

FACULDADE DAMAS DA INSTRUÇÃO CRISTÃ
CURSO DE ARQUITETURA E URBANISMO

JANINE RAPHAELA GOMES FELIX

REVITALIZAÇÃO E URBANIZAÇÃO DA ORLA DE OLINDA – PE:
análise da intervenção urbana no espaço público pela percepção do usuário

Recife
2019

FACULDADE DAMAS DA INSTRUÇÃO CRISTÃ
CURSO DE ARQUITETURA E URBANISMO

Janine Raphaela Gomes Felix

**REVITALIZAÇÃO E URBANIZAÇÃO DA ORLA DE OLINDA – PE:
análise da intervenção urbana no espaço público pela percepção do usuário**

Trabalho de conclusão de curso apresentado como
exigência parcial para a Graduação no Curso de
Arquitetura e Urbanismo, sob orientação da Prof.^a Dr.^a
Winnie Emily Fellows.

Recife
2019

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

Felix, Janine Raphaela Gomes.

F316r Revitalização e urbanização da Orla de Olinda – Pe: análise da intervenção urbana no espaço público pela percepção do usuário / Janine Raphaela Gomes Felix. - Recife, 2019.

97 f. : il. color.

Orientador: Prof.^a Dr.^a. Winnie Emily Fellows.

Trabalho de Conclusão de Curso (Monografia – Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade Damas da Instrução Cristã, 2019.

Inclui bibliografia.

1. Espaço livre público. 2. Vitalidade urbana. 3. Intervenções urbanísticas. 4. Orla marítima. 5. Urbanismo. 6. Paisagismo. I. Fellows, Winnie Emily. II. Faculdade Damas da Instrução Cristã. III. Título.

72 CDU (22. ed.)

FADIC (2019.2-442)

FACULDADE DAMAS DA INSTRUÇÃO CRISTÃ
CURSO DE ARQUITETURA E URBANISMO

Janine Raphaela Gomes Felix

**REVITALIZAÇÃO E URBANIZAÇÃO DA ORLA DE OLINDA – PE:
análise da intervenção urbana no espaço público pela percepção do usuário**

Trabalho de conclusão de curso apresentado como exigência parcial para a Graduação no Curso de Arquitetura e Urbanismo, sob orientação da Prof.^a Dr.^a Winnie Emily Fellows.

Aprovada em _____ de 2019

BANCA EXAMINADORA

Pedro Henrique Cabral Valadares, FADIC
Primeiro examinador

Ana Carolina Puttini Iannicelli, UFPE
Segunda examinadora

Winnie Emily Fellows, FADIC
Orientadora

Recife
2019

AGRADECIMENTOS

À minha mãe, a pessoa mais importante da minha vida, que fez e faz o possível para que eu me torne um ser humano melhor e aguenta meus dias de mau humor. Minha companheira de toda uma vida.

A todos meus outros familiares, que direta ou indiretamente estiveram presentes e me ajudaram não só na vida acadêmica, como também pessoal.

Aos meus amigos que se preocupam, se orgulham de mim e estão comigo independente do tempo de amizade ou distância, àqueles que estiveram comigo nos dias difíceis e dias em que o curso não me permitiu estar presente em alguns eventos. Em especial, um enorme agradecimento aos meus amigos de curso que compartilharam a experiência comigo durante o período de cinco anos.

A Winnie Emily Fellows, orientadora e professora maravilhosa, que me auxiliou no processo do Trabalho de Graduação, acreditou no meu potencial, me acalmou nos momentos necessários e me inspirou a dar o meu melhor para a referida pesquisa.

A todos aqueles que, direta ou indiretamente, compartilharam um pouco da vida comigo até aqui e contribuíram para que eu me torne uma pessoa melhor no futuro.

*Olinda é só para os olhos,
não se apalpa, é só desejo.
Ninguém diz: é lá que eu moro.
Diz somente: é lá que eu vejo.*

Carlos Pena Filho

RESUMO

Esta pesquisa tem por objetivo avaliar o Projeto “Revitalização e Urbanização da Orla de Olinda”, uma parceria entre a Prefeitura Municipal de Olinda, Governo do Estado de Pernambuco e Governo Federal, fundamentada na percepção do usuário sobre o projeto e o espaço livre público, buscando compreender como se deu processo de ocupação da orla, o projeto e identificação dos usuários. Têm-se como questão norteadora: em que medida as mudanças trazidas pelo projeto de Revitalização e Urbanização atendeu as expectativas do usuário? Parte-se da hipótese de que o projeto atende parcialmente às expectativas dos usuários da área, em função da existência de diferentes interesses dos diversos grupos sociais que frequentam ou trabalham no local e que podem sentir-se ou não beneficiados pelo projeto. Para verificação da hipótese, foram utilizados como referencial teórico os conceitos de **espaço livre público, vitalidade urbana e intervenções urbanísticas e suas tipologias** embasados na abordagem de Puime (2017), Pacheco (2017), Malamut (2011), Sá Carneiro e Mesquita (2000), Jacobs (2011), Cullen (2010), Gehl (2011/ 2013), Saboya (2010), Mendonça (2007), Pasquotto (2010), Silva (2006), Moura *et. al* (2006), Carta de Lisboa (1995), Instituto do Programa Monumenta (2005), Instituto do Programa Monumenta (2005), IPHAN (2015) e Lima (2017). O método de abordagem utilizado foi o **hipotético-dedutivo** segundo Bunge (1980), além do **método histórico e estudo de caso** como métodos de procedimento, tendo como técnicas de pesquisa: pesquisas documentais através de materiais iconográficos, planos e projetos; pesquisa bibliográfica de autores que abordaram os conceitos de espaço livre público, vitalidade urbana e intervenções urbanísticas, entre outros; observação em campo com visitas sistemáticas na orla marítima de Olinda (PE) e aplicação de questionários e entrevistas em diferentes tipos de atores da orla de Olinda (PE). Os resultados da pesquisa e análise do processo em que se deu a ocupação e o projeto confirmaram a hipótese, elucidando que o projeto atende parcialmente aos usuários, mesmo que apresente irregularidades como má conservação dos equipamentos existentes, falta de elementos que induzam o usuário ao uso, segurança pública, iluminação pública e limpeza urbana. Desta forma, fazendo-se necessário uma maior integração entre órgãos responsáveis com a sociedade civil a fim de garantir um espaço livre público de qualidade que promova a apropriação do espaço e, consequentemente, vitalidade urbana.

Palavras-chave: Espaço livre público. Vitalidade urbana. Intervenções urbanísticas. Orla marítima. Urbanismo. Paisagismo.

ABSTRACT

This research aims to evaluate the project “Revitalization and Urbanization of Olinda seafront”, a partnership between Olinda City Hall, Pernambuco State Government and Federal Government, based on the user's perception of the project and free public space, seeking to understand how the process of occupation of the shore occurred, the project and the identification of the types of users. The guiding question is: do the changes that occurred by the Revitalization and Urbanization project correspond to the user's expectations? It is assumed that the project partially meets the expectations of users, according to the existence of different interests of the various social groups that attend or work in the place and that may or may not feel benefited by the project. To verify the hypothesis, the concepts of **free public space, urban vitality and urban interventions and their typologies** based on the approach of Puime (2017), Pacheco (2017), Malamut (2011), Sá Carneiro and Mesquita (2000), Jacobs (2011), Cullen (2010), Gehl (2011/2013), Saboya (2010), Mendonça (2007), Pasquotto (2010), Silva (2006), Moura et. al (2006), Charter of Lisbon (1995), Monumenta Program Institute (2005), IPHAN (2015) and Lima (2017) were used as theoretical reference. The approach method used was the **hypothetical-deductive** according to Bunge (1980), but also the **historical method and case study** as procedural methods, having as research techniques: documentary research through iconographic materials, plans and projects; bibliographic research of authors that approached the concepts of free public space, urban vitality and urbanistic interventions, among others; field observation with systematic visits to the Olinda (PE) seafront and application of questionnaires and interviews to different focus groups. The results of the research and process analysis of how the project was designed confirmed the initial hypothesis, explaining that the project partially meets users' expectations, even if it presents irregularities such as poor conservation of urban equipment, insufficient elements that induce the user to use, public safety, public lighting and urban cleaning. Therefore, greater integration between responsible bodies and civil society are necessary in order to guarantee a quality free public space that promotes the appropriation of space and urban vitality.

Palavras-chave: Free public space. Urban vitality. Urban interventions. Seafront. Urbanism. Landscape.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Lista de Figuras

Figura 1. Localização da cidade de Olinda no mapa do estado de Pernambuco.	24
Figura 2. Vila de Olinda, vista do ancoradouro do Lumieiro (1864).....	25
Figura 3. Tomada de Olinda e Recife pelos holandeses (1630).....	26
Figura 4.Praia dos Milagres, 1940.....	27
Figura 5. Substituição da Maxambomba pela Estação do Carmo para bondes elétricos (1914).	28
Figura 6. Barraca móvel na orla de Olinda. Figura 7. Estabelecimento com Restaurante e Bar Samburá ao fundo.	30
Figura 8. Barraca móvel. Figura 9. Restaurante e Bar Samburá.....	30
Figura 10. Intervenção urbanística na orla de Olinda – PE	30
Figura 11. Placa de obras nas praias de Olinda. Figura 12. Intervenção urbanística na orla de Olinda – PE.	31
Figura 13. Banhistas na orla de Olinda – PE, 1928.....	32
Figura 14. Uso da praia de Olinda – PE, 1984. Figura 15. Extensa faixa de areia, 1982.	32
Figura 16. Matéria sobre avanço do mar em Olinda.	33
Figura 17. Destruição causada pelas ressacas. Figura 18. Avanço do mar, 1960 / 1963.	34
Figura 19. Destruição causada pelo avanço do mar.	34
Figura 20. Intervenção ao avanço do mar.....	35
Figura 21. Projeto Revitalização e Urbanização da orla de Olinda: áreas contempladas.	38
Figura 22. Localização Olinda na Região Metropolitana do Recife (RMR).....	39
Figura 23. Vista aérea da orla de Olinda - PE.	40
Figura 24. Etapas propostas pelo projeto.....	41
Figura 25. Vista aérea do trecho Bairro Novo – Casa Caiada.	41
Figura 26. Vista aérea do trecho Casa Caiada – Rio Doce.....	42
Figura 27. Perspectiva: ciclovia e pista de cooper.	44
Figura 28. Faixa de atividades.	44
Figura 29. Travessia em nível.....	45
Figura 30. Quiosques com banheiros públicos.....	46
Figura 31. Planta baixa: quiosques e banheiros públicos.....	46

Figura 32. Rampas de acessibilidade.	47
Figura 33. Escadas de acesso ao mar.	47
Figura 34. Detalhe: gradil de proteção.	48
Figura 35. Vista lateral: módulo do bicicletário.	48
Figura 36. Detalhe: postes de iluminação pública.	49
Figura 37. Estacionamentos projetados.	49
Figura 38. Proposta de calçadão no trecho Bairro Novo – Casa Caiada.	51
Figura 39. Situação atual do calçadão no trecho Bairro Novo – Casa Caiada.	51
Figura 40. Calçadão no trecho Bairro Novo – Casa Caiada.	51
Figura 41. Ciclovia em planta baixa no trecho Bairro Novo – Casa Caiada.	52
Figura 42. Perspectiva de ciclovia no trecho Bairro Novo – Casa Caiada.	52
Figura 43. Implantação da ciclovia na orla de Bairro Novo.	52
Figura 44. Situação atual da ciclovia na orla de Bairro Novo.	52
Figura 45. Proposta da pista de cooper em planta baixa (trecho Bairro Novo – Casa Caiada).	53
Figura 46. Implantação da pista de cooper (Bairro Novo – Casa Caiada).	53
Figura 47. Faixa de areia sobre calçadão (Bairro Novo – Casa Caiada).	53
Figura 48. Proposta dos bancos para o trecho Bairro Novo – Casa Caiada.	54
Figura 49. Proposta dos bancos para o trecho Casa Caiada – Rio Doce.	54
Figura 50. Implantação (Bairro Novo – Casa Caiada).	54
Figura 51. Implantação (Casa Caiada – Rio Doce).	54
Figura 52. Situação atual dos bancos (Bairro Novo – Casa Caiada).	54
Figura 53. Situação atual dos bancos (Bairro Novo – Casa Caiada).	54
Figura 54. Planta baixa do quiosque com banheiro público.	55
Figura 55. Planta baixa do quiosque locado em trecho de Casa Caiada.	55
Figura 56. Implantação dos quiosques com banheiros públicos em Bairro Novo.	55
Figura 57. Implantação dos quiosques com banheiros públicos em Casa Caiada.	55
Figura 58. Planta baixa da faixa de serviços em Casa Caiada.	56
Figura 59. Elementos e situação atual da faixa de serviços (Bairro Novo).	56
Figura 60. Elementos e situação atual da faixa de serviços (Casa Caiada).	56
Figura 61. Caixa de energia com tampa danificada em Bairro Novo.	57
Figura 62. Boca-de-lobo quebrada em Bairro Novo.	57
Figura 63. Proposta da travessia de pedestre em nível em Rio Doce.	57
Figura 64. Travessia de pedestre em nível na orla de Rio Doce não implantada.	58

Figura 65. Travessia de pedestre em nível na orla de Bairro Novo.....	58
Figura 66. Área recreativa em planta baixa (Bairro Novo).	58
Figura 67. Situação atual dos equipamentos recreativos em Bairro Novo.	59
Figura 68. Playground e quiosque em Bairro Novo.....	59
Figura 69. Área esportiva em planta baixa em Casa Caiada.	59
Figura 70. Situação atual dos equipamentos esportivos em Bairro Novo.	60
Figura 71. Equipamentos esportivos como apoio aos ambulantes em Bairro Novo.	60
Figura 72. Planta baixa da rampa de acessibilidade em faixa de pedestre localizada em Bairro Novo.	60
Figura 73. Implantação da rampa de acessibilidade em apenas um lado da via (Bairro Novo).	61
Figura 74. Proposta de escadas de acesso ao mar em Casa Caiada.	61
Figura 75. Situação atual das escadas de acesso ao mar em Bairro Novo.	62
Figura 76. Escada embaixo da faixa de areia em Bairro Novo.	62
Figura 77. Gradil de proteção proposto para o projeto.	62
Figura 78. Vista do bicicletário proposto.	63
Figura 79. Bicicletário implantado em parceria com o Banco Itaú (Bike PE) em Bairro Novo.	63
Figura 80. Bicicletário implantado em parceria com o Banco Itaú (Bike PE) em Casa Caiada.	63
Figura 81. Postes de iluminação em planta baixa localizados em Casa Caiada.	64
Figura 82. Postes de iluminação implantados em Bairro Novo.	64
Figura 83. Iluminação pública à noite em Bairro Novo.	64
Figura 84. Estacionamento locado a 45º do calçadão em Bairro Novo.....	65
Figura 85. Estacionamento locado paralelo ao calçadão em Casa Caiada.....	65
Figura 86. Implantação do estacionamento em Bairro Novo.	65
Figura 87. Implantação do estacionamento em Casa Caiada.....	65

Lista de Quadros

Quadro 1. Etapas e serviços a serem realizados.	42
--	----

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1. Sexo dos usuários	67
Gráfico 2. Faixa etária dos usuários.	67
Gráfico 3. Frequência de uso.....	68
Gráfico 4. Dias de uso.	68
Gráfico 5. Períodos de uso.....	69
Gráfico 6. Tipos de usuários.....	69
Gráfico 7. Trechos utilizados na orla.....	71
Gráfico 8. Equipamento urbanos.....	71
Gráfico 9. Existência do projeto de Revitalização e Urbanização da orla de Olinda.....	72
Gráfico 10. Participação no processo de elaboração.	72
Gráfico 11. Mudanças positivas ou negativas.	73
Gráfico 12. Equipamentos urbanos existentes.....	75
Gráfico 13. Segurança pública.....	75
Gráfico 14. Iluminação pública.	76
Gráfico 15. Mobiliário urbano.....	76
Gráfico 16. Conservação e manutenção da orla.	77
Gráfico 17. Elementos previstos pelo projeto.	77
Gráfico 18. Caracterização da orla.	78

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO	11
2. REFERENCIAL TEÓRICO	14
2.1. Espaço livre público	14
2.2. Vitalidade urbana.....	16
2.3. Intervenções urbanas e suas tipologias.....	18
3. OLINDA: CIDADE BALNEÁRIO.....	24
3.1. Processo de ocupação de Olinda – PE: do sítio histórico ao litoral	24
3.2. Panorama sobre as intervenções urbanísticas na orla de Olinda – PE (1950 – atualmente).....	32
4. REVITALIZAÇÃO E URBANIZAÇÃO DA ORLA DE OLINDA – PE	39
4.1. O projeto.....	39
4.2. Implantação e estado de conservação	50
5. PERCEPÇÃO DO USUÁRIO	66
6. CONCLUSÕES.....	83
REFERÊNCIAS	85
APÊNDICE A	91
ANEXO A	94

1. INTRODUÇÃO

A apropriação de um espaço livre público se dá pelo uso definido para esse mesmo espaço, assim como pelos elementos que o compõem, isto é, os espaços são considerados de qualidade quando através dos seus elementos qualitativos induzem o uso pelo indivíduo. Dentre esses elementos, destacam-se a segurança pública, os equipamentos urbanos que geram interação entre o usuário e o espaço, além de uma boa conservação e manutenção. A integralidade entre o espaço livre público e seus elementos resulta na vitalidade urbana de um local, essa que pode ser definida como o uso dos espaços pelas pessoas.¹

É comum espaços que não atendem aos anseios dos usuários e, por isto, tendem a se tornar vazios, seja pela falta de segurança ou equipamentos que induzam a integração do usuário. As intervenções urbanas surgiram como forma de modificar os espaços a fim de torná-los melhores, sendo estas divididas em diversas tipologias. A urbanificação, que foi o primeiro processo de interferência do homem pode se manifestar de formas diferentes, assumindo a forma de renovação, reabilitação, requalificação ou revitalização urbana.

Os efeitos das intervenções urbanísticas refletem não só no espaço em si, mas também no usuário, pois é resultado de um processo de mudanças socioeconômicas e culturais que incidem sobre a forma de uso. Desta forma, torna-se importante atender as reais necessidades de quem o utiliza, tendo como princípio a percepção do usuário.

A Avenida Ministro Marcos Freire ou Avenida Beira Mar, localizada ao norte da Região Metropolitana do Recife (RMR), no município de Olinda, pode ser definida como espaço livre público devido as suas características de uso. Compreende-se então que, como espaço livre público, deve ser um espaço provido de vitalidade urbana, resultado dos elementos que a compõe e o tipo de uso. A cidade de Olinda iniciou seu processo de ocupação pelo sítio histórico devido a localização privilegiada, entretanto com a tradição dos banhos salgados e prática de veraneio a partir do século XX, o litoral passou a ser uma área bastante atrativa, tendo Olinda ocupado lugar de êxito sobre a economia do estado de Pernambuco. Entretanto, a imponência da cidade não durou por muito tempo devido ao avanço do mar que atingia as praias do litoral norte destruindo suas praias. A partir disso, houve a preocupação em minimizar e conter esses avanços através de inúmeras intervenções urbanísticas, que também tinham por objetivo retomar a orla como um espaço de qualidade, mesmo que Olinda tenha perdido o posto de cidade balneário.

¹ Sobre esses conceitos ver Puime (2017), Jacobs (2011), Cullen (2010), Gehl (2011/ 2013) e Saboya (2010).

O projeto mais recente de intervenção urbanística chama-se “Revitalização e Urbanização da orla de Olinda”, uma parceria entre os governos municipal, estadual e federal, data de 2009, tendo suas obras concluídas em 2015. O objetivo geral, destacado pela Prefeitura Municipal de Olinda (PMO), seria a recuperação e revitalização das orla de Bairro Novo, Casa Caiada e Rio Doce através da promoção de uma melhor infraestrutura, implantação de equipamentos urbanos e manutenção dos equipamentos já existentes.

Considerando os conceitos a serem abordados na pesquisa (espaço livre público, vitalidade urbana e intervenções urbanísticas e suas tipologias), o processo de ocupação, de evolução da orla marítima e o modo como estes elementos influenciam no uso do espaço pelos usuários, foi definido como questão norteadora: em que medida as mudanças trazidas pelo projeto de Revitalização e Urbanização atendeu as expectativas do usuário? A pesquisa parte da hipótese de que o projeto atende parcialmente às expectativas dos usuários da área, em função da existência de diferentes interesses dos diversos grupos sociais que frequentam ou trabalham no local e que podem sentir-se ou não beneficiados pelo projeto.

O convívio diário com a orla de Olinda, como moradora da cidade, desperta o interesse em compreender o seu processo de ocupação e desenvolvimento, além do grau de satisfação do usuário acerca do projeto, visto que, é perceptível algumas problemáticas existentes na orla que podem interferir ou não no modo de uso pelos usuários. Considerando também a orla como um espaço público com potencial atrativo para a cidade, observa-se uma lacuna de conteúdos sobre o litoral e seu processo de desenvolvimento, pois maior parte dos estudos que tratam sobre a cidade de Olinda contemplam o sítio histórico e sua arquitetura. A relevância dessa pesquisa se dá pela produção de conteúdo acadêmico sobre a área de estudo, onde as conclusões e resultados obtidos podem servir como suporte aos órgãos responsáveis para compreensão do nível de satisfação pelo usuários, além de indicar alguns possíveis ajustes que se façam necessários ao projeto.

Consequentemente, o objetivo geral da pesquisa trata da avaliação do Projeto “Revitalização e Urbanização da Orla de Olinda” a partir da percepção do usuário, enquanto os específicos se referem a pesquisa de material iconográfico e cartográfico sobre a orla de Olinda e seu processo de ocupação, entender como se deu o processo de ocupação da orla, as intervenções urbanísticas a partir de 1950 e o processo de concepção e implantação do projeto, identificar os diferentes tipos de usuários da orla e a percepção desses sobre a orla como espaço livre público e implantação do projeto, além de apontar melhorias cabíveis ao projeto a partir do que se observa pela percepção do usuário.

Com relação ao apoio teórico, os conceitos sob os quais a pesquisa se desenvolve são: **espaço livre público**, baseado nos estudos de Puime (2017), Pacheco (2017), Malamut (2011), Sá Carneiro e Mesquita (2000), Jacobs (2011) e Cullen (2010); **vitalidade urbana**, através da abordagem de Gehl (2011/2013), Cullen (2010) e Saboya (2010); **intervenções urbanísticas e suas tipologias** abordadas por Mendonça (2007), Pasquotto (2010), Silva (2006), Moura *et. al* (2006), Carta de Lisboa (1995), Instituto do Programa Monumenta (2005), IPHAN (2015) e Lima (2017).

O método de abordagem adotado é o **hipotético-dedutivo** segundo Bunge (1980) que se baseia na proposição de um problema de pesquisa e uma hipótese acerca deste a ser analisada durante a pesquisa. Como métodos de procedimento serão utilizados o **método histórico**, pelo qual se analisará o processo de ocupação da orla e o **estudo de caso**, uma vez que será analisado o projeto de Revitalização e Urbanização da orla de Olinda, um projeto de revitalização urbana e urbanização como base para análise da percepção do usuário. Quanto as técnicas de pesquisa, seguiu-se as seguintes etapas:

- Etapa 1: pesquisas documentais em acervos da Prefeitura Municipal de Olinda (PMO) através de materiais iconográficos, planos e projetos;
- Etapa 2: pesquisa bibliográfica de autores que abordam os conceitos de espaço livre público (tipologia de interesse para pesquisa), vitalidade urbana, intervenções urbanísticas, entre outros;
- Etapa 3: observação em campo com visitas sistemáticas na orla marítima de Olinda (PE);
- Etapa 4: aplicação de questionários e entrevistas em diferentes tipos de atores da orla de Olinda (PE), como os banhistas, desportistas, comerciantes, ambulantes, entre outros, além de entrevistas com especialistas sobre o tema e com técnicos da prefeitura e de outros órgãos municipais de interesse.

Tendo como objetivo a apresentação dos resultados da pesquisa obtidos e análise dos mesmos, o trabalho foi dividido em 6 (seis) itens, sendo o item 1 referente a essa introdução. O item 2 trata do referencial teórico da pesquisa, a abordagem dos conceitos de **espaço livre público, vitalidade urbana e intervenções urbanísticas e suas tipologias**. O item 3 engloba o histórico de ocupação da orla de Olinda e das intervenções urbanísticas realizadas no espaço. O item 4 refere-se ao projeto de Revitalização e Urbanização da orla de Olinda através da conceituação do projeto e identificação da implantação e estado de conservação. O item 5 expõe a percepção do usuário acerca da orla como espaço livre público e do projeto. O item 6 corresponde as conclusões da pesquisa e resultados obtidos.

2. REFERENCIAL TEÓRICO

Neste item, serão abordados os três conceitos básicos de apoio a essa pesquisa: espaço livre público, vitalidade urbana e intervenções urbanísticas e suas tipologias.

2.1. Espaço livre público

A cidade é composta por um conjunto de espaços, sendo eles de esferas pública e privada, que coexistem e definem o urbano. Há inúmeros juristas e teóricos que abordam e classificam os espaços urbanos. Puime (2017), ciente da existência de dúvidas relativas aos conceitos de espaço público, privado e acessível ao público, traz os seguintes esclarecimentos:

O espaço público “é aquele de uso comum e posse de todos. Nestes locais desenvolvemos atividades coletivas, como o convívio de diversos grupos que chamamos de sociedade urbana.” Para o referido autor, existem pelo menos dois tipos de espaços públicos: “os espaços públicos livres (em que é pleno o direito de ir e vir) definidos de circulação (ruas e avenidas) espaços de lazer e conservação (praças, praias e parques)” e “os espaços públicos com restrição ao acesso e à circulação, nestes a presença é controlada e restrita a determinadas pessoas, como os edifícios públicos (Prefeituras, Fóruns, residências oficiais de governantes), instituições de ensino, hospitais, entre outros.” A manutenção dos espaços públicos cabe à União, ao Estado ou ao Município. (PUIME, 2017, p.1).

Quanto aos espaços privados, diz o mesmo autor que estes “são de propriedade privada (pessoas ou empresas), ou seja, casas, lojas comerciais, escolas particulares, Shopping Centers. Os responsáveis pela manutenção e preservação locais são os proprietários.” E os locais acessíveis ao público (que são locais privados), são aqueles “em que é facultado às pessoas, o acesso mediante o preenchimento de certas condições, tais como, pagamento de ingresso e/ou despesas pela utilização do local e/ou serviços.” (PUIME, 2017, p.1).

