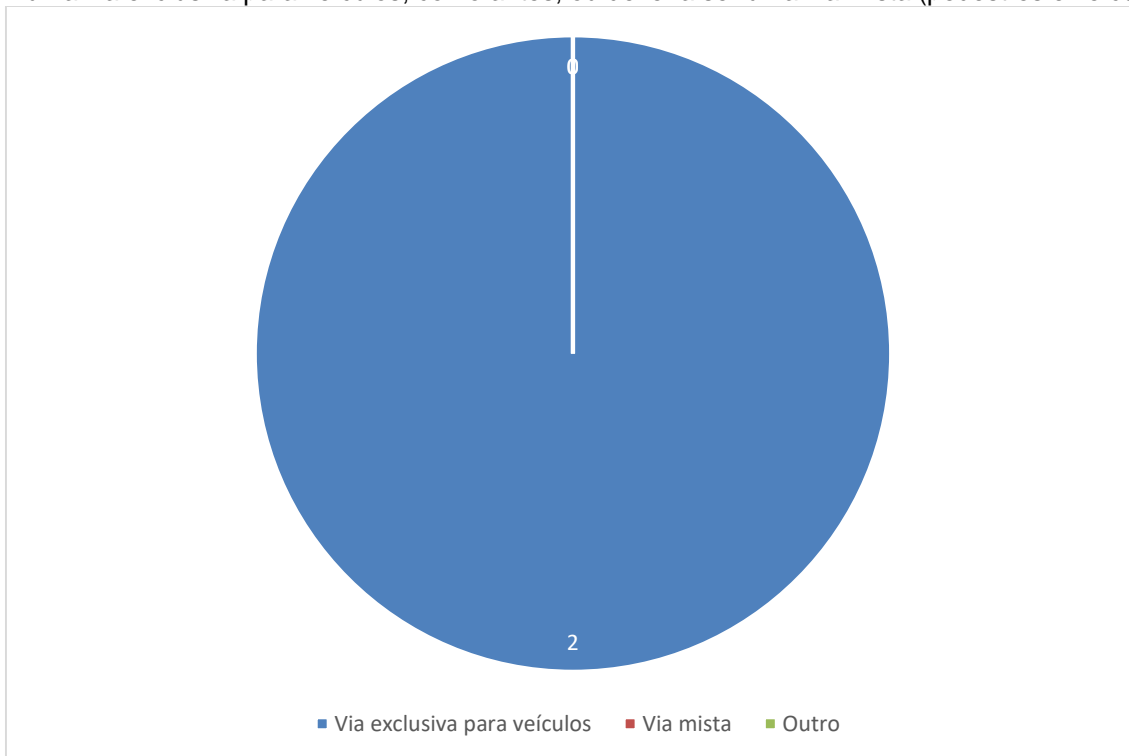
- Não sabem organizar o trânsito, o flanelinha manda no trânsito, não há espaço para o taxista;

Gráfico 11 - Se você respondeu sim, que equipamentos deveriam ser agregados para uma utilização mais efetiva desta avenida como rua de pedestres?

- Inventar alguma coisa para chamar a atenção do turista;
- Está bom de equipamento; (pipoqueiro credenciado na via);
- Precisa de mais eventos;
- Falta policiamento, fica muito vazio, principalmente à noite;
- Quiosques decentes, falta lugar para sentar, só há eventos durante o verão;
- Não;
- Lixeiras;
- Os bancos ficam no sol no horário que tem mais usuários e são insuficientes;
- Academia de ginástica – as pessoas fazem atividade física no marco zero (dança e aeróbio);
- Deveria ter pólo cultural, existe apenas um bar temático, faltam exposições, eventos culturais, são poucos os equipamentos existentes, quando chove não há proteção;
- Mais bancos, mais eventos, mais comércio e cultura;
- Bancos, algo para crianças;
- O problema é o bairro como um todo, toda a ilha devia ser de pedestres, muitos prédios abandonados;
- Algo para criança;
- Faltam banheiros públicos, estacionamento, VLT;

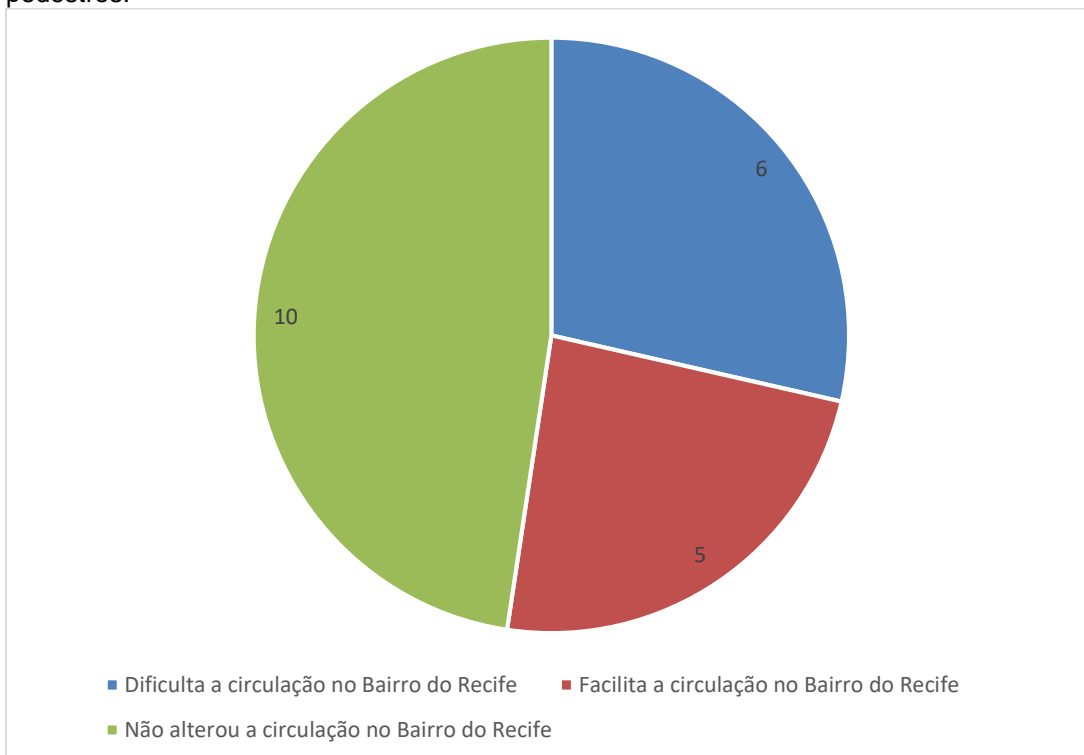
- “Parklets”, bancos, paisagismo;
- Palcos, bandas e atrações;

Gráfico 12 - Se sua resposta foi não, você acha que a Avenida Rio Branco deveria continuar a ser uma via exclusiva para veículos, como antes, ou deveria ser uma via mista (pedestres e veículos)?



Fonte: AUTOR, 2018.

Gráfico 13 - Em sua opinião, a transformação da Avenida Rio Branco em via exclusivamente para pedestres:



Fonte: AUTOR, 2018.

Comente:

- Sinalização da via para deficientes visuais;
- Apenas questão de adaptação;
- Custo de oportunidade. Você exclui a circulação mas criou uma via mais humanizada;
- Está difícil de estacionar;
- Melhorou, está mais organizado;
- Limitou o acesso. O limite de velocidade no bairro é inapropriado. Deveria ser, pelo menos, 40 km;

Gráfico 14 - Para você especialmente o que representou a transformação da Avenida Rio Branco em via exclusivamente de pedestres?

- Só coisa ruins – criou dificuldade;
- Deveria ter mais atrativos, não deveria ter residências;
- Entretenimento de maior qualidade, você se sente dono da rua;
- Foi bom, tinha muito carro;
- Melhorou, é para trazer pessoas, movimento a semana toda;
- Não foi bom porque meu comércio ficou longe; (ambulante)
- Melhor qualidade de vida, espaço de convivência externa;
- Ficou ótimo;
- O fato de entrar e sair do Bairro do Recife ficou prejudicado;
- Via mais humanizada;
- Lazer tanto durante a semana como nos fins de semana;
- Iniciativa incompleta do uso da via/bairro;
- Para a gente que trabalha aqui, a qualidade de vida melhorou;
- Já que eu trabalho aqui, virou uma área de lazer/socialização;
- Foi um avanço, o bairro todo deveria ser assim;
- Mais espaço para o pedestre;
- O resgate do que já foi aqui;
- Um salto no escuro;

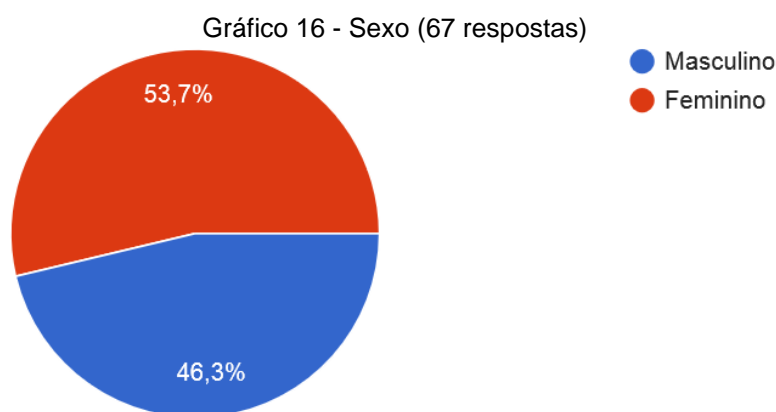
Gráfico 15 - Que sugestões você daria ao Governo Municipal com relação à Avenida Rio Branco?

- Os prédios fechados são muito ruins para o bairro, a Caixa Econômica é aquele matagal, fecharam a rua a benefício de nada, equipamentos não ajudariam; (taxista)
- Voltar ao que era; (taxista)
- Procurar aproveitar melhor a via, mais atrações para o público;
- Equipamentos para a prática de esportes;
- Fiscalização para os ambulantes que concorrem de forma desleal;
- Por mais quiosques na avenida;

- Melhorar a qualidade dos equipamentos, das barracas, estabelecimentos comerciais de melhor qualidade, áreas para proteção de chuva e sol;
- Fechar as ruas laterais também;
- Mais segurança, o local é muito vulnerável;
- Ainda há carros circulando na avenida, mais eventos (feirinhas) para aumentar a circulação, artistas, por exemplo;
- Academia;
- Pólos culturais ativos para todas as vias, ocupação maior dos prédios, (hotéis, bares, etc)
- Melhorar a estrutura e mais eventos;
- Por mais atrações para crianças e adultos; (eventos em geral)
- Fazer o mesmo em toda a ilha digital e torná-la mais atrativa.
- Mais lixeiras;
- Melhorar a segurança na via e no bairro inteiro;
- Maior rigidez na preservação da história da cidade, melhorar os estudos/pesquisas em relação às intervenções;

#### 4.3.3. Questionários online

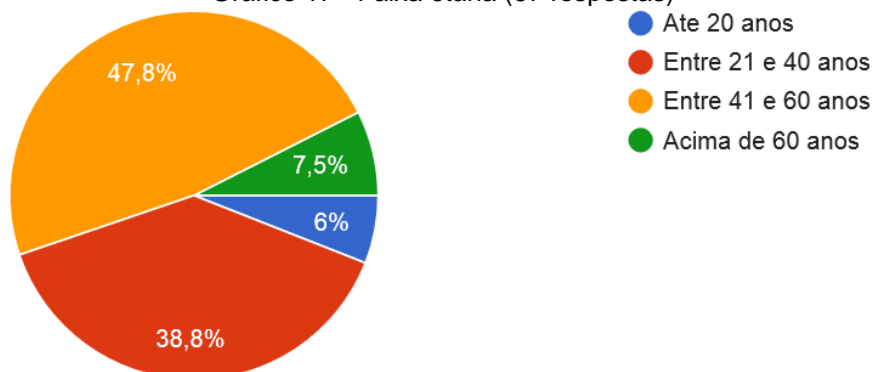
O mesmo questionário foi lançado também em plataforma online através do Google Drive Documentos, ficando disponível para respostas do dia 13/11/2018 ao dia 28/11/2018, recebendo, ao todo, 67 respostas durante o período, conforme demonstrado nos gráficos a seguir:



Fonte: AUTOR, 2018.

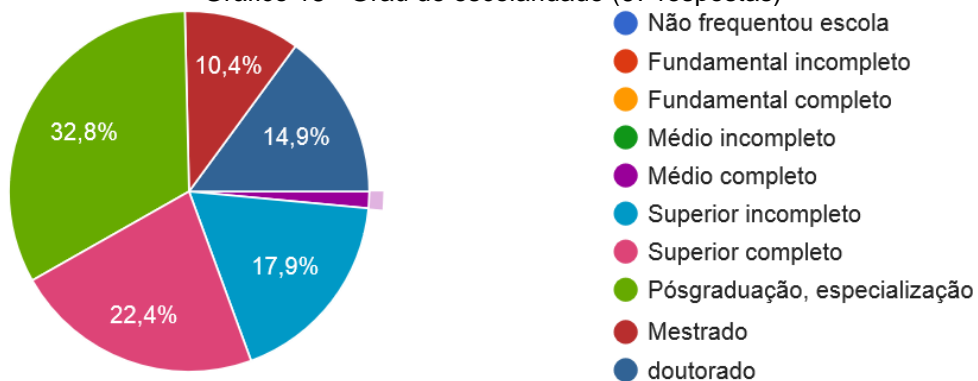


Gráfico 17 - Faixa etária (67 respostas)



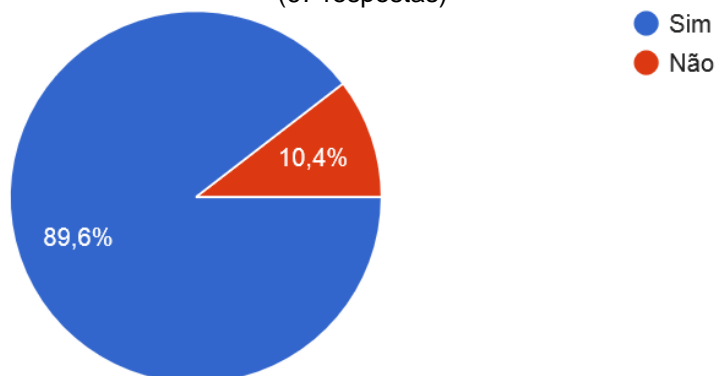
Fonte: AUTOR, 2018.