Para Pacheco (2017), os espaços privados podem ser relacionados a edifícios de propriedade privada, isto é, que possuem acesso e fluxo restrito, enquanto os espaços públicos em geral são aqueles que promovem conexões entre usuários, com fluxo livre e constante. O

conceito geral de espaço público acompanha o conceito de cidade desde a Antiguidade Clássica, com as ágoras greco-romanas que proporcionavam a reunião de indivíduos através da existência dos espaços livres próximos a edificações importantes da época.

Acerca dos diferentes conceitos de espaço público, este caracteriza-se não apenas por ser público, mas também pelo uso destinado a ele e sua dinâmica socioespacial, como são denominados os espaços livres segundo Malamut (2011, p.23):

São espaços livres todos os caminhos e acessos não edificados, ruas, avenidas, orlas, pátios descobertos, entre outros. Também podem ser compreendidos como espaços livres os espaços fora da malha urbana e do entorno das áreas edificadas, como as áreas rurais ou reservadas de proteção ambiental. (MALAMUT, 2011, p.23).

Mas esses espaços livres apresentam diferentes tipologias, conforme aponta Sá Carneiro e Mesquita (2000):

[...] Os espaços livres são áreas ocupadas parcialmente por edificações ou livres de construções, tendo ou não vegetação, onde as pessoas circulam, independentemente da idade, sexo ou grupo social, ou seja, sem discriminação ou coerção.[...] Existem três tipos de espaços livres: espaços livres públicos, espaços livres privados e espaços de domínio público e/ou privado. Os espaços livres públicos são de livre acesso para a população em geral, sob condições predeterminadas, como por exemplo: praças, parques, entre outros; os espaços livres privados são de uso unifamiliar ou coletividade, como por exemplo, quintais das habitações, condomínios, entre outros; e os espaços de domínio público e/ou privado são unidades de conservação como, por exemplo: universidades, campi, entre outros. Existem ainda os espaços livres em potencial, que são áreas com previsão de uso futuro de recreação, de caráter incipiente, que indica a necessidade de projeto. Estas áreas não são mantidas pelos órgãos públicos. (SÁ CARNEIRO E MESQUITA, 2000).

Para Jacobs (2011, p.180), que denomina como espaço público o conceito de espaços livres públicos abordado por Sá Carneiro e Mesquita (2000):

[...] É utilizado para a circulação pública geral de pedestres. É um espaço em que as pessoas se movimentam livremente, por livre escolha, no percurso de um lugar a outro. Ele inclui as ruas, vários dos parques menores e às vezes os saguões de prédios, quando usados livremente como área de circulação. (JACOBS, 2011, p. 180).

Estas áreas são compostas por um constante fluxo de pessoas, mas também de permanência, seja ela longa ou curta. Os espaços livres públicos estão inseridos no espaço urbano, acompanham a evolução social, econômica e cultural da cidade na qual está inserido e podem exercer diversas funções, como explica Sá Carneiro e Mesquita (2000, p.24):

Áreas parcialmente edificadas com mínima proporção de elementos construídos e/ou de vegetação – avenidas, ruas, passeios, vielas, pátios, largos, etc. ou com presença de efetiva vegetação – parques, praças, jardins, etc. – com funções primordiais de circulação, recreação, composição paisagística e

de equilíbrio ambiental, além de tornarem viáveis a distribuição e execução dos serviços públicos em geral. (SÁ CARNEIRO E MESQUITA, 2000, p.24).

Todo ambiente ocupado, qualquer que seja sua tipologia, deriva de uma apropriação do espaço, isto é, a ocupação e utilização de determinado local que pode ser definido por diversos elementos. Tendo esses elementos a função de definir o tipo de ocupação, como afirma Gordon Cullen (2010):

Abrigo, sombra, conveniência e um ambiente aprazível são as causas mais frequentes de apropriação do espaço, às condições que levam à ocupação de determinados locais. O fato de se assinalarem esses locais com elementos de caráter permanente pode contribuir para indicar os tipos de ocupação que existem na cidade. (CULLEN,2010, p.25).

Os elementos em questão podem não só indicar o tipo de ocupação de um espaço, como também delimitá-lo. Desta forma, os espaços que podem ser considerados como livres públicos são constituídos por esses elementos e tornam a cidade mais humana e convidativa, promovendo a apropriação do espaço e da cidade como um espaço com vitalidade urbana. Esse será o conceito de Espaço Livre Público a ser utilizado na presente pesquisa.

2.2. Vitalidade urbana

“Ao longo da história, o espaço da cidade funcionou como ponto de encontro para os moradores, em vários níveis [...]” (GEHL, 2013, p. 25). Para que uma cidade promova conexões e encontros é importante que ela seja considerada viva por seus usuários, uma cidade composta por espaços de qualidade que induz ao uso pelo usuário (GEHL, 2011).

Porque, como também afirma Gehl (2011, p.12):

Atividades sociais ocorrem espontaneamente, como consequência direta de pessoas em movimento e estando nos mesmos lugares. Isto implica que atividades sociais são indiretamente apoiadas sempre que necessário e atividades opcionais darão melhores condições em espaços públicos. (GEHL, 2011, p.12, tradução nossa).

O espaço livre público deve oferecer segurança e elementos que induzam ao seu uso, isto é, que tragam vitalidade a este espaço. No que se refere a estes elementos, Cullen (2010) determina que é importante que os espaços não sejam fluidos e monótonos, mas estáticos e equipados, definindo que os elementos variam do mobiliário urbano, abrigo, enclaves, pontos focais a recintos, sendo estes relacionados aos espaços livres que induzem uma ocupação. O indivíduo precisa estar e sentir-se seguro para exercer o direito de ir, vir e transitar pelo espaço

livre público. Desta forma, estes espaços precisam oferecer esses elementos qualitativos para tornar-se convidativo, assim como também ser passíveis de manutenção constante por parte dos órgãos responsáveis por eles para que proporcionem essas qualidades aos usuários.

É comum observar espaços livres públicos que não apresentam vitalidade, isto é, sem uso constante pelos usuários da cidade. Isto se deve tanto pela falta de segurança pública, como pela má conservação dessas áreas. Em relação à segurança pública, Jacobs (2000) afirma que “o principal atributo de um distrito urbano próspero é que as pessoas se sintam seguras e protegidas na rua em meio a tantos desconhecidos” (JACOBS, 2000, p. 30 apud SABOYA, 2010), sendo assim essencial que os espaços promovam segurança aos seus usuários, que não se refere especificamente ao policiamento, mas sim “[...]pela rede intrincada, quase inconsciente, de controles e padrões de comportamento espontâneos presentes em meio ao próprio povo e por ele aplicados” (JACOBS, 2000, p. 32 apud SABOYA, 2010). Logo, esses espaços não precisam necessariamente de um complexo sistema de policiamento ou vigilância através de câmeras, apenas de elementos que induzam o usuário a um uso constante do espaço livre público.

No que concerne aos elementos indutores ao uso do espaço livre público, a influência no uso do espaço livre público pode ser dificultada pela ausência de equipamentos urbanos, uma inadequada conservação dos espaços públicos, além da falta de diversidade de usos. Consequentemente, evidenciando a existência de espaços monótonos do ponto de vista do usuário, visto que sem elementos qualitativos que incitem o uso do espaço livre público pelo indivíduo, este tende a se tornar vazio, conforme afirma Jacobs (2000, p. 107-108) ao determinar quatro condições para a diversidade urbana (diversidade de usos e horários, dimensionamento de quadras, diversidade de edificações por época e densidade), entre as quais encontra-se o uso em diferentes horários e por diferentes razões, isto é, criando um fluxo constante de pessoas e resultando em espaços ocupados e seguros. Isto considerando que, segundo Saboya (2010):

Vitalidade urbana refere-se à vida nas ruas, praças, passeios e demais espaços públicos abertos. Mais especificamente, dizemos que um lugar possui vitalidade quando há pessoas usando seus espaços: caminhando, indo e vindo de seus afazeres diários ou eventuais; interagindo, conversando, encontrando-se; olhando a paisagem e as outras pessoas; divertindo-se das mais variadas maneiras e nos mais diversos locais; brincando, especialmente em parques e praças, mas também na rua; e assistindo apresentações artísticas, especialmente as informais e improvisadas, entre outras manifestações. Inclui também toda uma gama de atividades relacionadas às trocas comerciais, tais como entrar e sair de lojas, perguntar e pesquisar preços, olhar vitrines, comprar, pechinchar etc. Quando acontece informalmente no próprio espaço público, como é o caso de camelôs e barraquinhas de venda de comidas, a

própria atividade comercial é parte da vitalidade urbana. Em suma, a vitalidade urbana pode ser entendida como a alta intensidade, frequência e riqueza de apropriação do espaço público, bem como à interação deste com as atividades que acontecem dentro das edificações. (SABOYA, 2010).

Desta forma, é válido afirmar que um espaço público que some as características da segurança pública junto a presença de equipamentos urbanos e promoção da diversidade de uso tende a ser um local vivo, isto é, resulta em vitalidade urbana para o local. Os três elementos citados acima influenciam diretamente no desenvolvimento de um espaço livre público e de uma cidade, mas além da existência e segurança desses espaços também se faz importante a boa conservação e manutenção desses.

2.3. Intervenções urbanas e suas tipologias

É notável nos últimos anos o movimento crescente entre os pedestres em busca da retomada do seu protagonismo nos espaços públicos, tendo como exemplos a organização SampaPé (SP) – através de projetos e ações voltados para a apropriação do espaço da cidade e caminhabilidade – e o movimento Olhe pelo Recife (PE), que possui como foco caminhadas periódicas objetivando a apropriação da cidade e mobilidade. A busca pela apropriação do espaço, que pode ser considerada como “fator propício à ampliação da compreensão dos desejos e das necessidades da população e respectivo vínculo ao ambiente urbano” (MENDONÇA, 2007, p. 297) resulta na demanda por espaços mais qualificados e vitais na cidade, tendo como consequência um debate constante sobre as intervenções urbanísticas que possuem como finalidade a melhoria dos espaços urbanos, que podem gerar uma maior apropriação do espaço pelo usuário, visto que, a vitalidade de um local induz os indivíduos ao uso do espaço público.

Intervenções urbanas se referem à interferência do homem no ambiente urbano através de ações a fim de modificá-lo, visando uma melhoria ou renovação. Contudo, as intervenções urbanas podem ser de diversos tipos, em função dos objetivos a serem alcançados, sendo importante diferenciá-las para entender qual o conceito mais satisfatório a ser utilizado. Portas (1998 apud Pasquotto, 2010, p. 144) caracteriza intervenções urbanas como:

Conjunto de programas e projetos [...] que incidem sobre os tecidos urbanizados dos aglomerados, sejam antigos ou relativamente recentes, tendo em vista: a sua reestruturação ou revitalização funcional [...]; a sua recuperação ou reabilitação arquitetônica [...]; finalmente a sua reapropriação social e cultural [...]. Mais especificamente trata-se de projetos para intervenções urbanísticas nas quais se faz uso estratégico de recursos culturais tendo por objetivo o desenvolvimento local, e que podem ou não associadas a planos e políticas culturais (PORTAS, 1998 apud Pasquotto, 2010, p. 144).

Segundo o autor, as intervenções urbanas se referem a uma reestruturação e busca como resultado a reapropriação do espaço público ou privado, isto é, no caso do espaço público, promoção de espaços livres públicos de qualidade que devem ser utilizados pelos usuários da cidade. Como exemplos de intervenções urbanas, têm-se: urbanização, esta que tem a possibilidade de se manifestar de formas diferentes. Podendo assumir a forma de intervenções, como a renovação, reabilitação, requalificação e revitalização urbana.

Acerca da primeira tipologia de intervenções urbanas, Silva (2006, p. 324) afirma que:

[...] A urbanização é, assim, uma forma importante de ordenação urbanística do solo, porquanto, diferentemente de urbanização (fenômeno espontâneo), ela constitui um meio de aplicar os princípios do urbanismo, a fim de propiciar o desenvolvimento urbano equilibrado, por meio do beneficiamento do solo bruto ou do rebeneficiamento do solo já urbanizado, carente de renovação (SILVA, 2006, p.324).

Assim caracterizando o processo de urbanização como a resolução dos problemas causados pela urbanização, que Silva (2006, p. 324) caracteriza como “crescimento das aglomerações urbanas em relação com a população rural”. Urbanização então se refere a uma metodologia corretiva aos problemas gerados pelo crescimento excessivo da população urbanas na cidade, podendo assumir várias formas como também explica Silva (2006, p. 325):

[...] A urbanização assume várias formas, que se agrupam numa espécie de urbanização comum e numa espécie de urbanização especial. A primeira realiza-se pelo parcelamento urbanístico do solo, que se aperfeiçoa mediante as chamadas urbanização primária e urbanização secundária. A segunda realiza-se por meio da renovação urbana, da urbanização prioritária, da urbanização compulsória [...] São de urbanização primária as obras de arruamento, de espaços para estacionamento, de escoamento de águas pluviais, de coleta, tratamento e despejo de água servidas e suas respectivas redes, de alimentação e distribuição de água potável e respectiva rede, de distribuição de energia elétrica e de gás, de colocação de guias e sarjetas, de iluminação pública, e semelhantes. São de urbanização secundária todas as obras que servem para obter o beneficiamento completo do território, como as de ligação da zona com os serviços públicos, a instalação de escolas, mercados, praças de esporte, centros sociais, culturais, igrejas e outros edifícios para serviços religiosos, áreas verdes, parques etc. (SILVA, 2006, p. 325).

É possível analisar que a urbanização a depender da tipologia afirmada por Silva (2006) está relacionada a implementação de infraestrutura básica e equipamentos urbanos, a fim de tornar possível o uso do espaço urbano. A urbanização especial está diretamente ligada ao processo de renovação urbana, outro conceito utilizado para caracterizar as intervenções realizadas no espaço urbano. Em relação a este último processo mencionado, Moura *et. al* (2006, p. 18) diz que:

O conceito da renovação urbana é marcado pela ideia de demolição do edificado e consequente substituição por construção nova, geralmente com

características morfológicas e tipológicas diferentes, e/ou com novas actividades económicas adaptadas ao processo de mudança urbana (MOURA et. al, 2006, p. 18).

Segundo ainda a referida autora,

A ideia de renovação atinge, sobretudo, as intervenções de larga escala, de transformação integral. Implica, por isso, uma mudança estrutural que abrange 3 dimensões básicas: dimensão morfológica (forma da cidade e da paisagem); dimensão funcional (base económica e das funções a ela associadas que podem desaparecer ou ser substituídas), dimensão social (esfera sociológica, geralmente substituição de residentes ou visitantes por outros com níveis de rendimento, instrução e estilo de vida diferentes) (MOURA et. al, 2006, p. 18).

A Carta de Lisboa (1995), documento que visa nortear princípios para as intervenções urbanas, confirma a mesma linha de pensamento de Moura et. al (2006) ao citar que renovação urbana se refere a:

Acção que implica a demolição das estruturas morfológicas e tipológicas existentes numa área urbana degradada e a sua consequente substituição por um novo padrão urbano, com novas edificações (construídas seguindo tipologias arquitectónicas contemporâneas), atribuindo uma nova estrutura funcional a essa área. Hoje estas estratégias desenvolvem-se sobre tecidos urbanos degradados aos quais não se reconhece valor como património arquitectónico ou conjunto urbano a preservar (CARTA DE LISBOA, 1995).

Pode-se então analisar que o processo de renovação urbana está relacionado a recuperação de áreas degradadas em larga escala através da criação de novos espaços no urbano, que podem variar em morfologia e funcionalidade. Como consequência, pode haver demolições para que novas construções sejam implantadas no local a fim de tornar o espaço urbano útil, ocasionando uma mudança socioeconômica. Contudo, existe outro conceito, reabilitação, que não se refere à demolição do espaço edificado, como dito por Moura et. al (2006, p. 18):

A reabilitação não representa a destruição do tecido, mas a sua “habilitação”, a readaptação a novas situações em termos de funcionalidade urbana. [...], muitas vezes a estratégia era evitar que a operação de reabilitação física acarretasse processos de expulsão dos habitantes e substituição destes por outras camadas sociais: “*a reabilitação significa a restituição da estima pública. Sendo o seu objectivo criar condições para que as pessoas não só possam viver e sobreviver em condições consideradas adequadas, mas, também, criar condições de maneira a que estes núcleos ou essas cidades constituam núcleos estimados pela sociedade e a colectividad.*” (Arq.º Alcino Soutinho in 2.º Encontro dos Programas Urban e Reabilitação Urbana, 1998:48). (MOURA et al., 2006, p. 18 e 19).

Ainda sobre reabilitação urbana, a Carta de Lisboa (1995) menciona que o termo:

É uma estratégia de gestão urbana que procura requalificar a cidade existente através de intervenções múltiplas destinadas a valorizar as potencialidades sociais, económicas e funcionais a fim de melhorar a qualidade de vida das

populações residentes; isso exige o melhoramento das condições físicas do parque construído pela sua reabilitação e instalação de equipamentos, infraestruturas, espaços públicos, mantendo a identidade e as características da área da cidade a que dizem respeito (CARTA DE LISBOA, 1995).

O conceito de reabilitação se contrapõe no que se refere a demolição do espaço construído e mudanças morfológicas que podem acarretar uma mudança de identidade local e expulsão dos usuários habituais, tendo a reabilitação como princípio de mudança o oferecimento de infraestrutura para uma melhor condição de uso e ainda assim respeitando as características originais do local a receber a intervenção. Entretanto, o Instituto do Programa Monumenta (2005, p.13) aborda que reabilitação urbana compete a “um conjunto de operações destinadas a tornar apto o edifício a novos usos diferente para o qual foi concebido”, o que pode ser comparado a uma mudança de uso e não apenas a melhoria de condições do local.

Fica claro que as intervenções urbanas seguem a mesma linha de pensamento em relação ao objeto de estudo, que são as áreas e/ou edifícios degradados. Sobre revitalização urbana, é possível analisar que se trata de um conceito mais integrador, que não foca especificamente no objeto a ser modificado, mas sim a intervenção urbana sobre essa localidade será o resultado de todo um processo de mudanças sociais, econômicas, culturais e sustentáveis, como explicitado por Moura et. al (2006, p. 21):

[...] A revitalização assenta na implementação de um processo de planeamento estratégico, capaz de reconhecer, manter e introduzir valores de forma cumulativa e sinergética. Isto é, intervém a médio e longo prazo, de forma relacional, assumindo e promovendo os vínculos entre territórios, actividades e pessoas. Não é, portanto, um projecto, ou uma soma de vários projectos ou de programas introduzidos num dado território, procurando-se antes garantir uma operação sustentável, a níveis diferenciados, mas em interdependência no desenho da intervenção ou na sua implementação, como: 1. a performance económica e financeira (“economic viability”); 2. a sustentabilidade física e ambiental (“environmental responsibility”); e 3. a coesão social e cultural (“social and cultural equity”). Assim, a revitalização urbana obriga a intervir na melhoria da qualidade do ambiente urbano, das condições socioeconómicas ou no quadro de vida de um determinado território (‘território de revitalização urbana’), baseando-se numa visão global, actuando de forma integrada e concertando muitos domínios e dimensões de intervenção (MOURA et. al, 2006, p. 21).

Sobre revitalização urbana, ainda é possível defini-la como encontrado no Dicionário do Patrimônio Cultural do IPHAN (2015):

Todas essas denominações se referem comumente à estratégia de valorização de áreas dotadas de patrimônio cultural que passam por processos degradativos. Por meio de uma refuncionalização dirigida e estratégica, o emprego de funções vinculadas ao capitalismo global, como turismo, cultura, negócios, comércio e residências, é incentivado nessas ações de planejamento urbano (IPHAN, 2015).

A Carta de Lisboa (1995) menciona que a revitalização “engloba operações destinadas a relançar a vida económica e social de uma parte da cidade em decadência. Esta noção, próxima da reabilitação urbana, aplica-se a todas as zonas da cidade sem ou com identidade e características marcadas”. Desta forma, o termo revitalização urbana está vinculado ao ato de promover intervenções urbanas de forma integrada em todos os âmbitos relativos ao planejamento urbano através da reordenação e proposição de elementos que possam atrair os usuários. O termo revitalização pode ser facilmente atribuído a requalificação urbana devido à similaridade com que se desenvolve os processos, sendo assim, requalificação urbana possui como discurso, citado pelo IPHAN (2015):

O discurso central da requalificação urbana evidencia a tentativa de inclusão social de uma população marginal em novos espaços saudáveis e revalorizados, onde relações sociais inidênticas seriam estabelecidas e reforçadas por novas funções urbanas (IPHAN, 2015).

Moura *et. al* (2006, p. 20) dizem sobre esta última que:

A requalificação urbana é sobretudo um instrumento para a melhoria das condições de vida das populações, promovendo a construção e recuperação de equipamentos e infra-estruturas e a valorização do espaço público com medidas de dinamização social e económica. Procura a (re)introdução de qualidades urbanas, de acessibilidade ou centralidade a uma determinada área (sendo frequentemente apelidada de uma política de centralidade urbana). Provoca a mudança do valor da área, ao nível económico (actividades económicas com alto valor financeiro), cultural (localização de usos económicos relacionados com a cultura), paisagístico e social (produção de espaços públicos com valor de centralidade). A requalificação urbana tem um carácter mobilizador, acelerador e estratégico, e está principalmente voltada para o estabelecimento de novos padrões de organização e utilização dos territórios, e para um melhor desempenho económico (MOURA *et. al*, 2006, p. 20).

Ainda sobre o mesmo assunto, Lima (2017) diz que:

[...] A requalificação é utilizada para ações que procuram o reordenamento, proteção e a recuperação dos centros urbanos, sempre integrando as questões econômicas, ambientais e socioculturais para uma melhor qualidade de vida. Procurando impulsionar a introdução ou a reintrodução de atividades urbanas, a requalificação propõe ações para a proteção de áreas degradadas e voltadas para o enquadramento contemporâneo, trazendo, assim, uma nova centralidade para a região. Com essas características, a requalificação pode ser conhecida, também, com uma política de centralização urbana. (LIMA, 2017, p.15).

Segundo ainda a referida autora,

O termo requalificação urbana, como uma maneira de intervenção dos espaços, surge nas terminologias do urbanismo a partir do final da década de 1990, uma época de contradição de ideologias, pois de um lado se tinha as transformações do tecido urbano, com os projetos de renovações urbanas, e,

pelo o outro extremo, têm-se a necessidade de conservar os patrimônios históricos, ambientais e sociais das cidades. (LIMA, 2017, p.15).

A partir das citações é válido afirmar que diante de conceitos tão similares como revitalização e requalificação urbana, pode-se considerar que esta última se refere também a recuperação de espaços urbanos, promovendo novos usos, mas integrando a população local e tornando o local a ser modificado mais convidativo para quem o utilizará. Isto que pode ser considerado como princípio fundamental das intervenções urbanas mais utilizadas atualmente, a partir de problemas gerados pela urbanização promover condições de vitalidade urbana para os usuários através ações que resultam em espaços livres públicos seguros, convidativos, e por consequência, humanizados.

No item a seguir, será apresentado o objeto empírico dessa pesquisa, a cidade de Olinda, incluindo o processo de ocupação (do sítio histórico ao litoral), e um panorama sobre as intervenções urbanísticas na orla da cidade, entre 1950 e os dias atuais.

3. OLINDA: CIDADE BALNEÁRIO

O capítulo em questão tem como objetivo apresentar o panorama de ocupação da cidade de Olinda – PE, esta que está localizada no estado de Pernambuco e pertence a Região Metropolitana do Recife (RMR).

Figura 1. Localização da cidade de Olinda no mapa do estado de Pernambuco.



Fonte: Biblioteca Nacional Digital, 2019. Editada pela autora.

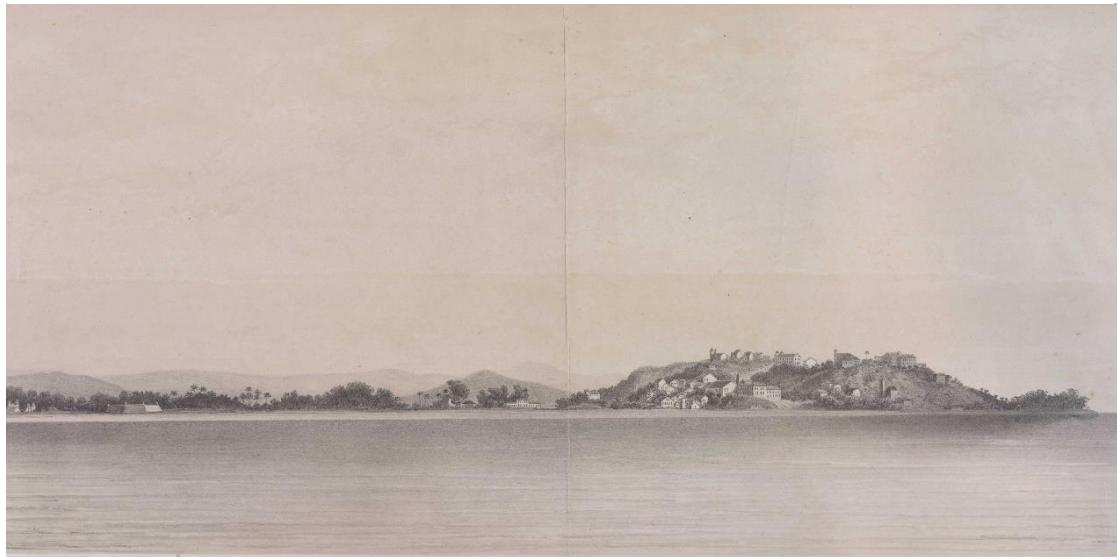
3.1. Processo de ocupação de Olinda – PE: do sítio histórico ao litoral

A atual Avenida Ministro Marcos Freire em Olinda – PE, possui uma ampla extensão territorial e um rico processo de ocupação e de intervenções urbanísticas datadas a partir do século XVI, com maior destaque a partir de 1950 devido às inúmeras intervenções ao avanço do mar. Desta forma, para um melhor entendimento de todo o processo, é importante entender o panorama geral de ocupação (Anexo A) e intervenções urbanísticas realizadas na referida orla marítima, tendo como recorte temporal de análise a década de 50 do século XX até os dias atuais devido a importância das intervenções urbanísticas para o desenvolvimento do espaço livre público.

Segundo Menezes (1997), após a instituição do regime de Capitanias Hereditárias em 1534, através do qual os territórios eram entregues aos seus respectivos donatários, a capitania de Pernambuco foi designada ao donatário português Duarte Coelho. Isto ocorreu através do Foral de Olinda, que se trata do documento que determina o período inicial de ocupação da cidade e concede o título de Vila a Olinda (Figura 1). O processo de ocupação iniciou-se a partir da escolha do território no qual foi instalado e que pode ser considerado como o início do povoamento da cidade alta e como apontado por Andrade (1979) e Nascimento (2009), o objetivo era ocupar e povoar, mas também proteger-se de possíveis ataques, sendo a localização

do povoamento pertinente devido a visão panorâmica da área plana da cidade e do mar. Conforme descrito também por Andrade (1979, p.73) “A vila foi implantada sobre esta colina com o fim de facilitar a defesa contra o ataque dos indígenas hostis e se estendeu pela encosta até a margem do Beberibe, onde, no chamado Varadouro das Naus, foi construído um pequeno porto”.

Figura 2. Vila de Olinda, vista do ancoradouro do Lumieiro (1864).



Fonte: Biblioteca Nacional Digital, 2019. Editada pela autora.

A escolha do sítio elevado para a implantação do novo povoamento pode ser caracterizada como estratégica e econômica, podendo o povoamento ser comparado a uma acrópole grega (ANDRADE, 1979). A partir da escolha da localização do novo povoamento, Olinda passou a ser sede da capitania de Pernambuco, sendo referência na cultura canavieira e em relação a sua proximidade com o porto do Recife para importações e exportações. Souza (2011) afirma que as características citadas garantiram o bom desenvolvimento de Olinda por um longo período de ascensão através do extrativismo do pau-brasil e a cultura da cana-de-açúcar. Devido a esse *status*, em 1537 Olinda foi elevada à categoria de vila e seu processo de ocupação começou a se expandir para o litoral, porto e interior.

Em 1630, iniciou o período da Invasão Holandesa na capitania de Pernambuco, a cidade foi tomada pelos holandeses que se instalaram próximo ao Porto do Recife por ter uma localização de maior relevância e incendiaram a vila de Olinda em 1631. (Figura 2). O ato de incendiar a vila de Olinda, partiu de uma dificuldade de defesa, mesmo que antes sua localização tenha sido considerada estratégica. Alguns diários de bordo relatam o período, como citado por Richshoffer (2004 apud NASCIMENTO, 2009, p. 192):

A 17 começou-se a demolição dos edifícios da cidade de Olinda de Pernambuco, transportando-se mais tarde para o Povo o material aproveitável. A 24 a nossa gente que ali se achava retirou-se para a aldeia Povo ou Recife,

destruindo antes tudo o que foi possível e pondo fogo à cidade em diversos pontos. Esta resolução foi motivada pelo fato de ser a cidade toda montanhosa e desigualmente edificada, sendo difícil de fortificar e exigir uma forte guarnição, que podíamos empregar melhor aqui e em outros pontos (RICHSHOFFER, 2004 apud NASCIMENTO, 2009, p. 192).

Figura 3. Tomada de Olinda e Recife pelos holandeses (1630).



Fonte: Biblioteca Nacional Digital, 2019.

Outros teóricos, como Novaes (1990 apud NASCIMENTO, 2009, p.193), também relatam o cenário na época da Invasão Holandesa através de descrições coletadas para seus estudos.

A primitiva Olinda existente por ocasião do incêndio que lhe atearam os holandeses, destruindo-a quase ou totalmente (em 24 de novembro de 1631), pode ser assim descrita, numa reconstituição que nos permitem os elementos históricos que chegaram até nós: No alto ficava o Paço do Governador e a igreja do Salvador (Sé). De lá descia a rua Nova, depois do Paço (hoje Azeredo Coutinho). Entre o Carmo e os Quatros Cantos a rua da Serralheira, com uma travessa indo para a rua de São Pedro; a rua do Salvador, depois do Coelho (entre São Pedro e os Quatro Cantos); a do Rocha; a do Banes; a de São Pedro; a de Santo Antônio; e da Ponte; a da Conceição; a de Janianes (depois do Bonfim); a da Biquinha (do Varadouro a São Pedro); a da Direita; a do Palhais; a do Carapina e a da Figueira (NOVAES, 1990, p. 22 apud NASCIMENTO, 2009, p. 193).

Após o abandono por parte dos holandeses, a antiga vila de Olinda entrou em um período de arruinamento, em que “Olinda perde o centro das decisões administrativas, políticas, econômicas, jurídicas e religiosas, que foram transferidas para Recife” (GUERRA, 1992 apud NASCIMENTO, 2009, p. 231). Nascimento (2009, p. 199) diz que “A reconstrução de Olinda

se efetivou com grande sacrifício, sendo concluída apenas em 1664. Estava destruída.”, desta forma determinando que foi um processo que se deu lentamente após 1654, expandindo-se para outras áreas, como beira-rio e beira-mar.

Em paralelo ao desenvolvimento urbano da futura cidade, Recife estava em processo de ascensão e logo passou a ocupar o lugar de sede da capitania, mesmo não oficialmente, que anteriormente pertencia à Olinda. Em 1676, Olinda deixou o título de vila e passou a ser considerada cidade, mesmo que ainda em processo de reconstrução do seu sítio histórico.

Após a superioridade adquirida pelo Recife de ter se tornado sede da capitania, Olinda perde seu *status* e passou a depender de certa forma da cidade vizinha em termos de serviços, visto que, os residentes da então cidade ainda trabalhavam e buscavam serviços em Recife, tornando-se Olinda uma cidade dormitório (NASCIMENTO, 2009). Essa relação de dependência trouxe a necessidade de melhoramento da conexão entre as duas cidades, que segundo Nascimento (2009, p. 231) “foi facilitada pelas mudanças ocorridas em seus meios de transporte e de acesso”, antes realizado por embarcações, mas a partir de 1700 surge o acesso terrestre com a construção da primeira ponte no Varadouro, ligando Olinda à povoação portuária do Recife.

Durante o período de reconstrução, Olinda manteve alguns períodos de estagnação (Andrade, 1979) e sua importância apenas foi, em parte, recuperada a partir da tradição de banhos de mar nos séculos XIX e XX, assumindo Olinda o posto de cidade balneário (Figura 3). Para Pernambuco [...] o período situado entre 1840 e 1940 corresponde ao do processo de introdução da prática de banhos salgados entre a população, [...] praias como lugar de cura, recreio, repouso e convívio social” (ARAÚJO, 2006, p.157).

Figura 4.Praia dos Milagres, 1940



Fonte: Arquivo Público Municipal Antonino Guimarães (APMAG), 2019. Acervo Edmar Lopes.

Segundo Souza (2011), devido a assiduidade às praias, Olinda precisou se adequar às novas dinâmicas influenciadas pela prática de banhos de mar e veraneio. Essa adequação se deu através da expansão de loteamentos e possibilidades de edificações mais próximas ao litoral. Em 1905, a Câmara de Olinda autorizou construção de avenidas e vias de acesso (ARAÚJO, 2007), como um planejamento de embelezamento e infraestrutura para a nova cidade balneário. Além da criação de novos acessos, há relatos da chegada de energia elétrica na cidade em 1913 e, por consequência, do bonde elétrico em 1914 que trouxe uma maior facilidade no deslocamento das famílias que visitavam Olinda para ir às praias (Figura 4).

Figura 5. Substituição da Maxambomba pela Estação do Carmo para bondes elétricos (1914).



Fonte: APMAG, 2019.

Em meados da 2^a metade do século XX, os banhos de mar passaram a ser valorizados por questões medicinais, como descrito por Didier (1998 apud NASCIMENTO, 2009, p. 250):

No início do século XX, o interesse pelas áreas planas foi impulsionado, em virtude dos novos conhecimentos da medicina, sobre os benefícios da salubridade dos banhos de mar, provocado pela procuradas praias. Por falta de acesso para as praias do sul, intensificou-se a procura pelas do norte. A faixa litorânea que compreende a área do Carmo deixou de ser habitada por casebres de pescadores, deu lugar a moradia das classes mais favorecidas, e ao longo desta surgiram as primeiras casas de veraneio (DIDIER, 1998 apud NASCIMENTO, 2009, p. 250).

Ainda no século XX, os banhos salgados tornam-se algo que representava bastante importância para saúde e posteriormente também lazer, iniciando o processo de ocupação da orla marítima de Olinda, ainda sem infraestrutura adequada, como saneamento, asfaltamento da Avenida Beira Mar e equipamentos de lazer. Esse processo foi responsável pela extensão territorial da cidade, visto que o litoral, a partir da Praia dos Milagres, passa a ser ocupado pelas casas de veraneio, um costume anual de verão que passa a fazer parte do calendário das famílias Olinda, mas também de Recife (NASCIMENTO, 2009).

Sobre o veraneio e os banhos salgados, Beltrão (1996 apud NASCIMENTO, 2009, p. 252) em suas memórias, destaca a época, seu apogeu e a relação entre as conhecidas cidades-irmãs:

Olinda ficou de novo no apogeu como estância balneária. Os banhos salgados fizeram verdadeira revolução social. Até então seriam apenas “terapêutica”, agora passaram a “elegância” [...] E Olinda muito cheia de si, esbanjando os seus melhores e mais variados trechos praianos: Milagres, Carmo, São Francisco, Farol, Casa Caiada, Rio Doce. Para bem acolher os veranistas (BELTRÃO, 1996 apud NASCIMENTO, 2009, p. 252)

O costume do veraneio e banhos medicinais pode ser evidenciado por Lispector (1984 apud ARAÚJO, 2006, p.173):

Meu pai acreditava que todos os anos se devia fazer uma cura de banhos de mar. E nunca fui tão feliz quanto naquelas temporadas de banhos em Olinda, Recife. Meu pai também acreditava que o banho de mar salutar era o tomado antes do sol nascer. Como explicar o que eu sentia de presente inaudito em sair de casa de madrugada e pegar o bonde vazio que nos levaria para Olinda ainda na escuridão? De noite eu ia dormir, mas o coração mantinha acordado, em expectativa. E de puro alvoroço, eu acordava às quatro e pouco da madrugada e despertava o resto da família. Vestíamos depressa e saímos em jejum. Porque meu pai acreditava que assim devia ser: em jejum (LISPECTOR, 1984 apud ARAÚJO, 2006, p. 173).

De acordo com Santos (2016), considerando a prática de veraneio e o êxito dos banhos salgados nas praias de Olinda, os comerciantes de bares e restaurantes decidem pela implantação de seus empreendimentos próximo ao mar, opção que posteriormente seria reavaliada pelo governo municipal e estes estabelecimentos retirados devido à preocupação com o avanço excessivo do mar (Figuras 5 a 8).

Figura 6. Barraca móvel na orla de Olinda.



Figura 7. Estabelecimento com Restaurante e Bar Samburá ao fundo.

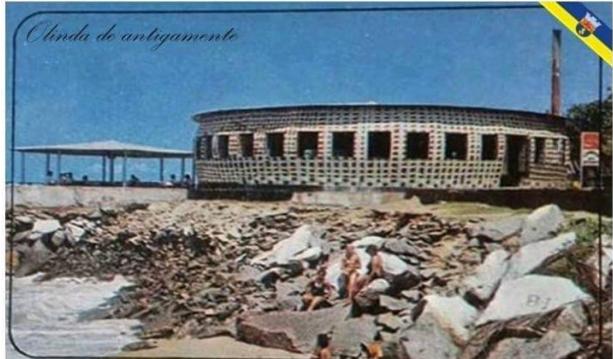


Fonte: APMAG, 2019.

Figura 8. Barraca móvel.



Figura 9. Restaurante e Bar Samburá.



Fonte: APMAG, 2019.

Nesta mesma época, também estava em pauta a realização de intervenções urbanísticas a fim de estimular o fluxo de pessoas e um melhor desenvolvimento urbano-territorial devido também ao avanço do mar que necessitava de atenção por parte dos órgãos responsáveis pela cidade litorânea, assunto a ser abordado em mais detalhes no subitem 3.2 (Panorama sobre as intervenções na orla de Olinda – PE) e item 4 (Revitalização e Urbanização de Olinda) (Figura 9).

Figura 10. Intervenção urbanística na orla de Olinda – PE.



Fonte: APMAG, 2019. Acervo Ubiratan Rodrigues.

De acordo com Nascimento (2009, p. 262), “Olinda era um lugar festivo nesse período de cidade balneário. Às belezas — sol e praias limpas — aliavam-se a infraestrutura, luz elétrica, transportes, água, oferecendo comodidade e higiene tão afeitas aos hábitos em voga na mente, na cultura e nos costumes da época, influência da medicina higienista”. A citação acima descreve o modo como se configurava a cidade balneário, como também cita algumas intervenções de melhoramento que foram resultados da afeição pelo banho de mar, como infraestrutura básica, saneamento e energia elétrica (Figuras 10 e 11).

Figura 11. Placa de obras nas praias de Olinda.



Fonte: APMAG, 2019. Acervo Ubiratan Rodrigues.

Figura 12. Intervenção urbanística na orla de Olinda – PE.



Fonte: APMAG, 2019. Acervo Ubiratan Rodrigues.

O fim do século XIX e meados do século XX foram épocas de bastante transformação para a cidade de Olinda, mesmo que não tenha havido grande expansão territorial e a cidade

estivesse em processo de renascimento, como mencionado por Souza (2011) e Araújo (2006). O avanço da medicina e o reconhecimento das praias como locais medicinais e de lazer podem ter sido o que alavancou uma nova ascensão de Olinda segundo Andrade (1979) e Menezes (1997 apud Souza, 2011), mas além disto, o que possibilitou o novo costume também pode se referir também a melhoria do fluxo entre as cidades de Recife e Olinda através de novas estradas e meios de transporte, intervenções urbanísticas que devolveram o êxito a Olinda.(Figuras 12 a 14).

Figura 13. Banhistas na orla de Olinda – PE, 1928.



Fonte: APMAG, 2019. Acervo André Renato Pina Moreira.

Figura 14. Uso da praia de Olinda – PE, 1984.



Fonte: APMAG, 2019. Acervo Ana Farache.

Figura 15. Extensa faixa de areia, 1982.



3.2. Panorama sobre as intervenções urbanísticas na orla de Olinda – PE (1950 – atualmente)

Conforme Nascimento (2009), o avanço do mar passou a gerar problemas na orla marítima e “um novo ciclo na história de Olinda teve início e outra vivência de perda e devastação foi sofrida em meados do século XX: o avanço do mar na orla da cidade” (NASCIMENTO, 2009, p. 268). Olinda passou pelo processo de destruição do seu litoral, onde o mar avançou e tomou conta de suas praias, perdendo o posto de cidade balneário, que antes havia retomado parte de sua imponência no cenário estadual. O avanço do mar durante o período de cheia destruiu casas e ruas, afetando as praias do Carmo, Milagres, São Francisco e Farol (NASCIMENTO, 2009). No século XVII, já havia pequenos avanços do mar, mas a partir do século XX, mais especificamente entre as décadas de 50 e 60 é que houve um maior impacto desse avanço. O primeiro grande avanço do mar data de 1948 e possui relatos de ruas e casas inteiras destruídas, como relatado no Diário de Pernambuco (1961) com o título “Mar desfaz história” e nas figuras 15, 16 e 17:

Enquanto pedras e escombros de antigas casas substituem os banhistas em três quilômetros das praias de Olinda, o prefeito Barreto Guimarães reivindica dos poderes federais o pagamento das verbas para prosseguimento das obras de enrocamento, e diz à reportagem que a determinação do presidente Jânio Quadros (estudos dentro de 45 dias) é uma “pilharia que provocou nos olindenses o mais profundo sentimento de frustração. Na foto, trecho da praia dos Milagres, onde o mar, depois de derrubar as casas da orla, destrói a primeira rua paralela e avança para os monumentos históricos (DIÁRIO DE PERNAMBUCO, 1961).

Figura 16. Matéria sobre avanço do mar em Olinda.



Fonte: Diário de Pernambuco, 2019.

Figura 17. Destrução causada pelas ressacas.



Fonte: APMAG, 2019.

Figura 18. Avanço do mar, 1960 / 1963.



Ainda conforme Nascimento (2009), o grande primeiro avanço do mar atingiu principalmente a praia dos Milagres, além de casas e ruas inteiras destruídas pelo avanço do mar no bairro do Carmo. Duarte (1976 apud NASCIMENTO, 2009, p. 270) diz que “O avanço marítimo da orla olindense, tem sido um fenômeno constante e inexplicável pelos entendidos em geologia, oceanografia e engenharia naval, o certo é que as ressacas muito têm martirizado boa parte da velha cidade e destruíram o ‘Istmo de Olinda’.” (Figura 18).

Figura 19. Destrução causada pelo avanço do mar.



Fonte: APMAG, 2019. Acervo Severino Fragoso.

Considerando o caráter econômico de Olinda no século XX, com base principal no turismo devido às praias e veraneio, a cidade passou a depender mais uma vez de ajuda externa, visto que a fonte principal da economia já não gerava mais lucros. Devido a isso, a preocupação com as áreas costeiras torna-se importante para a Prefeitura e Governo Estadual, considerando que o título de cidade balneário possuía benefícios sociais, culturais e econômicos em âmbito estadual, através de obras urbanísticas para contenção do avanço do mar.

A partir disto, os órgãos passaram a intervir e os projetos de recuperação da orla e cidade começaram a serem elaborados, como citado por Novaes (1990, p.47 apud NASCIMENTO, 2009, p. 273):

Os estudos indicaram a necessidade de construção de espiões nas praias olindenses, paralelos à costa e a curta distância, para quebrar o ímpeto da correnteza marítima vindas do sudeste [...] o início da construção dos enrocamentos protetores das praias demorou vários anos, começando em 1959 (NOVAES, 1990, p. 47 apud NASCIMENTO, 2009, p. 273)

A consequente necessidade de instalação dos espiões (diques) e pedras como forma de proteção ao violento avanço do mar no período de ressaca acarreta a diminuição da faixa de areia e, também, a balneabilidade das praias (Figura 19). O avanço do mar afetou todas as praias de Olinda, porém a destruição da praia do Carmo causou mais impacto devido a sua posição de destaque em relação a vida social na época dos banhos salgados e veraneio (NASCIMENTO, 2009).

Figura 20. Intervenção ao avanço do mar.



Fonte: APMAG, 2019.

Ainda segundo Nascimento (2009), as intervenções dos diques chegaram cada vez mais próximos as construções causando o desaparecimento da faixa de areia. Deste período apenas o que ficou em evidência foi a perda da balneabilidade dos, aproximadamente, 12km de orla que Olinda possuía no século XX. A destruição também pode ser evidenciada por Araújo (2007, p. 435):

O mar comeu tudo. Em meados do século XX, Olinda perdia suas praias de banho para o oceano mar. A cidade que progressivamente perdeu o título de balneário *chic* e elegante de Pernambuco para Boa Viagem, ficava sem as movimentadas praias dos Milagres, Carmo, São Francisco e Farol. (ARAÚJO, 2007, p. 435)

Ainda sobre esse período, Pedrosa (2007, apud NASCIMENTO, 2009, p. 281) detalha a intervenções dos espiões na orla marítima de Olinda:

Trinta e oito diques e sete arrecifes artificiais. São essas as intervenções que, desde a década de 70, afastam o avanço do mar das construções na orla de Olinda e garantem um pouco de tranquilidade aos moradores da beira-mar. Também responsável por problemas nas cidades de Jaboatão dos Guararapes e Paulista, o processo de erosão costeira já reduziu em 40 hectares a faixa de areia das praias olindenses e provocou o sumiço quase total da desconhecida Praia de São Francisco. Mas, por enquanto, a força das ondas está contida no município pelas obras de proteção construídas ao longo dos 10 quilômetros de costa. A medida não impediu a perda de patrimônio natural e paisagístico do conjunto de sete praias, já considerado um balneário para a população de Pernambuco, mas manteve distante o risco de abalo às estruturas físicas do local (PEDROSA, 2007 apud NASCIMENTO, 2009, p. 281).

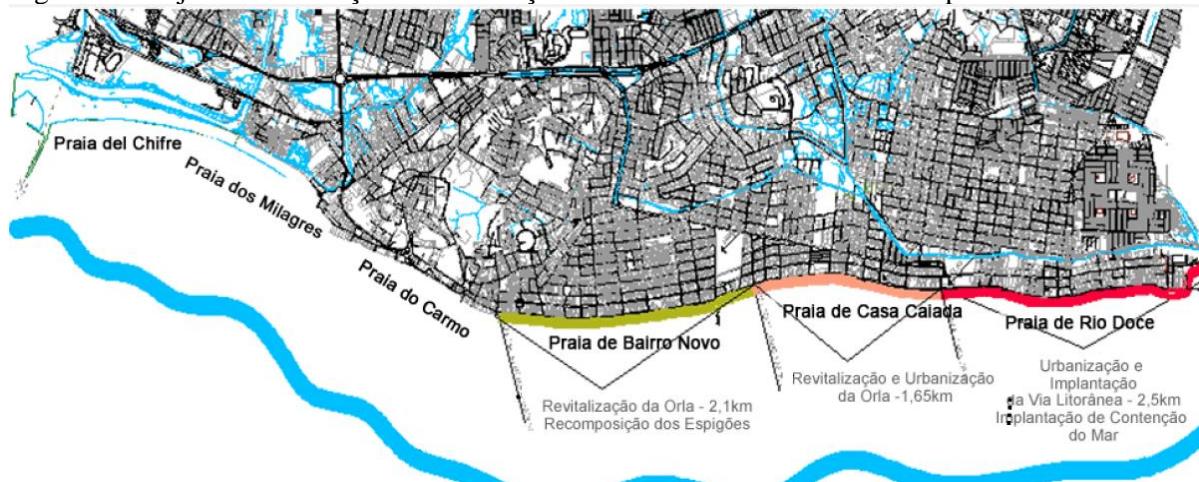
Inúmeras obras de contenção ao avanço do mar foram realizadas e por um longo período foram as únicas intervenções urbanísticas realizadas na orla de Olinda. Entretanto, considerando que, mesmo sem possuir o mesmo prestígio das primeiras décadas do século XX, as praias continuavam sendo um espaço livre público a ser utilizado pelos moradores, seja como acesso aos lotes da beira-mar ou lazer. Desta forma, pode-se evidenciar que precisavam de atualização projetual, visto que o seu entorno, uso e usuários não eram similares ao que existiam entre as décadas de 1940 a 1960.

O projeto mais recente realizado, data de meados de 2009, e tem por título “Revitalização e Urbanização da Orla de Olinda”. Teve suas obras iniciadas em 2011 e concluídas em 2015 pela Prefeitura Municipal de Olinda com recursos estaduais e federais do Ministério do Turismo, como especificado na matéria publicada em site oficial:

O ministro do Turismo, Luiz Barreto, anunciou nessa quarta-feira (10) a liberação de recursos para a reurbanização e revitalização de 6,2 quilômetros da orla de Olinda (PE). As obras, orçadas em R\$ 20 milhões, devem ser iniciadas em outubro. Barreto conheceu o projeto durante reunião com o prefeito Renildo Calheiros e o secretário de Turismo de Pernambuco, Silvio Costa Filho, no Palácio dos Governadores, sede da prefeitura. Entre as ações previstas estão a recuperação dos espiões para conter o avanço do mar e a transformação da faixa para bicicletas em ciclovia na praia de Bairro Novo. As obras no Bairro Novo são a segunda fase da urbanização. Na primeira, o investimento do Ministério do Turismo foi de R\$ 6 milhões. A praia de Casa Caiada vai ganhar ciclovia, pista de cooper, banheiros e barracas de praia. Na praia de Rio Doce, além desses equipamentos, será construída a avenida à beira-mar e a pavimentação das ruas perpendiculares à orla. Em todo o trecho serão construídos redutores de velocidade para dar mais segurança aos pedestres. "Essas intervenções devolvem a cidade ao mar e são parte da preparação do eixo Recife-Olinda para a Copa de 2014", disse o ministro. (BRASIL, 2009).

O projeto em questão tinha como objetivo a recuperação da faixa de terra litorânea para tornar a orla mais atrativa para moradores e turistas, isto através da implantação de equipamentos públicos, como banheiros, mobiliário urbano, ciclovia, estacionamento, além de melhoria da iluminação e paisagismo. O projeto abrange os bairros de Bairro Novo, Casa Caiada e Rio Doce, tendo sido dividido em duas etapas, onde foram realizadas obras de contenção, requalificação e urbanização, além de implantação da via litorânea para o bairro de Rio Doce (Figura 20).

Figura 21. Projeto Revitalização e Urbanização da orla de Olinda: áreas contempladas.



Fonte: Prefeitura Municipal de Olinda, 2019. Editado pela autora.

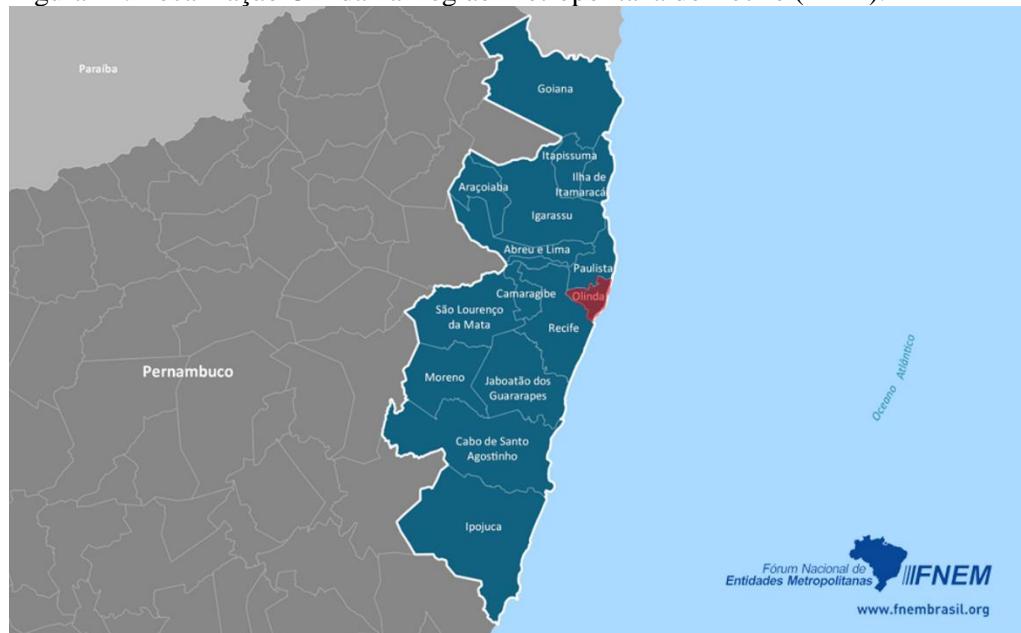
O projeto de Revitalização e Urbanização da orla de Olinda, que data de 2009, será apresentado com mais detalhes no item 4, visto que, é objeto de interesse maior para pesquisa.