Gráfico 18 - Grau de escolaridade (67 respostas)



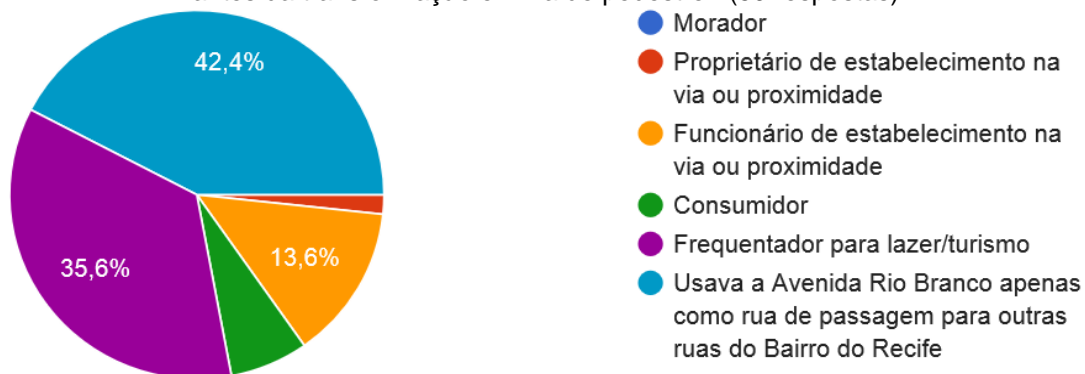
Fonte: AUTOR, 2018.

Gráfico 19 - Você foi usuário da Avenida Rio Branco antes da sua transformação em via de pedestre? (67 respostas)



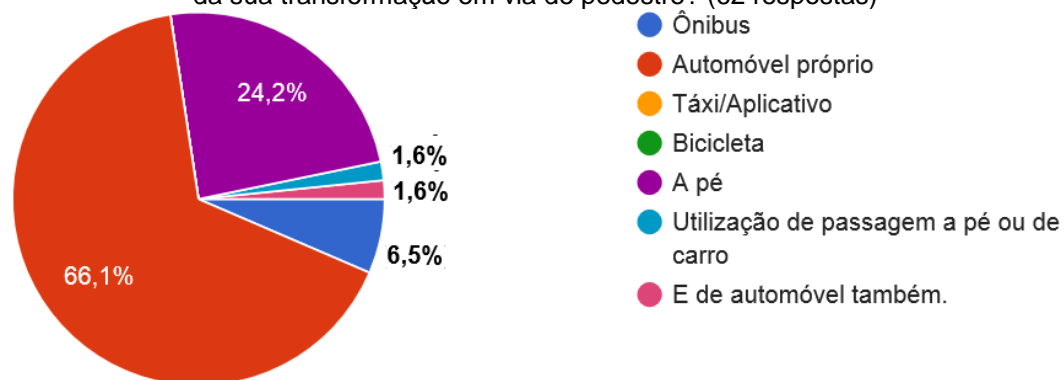
Fonte: AUTOR, 2018.

Gráfico 20 - Se sua resposta foi sim, responda: Qual o tipo de usuário da Avenida Rio Branco você foi antes da transformação em via de pedestre? (59 respostas)



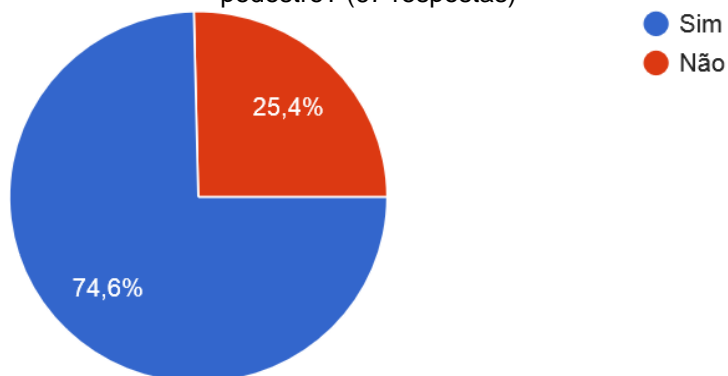
Fonte: AUTOR, 2018.

Gráfico 21 - Qual o meio de locomoção que você utilizava para atravessar a Avenida Rio Branco antes da sua transformação em via de pedestre? (62 respostas)



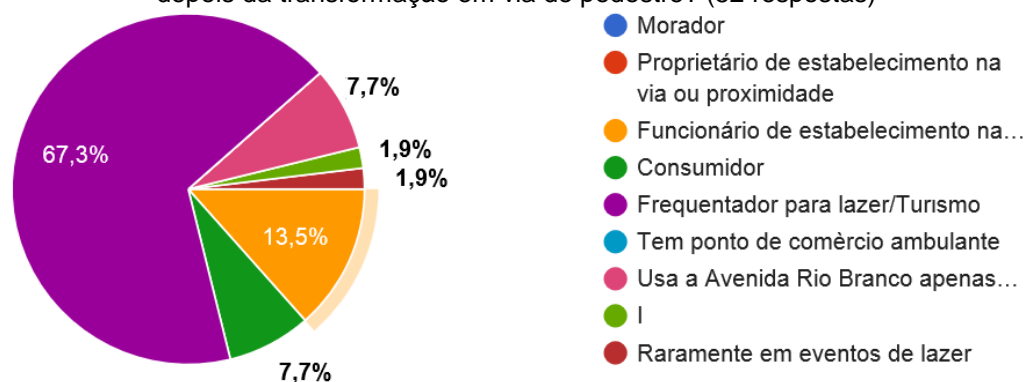
Fonte: AUTOR, 2018.

Gráfico 22 - Você é usuário da Avenida Rio Branco depois da sua transformação em via de pedestre? (67 respostas)



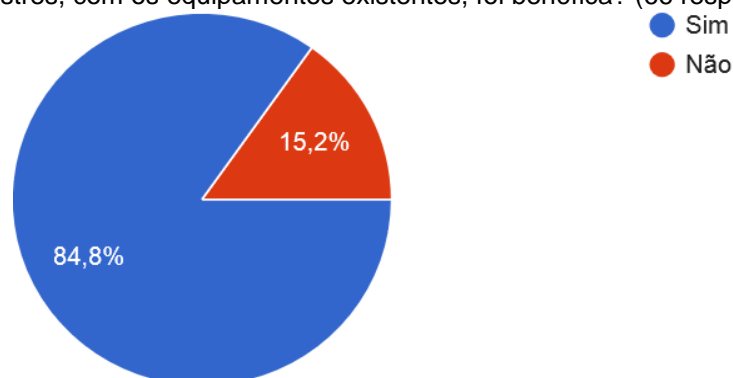
Fonte: AUTOR, 2018.

Gráfico 23 - Se sua resposta foi sim, responda: Qual tipo de usuário da Avenida Rio Branco você é depois da transformação em via de pedestre? (52 respostas)



Fonte: AUTOR, 2018.

Gráfico 24 - Na sua opinião, a transformação da Avenida Rio Branco em via exclusivamente de pedestres, com os equipamentos existentes, foi benéfica? (66 respostas)



Fonte: AUTOR, 2018.

Figura 50 - Comente (30 respostas)

Valorização da Nossa Cidade plana e ideal para fazermos muitas coisas a pé
Deu mais vida ao espaço!
Por ser uma das vias principais do bairro, seu fechamento afetou o acesso ao Bairro
A ausência do tráfego melhorou em muito o aspecto turístico do bairro e das redondezas sem prejudicar em nada o trânsito local.
A rua se tornou em um ambiente mais agradável para passar as tardes de finais de semana
Ela é mais utilizada nos finais de semana e prejudicou a fluidez do trânsito.
A transformação em via pedonal é positiva. Mas o que foi feito até agora é muito precário.
Como reflexo podemos notar o aumento do trânsito de pedestres na avenida, o que traz mais vitalidade para a área. Além de ser palco para eventos, feiras e todo tipo de expressão artística e cultural, atraindo turistas e movimentando a economia local.
Mais pessoas passaram a utilizar!
Momento de contemplar a arquitetura da rua e o entorno

Criou um espaço de lazer, mais seguro
Porém equipamentos inadequados para o potencial da área
Poderia ser uma via para carros e pedestres.
Não houve grandes transformações, que motive o usuário a frequentar o local.
As pessoas costumam frequentar para lazer
Rua pedonal será sempre bem-vinda
Foi benéfica mas, faltam equipamentos para uma melhor utilização e aproveitamento do espaço !
Acredito que ceder a Avenida aos pedestres é uma forma de incentivar a vida à pé e uso de meios de transportes alternativos, como a bicicleta. Além da transformação do espaço em mais uma área de lazer, tornando o bairro do Recife mais ativo na região próxima ao Marco Zero.
Espaço de pertencimento
Mais espaço de lazer para a população, sem carro, sem poluição
Retirar os carros já foi benéfico
Houve a valorização do espaço urbano e a população conseguiu enxergar e desfrutar esta área histórica da cidade.
É um novo espaço com um novo uso.
Projeto terrível. Faz pouca diferença.
Não posso avaliar. Nunca estive na Av Rio Branco após a transformação. As próximas cinco perguntas também não receberam resposta pelo motivo acima, bem como pela impossibilidade de opinar, comparativamente, tendo usado a Rio Branco apenas como via de passagem muitíssimo esporádica.
Sim, passei a caminhar mais na Avenida. Inclusive faço prática de exercício físico a noite.
Sim, mas tem muito o que melhorar, a começar pelas bancas instaladas que são feias, pouco convidativas
Acredito que não apenas a avenida Rio Branco, mas outras ruas e avenidas do Recife Antigo poderiam sofrer esta requalificação.

Fonte: AUTOR, 2018.

Gráfico 25 - Se, em sua opinião, a transformação não foi benéfica, sendo agregado novos equipamentos para uma melhor utilização, ela passaria a ser benéfica? (26 respostas)



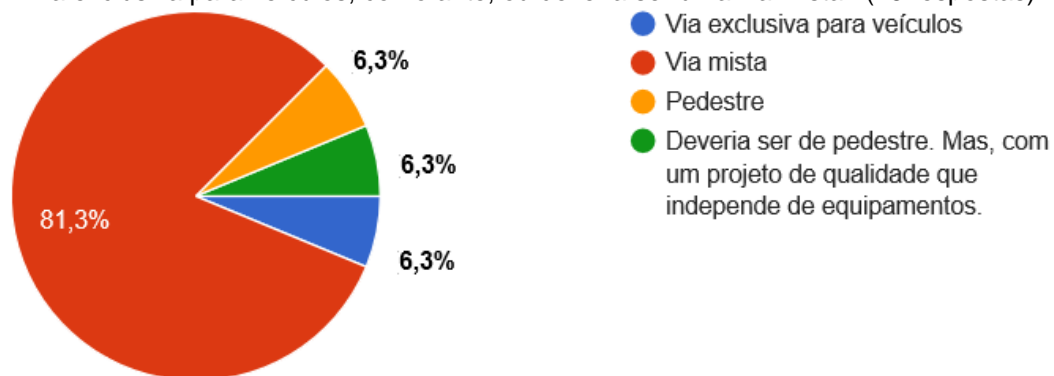
Fonte: AUTOR, 2018.

Figura 51 - Se sua resposta foi sim, que equipamentos deveriam ser agregados para uma utilização mais efetiva desta avenida como rua de pedestre? (32 respostas)

Mais incentivo à cultura e lazer no final de semana, incentivo a projetos sociais
Bares e restaurantes
Mais equipamentos de lazer. Ter barracas de artesanatos em geral, acredito que seria um ponto de atração de pessoas
Banco para as pessoas se sentarem
Os quiosques e cafés para encontro de pessoas
Vias laterais para o trânsito.
Deveria ser sinalizada e ter espaço defenido para usuarios de bicicleta
Bares e lanchonetes
Mais eventos
Melhorar o paisagismo, bicicletário, mais bancos e áreas de convivência mais definidas
Faltam canteiros com flores, espaços de convivências, arte, música, decoração aconchegante, ambiente acolhedor.
Equipamentos de caráter mais popular
Não estive lá após a transformação, por isso não tenho conhecimento
Quiosque de alimentação com bom padrão de qualidade e de tecnologia
Caixa de som, que transmitisse música instrumental
Equipamentos que proporcionasse a harmonia de veículos e pedestres.
Comércio feirinhas aos domingos
Mais bancos para descanso
Equipamentos que atraíssem um maior fluxo de pessoas .
Bares, restaurantes, mais eventos
A pé
Não só para área, mas qualquer espaço ao ar livre, o ideal é a ocupação. Creio que eventos, aulas de dança e/ou qualquer outra atividade física induzem o uso da Avenida.
Transtornar realmebte em Boulevard, sem plantas em jarros e com um mobiliário adequado
Bancos, jardins, arte urbana
Estacionamento disciplinado
Faltam árvores e local de sombra para as pessoas sentarem.
Mais incentivos para bares e restaurantes na rua, equipamentos de laser.
Bancos, sombras, equipamentos lúdicos, canteiro central com plantas
Restaurantes, bares, museus, padaria. Penso que a Avenida ainda precisa de mais investimento e equipamentos turísticos e de lazer.
Restaurantea
Banheiro público blindado com acesso por cartão de crédito

Fonte: AUTOR, 2018.

Figura 52 - Se sua resposta foi não, você acha que a Avenida Rio Branco deveria continuar a ser uma via exclusiva para veículos, como ante, ou deveria ser uma via mista? (16 respostas)



Fonte: AUTOR, 2018.

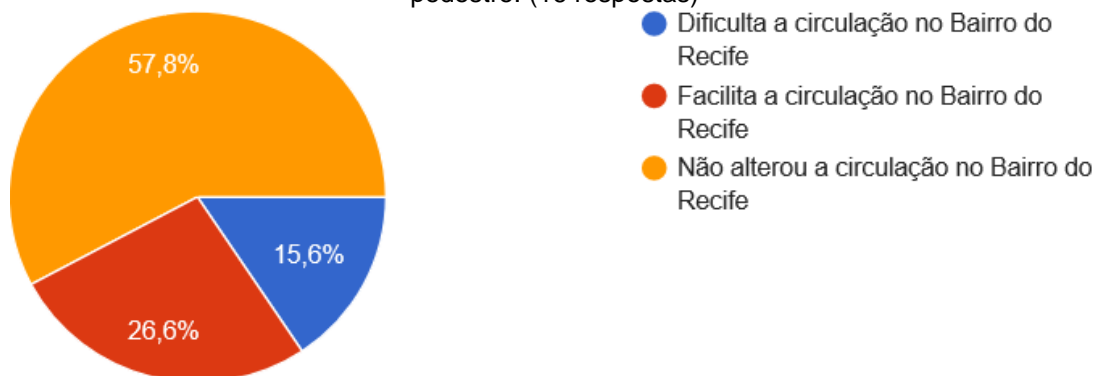
Figura 53 – Comente: (2 respostas)

Não entendi a pergunta.

O problema da via não é ausência de equipamentos e sim de qualidade projetual. O projeto é muito ruim

Fonte: AUTOR, 2018.

Gráfico 26 - Na sua opinião, a transformação da Avenida Rio Branco em via exclusivamente para pedestre:



Fonte: AUTOR, 2018.