4. REVITALIZAÇÃO E URBANIZAÇÃO DA ORLA DE OLINDA – PE

4.1. O projeto

O projeto “Revitalização e Urbanização da Orla de Olinda” se refere à intervenção urbanística de impacto mais recente ocorrida na Avenida Ministro Marcos Freire (Avenida Beira Mar) localizada à beira-mar do município de Olinda, que pertence a Região Metropolitana do Recife (RMR) (Figura 21). O projeto data do ano de 2009, tendo suas obras iniciadas apenas em 2011 e concluídas no ano de 2015. A realização do projeto foi um convênio entre os entes municipal, estadual e federal, tendo como órgãos envolvidos: as antigas Secretaria de Obras, Secretaria de Transporte, Controle Urbano e Ambiental, Secretaria de Turismo, Desenvolvimento Econômico e Tecnologia em âmbito municipal; Governo do Estado de Pernambuco em âmbito estadual e Ministério do Turismo como órgão federal.

Figura 22. Localização Olinda na Região Metropolitana do Recife (RMR).



Fonte: FNEM Brasil, 2019.

Olinda – PE

As obras foram orçadas em, aproximadamente, R\$23 milhões de reais, sendo R\$20 milhões (86,95%) procedentes do Ministério do Turismo e R\$3 milhões (13,05%) do Governo do Estado de Pernambuco (PREFEITURA DE OLINDA, [2009?]). Os órgãos municipais de Olinda foram os responsáveis pela concepção e mão-de-obra empregada na implantação do projeto que fazia parte da preparação do eixo Recife – Olinda para a Copa do Mundo de 2014 (BRASIL, 2009).

Mesmo com recursos federais liberados a partir de Junho de 2009 e previsão de início para Outubro de 2009, a ordem de serviço apenas foi assinada em Janeiro de 2011 pelo antigo prefeito de Olinda, Renildo Calheiros e o ex-governador de Pernambuco Eduardo Campos (PREFEITURA DE OLINDA, 2011). As obras foram finalizadas no ano de 2015, como destacado em site oficial através da matéria que tem por título “Urbanização de Olinda está em fase final de construção”, que data de 22 de Maio de 2015 (BRASIL, 2015).

A referida revitalização e urbanização teve como objetivos gerais a recuperação e revitalização das orlas de Bairro Novo e Casa Caiada, além da urbanização da orla de Rio Doce e recomposição dos espiões de contenção ao avanço do mar, ao longo de uma extensão aproximada de 6,25km de orla marítima (Figura 22). Segundo a Prefeitura Municipal de Olinda (PMO) [2009?], em site oficial, “a reestruturação da orla de Olinda será um atrativo especial que, aliado ao Patrimônio Cultural da cidade, fortalecerá a atividade turística, com grandes benefícios para a economia local, além de propiciar aos olindenses um lazer mais democrático e limpo”.

Figura 23. Vista aérea da orla de Olinda - PE.



Fonte: Flickr, 2019.

De acordo com documento oficial de descrição do Projeto Executivo da mencionada revitalização e urbanização, a praia foi considerada como espaço público mais democrático de lazer, e a população deve fazer uso de todo o potencial que este espaço tem a oferecer. Tendo

como justificativa as condições de acessibilidade, precariedade de infraestrutura, inexistência de equipamentos e mobiliários urbanos, além de pontos críticos de erosão marinha na orla de Olinda foi concebido o projeto de acordo com o necessário para cada área de intervenção (PREFEITURA DE OLINDA, 2009).

O projeto se dividiu em duas etapas, que correspondem aos trechos da orla de Bairro Novo – Casa Caiada e Casa Caiada – Rio Doce (Figura 23). O trecho referente ao Bairro Novo já sofreu intervenções urbanísticas anteriormente em 2003, o projeto mais recente previu a revitalização da orla, implantação da ciclovia, otimização do uso da infraestrutura existente, travessia de pedestres em nível, novos equipamentos e mobiliários urbanos, sinalização viária, iluminação, drenagem e recomposição dos espiões (diques) de contenção ao avanço do mar em extensão aproximada de 3,75km, que compreende toda a faixa litorânea de Bairro Novo e parte de Casa Caiada (Figura 24).

Figura 24. Etapas propostas pelo projeto.



Fonte: Google Maps, 2019. Edição pela autora, 2019.

Figura 25. Vista aérea do trecho Bairro Novo – Casa Caiada.



Fonte: Google Maps, 2019. Edição pela autora, 2019.

No trecho Casa Caiada – Rio Doce, o projeto previu intervenções de revitalização e urbanização da orla de Rio Doce, dando continuidade a tipologia e partido do trecho Bairro

Novo – Casa Caiada, através da implantação da via litorânea a partir do Flat Quatro Rodas até a Foz do Rio Doce (limite com o município de Paulista – PE), revitalização de passeios, obras de drenagem, esgotamento sanitário, contenção da erosão marítima e enrocamento em aproximados, 2,5km de extensão (Figura 25).

Figura 26. Vista aérea do trecho Casa Caiada – Rio Doce.



Fonte: Google Maps, 2019. Edição pela autora, 2019.

De acordo com arquivo disponibilizado pela PMO, destacam-se as seguintes etapas e serviços (Quadro 1):

Quadro 1. Etapas e serviços a serem realizados.

1 ^a ETAPA	2 ^a ETAPA
Rua Farias Neves Sobrinho – Rua Joana D'Arc	Rua Joana D'Arc – Ponte do Janga
SERVIÇOS	SERVIÇOS
Ciclovia e estacionamentos, travessia de pedestre em nível, redutores de velocidade, sinalização, recuperação e implantação de mobiliários urbanos e equipamentos de esportes e lazer, pista de cooper, iluminação pública, quiosques com banheiro, paisagismo.	Implantação de via litorânea com ciclovia, travessia de pedestres em nível, redutores de velocidade, estacionamento, sinalização, espaços de convivência e práticas esportivas, implantação de equipamentos de apoio e mobiliário urbano, quiosques com banheiro, iluminação pública, paisagismo, contenção ao avanço do mar.

Fonte: Prefeitura Municipal de Olinda (PMO), 2019. Edição da autora, 2019.

Além do que está especificado no Quadro 1, havia a proposta de revitalização das calçadas das ruas perpendiculares à Avenida Beira Mar (Avenida Ministro Marcos Freire) em alguns trechos de Bairro Novo e Casa Caiada e asfaltamento das vias perpendiculares no trecho do bairro de Rio Doce. Outra mudança proposta pelo projeto foi a transformação da avenida em uma via de sentido único, considerando que durante muitos anos a Avenida Beira Mar era em sentido duplo, mas com a “Revitalização e Urbanização da Orla de Olinda” passaria a ser uma via contínua no sentido Recife – Janga, que seria mais um eixo de ligação da cidade com o município de Paulista (PE) e uma contribuição para desafogar o trânsito da cidade (PREFEITURA DE OLINDA, 2014).

No geral, o projeto teve como objetivo a readequação e abertura de vias, implantação de ciclovias, novos locais para estacionamento, travessia em nível para pedestres, redutores de velocidade, sinalização viária, recuperação e implantação de mobiliários urbanos, novos equipamentos de esporte e lazer, pista de cooper, nova iluminação pública, quiosques novos, projeto paisagístico, drenagem e esgotamento sanitário, pavimentação das vias transversais à Avenida Ministro Marcos Freire e barreiras de contenção ao avanço do mar.

Através do arquivo disponibilizado pela PMO do Projeto Executivo de Urbanização da Orla, considerando que ambos os trechos acima explicitados possuem o mesmo partido e tipologia, pode-se entender melhor a concepção e proposta da “Revitalização e Urbanização da Orla de Olinda”. O documento em questão trata do trecho referente aos bairros de Casa Caiada e Rio Doce, expondo a concepção do projeto, especificação de materiais e serviços a serem realizados, plantas e detalhes dos equipamentos a serem implantados (PREFEITURA DE OLINDA, 2009).

No que se refere as atividades a serem realizadas em toda extensão da orla, o espaço localizado entre a via (Avenida Ministro Marcos Freire) e a faixa de areia compreende a ciclovia, calçadão, pista de cooper, bancos, jardins, mobiliários urbanos, quiosques com banheiros públicos e faixa de serviços.

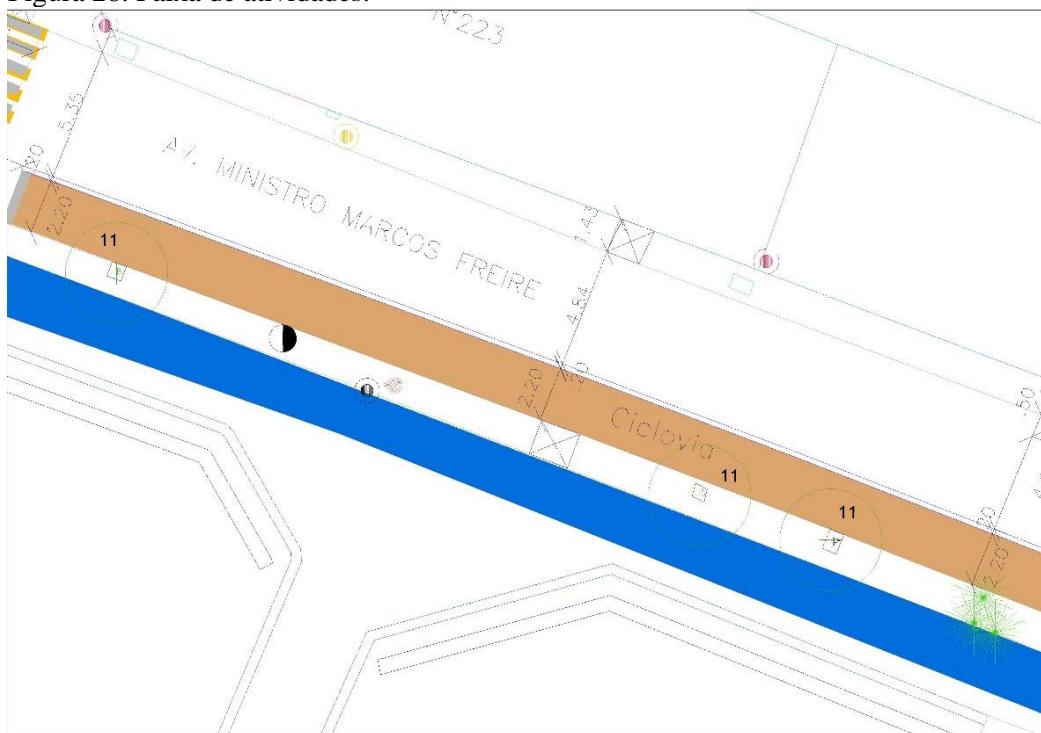
A ciclovia foi proposta em paralelo ao calçadão com área delimitada por elementos físicos projetados especialmente para o projeto, tendo acesso à calçada e áreas de estacionamentos a cada 20m com 1,10m de largura (Figura 26). A faixa relativa ao calçadão se dispõe de forma contínua, porém com larguras variáveis de acordo com o trecho em que seria implantado. A pista de cooper, que foi concebida para ter 2m de largura, está localizada ao lado dos bancos de proteção, estes que foram projetados ao lado da faixa de areia servindo como barreira entre o mar e a faixa de atividades. A faixa de serviços se refere ao local especificado para localização de postes, lixeiras, telefones públicos e paisagismo ao longo de toda a faixa. O projeto prevê a área com 60cm de largura disposta de modo contínuo junto ao meio-fio (Figura 27).

Figura 27. Perspectiva: ciclovia e pista de cooper.



Fonte: Prefeitura Municipal de Olinda, 2019.

Figura 28. Faixa de atividades.



Fonte: Prefeitura Municipal de Olinda, 2019. Recorte pela autora, 2019.

Além da faixa de atividades que definem o modo como se utiliza a orla marítima, o projeto também previu outros elementos, como a travessia de pedestre em nível, quiosques com banheiros públicos, áreas recreativas e esportivas, rampas de acessibilidade, escadas de acesso ao mar, gradil de proteção, bicicletário e iluminação pública. As travessias de pedestre em nível foram propostas com o objetivo de servirem como lombadas, oferecendo acessibilidade e segurança, visto que, há a necessidade de diminuição de velocidade (Figura 28).

Figura 29. Travessia em nível.

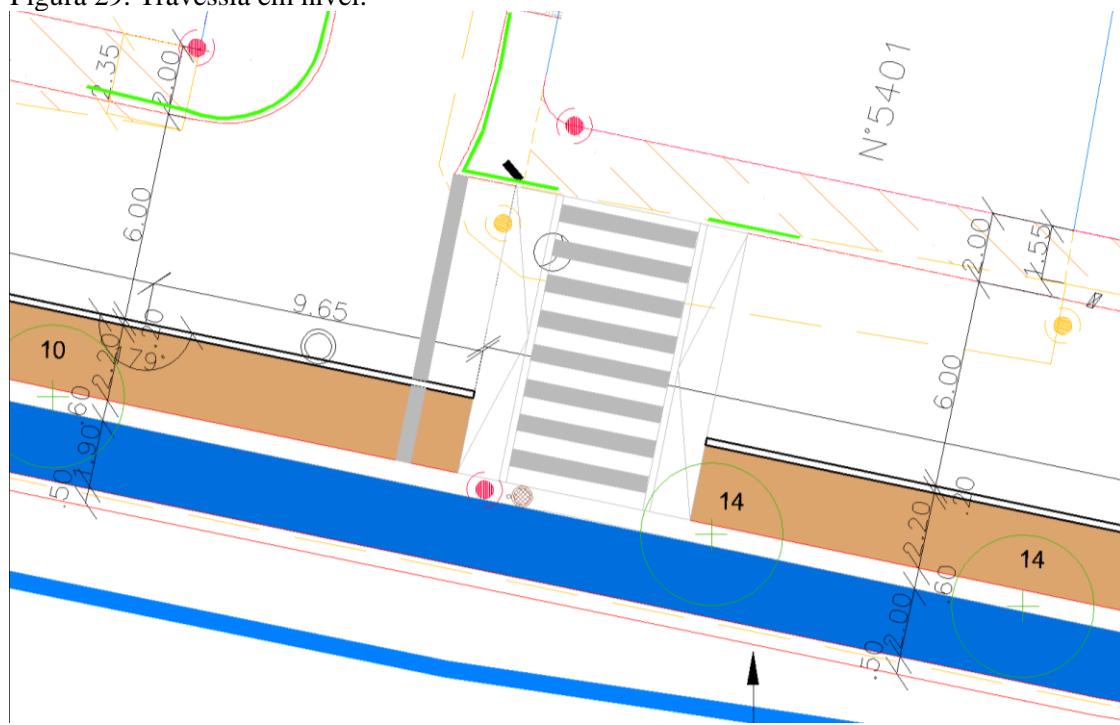
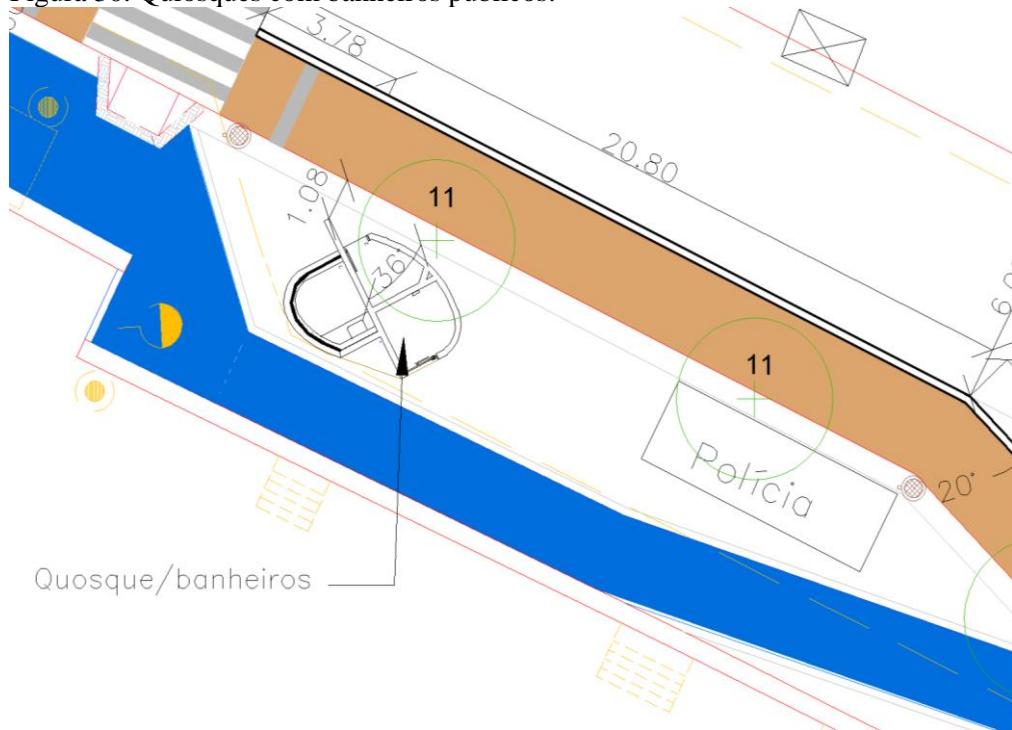
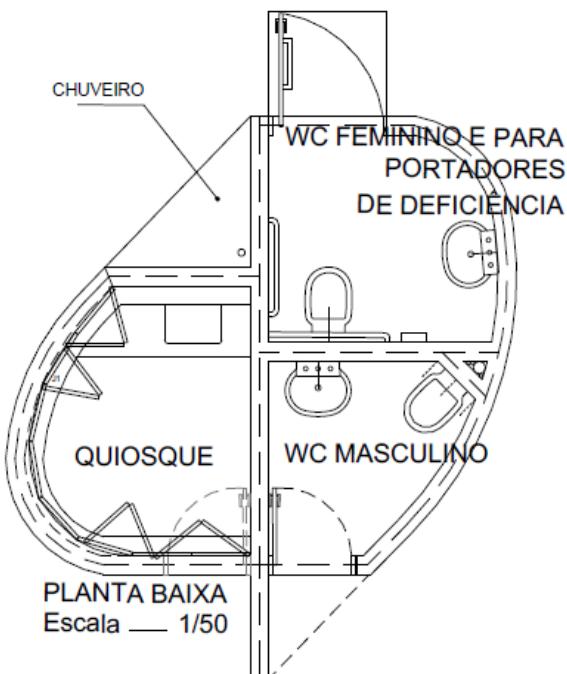


Figura 30. Quiosques com banheiros públicos.



Fonte: Prefeitura Municipal de Olinda, 2019. Recorte pela autora, 2019.

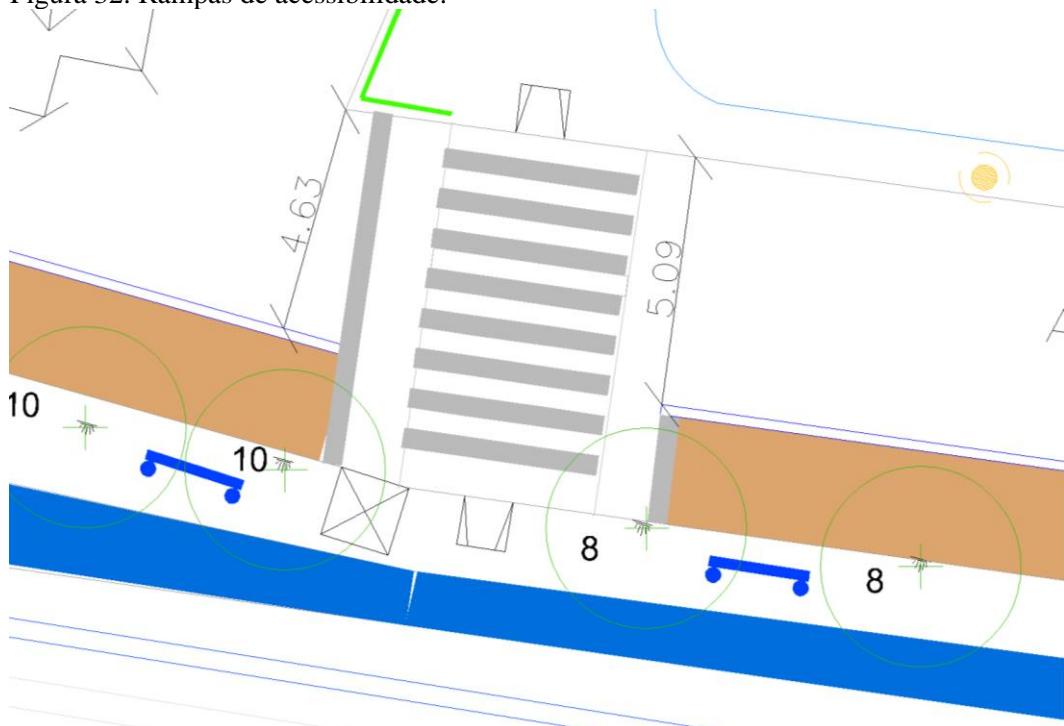
Figura 31. Planta baixa: quiosques e banheiros públicos.



Fonte: Prefeitura Municipal de Olinda, 2019. Recorte pela autora, 2019.

As rampas de acessibilidade foram localizadas nos pontos de travessia do projeto ao longo de toda a orla (Figura 31).

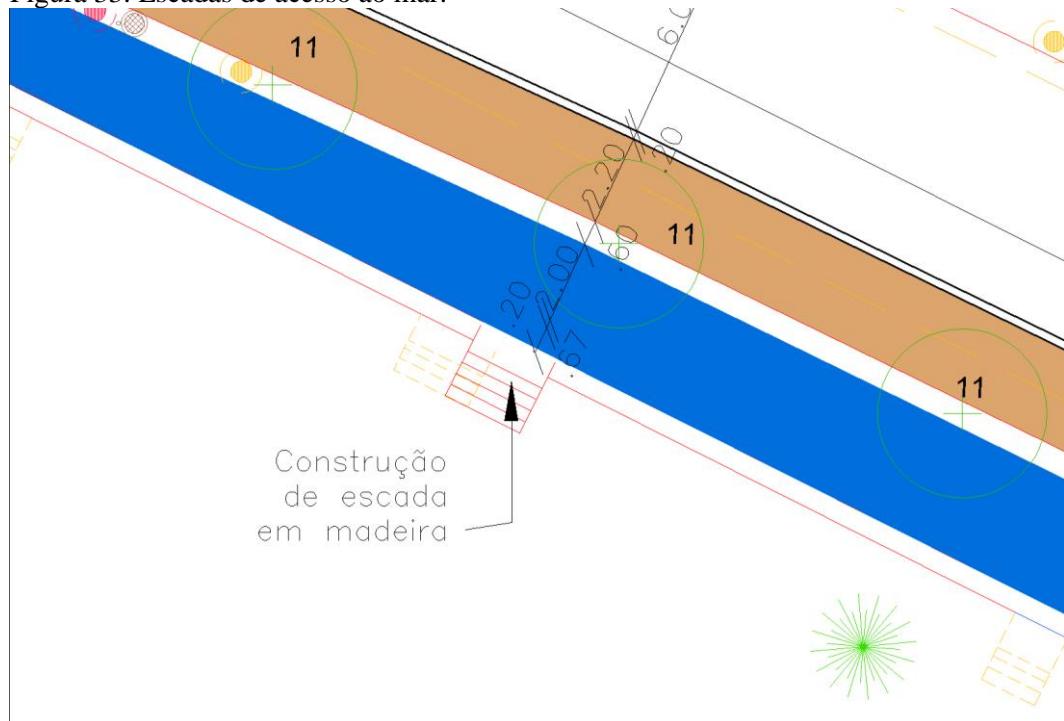
Figura 32. Rampas de acessibilidade.



Fonte: Prefeitura Municipal de Olinda, 2019. Recorte pela autora, 2019.

As escadas foram concebidas para dar acesso ao mar em trechos em que os bancos de proteção são interrompidos, feitas em madeira maçaranduba impermeabilizada (Figura 33).

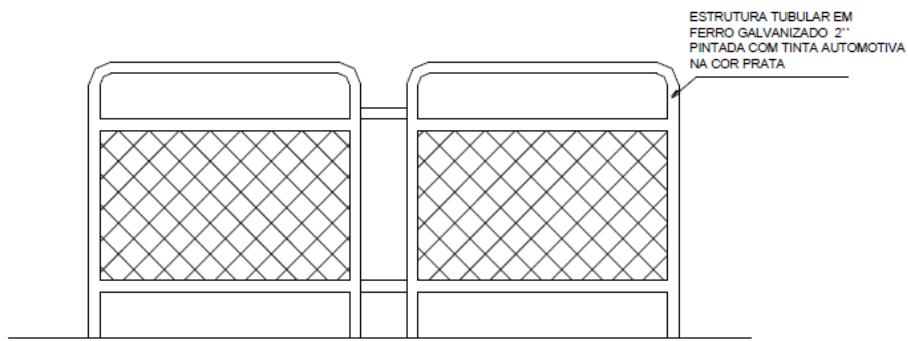
Figura 33. Escadas de acesso ao mar.



Fonte: Prefeitura Municipal de Olinda, 2019. Recorte pela autora, 2019.

O gradil de proteção ou guarda-corpo foi projetado em módulos, localizados lado a lado para impedir o acesso do pedestre ao trecho viário (Figura 33).

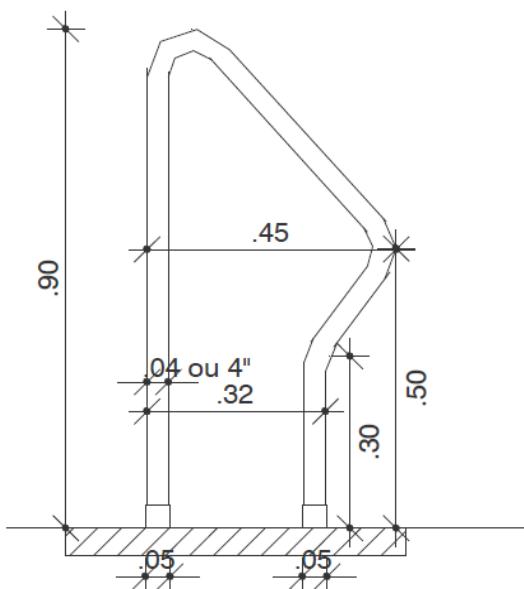
Figura 34. Detalhe: gradil de proteção.



Fonte: Prefeitura Municipal de Olinda, 2019. Recorte pela autora, 2019.

Bicicletários foram distribuídos em toda orla em locais estabelecidos em planta, paralelo aos bancos de proteção ou ângulo de 45° em estrutura nas dimensões de 1,60x4,00m, que suporta 5 vagas (Figura 34).

Figura 35. Vista lateral: módulo do bicicletário.



Fonte: Prefeitura Municipal de Olinda, 2019. Recorte pela autora, 2019.

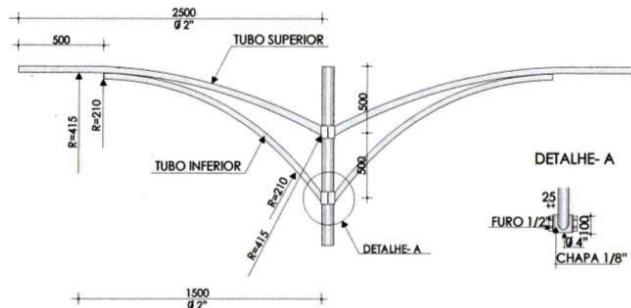
A iluminação pública foi projetada para ser replicada por toda a extensão da orla fixada aos postes existentes (Figura 35).

Figura 36. Detalhe: postes de iluminação pública.

BRAÇO CONDOR DUPLO (TIPO)

CARACTERÍSTICAS GERAIS

GERAL:
BRAÇO CURVO DUPLO CONFECIONADO EM TUBO DE
AÇO PATENTE GALVANIZADO A FOGO MÉDINO
2,5 METROS x 2" PODENDO SER MODIFICADO
CONFORME TABELA. FIXAÇÃO AO POSTE CIRCULAR
ATRAVÉS DE ABRAÇADEIRAS.



Fonte: Prefeitura Municipal de Olinda, 2019. Recorte pela autora, 2019.

Localizado ao lado da faixa de atividades, no mesmo nível que a via de trânsito, foi previsto vagas de estacionamentos em locais especificados pelo projeto (Figura 36).

Figura 37. Estacionamentos projetados.



Fonte: Prefeitura Municipal de Olinda, 2019. Recorte pela autora, 2019.

De acordo com Bernardo Fernandes, coordenador de Ações Especiais da Secretaria de Infraestrutura, o projeto teve como principal tópico a transformação da via de tráfego local em uma via de contemplação da orla e mar de Olinda. O projeto contemplou áreas já urbanizadas, trecho Bairro Novo – Casa Caiada, revitalizou a área com equipamentos urbanos e de lazer, além do melhoramento da infraestrutura de contenção ao avanço do mar com as obras de enrocamento. Segundo Fernandes, outro ponto principal do projeto refere-se a abertura da via

em sentido único (Olinda – Paulista), sendo também uma possibilidade de via para desafogar a Avenida Getúlio Vargas, mesmo sendo de caráter contemplativo com velocidade máxima permitida de 40km/h. No trecho Casa Caiada – Rio Doce, o grande diferencial se volta para urbanização e caracterização de uma área que antes era abandonada e sem infraestrutura, considerada por ele como uma área erma (FERNANDES, 2019).

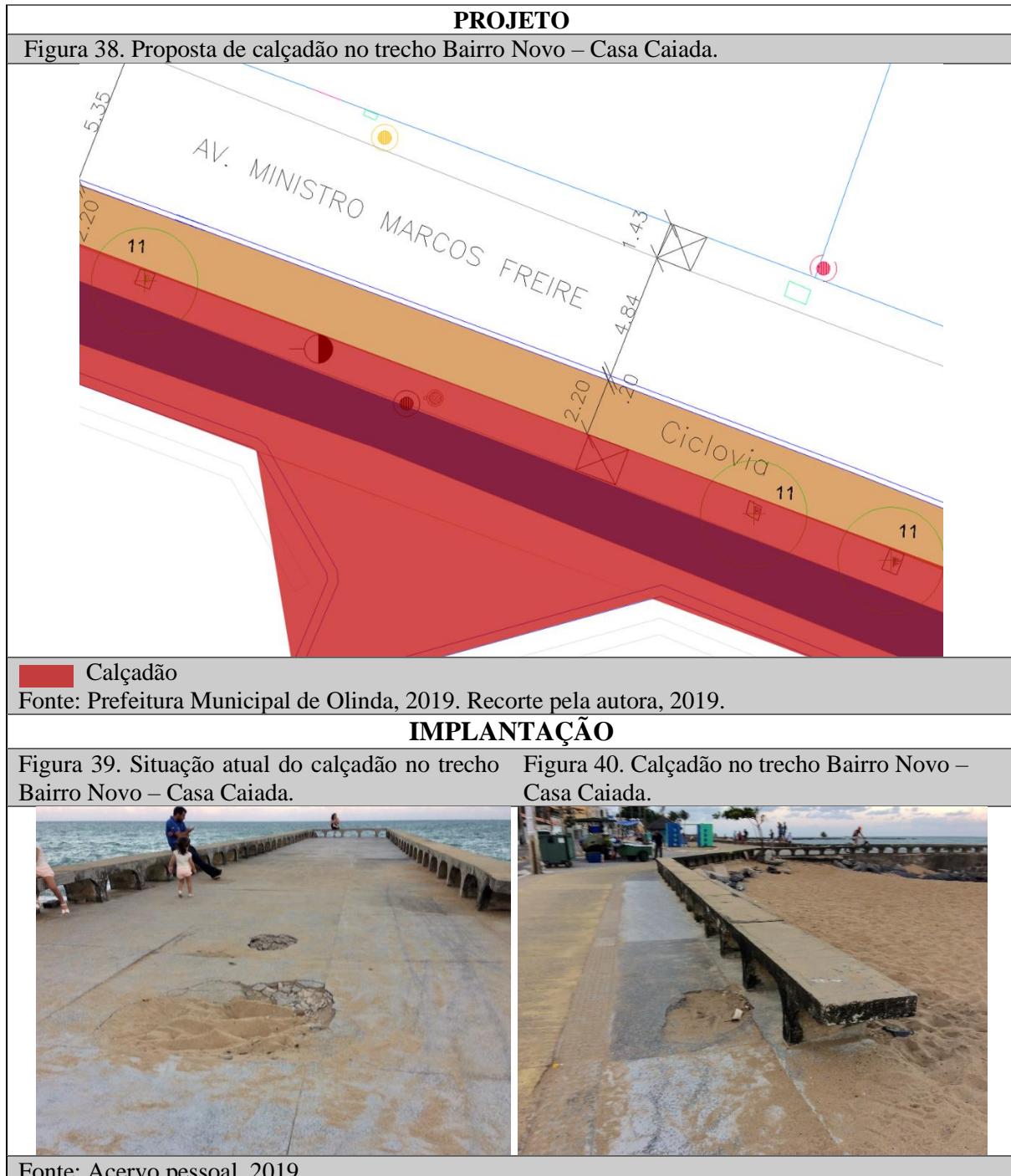
Pode-se concluir que a proposta buscou dar um caráter de contemplação a orla, tornando-a convidativa ao transeunte e moradores da região com novos usos e melhoramentos. No item 4.2 (Implantação e estado de conservação) será possível observar se os pontos explícitos no projeto foram executados de acordo e, além disso, se os elementos implantados recebem manutenção regular.

4.2. Implantação e estado de conservação

Através deste item será analisado como se deu o processo de implantação do projeto de “Revitalização e Urbanização da Orla de Olinda”. Para tal, foi realizado um comparativo entre o que foi proposto com o que de fato existe atualmente na orla, nos trechos referentes ao projeto, a partir da mesma relação de equipamentos utilizada no item 4.1. O levantamento foi realizado na data 27/10/2019 (domingo) das 15h às 18h.

Calçadão

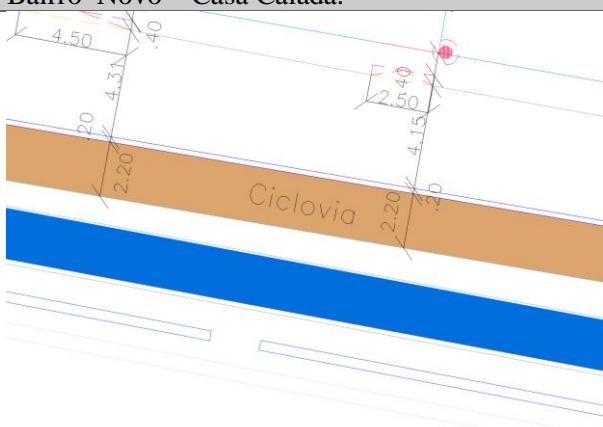
O espaço previsto para o calçadão engloba todas a faixa de atividades a serem analisadas nos itens abaixo, mas no projeto executivo apenas existem especificações quanto aos materiais da área de passeio (Figura 37). O projeto de “Revitalização e Urbanização da orla de Olinda” especificou o calçadão como contínuo de largura variável, com piso em granilite. É possível perceber que a área foi revestida em granilite como em sua concepção, entretanto o piso cedeu em alguns pontos, isso que pode ser consequência da ação do mar e falta de manutenção pelos órgãos responsáveis (Figuras 38 e 39).



Ciclovía

O projeto previu a ciclovía como uma área delimitada por elementos físicos executada paralela ao calçadão, próximo a pista de cooper e com acessos à calçada nas áreas de estacionamento (Figura 40 e 41). De acordo com a observação em campo foi possível perceber que, no que se refere a delimitação do espaço, a ciclovía foi implantada conforme sua concepção com sinalização no piso e localizada ao lado do espaço em que se implantou o calçadão.

Entretanto, os elementos delimitadores que de acordo com documento disponibilizado pela PMO deveriam ter sido projetados especialmente para essa área foram substituídos pelos tradicionais gelos-baianos. Além disso, ao percorrer a orla é possível observar também que em determinados pontos os elementos delimitadores já não existem, áreas de transferência em que há acúmulo de lixo e pontos em que a ciclovia foi incorporada ao espaço do calçadão (Figuras 42 e 43).

PROJETO	
Figura 41. Ciclovia em planta baixa no trecho Bairro Novo – Casa Caiada.	Figura 42. Perspectiva de ciclovia no trecho Bairro Novo – Casa Caiada.
	
Ciclovia Fonte: Prefeitura Municipal de Olinda, 2019. Recorte pela autora, 2019.	
IMPLEMENTAÇÃO	
Figura 43. Implantação da ciclovia na orla de Bairro Novo.	Figura 44. Situação atual da ciclovia na orla de Bairro Novo.
	
Fonte: Acervo pessoal. 2019.	

Pista de cooper

Projetada para ser construída junto à faixa de serviço (Figura 44), o projeto propõe que a execução seria com largura de 2m, contudo foi implantada em alguns trechos com larguras menores. Existem alguns trechos em Bairro Novo e Casa Caiada em que não há delimitação no piso do espaço especificado no projeto e algumas áreas nas quais a areia cobriu o espaço da

pista de *cooper*, provavelmente pela ação do mar que geralmente avança sobre a faixa de atividades em alguns períodos do ano (Figuras 45 e 46).



Bancos

Os bancos foram projetados conforme projeto para o trecho de Bairro Novo, com estrutura modular, possuindo 50 cm de profundidade e previstos para serem locados lado a lado ao longo da orla marítima (Figura 47 e 48).

No que se refere a implantação, os bancos foram inseridos entre a faixa de areia e faixa de atividades como proposto no Projeto Executivo de Urbanização da Orla (trecho Casa Caiada-

Rio Doce). Entretanto, em alguns pontos da orla é possível observar que os bancos estão em estado de má conservação, pode-se encontrar parte do mobiliário quebrado, solto e deteriorado pela oxidação da sua estrutura, resultado da ação da maresia sobre o concreto (Figura 49 e 52).

PROJETO

Figura 48. Proposta dos bancos para o trecho Bairro Novo – Casa Caiada.

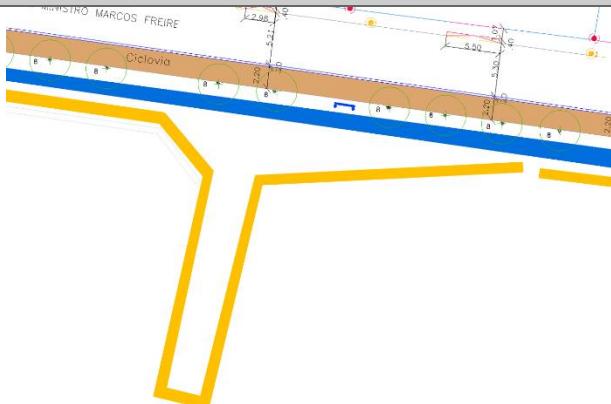
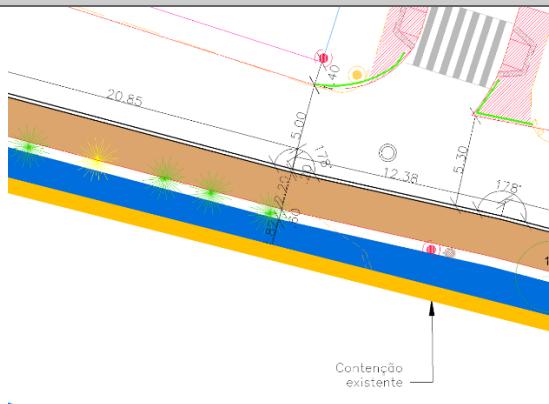


Figura 49. Proposta dos bancos para o trecho Casa Caiada – Rio Doce.



Fonte: Prefeitura Municipal de Olinda, 2019. Recorte pela autora, 2019.

IMPLEMENTAÇÃO

Figura 50. Implantação (Bairro Novo – Casa Caiada).

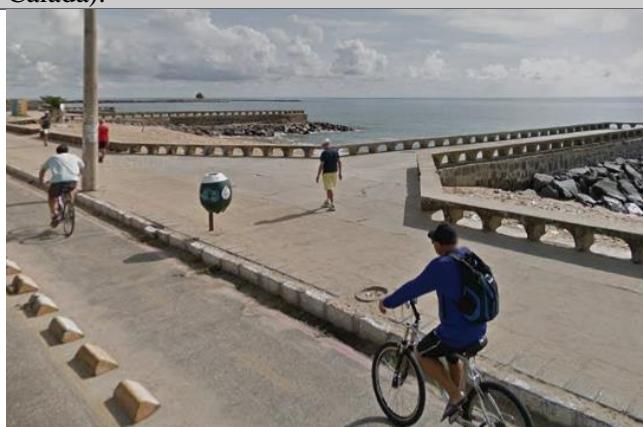


Figura 51. Implantação (Casa Caiada – Rio Doce).



Figura 52. Situação atual dos bancos (Bairro Novo – Casa Caiada).



Figura 53. Situação atual dos bancos (Bairro Novo – Casa Caiada).



Fonte: Google Street View, 2019. Acervo pessoal. 2019.

Quiosques

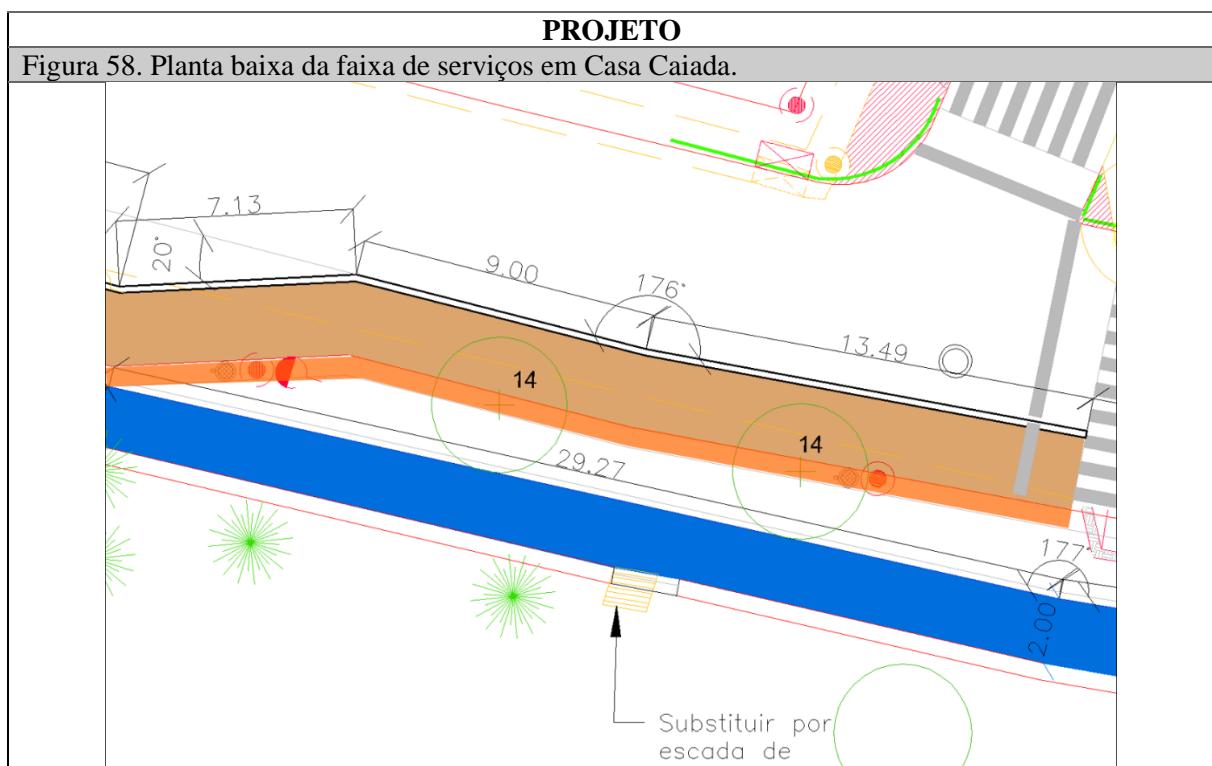
O quiosque com banheiro público foi concebido para venda de produtos naturais, contendo 2 (dois) banheiros, masculino e feminino, sendo o último acessível para atendimento aos portadores de deficiência (Figuras 53 e 54).

No trecho Bairro Novo – Casa Caiada (Figura 55), os quiosques encontrados são modelo antigos com coberta de palha, diferente do que foi proposto para o Trecho Casa Caiada – Rio Doce. Apesar disso, os quiosques implantados no trecho entre Casa Caiada e Rio Doce condizem com a planta baixa apresentada, entretanto alguns usuários relatam que tanto os quiosques, quanto os banheiros não são bem conservados em limpeza e manutenção (Figura 56).

PROJETO	
Figura 54. Planta baixa do quiosque com banheiro público.	Figura 55. Planta baixa do quiosque locado em trecho de Casa Caiada.
Fonte: Prefeitura Municipal de Olinda, 2019. Recorte pela autora, 2019.	
IMPLEMENTAÇÃO	
Figura 56. Implantação dos quiosques com banheiros públicos em Bairro Novo.	Figura 57. Implantação dos quiosques com banheiros públicos em Casa Caiada.
Fonte: Acervo pessoal. 2019. Google Street View, 2019.	

Faixa de Serviços

A faixa de serviços foi projetada para ter 60 cm de largura junto ao meio-fio, sua implantação condiz com a proposta do projeto. Nela estão locados os postes de iluminação, lixeiras, vegetação, entre outros itens de serviço (Figura 57). As lixeiras foram recentemente substituídas, porém é possível observar que uma determinada quantidade já se encontra deteriorada, isto é, sem tampa ou mesmo sem sua estrutura principal, existindo apenas o ferro de sustentação. Ainda na faixa de serviços pode-se caracterizar má conservação do piso, com caixas de energia e boca de lobo deterioradas (Figuras 58 a 61).



Fonte: Prefeitura Municipal de Olinda, 2019. Recorte pela autora, 2019.

IMPLANTAÇÃO

Figura 59. Elementos e situação atual da faixa de serviços (Bairro Novo).



Figura 60. Elementos e situação atual da faixa de serviços (Casa Caiada).



Figura 61. Caixa de energia com tampa danificada em Bairro Novo.



Figura 62. Boca-de-lobo quebrada em Bairro Novo.



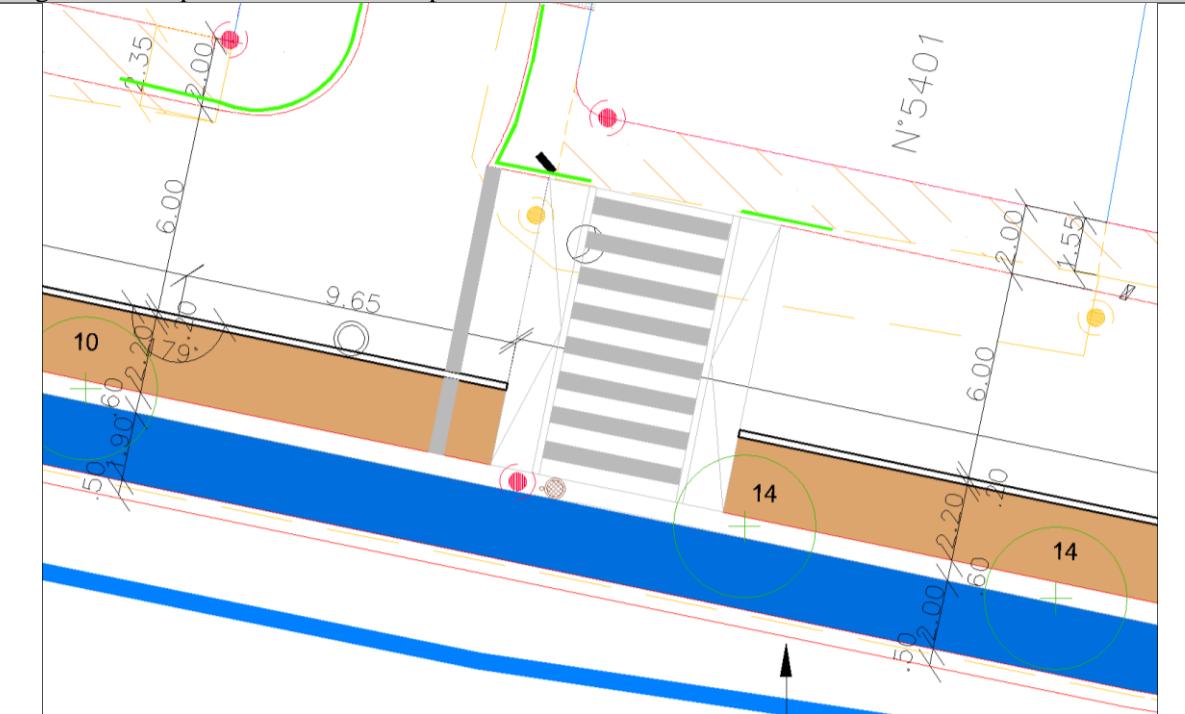
Fonte: Google Street View, 2019. Acervo pessoal. 2019.

Travessia de pedestre em nível

De acordo com técnicos e documento da PMO, a via foi projetada como via de contemplação e com velocidade média permitida entre 30 e 40 km/h, sendo a travessia em nível um equipamento implantado para assegurar a velocidade permitida, segurança do pedestre e acessibilidade (Figura 62). Através da observação em campo pode-se observar que foi implantada conforme a proposta em quase todas as quadras da orla, com exceção de algumas em que foi implantada a faixa de pedestres tradicional, mas ainda de acordo com o projeto de revitalização e urbanização (Figuras 63 e 64).

PROJETO

Figura 63. Proposta da travessia de pedestre em nível em Rio Doce.



Fonte: Prefeitura Municipal de Olinda, 2019. Recorte pela autora, 2019.

IMPLANTAÇÃO

Figura 64. Travessia de pedestre em nível na orla de Rio Doce não implantada.



Figura 65. Travessia de pedestre em nível na orla de Bairro Novo.



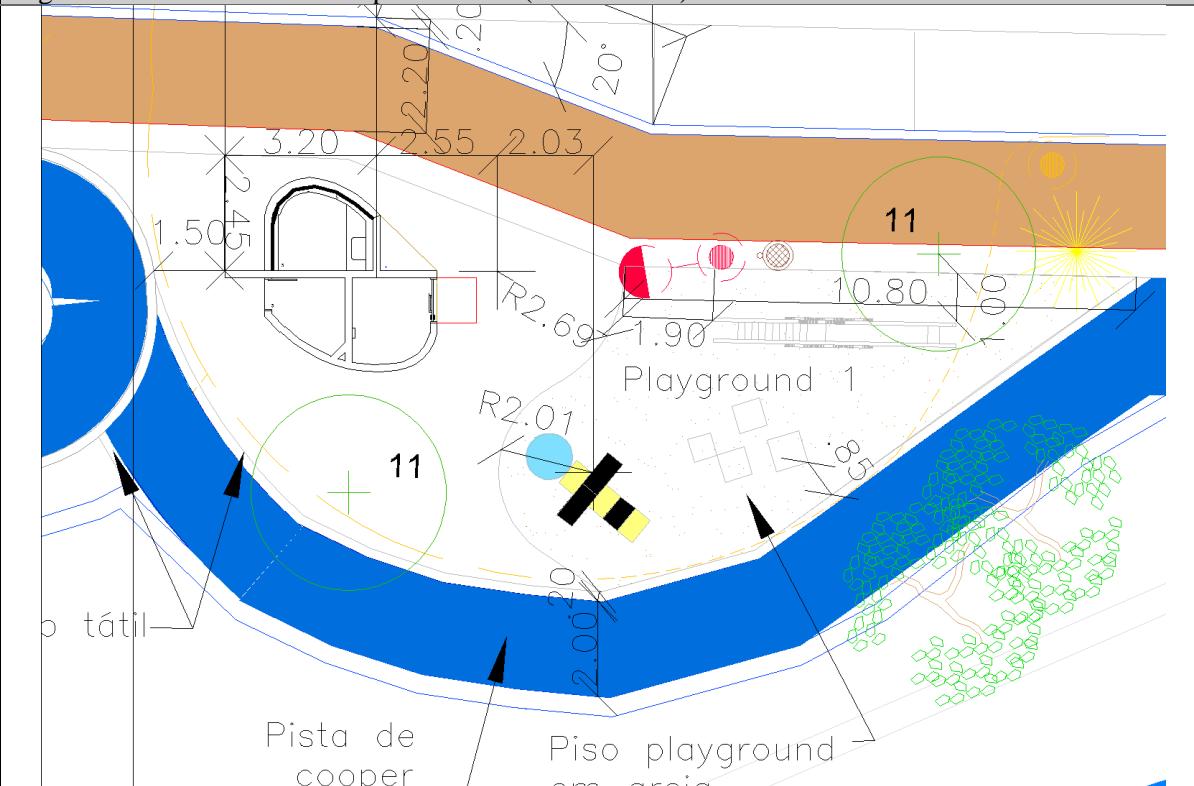
Fonte: Google Street View, 2019. Acervo pessoal, 2019.