Figura 54 - Comente: (15 respostas)

Utilizando outro traçado, sem dificultar
Precisamos de mais ruas para pedestre.
Já respondido no item anterior.
É preciso restringir acesso de automóveis no Recife Antigo e humanizar mais o bairro.
Diariamente passo ando pelo Recife antigo (trabalho por lá), e além de transitar pela Rio Branco, vejo a quantidade de pessoas que também transitam, seja na hora de almoço (creio que seja o pico de movimento) ou em outros horários. Me sinto mais segura ao transitar nela do que em outras!
Prejudicou um pouco o deslocamento de veiculos, o acesso ao banco do brasil, pois temos que fazer um retorno um pouco distante para ter acesso a lateral
Já temos poucas vias no centro de Recife e o transporte público não é a melhor opção de transporte na nossa cidade.
As pessoas precisam andar a pé , evitar carros ... mas para ser excelente precisaríamos ter transporte público de qualidsdr
Dificulta encontrar táxis
A diferença na circulação foi pouco significativa
Foivotimo para os pefestres que trabalham e circulam na região e, no meu entendimento nao impactou negativamente na circulação dos automoveis.
Para voltar para a Alfredo Lisboa a volta é grande
Deveria proibir a circulação de carros no Recife Antigo, seguindo tendência mundial.
Existem outras ruas de acesso no mesmo sentido que a antiga avenida Rio Branco.
Trata-se de uma via que ramifica para todo o bairro

Fonte: AUTOR, 2018.

Figura 55 - Para você especialmente, o que representou a transformação da Avenida Rio Branco em via exclusivamente para pedestre? (46 respostas)

Nada
Uma nova visão para o Recife antigo
Não foi uma boa ideia
Tornou a área mais convidativa para o desfrute do conjunto arquitetônico e das atrações do Recife Antigo.
Representa de mais vida.
Uma área de fácil circulação e um local para descanso após o almoço
A interatividade com pessoas que é o mais importante.
Mais um ponto de lazer para o Recife antigo e um ótimo ponto de passeio
Um avanço na ambientação de lazer gratuito
Uma proposta inovadora com o intuito de reabilitar o centro do Recife.
Gasto público desnecessário.
Acho q foi mto bom para o lazer e para o turismo

Uma boa ideia (ainda precaria na implantação) para humanizar o bairro e promover a apropriacao da rua pelas pessoas.
A transformação dotou o pedestre de mais protagonismo, trouxe mais mobilidade e segurança.
Conhecer melhor a área
A melhoria do espaço público no Bairro do Recife
Hj um espaço sem finalidade
Melhoria da qualidade de vida pra quem é frequentador assíduo do Bairro do Recife e aumento do turismo
Um local de lazer
Mais qualidade de vida pra população
Mais espaço de lazer
Compromisso com o bem-estar social
Se analisar só como pedestre foi muito bom, mas como um todo não acho que foi a melhor opção.
Cidade mais vida
Lazer
Urbanização consciente
Modernidade e uso pelas pessoas para chegar ao marco zero e passear pelo Recife antigo , movimentar é revitalizar o bairro !
Trânsito na área
A possibilidade de contar com mais uma área de lazer. Mas precisa de muitas melhorias.
Um excelente espaço para todos nós
Mais lazer, poder parar e observar o ambiente
A possibilidade de mais caminhos para circular a pé junto a um lugar turístico interessante que é o marco zero da cidade
Dificuldade do trafego de forma geral
Devolver a cidade para as pessoas
Novidade.
Apesar de ser obra pra inglês ver, seguiu tendência mundial.
Nada. Ninguém frequenta a via. Continua de passagem. Só que com um passeio maior.
Ganho de mobilidade a pé e lazer
Experimento
liberdade, conforto
Representou um ganho para a cidade que carece de espaços exclusivos para pedestres.
Representou mais um espaço de lazer.
Uma opcao para o pedestre
Uma evolução, tímida, mas evolução

Fonte: AUTOR, 2018.



Figura 56 - Que sugestões você daria ao Governo Municipal com relação à Av. Rio Branco? (36 respostas)

Incentivar o uso dela, por meio de bares, show e entretenimento
Fechar a avenida quando houver eventos nela ou deixar o acesso a veículos em uma pequena faixa
Mantê-la para pedestres e incentivar cada vez mais a ocupação do espaço público por parte da população.
A instalação de água e esgoto nos Kioskes.
Utilizar melhor para eventos culturais
Pedestrianizar outras ruas no entorno e atrair empreendimentos de lazer para a área, bem como ter um espaço para prática de atividades físicas. Mas é necessário ter limpeza segurança e iluminação
Deixar como está para não fazer gasto público desnecessário.
Implantar um projeto de melhor qualidade, com características realmente de boulevard.
Talvez arborizar as áreas mais áridas e criar mais espaços de permanência.
Mais eventos
Incentivar a ocupação residencial do entorno
Area permanente de lazer, com exposições de artr, música na rua, como se vê em outras metrópoles
Manter arborizada, limpa e iluminada
Incentivo ao comércio local
Arborizar
Estruturar a cidade para atender a poluição que que circula a pé, carro ou transporte público.
Feiras comercio eventos
Segurança , higienização
Mais area verde
Revitalização e policiamento !!! Novos movimentos e ações !
Dinamizar mais a via com equipamentos que estimulem o usuário permanecer e usufruir do espaço, principalmente barzinhos com mesas e cadeiras na calçada.
Maior revitalização no entorno

Incentivar o uso e ampliar o número de ruas exclusivas para pedesters na cidade
Abrir para veiculos de forma geral, e disciplinar os varios topos de estacionamentos
Estimulem a ocupação dos edificios antigos da região com moradias e outros usos. Fazendo isso, dara mais vida não só a rio branco como a todo o Recife Antigo.
Mobiliário urbano
Incentivo ao comércio, mais eventos, incentivo à vida noturna, paraciclos em U invertido, porção da av. protegida contra chuva, posto policial.
Fazer um projeto decente.
Caso tenha instrumentos de avaliação, por meio do usuário, das transformações do Bairro do Recife ao longo de décadas, inclusive com pedestrianização de, pelo menos, duas vias, que as use ou amplie o uso para promover mudanças. Suponho, como usuário do espaço urbano, que uma via relaciona-se dinamicamente com todo o barro além da cidade como um todo.
Mais sombra e bancos
Fazer dessa experimentação na Rio Branco em outras ruas do Recife antigo e em outros bairros zona norte e sul e suas periferias.
Trocar os modelos das bancas de venda, colocar mais bancos, sombras e plantas.
Acho que o Governo Municipal acertou em transformar a avenida Rio Branco em uma rua de pedestres, mas é preciso trazer novos investimentos turísticos na avenida e garantir a manutenção da mesma.
Espero que no futuro aconteça a abertura de estabelecimentos comerciais que possibilitem a atração de mais pessoas para a área.
Manutenção (limpeza, sinalização, acessibilidade)

#### 4.4.A percepção do autor

##### 4.4.1. A pedestrianização da Avenida Rio Branco do ponto de vista do pedestre

Como esclarecido antecipadamente, a percepção do autor da pedestrianização da Avenida Rio Branco, do ponto de vista do pedestre, foi construída a partir de uma adaptação simplificada da metodologia de construção do iCam (ITDP, 2018), sendo utilizadas as mesmas seis categorias do iCam, mas com ênfase em indicadores qualitativos e nas fontes de consulta investigadas pelo autor. Assim, fica definido o Quadro 4, a seguir, como quadro referencial.

Quadro 5 – Quadro referencial para avaliação da pedestrianização da Avenida Rio Branco

Categorias	Indicadores	Unidade de análise		Fontes de dados primários		Fontes de dados secundários	
		Calçada	Faces de quadras	Levantamento de campo (ambiente pedestres)	Levantamento de campo (ambiente construído)	Fotos satélite	Documentos oficiais
Calçada	Pavimentação	x		x			
	Largura	x		x			

Mobilidade	Dimensão da quadra	x				x	x
	Distância a pé ao transporte	x				x	x
Atração	Fachadas fisicamente permeáveis		x		x		
	Fachadas visualmente ativas		x		x		
	Uso público diurno e noturno		x		x		
	Usos mistos		x		x		x
Segurança viária	Tipologia da rua	x		x			x
	Travessias	x		x			x
Segurança pública	Iluminação	x		x			x
	Fluxo de pedestres diurno e noturno	x		x			x
Ambiente	Sombra e abrigo	x		x			
	Poluição sonora	x		x			
	Coleta de lixo e limpeza	x		x			

Fonte: AUTOR, 2018.

Foram atribuídas aos indicadores a mesma pontuação de 0 a 3 adotada na metodologia iCam, sendo insuficiente (0), suficiente (1), bom (2) e ótimo (3), a partir dos seguintes critérios, também utilizados pelo iCam:

## 1. Calçadas

### 1.1. Pavimentação

- Pontuação 3 (ótimo): Todo o trecho é pavimentado, não há buracos
- Pontuação 2 (bom): todo o trecho é pavimentado. Número de buracos ou desníveis  $\leq 5$  a cada 100m de extensão
- Pontuação 1 (suficiente): todo o trecho é pavimentado. Número de buracos ou desníveis  $\leq 10$  a cada 100m de extensão
- Pontuação 0 (insuficiente): inexistência de pavimentação em algum trecho ou número de buracos ou desníveis  $\geq 10$  a cada 100m de extensão.

### 1.2. Largura

- Pontuação 3 (ótimo): largura mínima  $\geq 2\text{m}$  , comporta o fluxo de pedestre ou trata-se de uma via exclusiva para pedestres (calçada)
- Pontuação 2 (bom): largura mínima  $\geq 1,5\text{m}$  e comporta o fluxo de pedestres ou é uma via compartilhada e comporta o fluxo de pedestre
- Pontuação 1 (suficiente): largura mínima  $\geq 1,5\text{m}$  e não comporta o fluxo de pedestres ou é uma via compartilhada e não comporta o fluxo de pedestre
- Pontuação 0 (insuficiente): largura mínima  $\leq 1,5\text{m}$

## 2. Mobilidade

### 2.1. Dimensão da quadra

- Pontuação 3 (ótimo): lateral da quadra  $\geq 110\text{m}$  de extensão
- Pontuação 2 (bom): lateral da quadra  $\geq 150\text{m}$  de extensão
- Pontuação 1 (suficiente): lateral da quadra  $\geq 190\text{m}$  de extensão
- Pontuação 0 (insuficiente): lateral da quadra  $> 190\text{m}$  de extensão

### 2.2. Distância a pé ao transporte

- Pontuação 3 (ótimo): distância máxima a pé até uma estação de transporte de alta ou média capacidade  $\leq 500\text{m}$
- Pontuação 2 (bom): distância máxima a pé até uma estação de transporte de alta ou média capacidade  $\leq 750\text{m}$
- Pontuação 1 (suficiente): distância máxima a pé até uma estação de transporte de alta ou média capacidade  $\leq 1\text{ Km}$
- Pontuação 0 (insuficiente): distância máxima a pé até uma estação de transporte de alta ou média capacidade  $> 1\text{ Km}$

## 3. Atração

### 3.1. Fachadas fisicamente permeáveis

- Pontuação 3 (ótimo):  $\geq 5$  entradas por  $100\text{ m}$  de extensão da face da quadra
- Pontuação 2 (bom):  $\geq 3$  entradas por  $100\text{ m}$  de extensão da face da quadra
- Pontuação 1 (suficiente):  $\geq 1$  entradas por  $100\text{ m}$  de extensão da face da quadra

- Pontuação 0 (insuficiente): < 1 entradas por 100 m de extensão da face da quadra.

### 3.2. Fachadas visualmente ativas

- Pontuação 3 (ótimo):  $\geq 60\%$  da extensão da face da quadra é visivelmente ativa
- Pontuação 2 (bom):  $\geq 40\%$  da extensão da face da quadra é visivelmente ativa
- Pontuação 1 (suficiente):  $\geq 20\%$  da extensão da face da quadra é visivelmente ativa
- Pontuação 0 (insuficiente): < 20% da extensão da face da quadra é visivelmente ativa

### 3.3. Uso público diurno e noturno

- Pontuação 3 (ótimo):  $\geq 3$  estabelecimentos com uso público por 100m de extensão da face de quadra **para cada período do dia**
- Pontuação 2 (bom):  $\geq 2$  estabelecimentos com uso público por 100m de extensão da face de quadra **para cada período do dia**
- Pontuação 1 (suficiente):  $\geq 1$  estabelecimento com uso público por 100m de extensão da face de quadra **no período noturno**
- Pontuação 0 (insuficiente): < 1 estabelecimento com uso público por 100m de extensão da face de quadra **no período noturno**

### 3.4. Usos mistos

- Pontuação 3 (ótimo):  $\leq 50\%$  do total de pavimentos é ocupado pelo uso predominante
- Pontuação 2 (bom):  $\leq 70\%$  do total de pavimentos é ocupado pelo uso predominante
- Pontuação 1 (suficiente):  $\leq 85\%$  do total de pavimentos é ocupado pelo uso predominante
- Pontuação 0 (insuficiente): > 85% do total de pavimentos é ocupado pelo uso predominante ou o segmento não cumpre dois requisitos

## 4. Segurança Viária

### 4.1. Tipologia da rua

- Pontuação 3 (ótimo): vias exclusivas para pedestres (calçadas)

- Pontuação 2 (bom): vias compartilhadas entre os modos de transporte. Velocidade regulamentada  $\leq 20$  Km / ou vias com calçadas segregadas e circulação de veículos motorizados. Velocidade regulamentada  $\leq 30$  Km
- Pontuação 1 (suficiente): vias compartilhadas entre os modos de transporte. Velocidade regulamentada  $\leq 30$  Km / ou vias com calçadas segregadas e circulação de veículos motorizados. Velocidade regulamentada  $\leq 50$  Km
- Pontuação 0 (insuficiente): vias compartilhadas entre os modos de transporte. Velocidade regulamentada  $> 30$  Km / ou vias com calçadas segregadas e circulação de veículos motorizados. Velocidade regulamentada  $> 50$  Km

#### 4.2. Travessias

- Pontuação 3 (ótimo): 100% das travessias a partir da calçada cumprem os requisitos de qualidade<sup>3</sup>
- Pontuação 2 (bom):  $\geq 75\%$  das travessias a partir da calçada cumprem os requisitos de qualidade
- Pontuação 1 (suficiente):  $\geq 50\%$  das travessias a partir da calçada cumprem os requisitos de qualidade
- Pontuação 0 (insuficiente):  $< 50\%$  das travessias a partir da calçada cumprem os requisitos de qualidade.

### 5. Segurança Pública

#### 5.1. Iluminação

- Pontuação 3 (ótimo): iluminância  $\geq 20$  Lux
- Pontuação 2 (bom): iluminância  $\geq 15$  Lux
- Pontuação 1 (suficiente): iluminância  $\geq 10$  Lux
- Pontuação 0 (insuficiente): iluminância  $< 10$  Lux

**Ou, como levantamento alternativo,**

---

<sup>3</sup> Faixa de travessia de pedestre visível, acesso completo a cadeira de rodas, piso tátil de alerta e direcional e tempos de travessia adequados a pessoas com mobilidade reduzida. Em interseções semaforizadas com alto fluxo de pedestres, o sinal sonoro poderá ser incluído como um requisito adicional.

- Pontuação 3 (ótimo): resultado da avaliação = 100 . A iluminação atende totalmente os requisitos mínimos para pedestre
- Pontuação 2 (bom): resultado da avaliação = 90
- Pontuação 1 (suficiente): resultado da avaliação = 60
- Pontuação 0 (insuficiente): resultado da avaliação < 60. Inexistência de iluminação noturna em determinados pontos

Tabela 1 - Requisitos para o indicador iluminação (levantamento alternativo).