Áreas recreativas

Como proposto pelo Projeto de Urbanização da Orla, as áreas recreativas tiveram sua implantação distribuída nos pontos em que o calçadão possui maior dimensão de largura, onde estão dispostos 1 (um) ou 2 (dois) equipamentos voltados para recreação (Figura 65). No trecho de Bairro Novo – Casa Caiada foi previsto a recuperação dos equipamentos existentes, onde os mobiliários foram executados em concreto e pintados nas cores azul e verde, conforme sua concepção (Figuras 66 e 67).

PROJETO

Figura 66. Área recreativa em planta baixa (Bairro Novo).



Fonte: Prefeitura Municipal de Olinda, 2019. Recorte pela autora, 2019.

IMPLEMENTAÇÃO

Figura 67. Situação atual dos equipamentos recreativos em Bairro Novo.



Figura 68. Playground e quiosque em Bairro Novo.



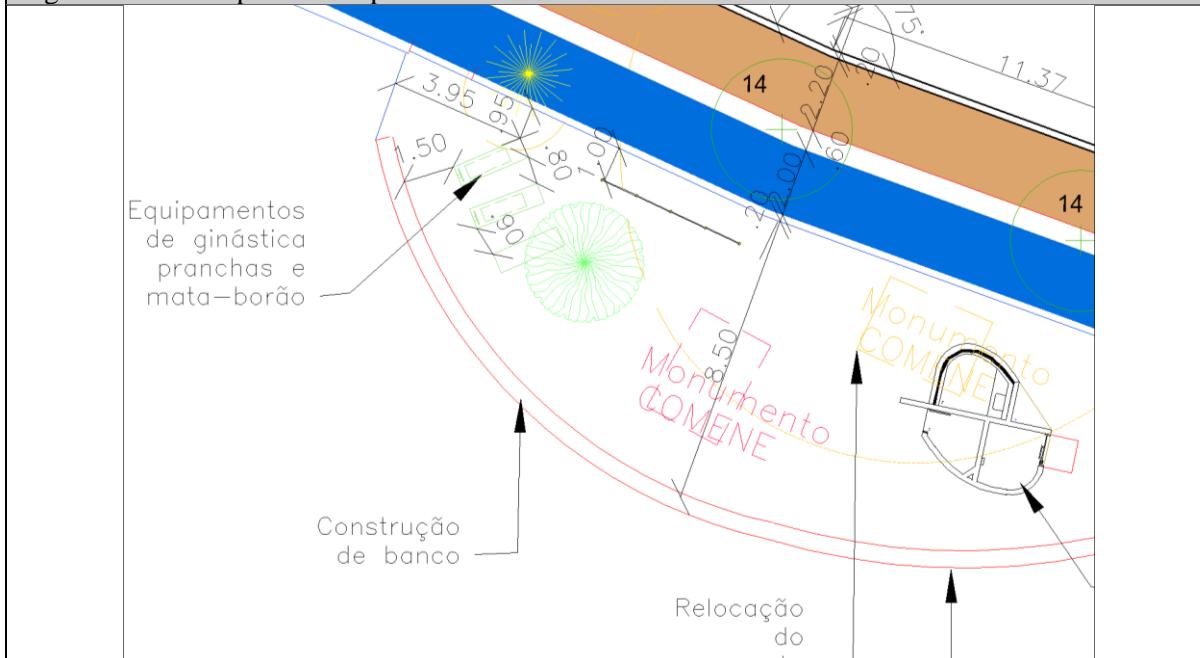
Fonte: Acervo pessoal. 2019.

Áreas esportivas

As áreas esportivas também estão dispostas em pontos específicos da orla em que foi possível maior largura para disposição dos equipamentos urbanos necessários, como proposto pelo projeto (Figura 68). Seguindo o conceito de áreas recreativas, o mobiliário foi feito em concreto e pintado nas cores azul e verde, com disposição de 2 (dois) tipos de equipamentos por área recreativa projetada, isto conforme o que foi proposto pelo projeto. Nas figuras 69 e 70 é perceptível que um dos equipamentos se transformou em apoio para um comércio ambulante.

PROJETO

Figura 69. Área esportiva em planta baixa em Casa Caiada.



Fonte: Prefeitura Municipal de Olinda, 2019. Recorte pela autora, 2019.

IMPLEMENTAÇÃO

Figura 70. Situação atual dos equipamentos esportivos em Bairro Novo.



Figura 71. Equipamentos esportivos como apoio aos ambulantes em Bairro Novo.



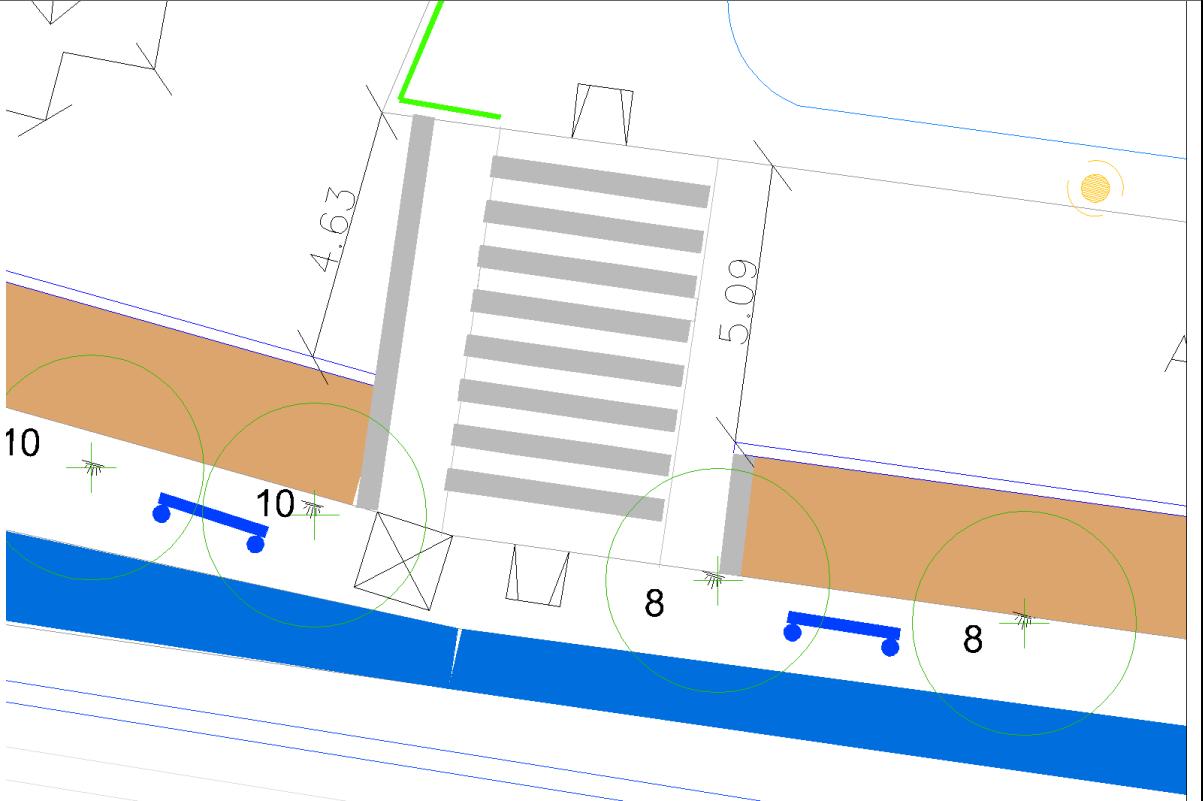
Fonte: Acervo pessoal. 2019.

Rampas de acessibilidade

As rampas de acessibilidade previstas pelo projeto foram previstas como apoio para as tradicionais faixas de pedestres que possuem desnível em relação a área do calçadão (Figura 71). Entretanto, pode-se analisar que em alguns pontos da via não foram implantadas as rampas, mesmo havendo desníveis entre a via de trânsito e a calçada (Figura 72).

PROJETO

Figura 72. Planta baixa da rampa de acessibilidade em faixa de pedestre localizada em Bairro Novo.



Fonte: Prefeitura Municipal de Olinda, 2019. Recorte pela autora, 2019.

IMPLEMENTAÇÃO

Figura 73. Implantação da rampa de acessibilidade em apenas um lado da via (Bairro Novo).



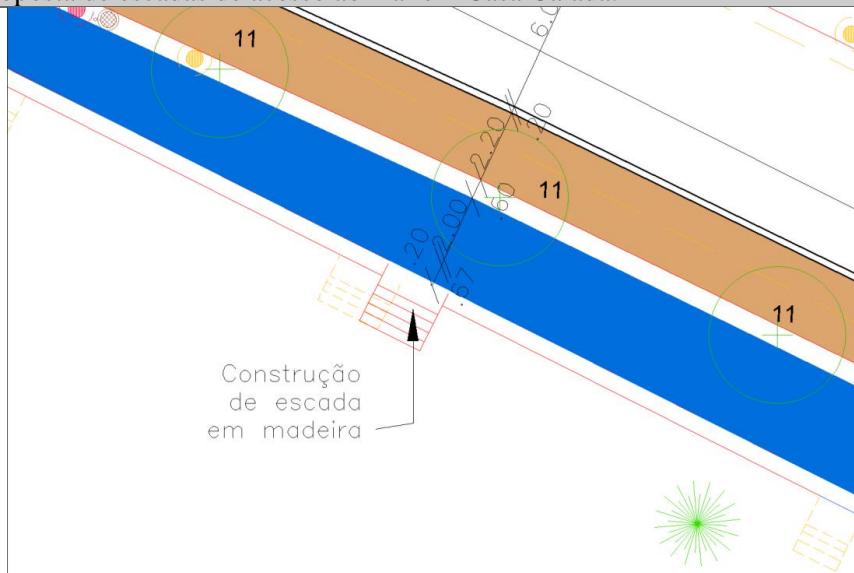
Fonte: Acervo pessoal. 2019.

Escadas de acesso ao mar

De acordo com o projeto, as escadas foram concebidas para o acesso ao mar em alguns pontos da orla (Figura 73). As escadas foram confeccionadas em madeira impermeabilizada do tipo maçaranduba, ainda que seja possível percebê-las em má estado de conservação. Considerando que, em algumas escadas ao longo da orla as ripas estão soltas, como também há pontos em que o mobiliário já não existe pois foi coberto pela faixa de areia (Figuras 74 e 75).

PROJETO

Figura 74. Proposta de escadas de acesso ao mar em Casa Caiada.



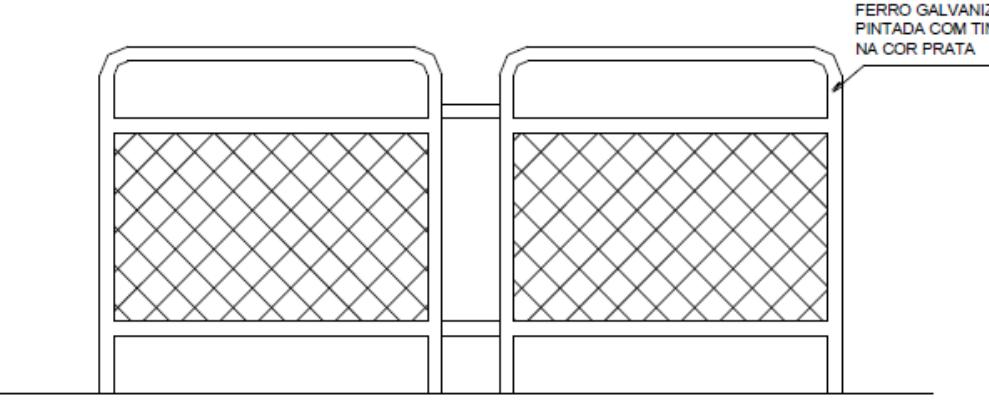
Fonte: Prefeitura Municipal de Olinda, 2019. Recorte pela autora, 2019.

IMPLEMENTAÇÃO	
Figura 75. Situação atual das escadas de acesso ao mar em Bairro Novo.	Figura 76. Escada embaixo da faixa de areia em Bairro Novo.
	

Fonte: Acervo pessoal. 2019.

Gradil de proteção

Previsto para ser projetado em tubos de ferro galvanizado, o gradil de proteção ou guarda-corpo, como identificado no Projeto Executivo, seria construído em módulos a serem localizados lado a lado ao longo do trecho para segurança do pedestre em relação ao eixo viário. Contudo, através da visita em campo, pode-se constatar que o equipamento não foi implantado em nenhum trecho da via, seja em Bairro Novo, Casa Caiada ou Rio Doce (Figura 76).

PROJETO	
Figura 77. Gradil de proteção proposto para o projeto.	
	

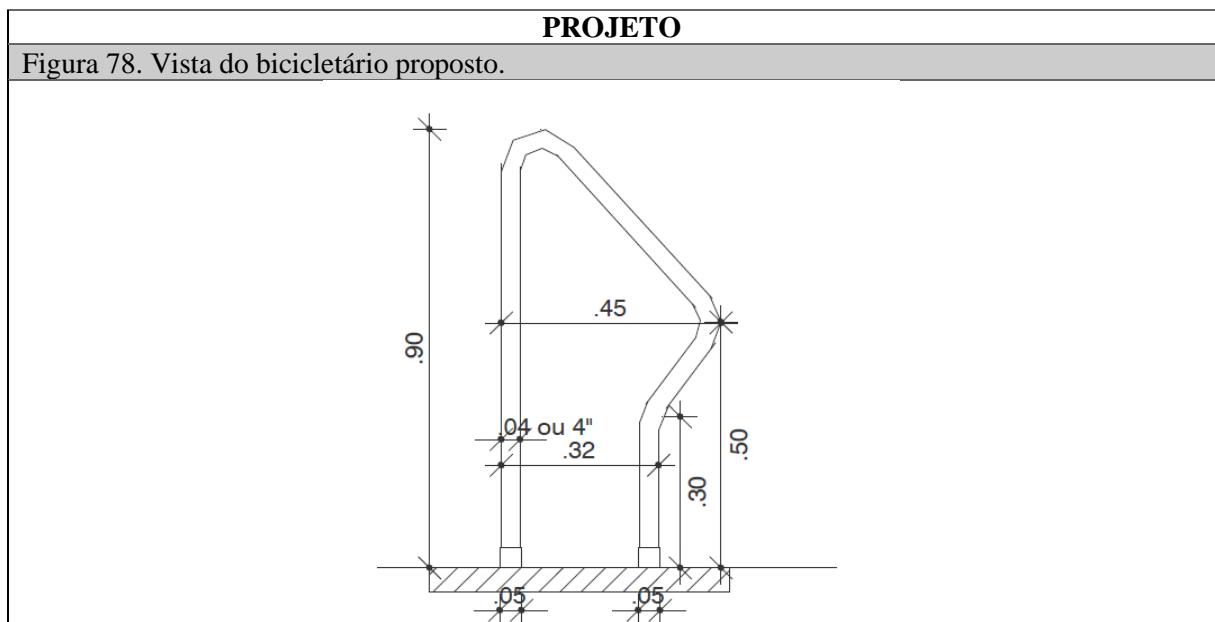
Fonte: Prefeitura Municipal de Olinda, 2019. Recorte pela autora, 2019.

Bicicletário

A proposta previu a distribuição do equipamento ao longo de toda orla em locais pré-definidos pelo Projeto Executivo, próximo aos quiosques, esses que seriam responsáveis pela

guarda das bicicletas e pagamento de taxas. Os bicicletários seriam executados em aço carbono ou galvanizado, pintura eletrostática e fixado ao piso com módulos para 5 vagas (Figura 77).

O bicicletário proposto foi substituído pelos equipamentos em parceria com o Bike PE do Banco Itaú, ainda assim, a implantação encontra-se no mesmo local especificado nas pranchas do projeto. O bicicletário encontra-se em bom estado de conservação e através da observação em campo é possível visualizar uma usabilidade, mesmo que irrisória desse equipamento (Figuras 78 e 79).



Fonte: Prefeitura Municipal de Olinda, 2019. Recorte pela autora, 2019.

IMPLEMENTAÇÃO

Figura 79. Bicicletário implantado em parceria com o Banco Itaú (Bike PE) em Bairro Novo.



Figura 80. Bicicletário implantado em parceria com o Banco Itaú (Bike PE) em Casa Caiada.



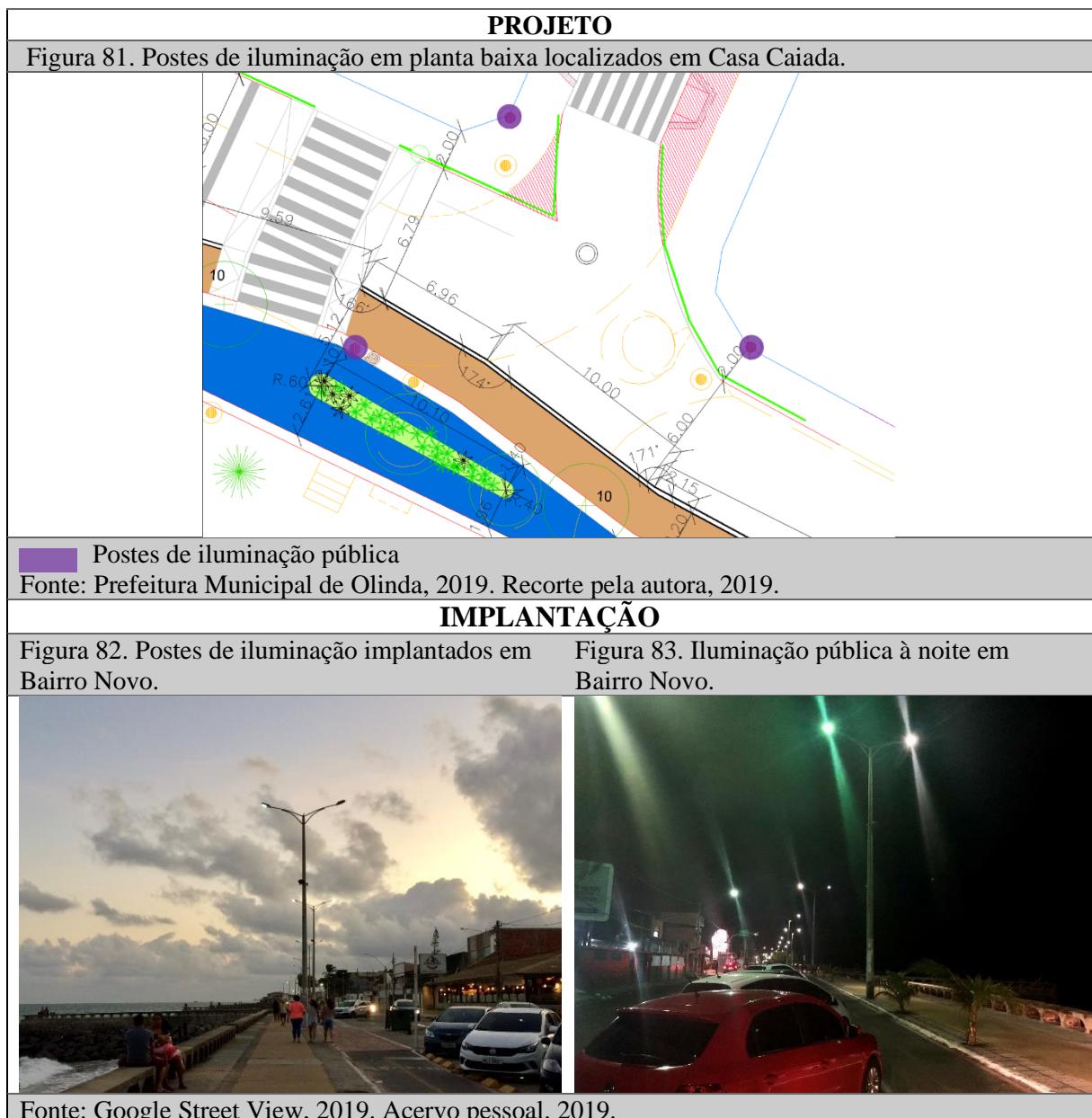
Fonte: Acervo pessoal. 2019. Google Street View, 2019.

Iluminação pública

A iluminação proposta seria fixada aos postes existentes, dando continuidade ao conceito adotado em outras praias da orla de Olinda que não estão inseridas no projeto atual.

Quanto as luminárias, haveria uma na altura de 3m direcionada para a travessia de pedestres, os postes localizados ao lado esquerdo da via seriam relocados para junto dos muros para possibilitar uma melhor acessibilidade (Figura 80).

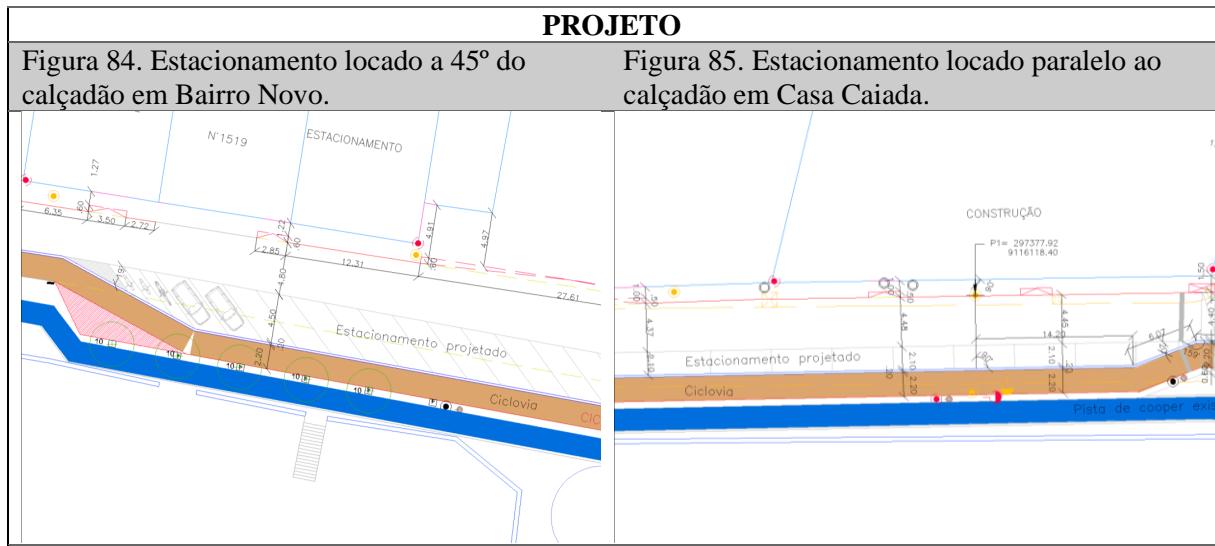
Atualmente, em alguns pontos da orla marítima existem postes em que a iluminação não funciona. Desta forma, ao caminhar pela orla pode-se observar alguns pontos mais escuros e, em razão disso, vazios (Figuras 81 e 82).



Estacionamento

Não há diretrizes específicas quanto aos estacionamentos locados na orla marítima, entretanto de acordo com pranchas do Projeto Executivo (Figuras 83 e 84) pode-se considerar que foram implantados de acordo com o que se foi proposto, no trecho Bairro Novo – Casa

Caiada. Considerando que, devido à largura da via em Rio Doce não houve proposta de estacionamento para esse trecho. (Figuras 85 e 86).



Fonte: Prefeitura Municipal de Olinda, 2019. Recorte pela autora, 2019.

IMPLANTAÇÃO



Fonte: Acervo pessoal. 2019. Google Street View, 2019.

Constata-se que, baseado no Projeto Executivo do projeto de Revitalização e Urbanização da Orla de Olinda, o projeto foi implantado parcialmente como proposto em sua concepção (Figura 80). No entanto, apresenta algumas falhas que derivam da falta ou má conservação dos equipamentos pelos órgãos municipais. Mais do que apenas observar como o espaço funciona e como ele foi implantado, é importante captar o que as pessoas que o utilizam pensam sobre e como elas enxergam este espaço. Desta forma, no item 5, pretende-se abordar a percepção do usuário acerca do espaço correspondente a orla de Olinda e a implantação do projeto.

5. PERCEPÇÃO DO USUÁRIO

Considerando os conceitos abordados no referencial teórico, é válido lembrar que a cidade é constituída por espaços de esfera pública e privada. A orla, sendo um espaço parcialmente edificado em que há uma circulação geral de pedestres, espaço que promove o uso comum e atividades coletivas, pode ser enquadrada como um espaço livre público segundo a abordagem de Malamut (2011), Sá Carneiro e Mesquita (2000), Jacobs (2011) e Puime (2017). O fato de o espaço estar ou ser ocupado é uma consequência da apropriação pelos usuários, podendo ser definido pelos elementos que o compõem (CULLEN, 2010). Os elementos não só contribuem para a ocupação do espaço, como também o delimita, ambos resultando em uma cidade mais humanizada através da vitalidade urbana. Existem inúmeros conceitos que podem definir o espaço livre público, mas todos resultam no uso do espaço pelas pessoas e essa pode ser apontada como base para definição da qualidade de uma área, como definido por Jacobs (2011) ao fortalecer o olhar e percepção do usuário acerca dos espaços urbanos em seu livro “Morte e Vida das Grandes Cidades”.

Desta forma, foi desenvolvida e executada uma pesquisa com o objetivo de captar a percepção do usuário sobre a orla de Olinda através da coleta de dados quanto ao uso do espaço público, frequência e tipos de uso, além da satisfação ou não do usuário em relação ao projeto já implantado de Revitalização e Urbanização da Orla, um convênio entre a Prefeitura de Olinda, Governo do Estado de Pernambuco e Ministério do Turismo. Foram utilizadas três técnicas de pesquisa: 1. Aplicação de questionário online através do Formulários Google, ferramenta para desenvolvimento e análise gráfica de pesquisas, sendo divulgada através do compartilhamento de link por meio de uma plataforma de mensagens instantâneas (WhatsApp) e rede social (Instagram). Os gráficos gerados pela pesquisa, resultantes das respostas às perguntas de múltipla escolha, foram analisados, como também foram analisadas as respostas individualizadas resultantes das questões abertas; 2. Depoimento de Pedro Valadares, arquiteto, urbanista e morador de Olinda; 3. Observação em campo. O resultado de cada uma das técnicas de pesquisa pode ser visto a seguir.

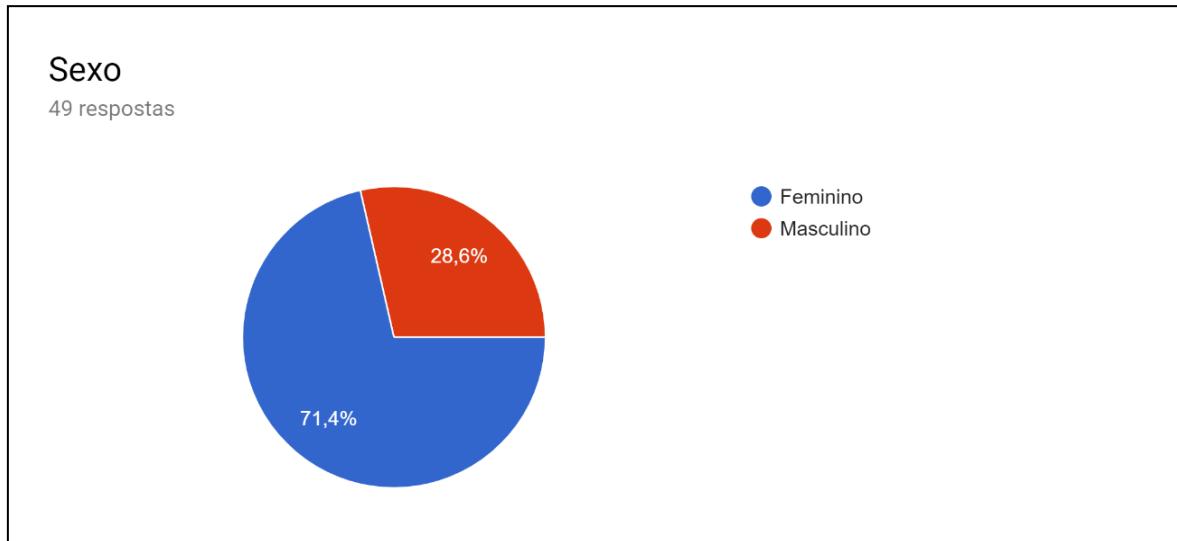
1. Aplicação de questionário online

O questionário online foi estruturado com 14 questões objetivas de múltipla escolha e com opção para comentários das perguntas respondidas e sugestões, caso o respondente julgasse necessário (APÊNDICE A). No que se refere aos temas abordados, a pesquisa

abrangeu perguntas sobre aspectos sociais para obtenção do perfil dos usuários da orla de Olinda, além de perguntas técnicas e de opinião pessoal visando entender como o usuário visualiza o espaço, como ele o utiliza e sua satisfação em relação ao que existe atualmente. A aplicação do questionário ficou disponível na plataforma de pesquisas por 11 dias, sendo lançado no dia 17 de outubro de 2019 durante o período da manhã e retirado do ar no dia 28 de outubro de 2019 à noite, tendo como resultado 49 respostas.

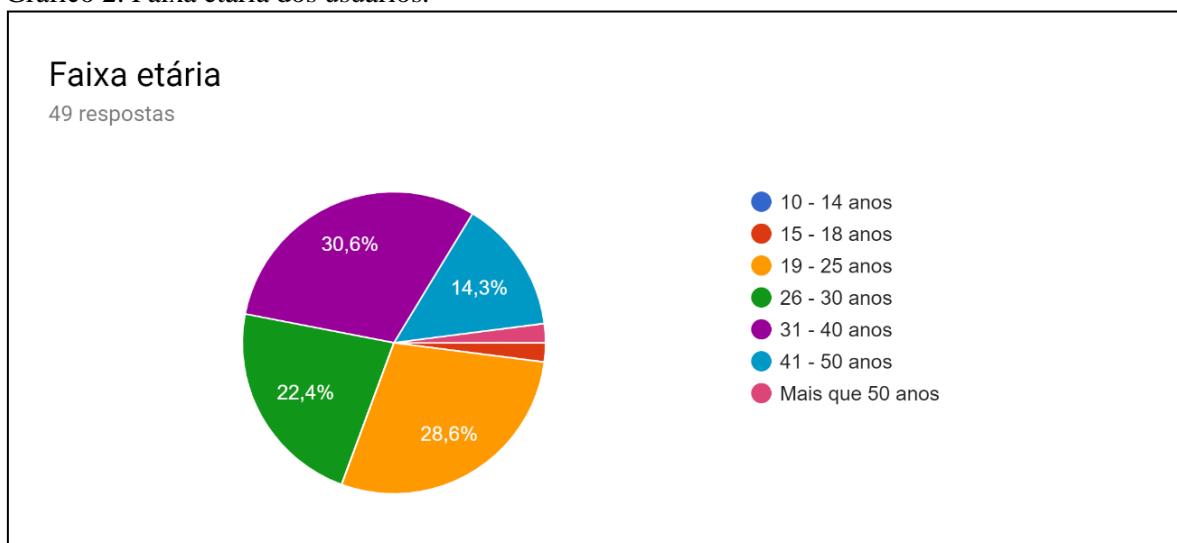
Em relação ao perfil dos usuários que responderam ao questionário online, 71,40% pertence ao sexo feminino, enquanto 28,60% do sexo masculino (Gráfico 1). Grande parcela dos usuários insere-se na faixa entre 31 – 40 anos (30,60%), a minoria equivalente a 4% enquadraria na faixa entre 15 – 18 anos e mais que 50 anos (Gráfico 2).

Gráfico 1. Sexo dos usuários



Fonte: Formulários Google, 2019.

Gráfico 2. Faixa etária dos usuários.



Fonte: Formulários Google, 2019.

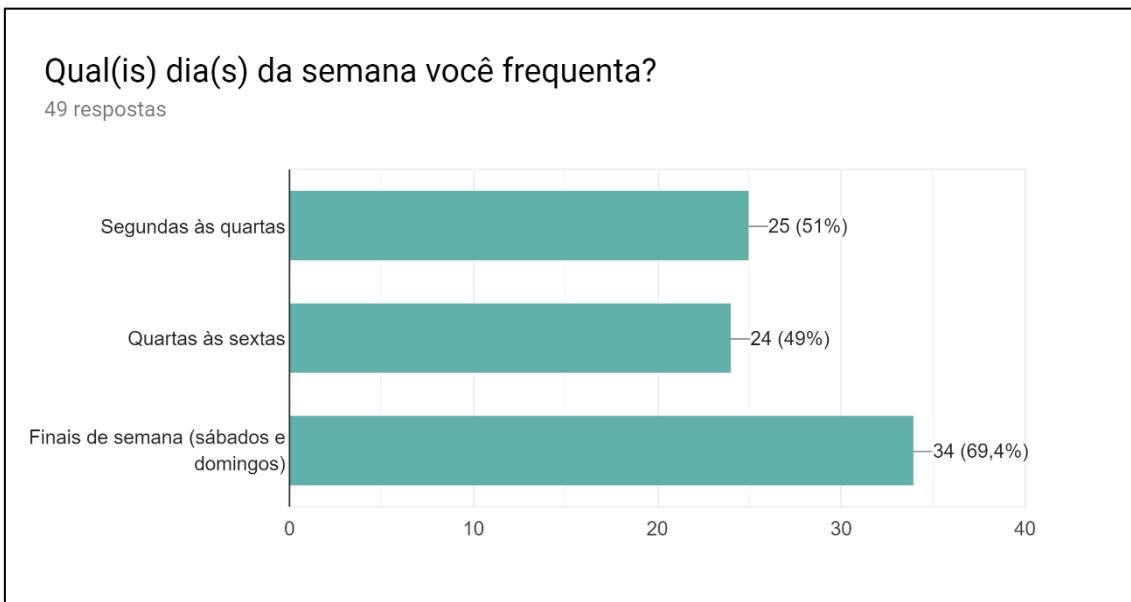
No quesito frequência, períodos e dias de uso, o questionário demonstrou que a orla é mais utilizada de 1 (uma) a 4 (quatro) vezes por semana, mais especificamente nos fins de semana e no período da manhã. Como pode-se aferir através do resultado da pesquisa, 79,60% dos usuários correspondem aos que utilizam a orla na frequência mencionada anteriormente; 69,40% utilizam o espaço aos fins de semana, enquanto 59,20% fazem uso da orla durante o período matutino (Gráficos 3, 4 e 5).

Gráfico 3. Frequência de uso.



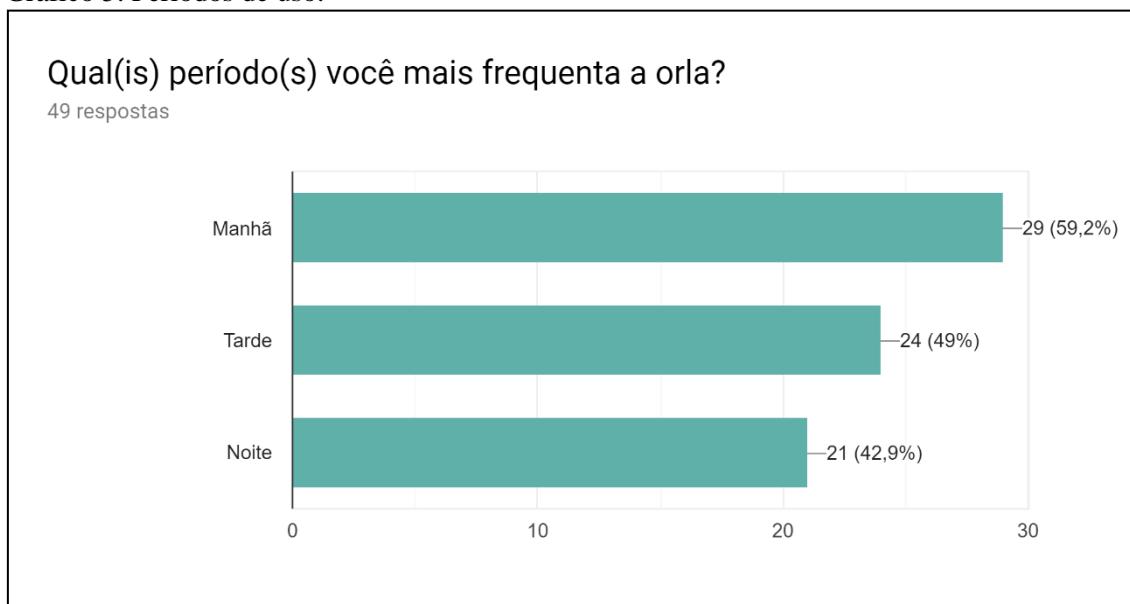
Fonte: Formulários Google, 2019.

Gráfico 4. Dias de uso.



Fonte: Formulários Google, 2019.

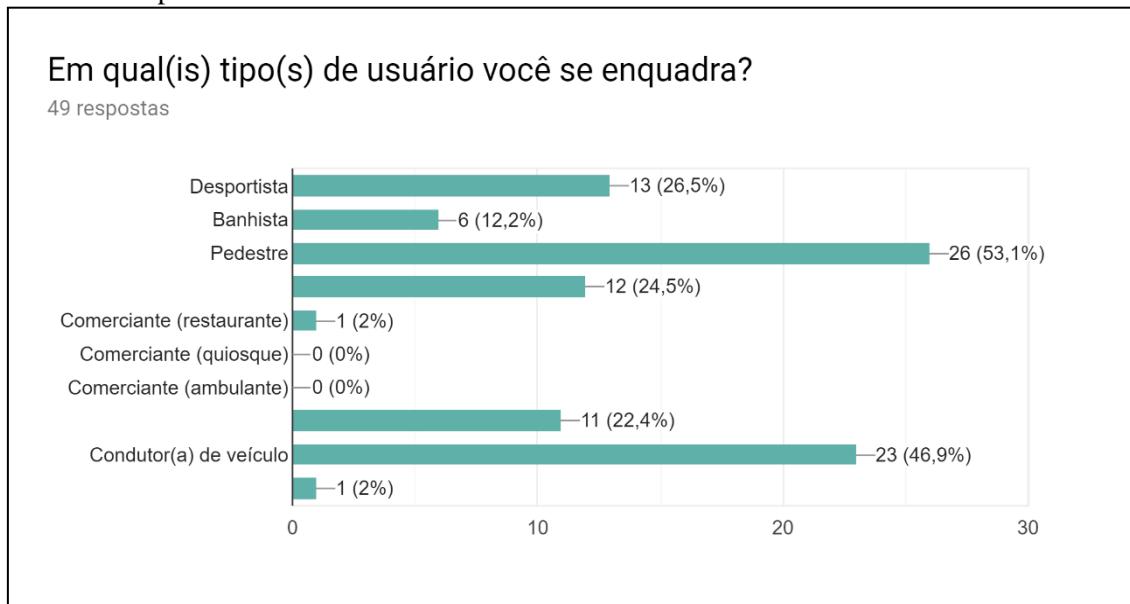
Gráfico 5. Períodos de uso.



Fonte: Formulários Google, 2019.

Quanto aos tipos de usuários, os maiores percentuais extraídos definem que uma grande parcela dos usuários se identifica como pedestre (53,10%) e condutores de veículos (46,90%), utilizando a orla como via de passagem. Outro nicho de usuário identificado é o desportista (26,50%), esse que utiliza a orla para prática de atividades esportivas, além de consumidores dos bares e restaurantes da orla (24,50%) e moradores da Avenida Ministro Marcos Freire (22,40%) (Gráfico 6).

Gráfico 6. Tipos de usuários.



Fonte: Formulários Google, 2019.

No que se refere aos aspectos sociais resultantes, o público que frequenta a orla é majoritariamente adulto, com uma maior assiduidade do público feminino. Em relação a

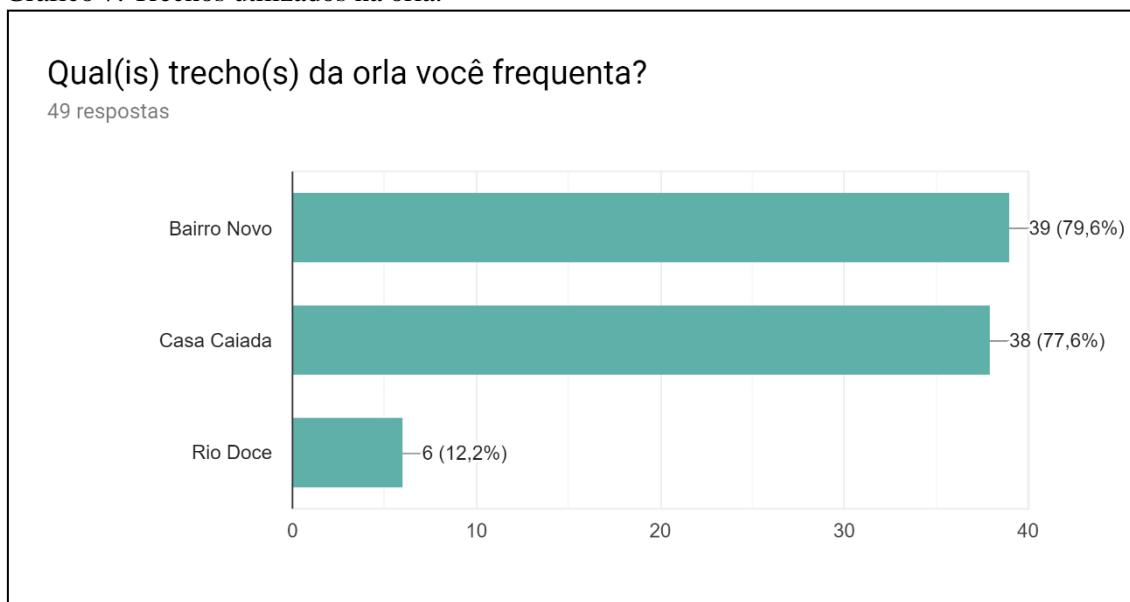
frequência de uso, os gráficos demonstram que a orla é utilizada durante quase todos os dias da semana, com um uso mais significativo durante os fins de semana. O público de maior destaque se identifica como pedestre, condutor(a) de veículo e consumidores de bares e restaurantes localizados na orla, o que pode caracterizar a orla como uma via mais voltada para o trânsito de pessoas, do que propriamente contemplação.

Interpretando o perfil do usuário, pode-se então analisar o olhar e percepção do usuário acerca do espaço. As perguntas do questionários voltadas a percepção permitem dar voz aos anseios dos usuários da orla e, de certa forma, entender o que o espaço tem como potencialidades e fraquezas.

Em um contexto geral, a orla não é tão utilizada para o objetivo defendido pela PMO, mas sim como via de passagem, considerando que o equipamento mais utilizado não se refere a lazer ou contemplação, mas sim serviço. Esta afirmação pode ser derivada de inúmeros fatores que foram abordados no questionário, como o fato de não ter uma consulta efetiva ao usuário quanto as necessidades para o projeto e a pouca apropriação do espaço. Considerando que, segundo Cullen (2010), os espaços devem ser estáticos, equipados e não fluidos e monótonos, isto é, elementos importantes para a apropriação e vitalidade do espaço, como segurança, iluminação, mobiliário, conservação e manutenção da área não causam boas impressões nos usuários da orla de acordo com o observado nos resultados da pesquisa que podem ser visualizados a seguir.

Através do questionário foi possível entender que há uma maior utilização do trecho Bairro Novo (79,60%) e Casa Caiada (77,60%) (Gráfico 7), fato que pode ser entendido pelo trecho referente ao bairro de Rio Doce não oferecer os mesmos elementos que o trecho Bairro Novo – Casa Caiada, isto é, por ser uma intervenção em área urbana já consolidada e ocupada, o trecho foi projetado com uma área menor de uso. O que se opõe ao conceito de vitalidade urbana abordado anteriormente por Cullen (2010), complementado pelos conceitos abordados por Jacobs (2000) e Gehl (2011) ao afirmarem que espaços de qualidades induzem ao uso, visto que sem os elementos qualitativos o espaço livre público tende a se tornar vazio.

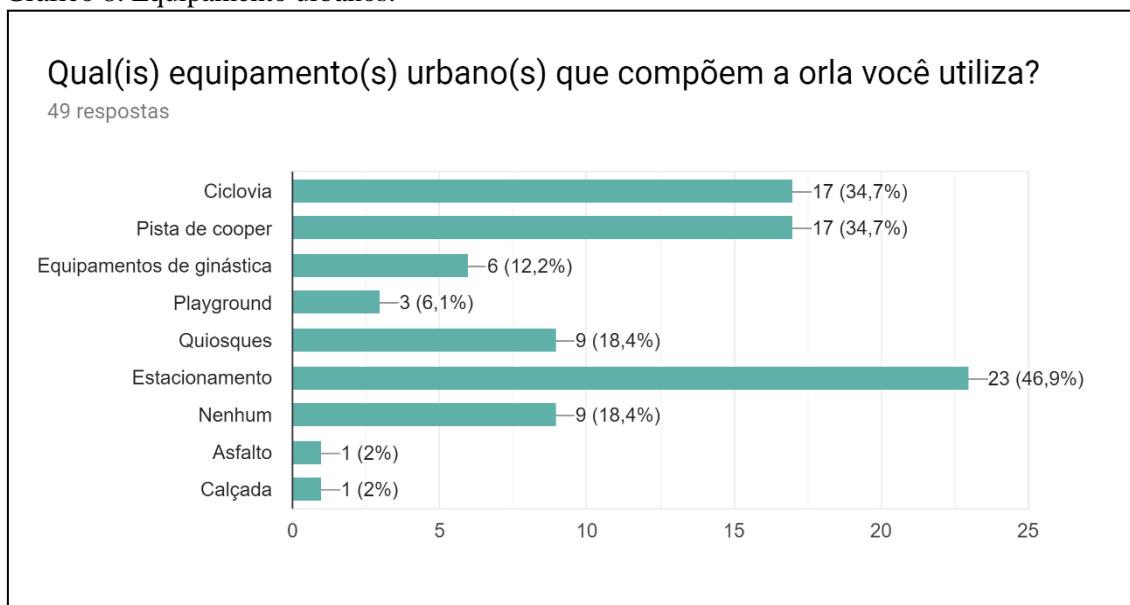
Gráfico 7. Trechos utilizados na orla.



Fonte: Formulários Google, 2019.

Como observado que o maior percentual relacionado aos tipos de usuários se refere a usos temporários, o Gráfico 8 confirma essa especificidade ao afirmar que o equipamento urbano mais utilizado pelos usuários é o estacionamento (46,90%), seguido pela ciclovia e pista de cooper (34,70%). O fato de o estacionamento ser o equipamento de maior uso se deve ao apoio que ele oferece aos bares, restaurantes, comércios, edifícios e outros estabelecimentos localizados na Avenida Ministro Marcos Freire e suas ruas transversais.

Gráfico 8. Equipamento urbanos.

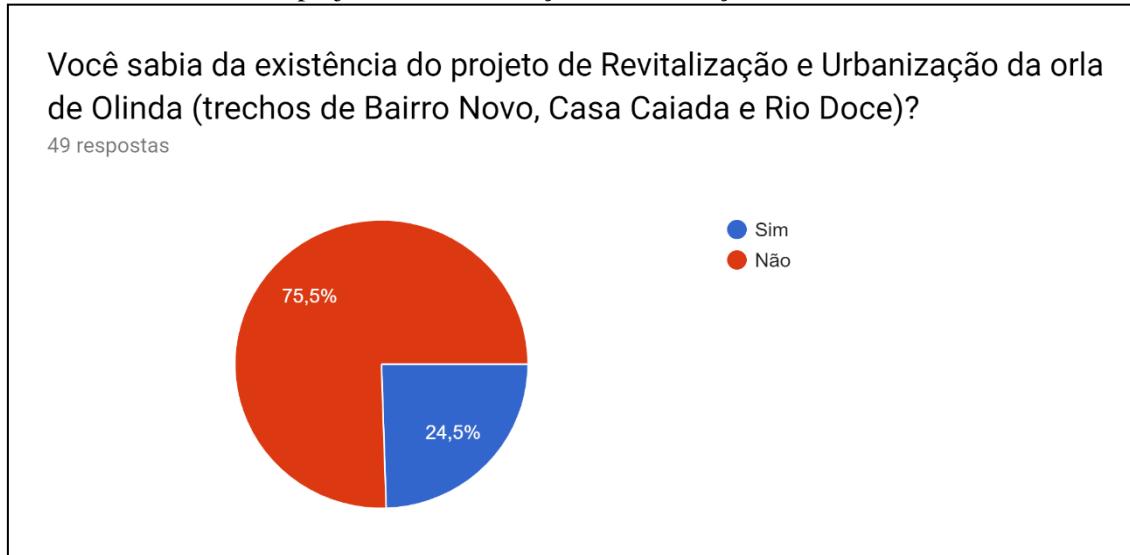


Fonte: Formulários Google, 2019.

Em relação aos aspectos projetuais, 75,50% dos usuários respondentes afirmaram que não tinham noção da existência do projeto. Para os 24,50% usuários que afirmaram ter

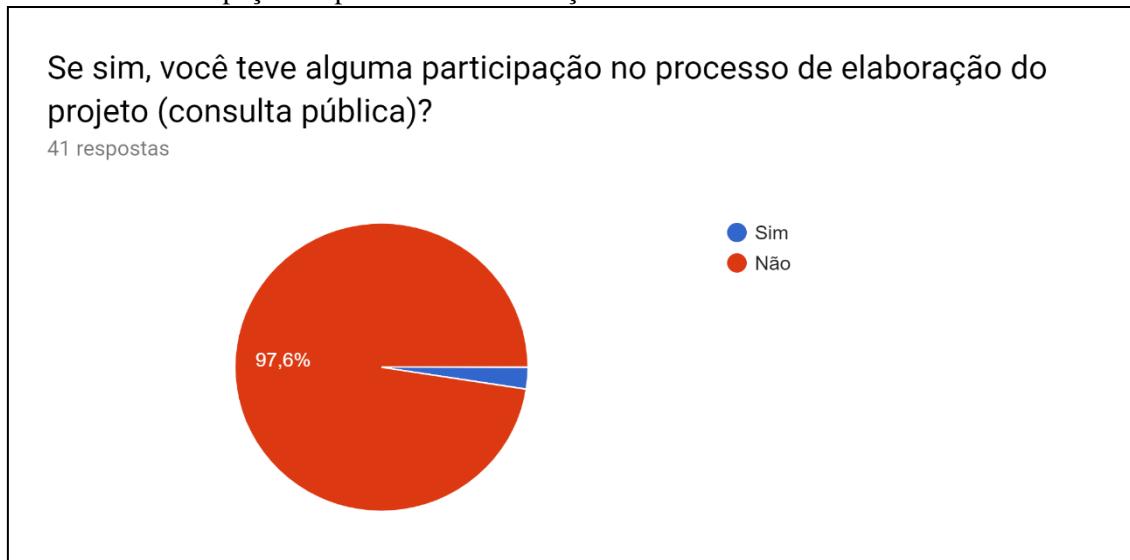
conhecimento sobre o projeto, foi questionado se houve alguma participação no processo de elaboração e deste questionamento 2,40%, equivalente a 1 (um) usuário, respondeu que havia participado do processo de elaboração (Gráfico 9 e 10).

Gráfico 9. Existência do projeto de Revitalização e Urbanização da orla de Olinda.



Fonte: Formulários Google, 2019.

Gráfico 10. Participação no processo de elaboração.



Fonte: Formulários Google, 2019.

De acordo com as matérias divulgadas em site oficial da PMO, os encontros e consultas públicas realizadas foram dedicadas à discussão sobre as palhoças da praia, como publicado PMO (2013) através pela sua Secretaria de Comunicação:

Segundo o secretário de Planejamento e Controle Urbano, Estevão Brito, o objetivo do primeiro encontro foi trazer a sociedade e os trabalhadores do local para o debate, firmar parcerias e demonstrar como as ações podem ajudar os palhoceiros. Na ocasião, a secretaria de Obras, Hilda Gomes, realizou uma apresentação com detalhes e etapas dos trabalhos já em execução, além de

mostrar as mudanças que algumas das palhoças irão sofrer com o término da revitalização. (Prefeitura Municipal de Olinda, 2013).