Nota +20	Há pontos de iluminação voltados à rua (faixas de circulação de veículos).
Nota +40	Há pontos de iluminação dedicados ao pedestre, iluminando exclusivamente a calçada.
Nota +40	Há pontos de iluminação nas extremidades do segmento, iluminando a travessia. (nota +20 se houver em somente uma extremidade).
Nota -10	Há obstruções de iluminação ocasionadas por árvores ou lâmpadas quebradas.

Fonte: ITDP Brasil

## 5.2. Fluxo de pedestres diurno e noturno

- Pontuação 3 (ótimo):  $\geq 10$  pedestres/minuto /  $\leq 30$  pedestres/minuto
- Pontuação 2 (bom):  $\geq 5$  pedestres/minuto
- Pontuação 1 (suficiente):  $\geq 2$  pedestres/minuto
- Pontuação 0 (insuficiente); , 2 pedestres/minuto /  $> 30$  pedestres/minuto

## 6. Ambiente

### 6.1. Sombra e abrigo

- Pontuação 3 (ótimo):  $\geq 75\%$  da extensão do segmento da calçada apresenta elementos adequados de sombra/abrigo
- Pontuação 2 (bom):  $\geq 50\%$  da extensão do segmento da calçada apresenta elementos adequados de sombra/abrigo
- Pontuação 1 (suficiente):  $\geq 25\%$  da extensão do segmento da calçada apresenta elementos adequados de sombra/abrigo

- Pontuação 0 (insuficiente): < 25% da extensão do segmento da calçada apresenta elementos adequados de sombra/abrigo

### 6.2. Poluição sonora

- Pontuação 3 (ótimo):  $\leq 55$  dB(A) de nível de ruído do ambiente no segmento da calçada
- Pontuação 2 (bom):  $\leq 70$  dB(A) de nível de ruído do ambiente no segmento da calçada
- Pontuação 1 (suficiente):  $\leq 80$  dB(A) de nível de ruído do ambiente no segmento da calçada
- Pontuação 0 (insuficiente):  $> 80$  dB(A) de nível de ruído do ambiente no segmento da calçada

### 6.3. Coleta de lixo e limpeza

- Pontuação 3 (ótimo): resultado da avaliação = 100. A limpeza urbana está adequada ao pedestre
- Pontuação 2 (bom): resultado da avaliação = 90
- Pontuação 1 (suficiente): resultado da avaliação = 80
- Pontuação 0 (insuficiente): resultado da avaliação < 80. A limpeza urbana está inadequada ao pedestre

Tabela 2 - Requisitos para indicador Coleta de Lixo e Limpeza.

Nota -10	Presença de 3 ou mais sacos de lixo espalhados ou concentrados ao longo da calçada.
Nota -20	Há visivelmente mais de 1 detrito a cada metro de extensão na calçada.
Nota -40	Presença de lixo crítico (seringas, materiais tóxicos, preservativos, fezes, vidro, materiais perfurocortantes) ou presença de animal morto no ambiente de circulação de pedestres.
Nota -30	Presença de bens irreversíveis (por exemplo, um sofá); entulho no trecho; presença de galhadas ou pneus no ambiente de circulação de pedestres

Fonte: ITDP Brasil

As pontuações atribuídas pelo autor nos vários indicadores podem ser vistas no Quadro 5 a seguir.



Quadro 6 – Pedestrianização da Avenida Rio Branco: pontuação atribuída pelo autor.

Categorias	Indicadores	Pontuação
Calçada	Pavimentação	2
	Largura	3
Mobilidade	Dimensão da quadra	3
	Distância a pé ao transporte	3
Atração	Fachadas fisicamente permeáveis	1
	Fachadas visualmente ativas	1
	Uso público diurno e noturno	1
	Usos mistos	0
Segurança viária	Tipologia da rua	2
	Travessias	3
Segurança pública	Iluminação	3
	Fluxo de pedestres diurno e noturno	1
Ambiente	Sombra e abrigo	1
	Poluição sonora	2
	Coleta de lixo e limpeza	3

Fonte: AUTOR, 2018.

A pontuação foi atribuída em função das seguintes justificativas observadas nas visitas feitas à Avenida Rio Branco, de acordo com os critérios adotados pelo iCam:

- **Calçada:**

1. Pavimentação: todo o trecho é pavimentado. Número de buracos ou desníveis  $\leq 5$  a cada 100m de extensão. Não há conservação da calçada em pedra portuguesa com a presença de buracos em sua extensão;
2. Largura: Trata-se de via exclusiva de pedestres;

- **Mobilidade:**

1. Dimensão da Quadra:  $\geq 110$ m de extensão;
2. Distância à pé ao transporte:  $\geq 150$ m de extensão. Existem paradas de ônibus na Avenida Alfredo Lisboa, na Rua Cais do Apolo e na Rua da Madre de Deus;

- **Atração:**

1. Fachadas Fisicamente Permeáveis:  $\geq 1$  entrada p 100m de extensão da face da quadra; Boa parte das edificações está desocupada e as que estão ocupadas não são muito permeáveis;

2. Fachadas Visualmente Ativas:  $\geq 20\%$  da extensão da face da quadra é visivelmente ativa. Tendo em vista a maioria estar sem uso, suas fachadas não estão ativas;
3. Uso público diurno e noturno:  $\geq 1$  estabelecimento com uso público por 100,00m de extensão da face de quadra **no período noturno**. A noite, na maioria dos dias, o bairro fica deserto e praticamente sem vida;
4. Usos Mistos:  $> 85\%$  do total de pavimentos é ocupado pelo uso predominante ou o segmento não cumpre dois requisitos. A maioria das edificações está fechada, sendo a maior parte ocupados por estabelecimentos públicos e comércio/serviço. Os pavimentos superiores das edificações estão, na sua imensa maioria, desocupados e não há diversificação de usos;

- **Segurança Viária:**

1. Tipologia da Rua: vias compartilhadas entre os modos de transporte. Velocidade regulamentada  $\leq 20$  Km / ou vias com calçadas segregadas e circulação de veículos motorizados. Velocidade regulamentada  $\leq 30$  Km. Apesar de a via estar fechada para veículos, a sinalização é deficiente e percebe-se a entrada de veículos inadvertidamente, especialmente pela Avenida Alfredo Lisboa. Existe ainda veículos cruzando a via pelas ruas transversais.
2. Travessias: 100% das travessias a partir da calçada cumprem os requisitos de qualidade. Como a via é exclusiva para pedestres, não há problema para a travessia;

- **Segurança Pública:**

1. Iluminação: iluminância  $\geq 20$  Lux. Não foi identificada deficiência de luminosidade.
2. Fluxo de Pedestres Diurno e Noturno:  $\geq 2$  pedestres/minuto. Esse é um dos indicadores que merece mais atenção. Não há intensidade de fluxo de pedestres nos dias de semana, durante o dia e nos fins de semana só há grande fluxo quando ocorre algum(uns) evento(s). A partir das 20h praticamente não há nenhum fluxo em nenhum dia da semana, exceto em grandes festas (Carnaval, Ano Novo, etc);

- **Ambiente:**

1. Sombra e Abrigo:  $\geq 25\%$  da extensão do segmento da calçada apresenta elementos adequados de sombra/abrigo. Não há proteção para sol no horário

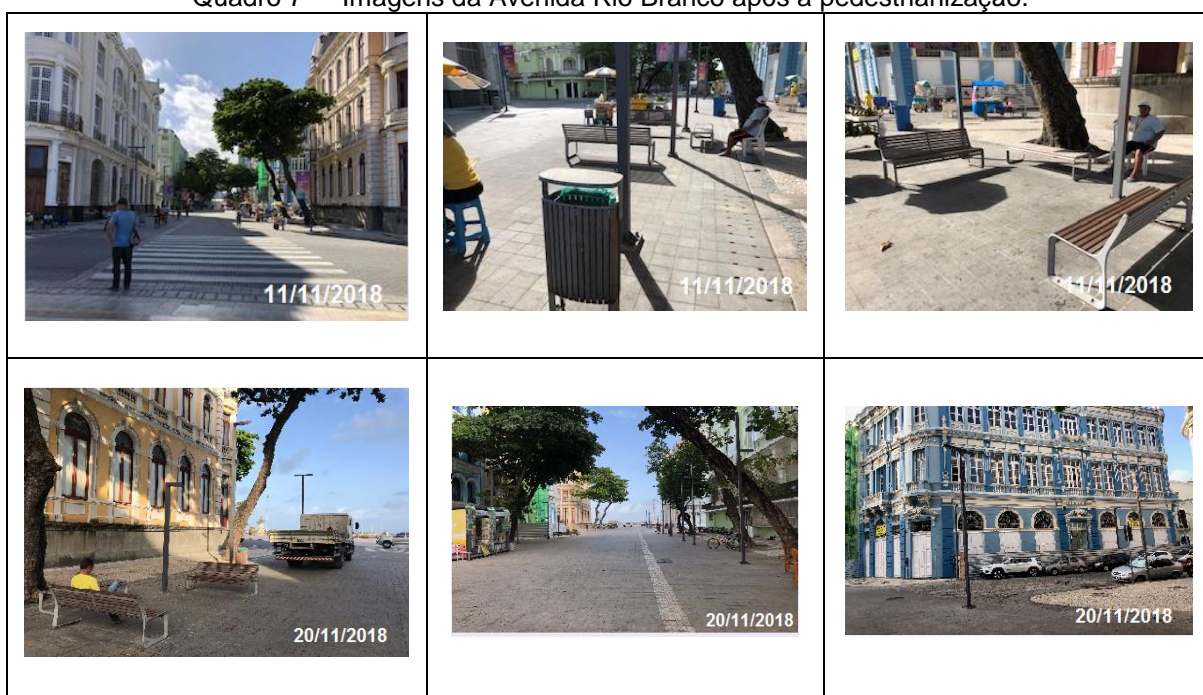
de maior fluxo (11:00h às 15:00h) durante o dia e nem proteção para chuva. A via é pouca arborizada e não há paisagismo ou área verde.

2. Poluição Sonora:  $\leq 70$  dB(A) de nível de ruído do ambiente no segmento da calçada. A poluição sonora decorre dos eventos que ocorrem na via ou que por ela passam. Percebe-se que o volume de som de alguns eventos estão acima do ideal. Fora isso, não foi percebido outro tipo de poluição sonora.
3. Coleta de Lixo e Limpeza: resultado da avaliação = 100. A limpeza urbana está adequada ao pedestre. Mesmo durante a realização de eventos não foi registrada a presença de lixo em locais indevidos. Registraram-se lixeiras quase cheias, especialmente no dia de maior movimento que foi o dia 25 de novembro de 2018.

Quanto à ocupação da Avenida após sua pedestrianização, algumas visitas recentes do autor em diferentes dias da semana permitem mais algumas observações:

- A implantação do mobiliário e dos equipamentos públicos está praticamente concluída e de acordo com o projeto executivo e com as exigências do IPHAN (Quadro 7)

Quadro 7 -- Imagens da Avenida Rio Branco após a pedestrianização.

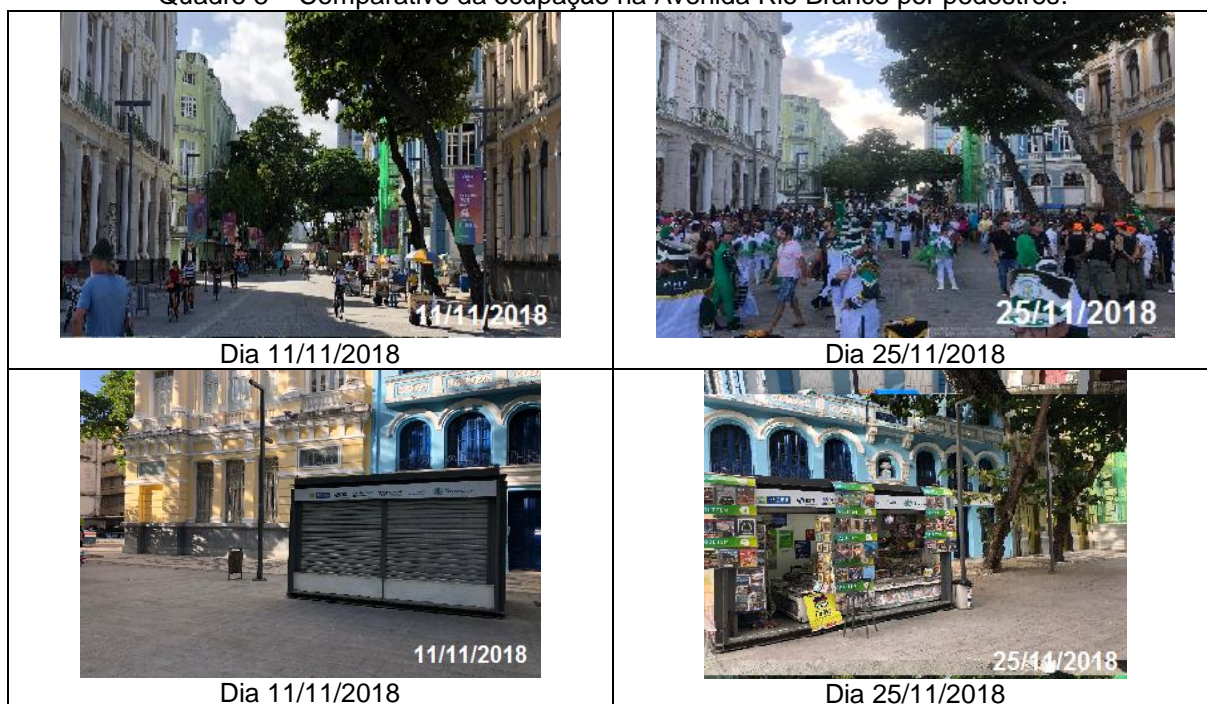




Fonte: AUTOR, 2018.

- A intensidade de ocupação da Avenida por pedestre é muito variável em função do horário e da presença ou não de eventos culturais (Quadro 8).

Quadro 8 – Comparativo da ocupação na Avenida Rio Branco por pedestres.





Fonte: AUTOR, 2018.

- O “boulevard” Rio Branco, até o momento, portanto, funciona como uma via de pedestre de passagem, especialmente para acesso ao Marco Zero e não como um espaço de permanência, objetivo para o qual foi projetada e construída.
- A intensidade de ocupação da via por pedestre depende de eventos culturais que envolvam todo o bairro do Recife e em especial o Marco Zero;
- O boulevard Rio Branco não tem ainda atrativos suficientes que estimulem a permanência de pedestres.

#### 4.4.2. A pedestrianização da Avenida Rio Branco: considerações finais

Considerando os resultados obtidos nas três fontes de consultas para percepção do usuário da Avenida Rio Branco (depoimentos publicados na imprensa oficial, entrevistas na Avenida Rio Branco em dias específicos com atores estratégicos - motoristas de táxi, ambulantes credenciados e não credenciados para venda dos seus produtos na Avenida, frequentadores da Avenida, donos de restaurante/bar localizados na Avenida - e pesquisa online) e a avaliação feita pelo autor quanto à caminhabilidade na Avenida, do ponto de vista do pedestre, chega-se às seguintes conclusões:

- Pelos depoimentos divulgados pela imprensa, observa-se que não há unanimidade quanto aos benefícios trazidos pela pedestrianização da Avenida Rio Branco;
  - ✓ Sobre os trilhos cobertos existentes na Avenida Rio Branco: Para o jornalista Leonardo Vila Nova a intervenção era a oportunidade para resgatá-los mas foram novamente encobertos pelo granito. De acordo com a SETUREL, os trilhos foram catalogados pelo IPHAN e demarcados por pedras com tamanho diferentes, que fazem referência e sinalizam a sua existência;
  - ✓ Para Felipe Carreras, Secretário de Turismo de Pernambuco à época “A transformação da via é fundamental para o reagente da cultura de rua e a movimentação do público vai garantir o fortalecimento do comércio local, além de contribuir com a conscientização da população para a preservação de espaços públicos históricos”;
  - ✓ Já, em contrapartida, para o urbanista César Barros esse “Boulevard” será um grande desperdício. “primeiro porque descaracteriza por completo a vocação da área. As pessoas cruzam a Rio Branco, não a usam. Por si só, ela não se sustenta e vai acabar virando um espaço turístico sustentado apenas por eventos”... “Se a função era ser um espaço de convivência entre as pessoas, ela peca por não interligar pontos que, realmente promoveriam essa integração. Por exemplo ligar a Comunidade do Pilar, que é ali do lado”... Mas existe esse fetiche equivocado de se fechar a rua, o que mostra, mais uma vez, o caráter excludente e de gentrificação que há nesse projeto. É algo fake, não é natural, vai servir a poucas pessoas”. Para ele os trilhos deveriam estar expostos já que existem outras ruas com trilhos e que não há qualquer problema para circulação de pedestres ou de veículos;
  - ✓ Para o arquiteto e urbanista Francisco Cunha do Movimento Olhe pelo Recife, a intervenção foi um excelente primeiro passo e acha que ela deve ser ampliada para todo o bairro, já que não há necessidade de tantos carros num local onde as pessoas fazem tudo caminhando, além de achar fundamental que haja moradia no bairro não sendo bastante a ocupação diurna;

- ✓ De forma diferente, o professor Fernando Diniz do curso de Arquitetura e Urbanismo da UFPE afirmou que seria tecnicamente inviável deixar os trilhos à mostra pois o pavimento teria sensibilidade e não seria confortável. Segundo ele, é importante que eles sejam preservados e registrados para que, no futuro, exista a possibilidade de serem vistos novamente;
- ✓ Para a comerciante Viviane Fernandes que foi contemplada com um quiosoque na via a intervenção: “Estou achando excelente, porque assim vai melhorar a qualidade do serviço para os clientes, para os turistas, para as pessoas mesmo da localidade que gostam de frequentar o lugar”. “Vai ser um Boulevard, com tudo voltado para gastronomia, eventos. Isso incentiva bastante”;
- ✓ Para o Prefeito Geraldo Júlio, “A Avenida Rio Branco virou um palco ao ar livre”;
- Do ponto de vista dos usuários, considerando as entrevistas feitas na avenida, observa-se que da mesma forma não há unanimidade quanto aos benefícios trazidos pela pedestrianização da Avenida Rio Branco para os diferentes modos de transporte;
  - ✓ Para os motoristas de táxi a pedestrianização da Avenida Rio Branco não foi benéfica. Eles se queixam da dificuldade de acesso ao bairro como um todo por não haver tantos pontos disponíveis e o rigor do disciplinamento da fiscalização.
  - ✓ Os ambulantes credenciados para permanência na avenida apresentam como único problema a pouca quantidade de eventos, especialmente durante a semana.
  - ✓ Os ambulantes não credenciados tem como maior reclamação a proibição rigorosa de seu acesso à Avenida Rio Branco, precisando ficar a alguns metros de distância para evitar problemas.
- Também o resultado dos questionários aplicados “online”, mostram divergências na percepção dos benefícios trazidos pela pedestrianização. Mesmo aprovado pela maioria, a sensação de algo incompleto predomina.
- A avaliação da caminhabilidade na Avenida, do ponto de vista do pedestre, apontou para categorias com diferentes pontuações, o que indica melhorias

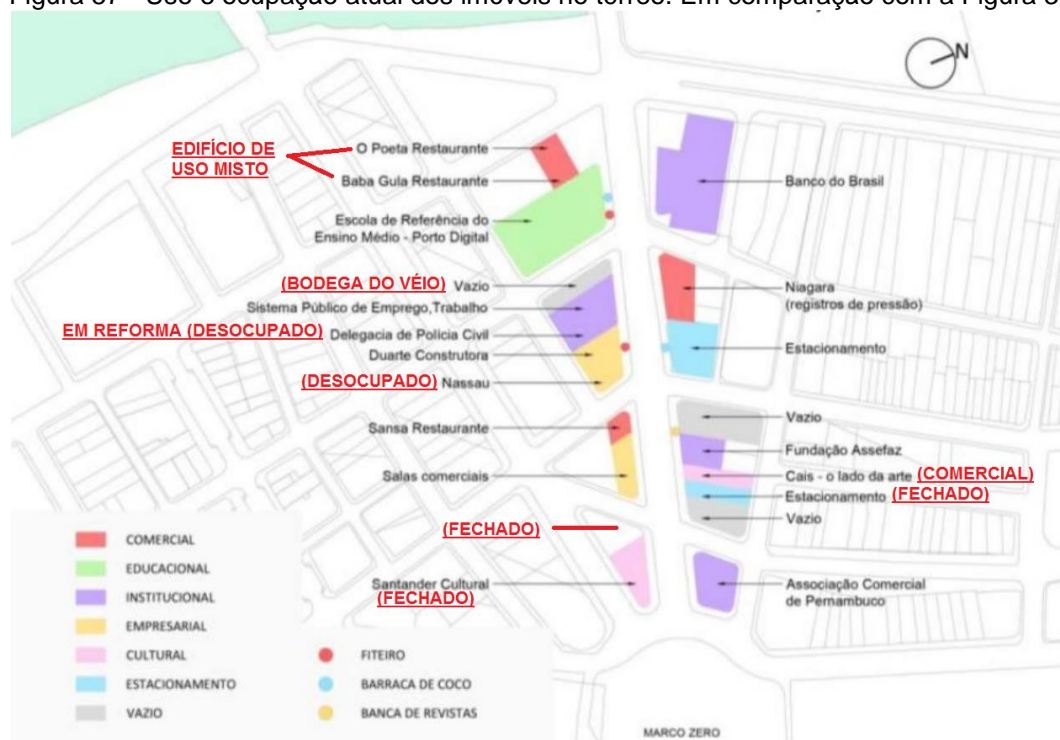
significativas ainda a serem feitas, mesmo que apenas para qualificar a caminhabilidade.

- ✓ Obtiveram as maiores pontuações os indicadores de largura da calçada, dimensão da quadra, distância a pé ao transporte, travessias, iluminação, e coleta de lixo e limpeza. O primeiro indicador obteve excelente pontuação tendo em vista ser uma via exclusivamente para pedestres. No segundo indicador, o tamanho das quadras é ideal de acordo com os critérios do iCam. No indicador de transporte há facilidade de acesso e as distâncias são boas. A travessia, por ser uma via exclusiva para pedestres é bem acessível. A iluminação atende bem ao ambiente envolvido e não foi observado problema com a coleta de lixo e limpeza, estando a via sempre limpa e as lixeiras em ordem;
- ✓ Obtiveram as menores pontuações os indicadores de fachadas fisicamente permeáveis, fachadas visualmente ativas, uso público diurno e noturno, usos mistos, fluxo de pedestres diurno e noturno e sombra e abrigo. A quantidade de edificações vazias prejudicou de sobremaneira não só os dois primeiros indicadores bem como o uso público diurno e noturno e o fluxo de pedestres diurno e noturno. Importante registrar que o fluxo noturno é praticamente inexistente. A pontuação no indicador de usos mistos restou prejudicada não só pela quantidade de edificações vazias mas também pela falta de diversidade e praticamente não há moradias na via. O paisagismo é pobre na via, que também é pouco arborizada, inexistindo áreas cobertas para abrigo;
- ✓ Das categorias com menor pontuação, destaca-se o problema com a **atração**, principal responsável pela permanência do pedestre na Avenida. Mas ao longo de toda a Avenida rio Branco, não há em número suficiente, fachadas fisicamente permeáveis, fachadas visualmente ativas, uso público diurno e noturno, nem uso mistos. Os usos presentes nos pavimentos térreos, como mostrado na Figura 57, são o institucional, comercial, empresarial e educacional, e que na sua maioria está de portas fechadas à noite e nos finais de semana. Ressalte-se que boa parte do pavimento térreo das edificações



encontra-se desocupada e na grande maioria das edificações, os pavimentos superiores encontram-se sem uso.

Figura 57 - Uso e ocupação atual dos imóveis no térreo. Em comparação com a Figura 31



Fonte: RECIFE; EMLURB; PROJETEC, 2015 (Edição do autor, 2018)

As observações em campo reforçam o entendimento que, a Avenida Rio Branco como via exclusiva de pedestre, considerando especialmente essa carência de atratividade (atração) ainda não se firmou como um espaço de permanência mas sim como um espaço de passagem para pedestres, com possibilidade de permanência eventual, em função de eventos oficiais promovidos pela Prefeitura da Cidade. É na verdade um via de condução ao Marco Zero, espaço central de permanência do Bairro do Recife. E fazer da Avenida Rio Branco um espaço de permanência parece ser o maior desafio dos responsáveis pelo projeto e pela sua implantação. E fazer dessa Avenida um espaço de permanência parece ser o maior desafio dos responsáveis pelo projeto e pela sua implantação.

Por outro lado, cabe uma reflexão sobre como devem ser enfrentadas as dificuldades ainda presentes com relação às articulações dos pedestres com outros modais de transportes e com relação às necessidades dos diferentes usuários da avenida.

## 5. CONCLUSÕES

Essa pesquisa teve por objetivo analisar a transformação da Avenida Rio Branco, uma das principais artérias do Bairro do Recife, em via exclusivamente de pedestres procurando identificar quem são os usuários anteriores à pedestrianização e qual o sentimento das diversas categorias de usuários quanto a essa transformação. Para tanto buscou-se captar o sentimento das diversas categorias de usuários diante da transformação dessa importante via histórica, encravada no Bairro do Recife, bairro que há muito tempo faz parte da memória e da identidade de seu povo, e que foi onde nasceu a cidade do Recife, Capital do Estado de Pernambuco.

O Bairro do Recife já foi alvo de várias intervenções e projetos, alguns deles êxitos e outros nem tanto, alguns deles polêmicos, outros sequer realizados ou não concluídos. Buscou-se entender na percepção dos diversos usuários da Avenida Rio Branco se a sua transformação em um “boulevard”, como hoje está feito, foi benéfico e como isso os afetou. A questão norteadora da pesquisa foi: valeu a pena, ceder o espaço de uma importante artéria, sacrificando, também parte da história, para o projeto que hoje se encontra realizado?

Essa pesquisa foi importante pois seus resultados podem ajudar o Poder Público a melhorar/corriger diretrizes, bem como ratificar as ações já desenvolvidas, de forma a oferecer à população a melhor forma de utilização desse espaço, proporcionando o resgate da importância não apenas do hoje Boulevard Rio Branco mas também desse bairro que é a origem da cidade do Recife e é repleto de tanta história marcante na formação da cidade do Recife, do Estado de Pernambuco e até mesmo na história do país. Partiu-se da hipótese de que a pedestrianização da Avenida Rio Branco, no estágio em que se encontra, pode ter sido benéfica para determinados tipos de usuários, mas, por ser uma relevante artéria, a intervenção pode ter comprometido a circulação do bairro, bem como a componentes da sua histórica, cedendo espaço para um projeto não atrativo, carente de vitalidade e de equipamentos e de pouca inclusão.

Os conceitos teóricos que deram respaldo a esta pesquisa foram o **uso do espaço pelo pedestre – pedestrianização, caminhabilidade, urbanismo, espaço público e vitalidade da cidade**. Foi utilizado como método de abordagem o método

monográfico ou Estudo de Caso sendo utilizadas as seguintes técnicas de pesquisa conforme as etapas a seguir: 1ª. Pesquisa Bibliográfica; 2ª. Pesquisa documental para levantamento dos diversos planos/projetos/intervenções para o sítio histórico do bairro do Recife, especialmente, àqueles que envolveram o foco desse trabalho que é a Avenida Rio Branco, além de pesquisados casos similares em outros centros urbanos históricos que tenham semelhança ao objeto desse estudo; 3ª Pesquisa para captação da percepção do usuário na transformação da Avenida Rio Branco em um Boulevard da forma em que se encontra implantada; 4ª Observação em campo realizada na via, fazendo-se registro da dinâmica local e registro de imagens em diferentes dias da semana; 5ª Compilação e análise de todo o material coletado e montagem do trabalho final.

Os resultados das pesquisas demonstraram que a maioria das pessoas é favorável a transformação da Avenida Rio Branco em um “Boulevard” exclusivamente para pedestres. Por outro lado ficou clara a percepção de que essa transformação não está completa realçando um dos aspectos da hipótese levantada de que falta atratividade no projeto implantado, pois não há vitalidade que possa gerar sustentabilidade ao projeto, faltam equipamentos e os que existem são de pouca inclusão.

Antes mesmo da sua inauguração, ainda na fase de implantação, chama a atenção o depoimento do urbanista César Barros, que foi relatado no subitem 5.3.1, à página 73:

*Considero esse boulevard um grande desperdício. Primeiro porque descaracteriza por completo a vocação daquela área. As pessoas apenas cruzam a Rio Branco, não a usam. Por si só, ela não se sustenta e vai acabar virando mais um espaço turístico sustentado apenas por eventos”.... “Se a função era ser um espaço de convivência entre as pessoas, ela peca por não interligar pontos que, realmente, promoveriam essa integração. Por exemplo, ligar com a Comunidade do Pilar, que é ali do lado” ... “Mas existe esse fetiche equivocado de se fechar a rua, o que mostra, mais uma vez, o caráter excludente e de gentrificação que há nesse projeto. É algo fake, não é natural, vai servir a poucas pessoas”, (urbanista César Barros)*

Assemelha-se à crônica de uma morte anunciada. O que se constata na pesquisa é exatamente isso! As pessoas apenas cruzam o agora “Boulevard” Rio Branco. A permanência de pessoas na via é praticamente inexistente e o que foi constatado através das pesquisas e observações de campo realizadas e que é realmente, conforme já anunciava o urbanista César Barros. O hoje “Boulevard” Rio Branco é um espaço sustentado apenas por eventos. Ressalte-se aqui que uma boa parte das

edificações da via encontra-se desocupada e as que se encontram em uso estão ocupadas por estabelecimentos públicos e comércio/serviços na maioria, apenas o pavimento térreo, estando os pavimentos superiores também desocupados. Na categoria atração adotada pelo iCam, o indicador de usos mistos obteve a pontuação mais baixa de todas.

O depoimento do arquiteto e urbanista Francisco Cunha do Movimento Olhe pelo Recife, que foi relatado no subitem 5.3.1, à página 73, parece ser revelador nesse sentido:

[...] *O fundamental é que também haja moradia no bairro, não basta a ocupação diurna*. (arquiteto e urbanista Francisco Cunha)

Será que é a deficiência de usos mistos que causa a ausência de vitalidade não apenas na Avenida Rio Branco como também no Bairro do Recife? A via não se firmou como um espaço de permanência e sim como um espaço de passagem para pedestres e, mesmo assim, com uma frequência aquém da idealizada. O fluxo de pedestres, mesmo pequeno, conforme-se observa-se nas imagens produzidas, resume ao período diurno, ficando o período noturno praticamente deserto. Essa constatação só é diferente nos últimos domingos de cada vez em função dos eventos programados.

Outro aspecto observado é que a exemplo do Pólo do Bom Jesus, alguns dos estabelecimentos instalados nos armazéns do porto que foram objeto de intervenção visando a realização da Copa do Mundo de Futebol de 2014, já fecharam as portas, ou se encontram com o movimento aquém do idealizado no projeto. Será que a segurança pública, que foi um dos itens citados na aplicação dos questionários está influenciando na frequência de tais estabelecimentos?

São várias as questões a serem levantadas, havendo necessidade da realização de outras pesquisas complementares para que não apenas o “Boulevard” Rio Branco mas também o Bairro do Recife consiga desabrochar mais uma vez, proporcionando à cidade e a seus habitantes a oportunidade de resgatar aquele espaço que encontra-se subutilizado e que é tão importante à memória do seu povo.

## REFERÊNCIAS

ALEXANDER, C. **A Pattern Language**: Towns, Buildings, Constructions; New York: Oxford University Press, 1977.

BP BLOGSPOT. **Pólo do Bom Jesus**. 1995. Disponível em: <[http://1.bp.blogspot.com/\\_MzV68yQpwU8/TLt7f8W1Bil/AAAAAAAAACI/RpAeP0XYZhl/s1600/bomjesus.jpg](http://1.bp.blogspot.com/_MzV68yQpwU8/TLt7f8W1Bil/AAAAAAAAACI/RpAeP0XYZhl/s1600/bomjesus.jpg)>. Acesso em: 25 nov. 2018.

CONDEPE FIDEM. **Base de Dados**. 2018. Disponível em: <[http://www.condepefidem.pe.gov.br/c/document\\_library/get\\_file?p\\_l\\_id=18393234&folderId=18394117&name=DLFE-89611.pdf](http://www.condepefidem.pe.gov.br/c/document_library/get_file?p_l_id=18393234&folderId=18394117&name=DLFE-89611.pdf)>. Acessado em: 19 set. 2018

CRESSWELL, H. B. **Architectural Review**; Londres: 1958.

G1 PERNAMBUCO NORDESTE. **Com mais árvores e menos carros, via do Recife vai priorizar pedestres**. 2014. Disponível em: <<http://g1.globo.com/pe/pe-noticias/noticia/2014/02/com-mais-arvores-e-menos-carros-do-recife-vai-priorizar-pedestres.html>>. Acesso em: 18 nov. 2018.

GEHL, J. **Cidades para Pessoas**. São Paulo: Ed. Perspectiva, 2015.

HOUAISS, A.; VILLAR, M. S. **Dicionário Houaiss da Língua Portuguesa**. Rio de Janeiro: Ed. Objetiva, 2001.

JACOBS, J. **Morte e Vida de Grandes Cidades**. São Paulo: Ed. WMF Martins Fontes, 2011.

LACERDA, N. **Intervenções no Bairro do Recife e no seu entorno: Indagações sobre sua Legitimidade**. Recife: UFPE, 2007.

MACHRY, S. R. **Caminhabilidade no Recife**: Análise morfológica e perceptiva da qualidade da interface público-privada no bairro das Graças. Dissertação de Mestrado. Recife: UFPE, 2016.

MENEZES, J. L. M. **Atlas Histórico e Cartográfico do Recife**. Recife: Ed. Massagana, 2016.

\_\_\_\_\_. **Mobilidade Urbana no Recife e seus Arredores**. Recife: CEPE, 2015.

PARANA EM REDE. **Rua XV de novembro – Curitiba**. 2018. il. color. Disponível em: <<https://paranaemrede.com/2018/08/29/professor-galdino-segue-internado-apos-ser-agredido-na-rua-xv-de-novembro-cbn-curitiba-a-radio-que-toca-noticia/>>. Acesso em: 2018.

PEREIRA, S. C. **A chegada neerlandesa no Recife**: Um capítulo da Geografia Colonial Brasileira. Dissertação de Mestrado. Recife: UFPE, 2006.

PERNAMBUCO. Secretaria de Turismo, Esportes e Lazer. **Especificações Técnicas. Contratação de empresa para execução da obra de pedestrianização da Avenida Rio Branco, no município de Recife – PE (Termo de Referência).** Recife: Secretaria de Turismo, Esportes e Lazer, 2016.

PINTO, R. C. **A Rua XV de Novembro – Patrimônio Cultural do Estado.** [201?] Disponível em: <<http://www.memorial.mppr.mp.br/pagina-38.html>>. Acesso em: 27 nov. 2018.

PONTUAL, V. O Urbanismo no Recife – Entre Idéias e Representações. **Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais.** n. 2, Recife, 1999.

PORAQUI, 2017. Disponível em: <<https://poraqui.com/recife-antigo-centro/os-trilhos-escondidos-da-rio-branco/>>. Acesso em: 18 nov. 2018.

RECIFE. **Avenida Rio Branco aberta para as pessoas.** 2017. Disponível em: <<http://www2.recife.pe.gov.br/noticias/21/12/2017/avenida-rio-branco-aberta-para-pessoas>>. Acesso em; 18 nov. 2018.

\_\_\_\_\_. **Boulevard da Rio Branco ganha mudas de árvores com quatro metros de altura.** 2018. Disponível em: <<http://www2.recife.pe.gov.br/noticias/21/08/2018/boulevard-da-rio-branco-ganha-mudas-de-arvores-com-quatro-metros-de-altura>>. Acesso em: 18 nov. 2018.

RECIFE; EMLURB; PROJETEC. **Pedestrianização da Avenida Rio Branco. Bairro do Recife.** 2015. il. color. Apresentação em PowerPoint. Disponível em: <<https://pt.slideshare.net/pjveras/projeto-boulevard-da-rio-branco>>. Assesso em: 10 nov. 2018.

REYNALDO, Amélia; **As Catedrais continuam brancas;** Ed. CEPE: Recife, 2017.

SILVA, J. M. **Por uma Cidade Amigável:** configuração urbana, caminhabilidade e atropelamentos em Curitiba. Florianópolis: UFSC, 2008.

SOUZA, R. S. **Desenvolvimento Territorial de uma Cidade Latino-Americana: O Caso de Olinda (Pernambuco-Brasil) – 1535 a 1930.** Recife, [201?].

TANSCHUIT, P. **Futura identidade visual da Oxford Street.** 2017. il. color. Disponível em: <<http://thecityfixbrasil.com/2017/12/06/ruas-para-pessoas-fim-dos-estacionamentos-e-onibus-movidos-a-cafe-londres-combate-a-poluicao/>>. Acesso em: 19 ago. 2018.

TOLEDO, M. **Um 'test-drive' na nova avenida Rio Branco, que será reinaugurada dia 20.** 2017. Disponível em: <<https://www.folhape.com.br/noticias/noticias/cotidiano/2017/12/04/NWS,50909,70,449,NOTICIAS,2190-UM-TEST-DRIVE-NOVA-AVENIDA-RIO-BRANCO-QUE-SERA-REINAUGURADA-DIA.aspx>>. Acesso em: 01 nov. 2018.

TV JORNAL. **Inauguração do Boulevard da Avenida Rio Branco traz novas expectativas.** 2017. Disponível em: <<https://tvjornal.ne10.uol.com.br/noticia/ultimas/2017/12/22/inauguracao-do-boulevard-da-avenida-rio-branco-traz-novas-expectativas-37077.php>>. Acesso em: 01 nov. 2018.

VASCONCELOS, T. L.; SÁ, L. A. C. M. **A Cartografia Histórica da Região Metropolitana do Recife.** Paraty, 2011.

VILA NOVA, L. **Os trilhos escondidos da Av. Rio Branco.** 2017. Disponível em: <<https://poraqui.com/recife-antigo-centro/os-trilhos-escondidos-da-rio-branco/>>. Acesso em: 2018.

**APÊNDICE A – QUESTIONÁRIO REALIZADO “ONLINE”****1 – Sexo:** Masculino Feminino**2 – Faixa Etária:** Até 20 anos Entre 21 e 30 anos Entre 31 e 40 anos Entre 41 e 50 anos Entre 51 e 60 anos Entre 61 e 70 anos Acima de 70 anos**3 – Grau de escolaridade:** Analfabeto Fundamental 1 incompleto Fundamental 1 completo Fundamental 2 incompleto Fundamental 2 completo Médio incompleto Médio completo Superior incompleto Superior completo Pósgraduação, especialização Mestrado Doutorado**4 - Voce já era usuário da Avenida Rio Branco antes da sua transformação em via de pedestres?** Sim NãoSe sim, **continue** o questionário:**5 - Qual o tipo e usuário:** morador Proprietário de estabelecimento na via ou proximidade Funcionário de estabelecimento na via ou proximidade Consumidor Lazer Turista**6 – Qual o meio de locomoção que voce utiliza para chegar ao Bairro do Recife:** ônibus automóvel próprio táxi/uber bicicleta a pé outro:



**7 – Na sua opinião, a transformação da Avenida Rio Branco em via exclusivamente de pedestres, com os recursos existentes foi benéfica?**

Sim

Não,

Comente:

**8 – Se, na sua opinião, não foi benéfica, sendo agregado novos recursos para uma melhor utilização, ela passaria a ser positiva (benéfica):**

Sim

Não

Comente:

**9 – Se sim, que recursos voce recomendaria que fossem agregados para uma utilização mais efetiva desta Avenida?**

**10 – Se não, voce acha que a Avenida Rio Branco deveria continuar a ser uma via exclusiva para veículos em geral:**

Sim

Não

Via mista

Outro:

**11 – Na sua opinião a transformação da Avenida Rio Branco em via exclusivamente para pedestres:**

Dificulta a circulação no Bairro do Recife

Facilita a circulação no Bairro do Recife

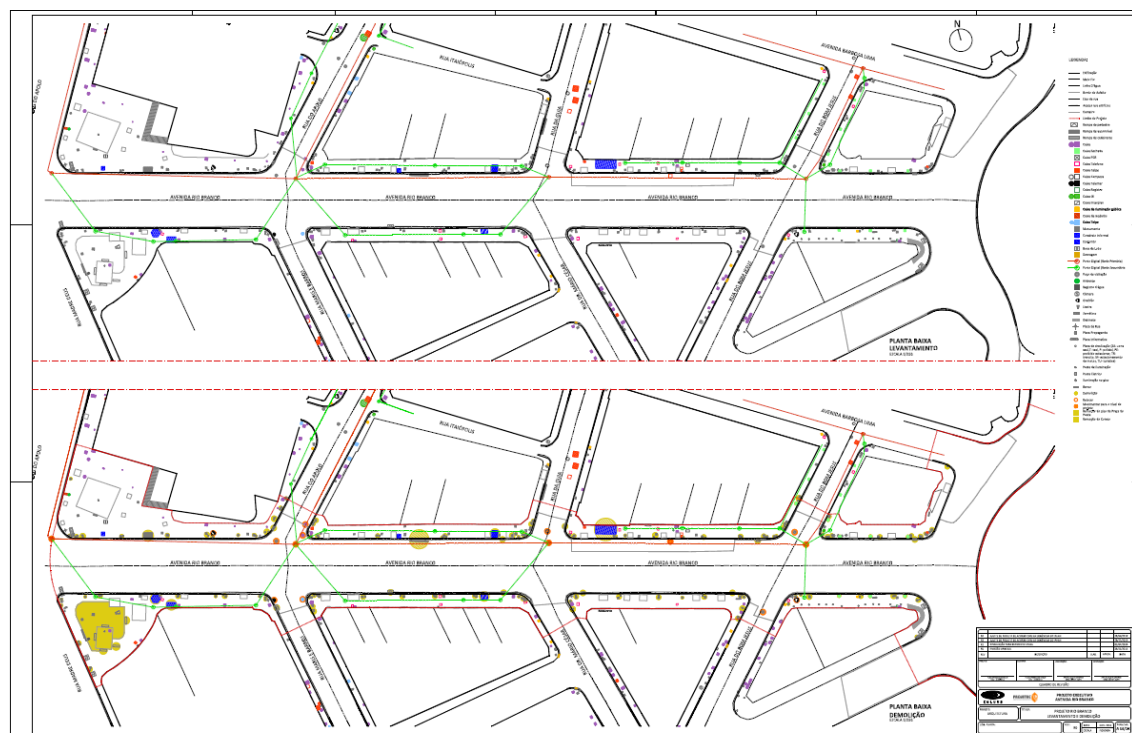
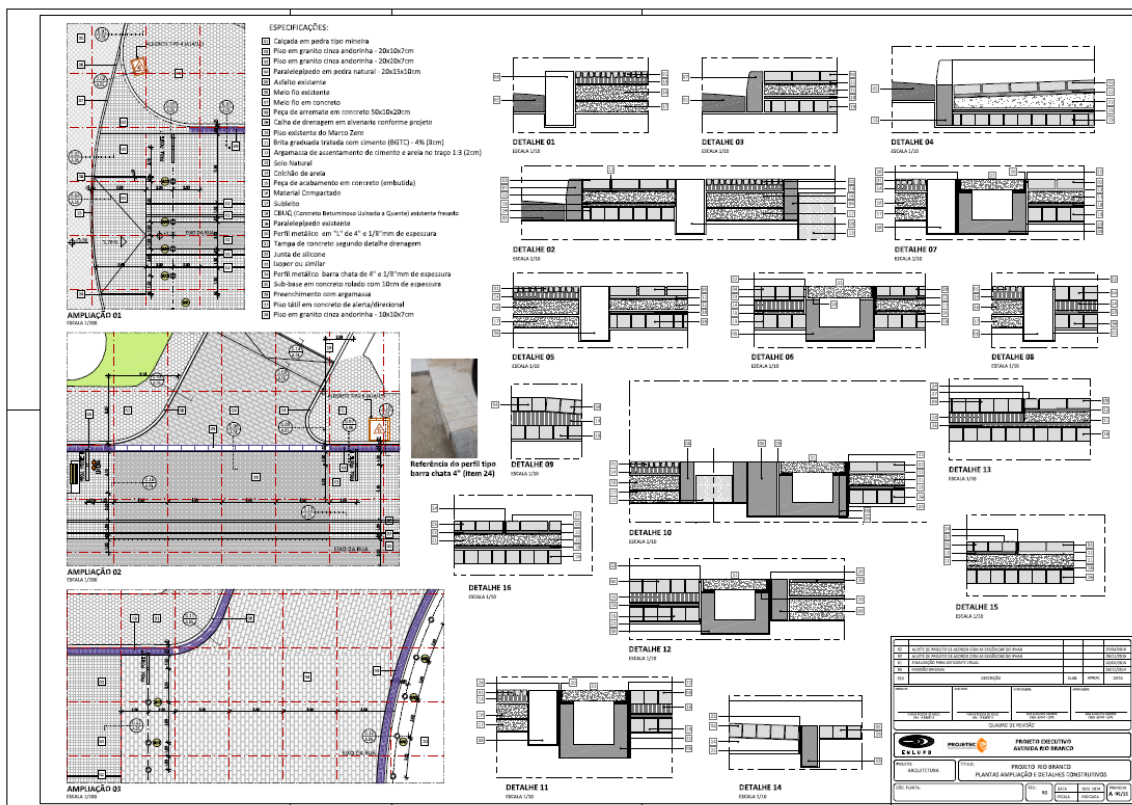
Não alterou a circulação no Bairro do Recife

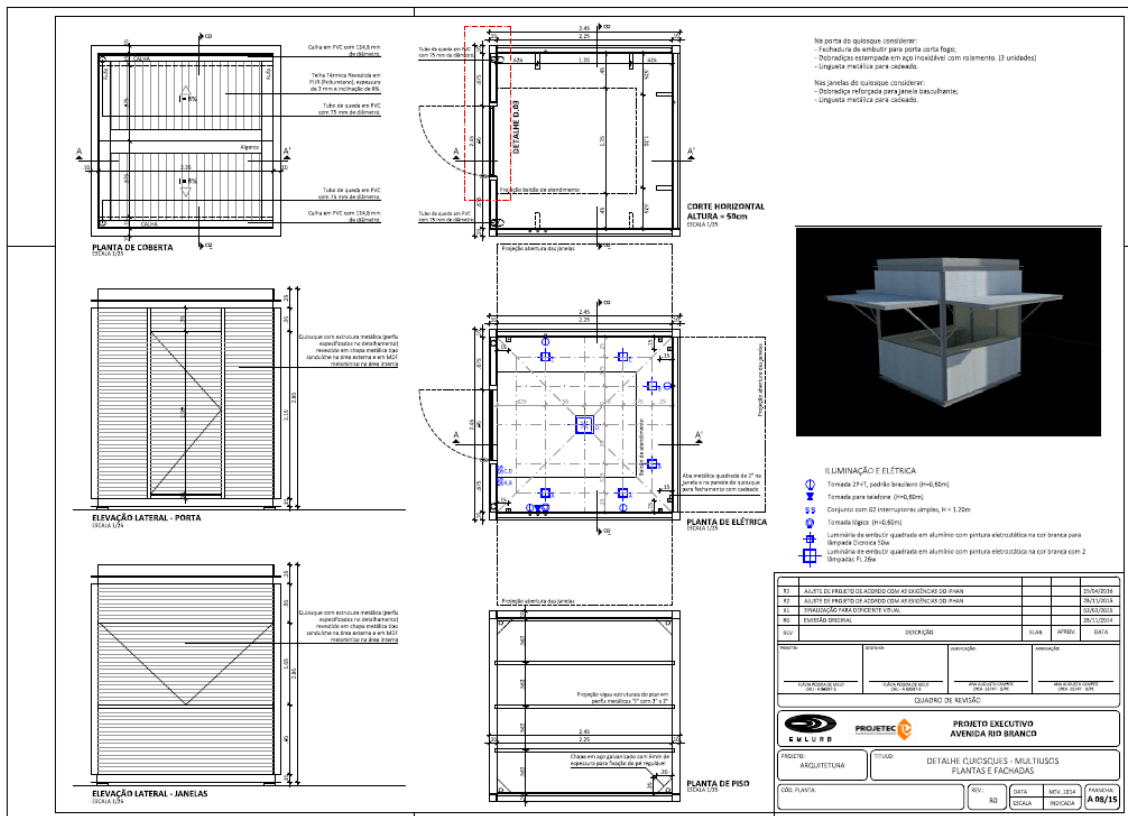
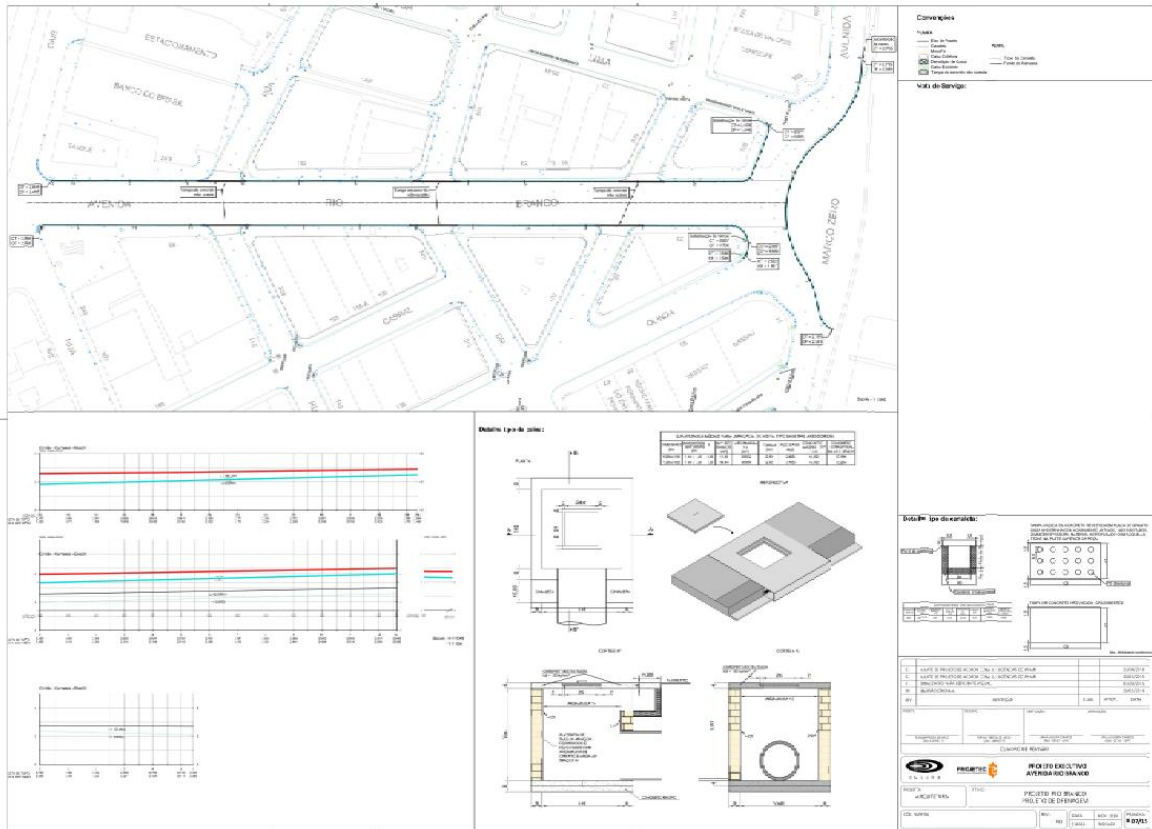
Comente:

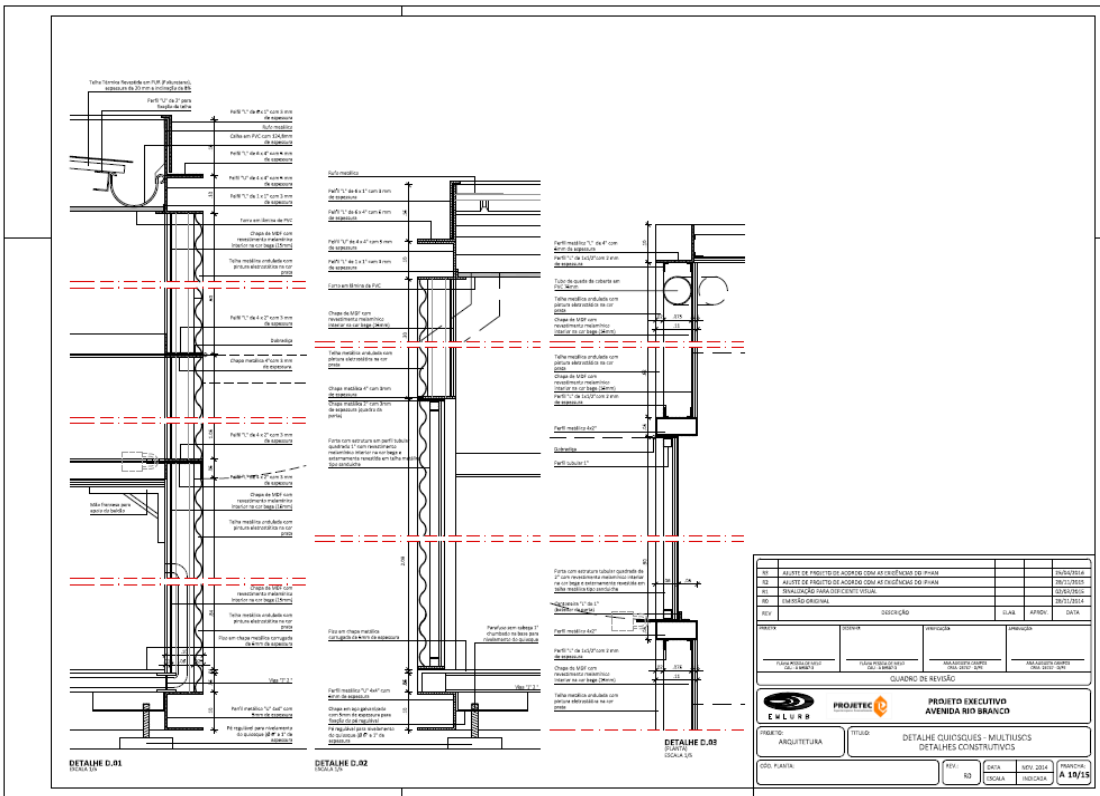
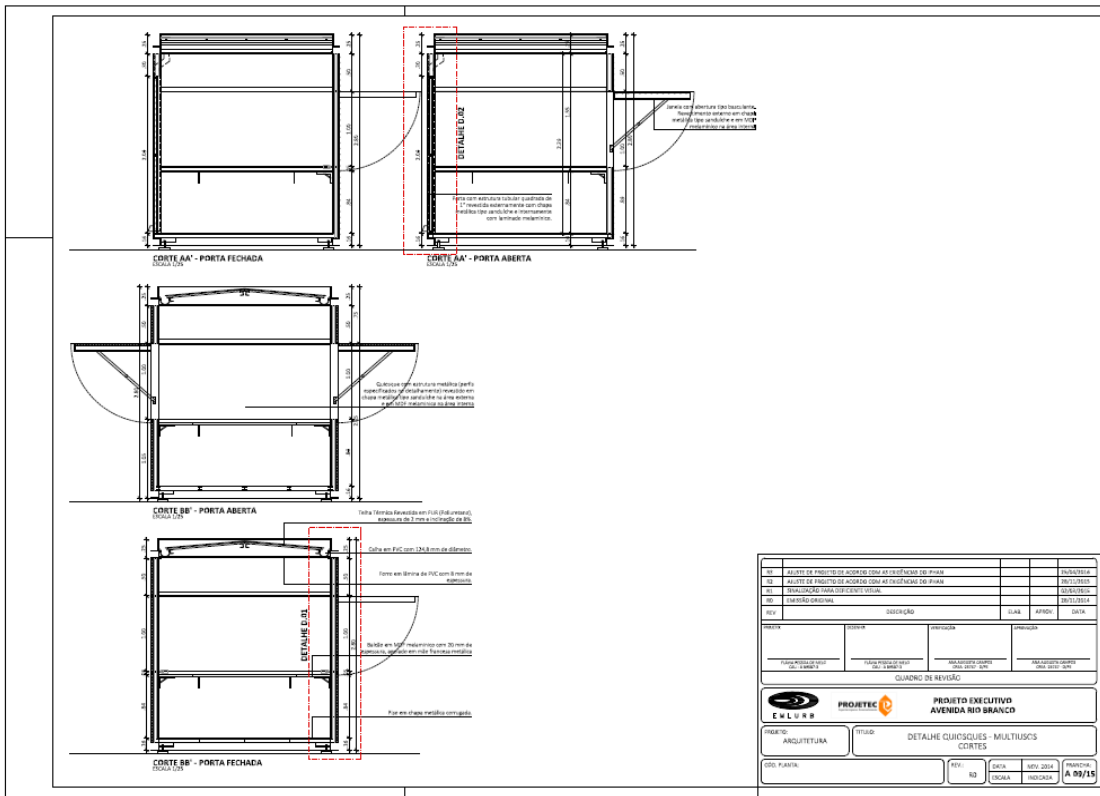
**ANEXO A – PLANTAS DO PROJETO EXECUTIVO DA  
PEDESTRIANIZAÇÃO DA AVENIDA RIO BRANCO**











**PLANTA DE COBERTA**  
Tela de cobre em PVC com 2,5mm de espessura.

**PLANTA DE ELÉTRICA**  
Tubo de cobre em PVC com 2,5mm de espessura.

**PLANTA DE PISO**  
Prateleira e/ou estante de aço com grade metálica 2" x 2" x 1/2".

**ILUMINAÇÃO E ELÉTRICA**

- Tomada 2P+T, padrão brasileiro (14x30mm)
- Tomada para telefone (14x30mm)
- Conjunto com 62 interruptores simples, H = 1,20m
- Tomada digital (14x30mm)
- Sistema de iluminação quadrado em alumínio com prisma decorativa na cor branca com 2 lâmpadas E17, 25w.

REV	DISCIPLINA	CLASSE	AFINIDADE	DATA
01	ARQUITETURA	PROJETO DE ARQUITETURA (COM AT. PROJETOS DE FASES)		05/12/2014
02	ARQUITETURA	PROJETO DE ARQUITETURA (COM AT. PROJETOS DE FASES)		05/12/2014
03	ARQUITETURA	PROJETO DE ARQUITETURA (COM AT. PROJETOS DE FASES)		05/12/2014
04	ARQUITETURA	PROJETO DE ARQUITETURA (COM AT. PROJETOS DE FASES)		05/12/2014

**QUADRO DE REVISÃO**

REVISÃO	DESCRIÇÃO	ELAB.	APROV.	DATA
01	PROJETO DE ARQUITETURA (COM AT. PROJETOS DE FASES)			05/12/2014
02	PROJETO DE ARQUITETURA (COM AT. PROJETOS DE FASES)			05/12/2014
03	PROJETO DE ARQUITETURA (COM AT. PROJETOS DE FASES)			05/12/2014
04	PROJETO DE ARQUITETURA (COM AT. PROJETOS DE FASES)			05/12/2014

**PROJETO EXECUTIVO AVENIDA RIO BRANCO**

PROJETO: ARQUITETURA | TÍTULO: DETALHE QUISCOSQUES - BANCA DE REVISTA PLANTAS

001 PLANTA | REV: 02 | DATA: 05/12/2014 | PRÓXIMO: 01/12/15

**CORTE BB'**  
CORTE DA D.02

**ELEVACÃO LATERAL - PORTA**  
CORTE DA D.02

**DETALHE D.02**  
CORTE DA D.02

**CORTE AA'**  
CORTE DA D.02

**ELEVACÃO LATERAL**  
CORTE DA D.02

**DETALHE D.01**  
CORTE DA D.02

**QUADRO DE REVISÃO**

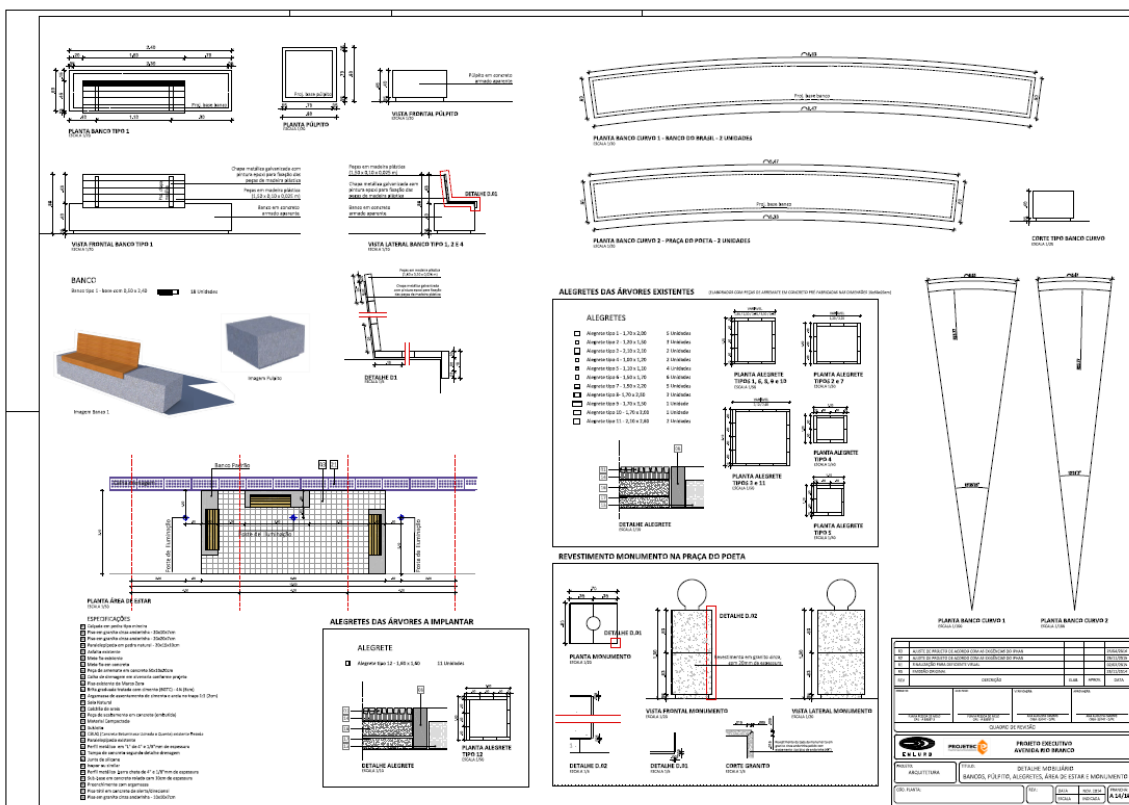
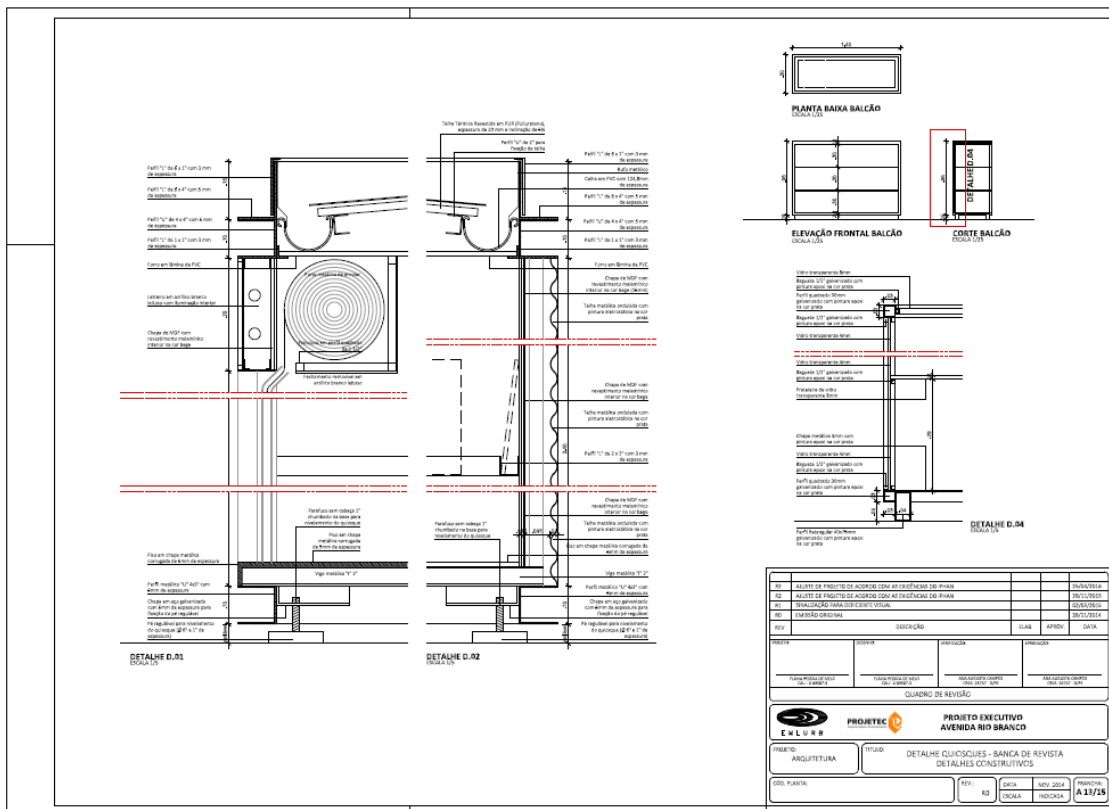
REV	DISCIPLINA	CLASSE	AFINIDADE	DATA
01	ARQUITETURA	PROJETO DE ARQUITETURA (COM AT. PROJETOS DE FASES)		05/12/2014
02	ARQUITETURA	PROJETO DE ARQUITETURA (COM AT. PROJETOS DE FASES)		05/12/2014
03	ARQUITETURA	PROJETO DE ARQUITETURA (COM AT. PROJETOS DE FASES)		05/12/2014
04	ARQUITETURA	PROJETO DE ARQUITETURA (COM AT. PROJETOS DE FASES)		05/12/2014

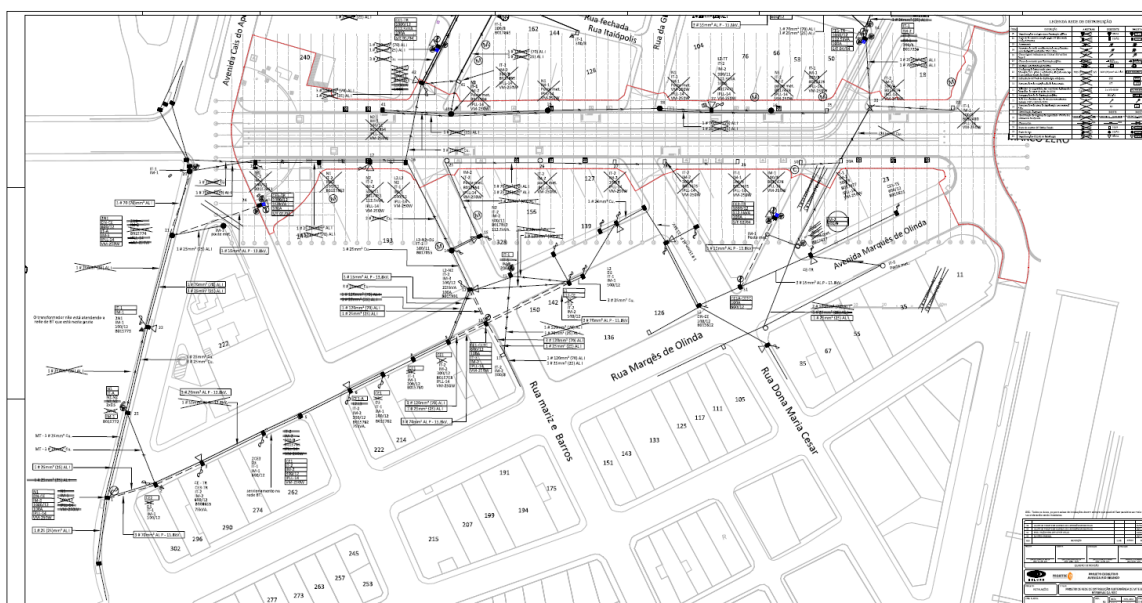
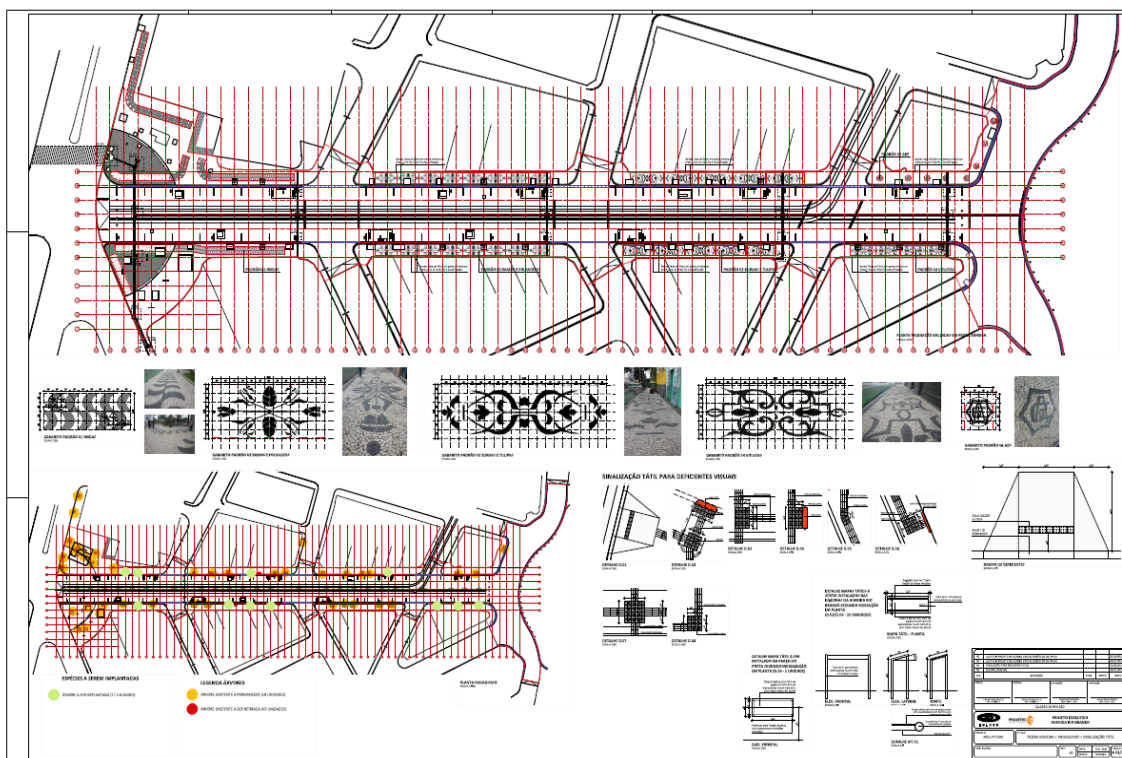
**PROJETO EXECUTIVO AVENIDA RIO BRANCO**

PROJETO: ARQUITETURA | TÍTULO: DETALHE QUISCOSQUES - BANCA DE REVISTA CORTES E FACHADAS

001 PLANTA | REV: 02 | DATA: 05/12/2014 | PRÓXIMO: 01/12/15







**SUBESTAÇÃO 204304**  
Diagrama de montagem e instalação elétrica, vistas em perspectiva isométrica, ET, em 3D, de cada equipamento, em ET, em escala 1/50.

**VISTA LATERAL - ESC 1/50**

**VISTA FRONTAL - ESC. 1/50**

**VISTA POSTERIOR - ESC. 1/50**

**LOCALIZAÇÃO - ESCALA 1/1000**

**DIAGRAMA UNIFILAR**

**SUBESTAÇÃO 204104**  
Diagrama de montagem e instalação elétrica, vistas em perspectiva isométrica, ET, em 3D, de cada equipamento, em ET, em escala 1/50.

**VISTA LATERAL - ESC 1/50**

**VISTA FRONTAL - ESC. 1/50**

**VISTA POSTERIOR - ESC. 1/50**

**LOCALIZAÇÃO - ESCALA 1/1000**

**DIAGRAMA UNIFILAR**

LEGENDA SIMBÓLICA	
1	Disjuntor
2	Seccionador
3	Relé
4	Transformador
5	Capacitor
6	Resistor
7	Indutor
8	Condutor
9	Terminação
10	Barra
11	Isolante
12	Conector
13	Interruptor
14	Chave
15	Relé de proteção
16	Relé de sincronismo
17	Relé de sobrecorrente
18	Relé de falta
19	Relé de tensão
20	Relé de frequência
21	Relé de velocidade
22	Relé de temperatura
23	Relé de umidade
24	Relé de vibração
25	Relé de ruído
26	Relé de radiação
27	Relé de campo magnético
28	Relé de campo elétrico
29	Relé de pressão
30	Relé de vazão
31	Relé de nível
32	Relé de pH
33	Relé de condutividade
34	Relé de oxigênio dissolvido
35	Relé de cloro livre
36	Relé de amônia
37	Relé de nitrogênio
38	Relé de fósforo
39	Relé de enxofre
40	Relé de cálcio
41	Relé de magnésio
42	Relé de sódio
43	Relé de potássio
44	Relé de alumínio
45	Relé de zinco
46	Relé de cobre
47	Relé de manganês
48	Relé de níquel
49	Relé de cobalto
50	Relé de níquel
51	Relé de vanádio
52	Relé de cromo
53	Relé de manganês
54	Relé de silício
55	Relé de boro
56	Relé de flúor
57	Relé de cloro
58	Relé de bromo
59	Relé de iodo
60	Relé de lítio
61	Relé de sódio
62	Relé de potássio
63	Relé de rubídio
64	Relé de césio
65	Relé de bário
66	Relé de estrôncio
67	Relé de cálcio
68	Relé de magnésio
69	Relé de zinco
70	Relé de cobre
71	Relé de níquel
72	Relé de cobalto
73	Relé de níquel
74	Relé de vanádio
75	Relé de cromo
76	Relé de manganês
77	Relé de silício
78	Relé de boro
79	Relé de flúor
80	Relé de cloro
81	Relé de bromo
82	Relé de iodo
83	Relé de lítio
84	Relé de sódio
85	Relé de potássio
86	Relé de rubídio
87	Relé de césio
88	Relé de bário
89	Relé de estrôncio
90	Relé de cálcio
91	Relé de magnésio
92	Relé de zinco
93	Relé de cobre
94	Relé de níquel
95	Relé de cobalto
96	Relé de níquel
97	Relé de vanádio
98	Relé de cromo
99	Relé de manganês
100	Relé de silício