É perceptível que não houve um debate amplo, isto é, com os diversos tipos de usuários que a orla comporta, o que contradita com a importância dada ao olhar e percepção do usuário por Jacobs (2011). Vale também ressaltar que sendo uma intervenção urbanística, que tem como objetivo uma reestruturação do espaço urbano, os efeitos derivados dela atingem principalmente quem o utiliza, como afirmado por Moura et. al (2006) ao expor que a revitalização urbana se trata do resultado de todo um processo de mudanças sociais, econômicas, culturais e sustentáveis. Sendo assim, faz-se importante debater e discutir com os usuários o que se pretende implantar.

Ainda que maioria dos usuários não reconheça o projeto e não tenha participado do processo de elaboração, acreditam que a intervenção trouxe resultados positivos para orla (65,30%) (Gráfico 11).

Gráfico 11. Mudanças positivas ou negativas.



Fonte: Formulários Google, 2019.

Mesmo que uma grande parcela tenha considerado como positivas as mudanças trazidas pelo projeto, os comentários acerca desse questionamento não se mostram compatíveis com o resultado do gráfico como pode ser observado abaixo nos comentários obtidos na questão aberta:

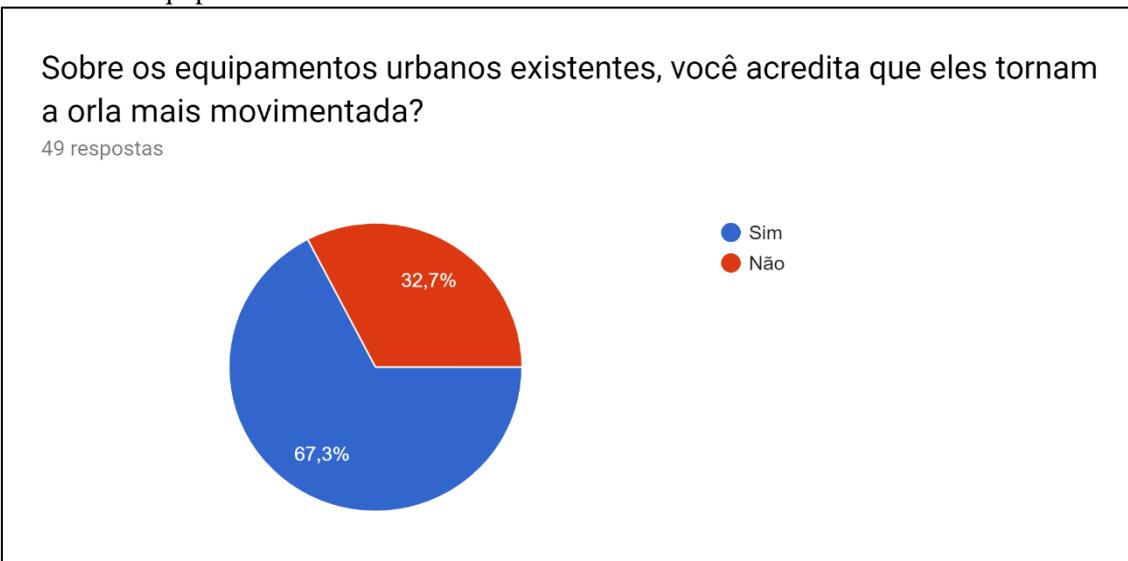
- *O problema é a manutenção.*
- *Deixar mais fluido.*
- *Acredito que seja positivo, mas não sei o que foi feito, então pode ser que tenha sido uma merda e ainda atrapalha o trânsito.*

- *Na verdade, eu não vi mudança alguma.*
- *Estacionamento piorou muito.*
- *Não vi nenhum melhoramento a longo prazo e nem necessário de fato.*
- *Com o pouco que fizeram trouxe mais segurança, ficou mais atrativo.*
- *Não consigo ver nada de diferente há muito tempo. Na verdade, só faz de conta, tira piso, coloca piso e infraestrutura que é bom, nada.*
- *Não acho que a orla precise de obras. Olinda toda precisa, em especial ruas transversais das avenidas principais, além de um plano melhor de mobilidade, que faça o trânsito fluir melhor na cidade. Tenho algumas ideias, mas não tenho força política.*
- *Não vejo mudanças.*
- *Os bancos estão acabados por conta da maresia, fora muitas outras coisas que ainda não estão bem estruturadas.*
- *Falta sinalização/comunicação visual, faltam mobiliários e equipamentos com novos usos, há muito espaço para carros, é inseguro para crianças e mulheres, falta iluminação adequada, melhor acesso à praia.*
- *Não vi mudanças.*

As respostas coletadas evidenciam que, em um contexto geral, os usuários não possuem noção exata do que foi implantado na orla e não visualizam mudanças significativas acerca do espaço livre público. Ademais, além dos comentários negativos, os usuários expuseram críticas como forma de sugestão em relação aos equipamentos urbanos e segurança pública, esse que é considerado como um dos elementos mais importantes para vitalidade urbana, segundo Jacobs (2000) apud Saboya (2010) ao se referir a segurança como principal característica de um espaço urbano de qualidade.

Relativo aos equipamentos urbanos existentes na orla, a maior parte dos usuários acredita que os equipamentos existentes dão vida a orla, torna-a mais movimentada (Gráfico 12). Ainda que, de acordo com a percepção do usuário obtida através dos comentários sobre esse tópico, “não há nenhum equipamento que realmente atenda a necessidade dos usuários”, como cita um dos respondentes; enquanto outro usuário acredita que “[...] ajuda muito, porém os equipamentos devem ser acrescidos e aprimorados para ser mais eficiente”. Há também usuários que afirmam que houve um melhoramento no fluxo de pessoas devido aos equipamentos.

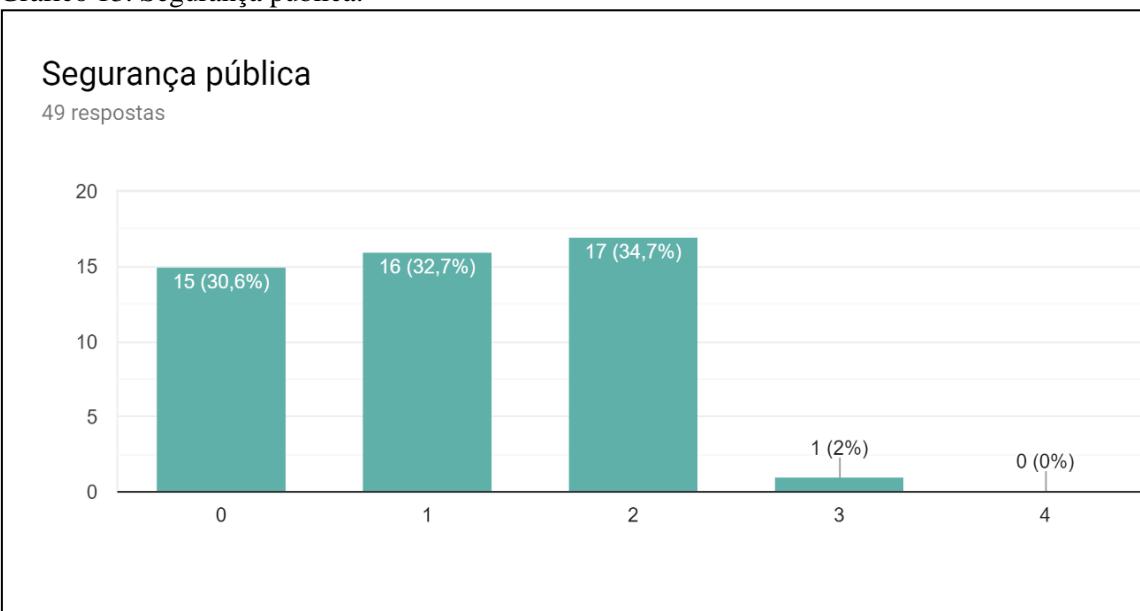
Gráfico 12. Equipamentos urbanos existentes.



Fonte: Formulários Google, 2019.

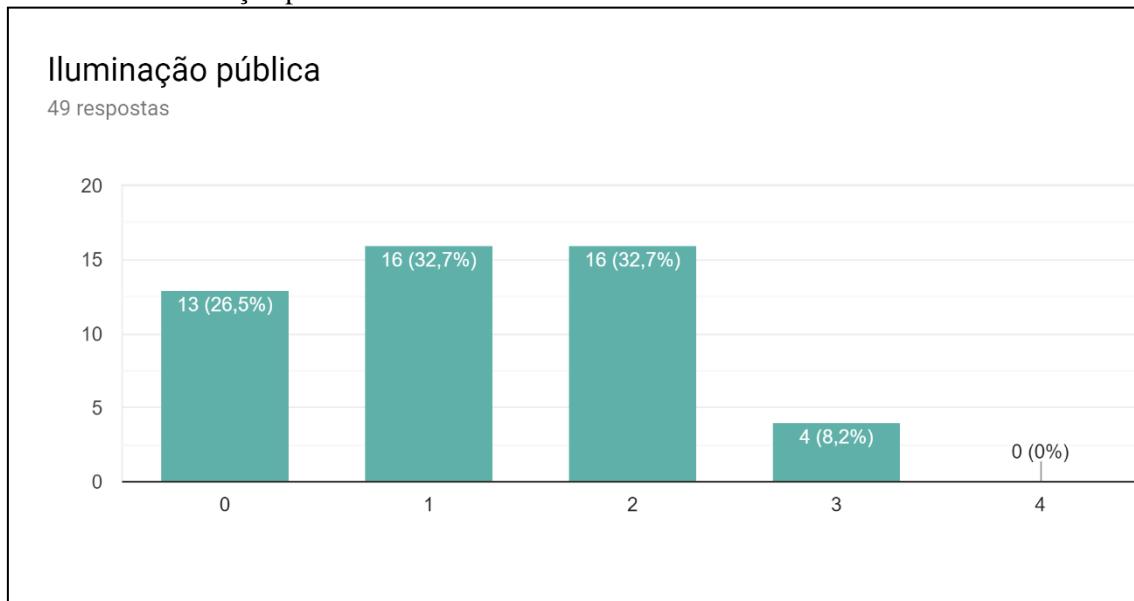
Ainda sobre elementos que interessam a vitalidade urbana, foi solicitado que os usuários atribuíssem uma nota de 0 (péssimo) a 4 (excelente) com a finalidade de captar a percepção dos usuários com relação a estes elementos que influenciam no uso da orla (Gráficos 13, 14, 15 e 16). Obteve-se como resultado que, de modo geral, o usuário comprehende a orla como espaço qualitativamente regular. Considerando que, em relação à segurança pública, 34,70% dos usuários definem como regular, porém 63,30% classificam a orla como péssima ou ruim; no quesito iluminação pública, grande parcela dos respondentes classificam como ruim ou regular (65,40%); 46,90% definem o mobiliário existente como regular e 94% dos usuários classificam a conservação e manutenção da orla como péssima a regular.

Gráfico 13. Segurança pública.



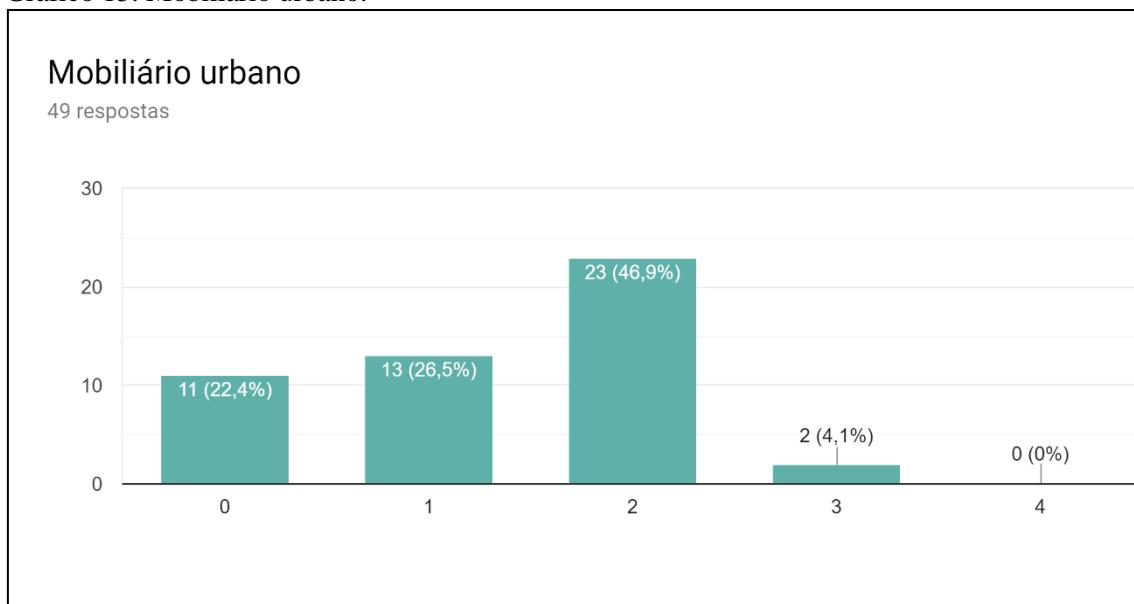
Fonte: Formulários Google, 2019.

Gráfico 14. Iluminação pública.



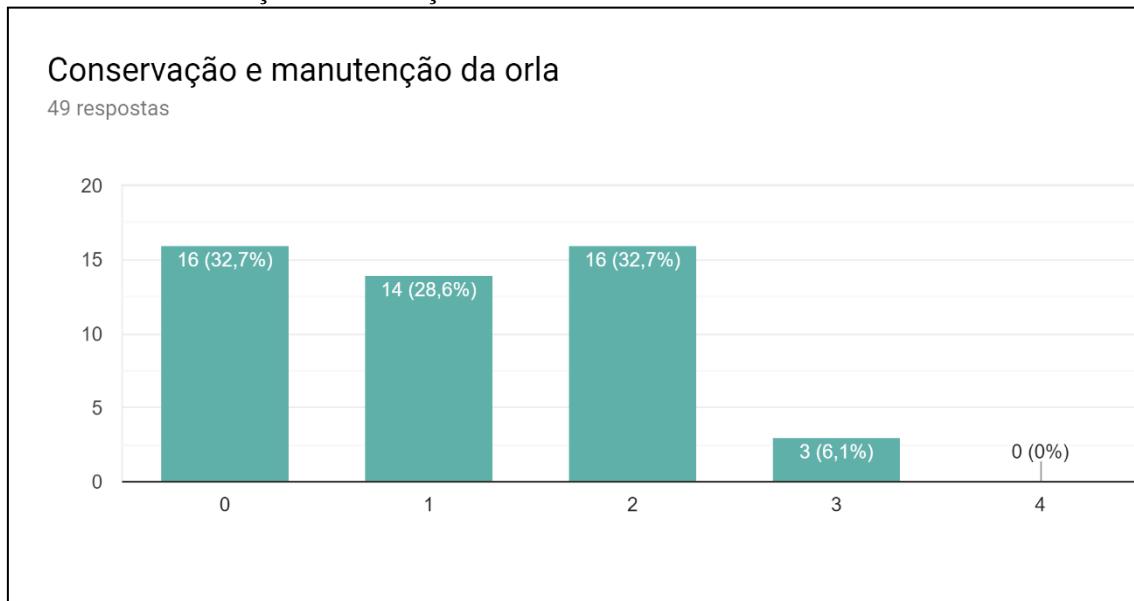
Fonte: Formulários Google, 2019.

Gráfico 15. Mobiliário urbano.



Fonte: Formulários Google, 2019.

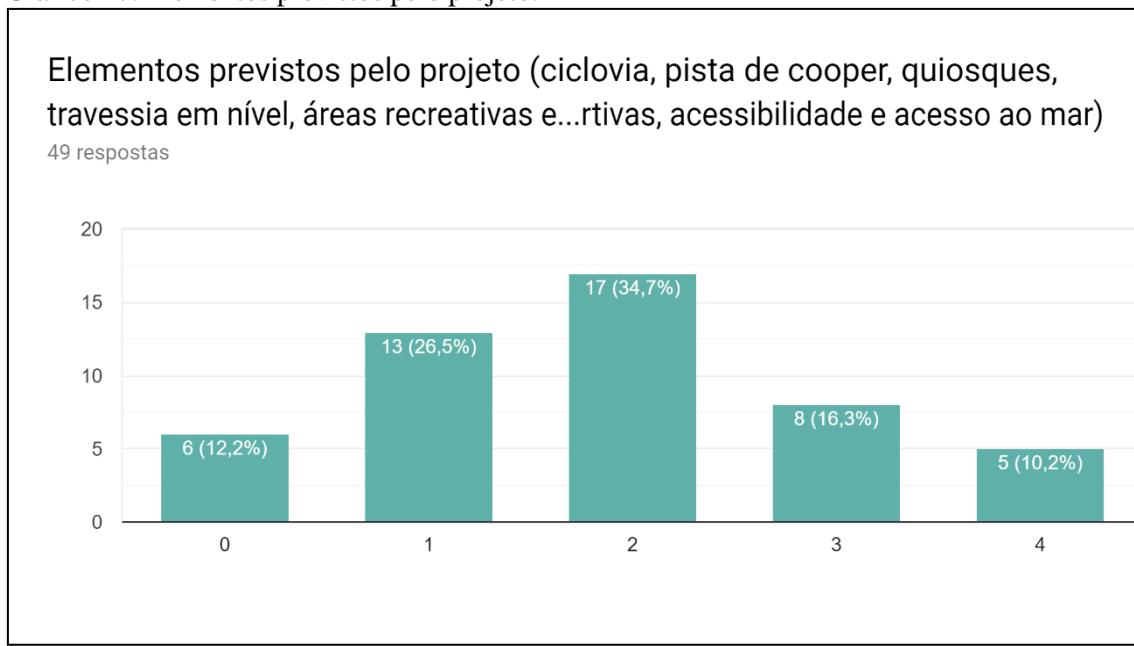
Gráfico 16. Conservação e manutenção da orla.



Fonte: Formulários Google, 2019.

No que se refere aos equipamentos previstos pelo projeto, os usuários seguiram a mesma linha de resposta ao identificarem esses equipamentos como qualitativamente regulares (Gráfico 17) e confirmando os resultados do gráfico ao afirmar que “muitas dessas coisas nem saíram do papel”, “parece ótimo, mas não sei como é o projeto”. Além das opiniões voltadas aos equipamentos urbanos, usuários voltaram a apontar alguns problemas visualizados, como citado em um dos comentários sobre os palhoceiros e o modo autoritário como agem sobre o espaço e as vagas de estacionamento na orla.

Gráfico 17. Elementos previstos pelo projeto.



Fonte: Formulários Google, 2019.

Por último foi questionado qual a percepção geral dos usuários acerca da orla marítima de Olinda e sugestões sobre o que deveria ser melhorado, desta forma, a maioria dos usuários (38,80%) caracteriza a orla como espaço público de lazer seguido por 30,60% dos usuários que a identificam como via de passagem (Gráfico 18). É perceptível que o gráfico ilustra de forma abrangente todas as respostas obtidas através das outras perguntas ao indagar que, ainda que maioria visualize a orla como espaço de lazer, há uma outra grande parcela que identifica o espaço como algo transitório, que contradiz o objetivo apontado por Fernandes (2019) ao explicar que o projeto teve como partido a transformação da orla em uma via de contemplação.

Gráfico 18. Caracterização da orla.

Como você caracterizaria a orla?

49 respostas



Fonte: Formulários Google, 2019.

Em correlação com os conceitos de vitalidade urbana abordados por Gehl (2011), Cullen (2010), Jacobs (2000) e Saboya (2010), que afirmam que o espaço público deve possuir segurança pública junto a presença de equipamentos urbanos e promoção da diversidade de uso para que seja considerado como um local com vitalidade urbana, pode-se considerar que a orla e o processo de elaboração do projeto possuem falhas acerca do atendimento as necessidades dos usuários. O que pode ser evidenciado pelas sugestões feitas pelos usuários através dos comentários abaixo:

- *Segurança, limpeza, iluminação, ambientes de lazer etc.*
- *Iluminação, segurança e atrativos para trazer um outro tipo de público como os turistas*
- *Melhoria da iluminação e da segurança são essenciais. Em seguida aprimoramento dos equipamentos de lazer e projetos de conscientização para a limpeza pública*
- *Itens que deveriam melhorar na orla de Olinda: Iluminação, revestimento das calçadas, segurança, limpeza, mobiliário e os bares e restaurantes.*

- *Organizar a praia, melhorar segurança, melhorar a limpeza e fiscalizar o estacionamento para proibir quem guarda vagas para terceiros.*
- *Mais segurança, mais limpeza, organização dos estacionamentos, Detran fiscalizando mais sobre estacionamentos*
- *Iluminação, segurança, padronização das barracas, limpeza, paisagismo*
- *Absolutamente tudo*
- *Precisa melhorar muito em relação ao mobiliário urbano*
- *Mais segurança*
- *Melhorar a iluminação, segurança e a ciclofaixa, diminuir os estacionamentos pois a maioria dos carros atrapalham quem está passando na ciclovia.*
- *Iluminação, calçamento, segurança, limpeza*
- *Organização, limpeza, manutenção, atrativos como feirinhas de artesanato em área própria, organização de bares, limpeza constante da área da praia e das calçadas.*
- *Projeto para educar as pessoas que a utilizam e utilizar a orla inteira para espaço de recreação durante um domingo por mês.*
- *Segurança e limpeza (educação dos usuários)*
- *Investir em projetos tipo academia da cidade e projetos que possam dar qualidade de vida para os frequentadores.*
- *Mais espaço para as pessoas, redução da velocidade de tráfego, redução da quantidade de vagas de estacionamento, novos usos/equipamentos, qualificação da gestão dos espaços*
- *Estabelecimentos, distância maior do mar, iluminação, segurança, qualidade dos quiosques.*

2. Depoimento do arquiteto e urbanista Pedro Valadares

Tendo em vista uma interpretação mais técnica sobre a orla de Olinda, as intervenções urbanísticas realizadas e seu processo de ocupação, foi coletado o depoimento via plataforma de mensagens instantâneas (WhatsApp) com Pedro Valadares, arquiteto e urbanista pela Universidade Federal de Pernambuco (UFPE), que também é morador de Olinda e usuário da orla. Alguns questionamentos foram feitos como parâmetros de estruturação do depoimento, esses que podem ser verificados a seguir:

- a. Como morador, qual a sua percepção acerca da orla como espaço público atualmente?

- b. As intervenções urbanas ocorridas desde o início do processo de ocupação do litoral de Olinda podem ser consideradas como fatores positivos ou negativos para o usuário?
- c. Você acredita que a orla possui alguma potencialidade que ainda não foi ou foi mal explorada?

Pedro Valadares: O trecho mais frequentado da orla de Olinda compreende os bairros de Rio Doce, Casa Caiada e Bairro Novo. Estas áreas passaram a ser fortemente ocupadas a partir dos anos 1950, com um processo de expansão urbana do município. Inicialmente, as construções eram predominantemente residências unifamiliares, mas o processo de verticalização logo teve início e tem sido intensificado nos últimos anos, principalmente na orla.

Até os anos 2000, a via à beira-mar de Casa Caiada e Rio Doce não era contínua, possuindo calçadas que seccionavam a via, criando cul-de-sacs, o que tornava a rua predominantemente um acesso às residências e à praia. Ou seja, não se tratava de uma via de passagem para outros trechos da cidade e, portanto, tinha fluxo de veículos bastante reduzido. Desta forma, este trecho da orla se caracterizava como um local de tranquilidade, moradia e lazer. Atualmente, as calçadas que interrompiam a avenida Ministro Marcos Freire em Casa Caiada não mais existem e a avenida foi estendida até a Ponte do Janga, desfigurando o caráter de tranquilidade anteriormente existente em toda a orla, embora tal obra tenha contribuído para uma melhoria no trânsito.

Já a orla do Bairro Novo possuía uma via de passagem, que se iniciava no Carmo e dava acesso à Avenida Getúlio Vargas, uma das principais avenidas da cidade. A praia do Bairro Novo possuía menos movimentação devido à uma menor área de areia e à violência do mar, visto que não havia, naquele trecho, diques artificiais como os que foram colocados no Carmo, em Casa Caiada e em Rio Doce. Contudo, a orla de Bairro Novo possuía espigões (uma espécie de dique perpendicular ao calçadão, como se fossem píeres) e sobre eles foram instalados bares e restaurantes, entre os anos 1970 e 1980.

Com o avanço do mar, a prefeitura se viu obrigada a realizar intervenções urbanas na orla para evitar desastres, construindo muros de concreto, colocando rochas e, com isso, remodelando o calçadão, com a instalação de melhor mobiliário urbano. Uma das intervenções mais notórias foi a remoção dos bares e restaurantes que ocupavam os espigões, alguns dos quais passaram a ocupar imóveis em frente ao mar.

Entre as melhorias, implementadas desde os anos 1990 até recentemente, estão a ciclovia, a pista de corrida, os jardins e mobiliário para exercícios físicos. Desta forma, a orla passou a

ser inteiramente de uso público, o que tornou todo o espaço mais atrativo e adequado para a população e visitantes.

Porém, um fator que considero historicamente negativo é a grande proximidade das construções com o mar, o que resulta em uma orla estreita, com pouco espaço para uso e apreciação. Este fato acarreta, também, em conflitos de utilização, principalmente nos diversos trechos em que não há espaço adequado para a passagem de pedestres, obrigando-os a utilizar o espaço reservado para corridas e bicicletas.

Há também uma poluição visual promovida pelos bares e restaurantes, a maioria dos quais faz uso de materiais que não dialogam esteticamente e conceitualmente com o ambiente praieiro e nem possuem boa qualidade de execução. Os fios dos postes, tanto da rede elétrica como de telefonia, apresentam péssimo estado de conservação, estando muitos deles caídos, apresentando grande risco a quem passa no local.

Devido ao espaço exíguo, ainda não vislumbro maiores potencialidades possíveis de serem exploradas na orla, a não ser a implementação de manutenção periódica, uma revisão dos trechos conflitantes, melhorias nos locais de estacionamento (que ainda possuem a sarjeta da antiga calçada) e uma revitalização dos imóveis abandonados e subutilizados, comuns no Bairro Novo e em Rio Doce.

O depoimento foi composto por um breve histórico do processo de ocupação de cada trecho da orla, seguido por uma análise das intervenções urbanísticas na área, pontos negativos interpretados pelo depoente e sugestões baseadas ainda na percepção do usuário, mas também a partir de um olhar mais técnico. Desta forma, é válido ressaltar a influência que as intervenções urbanísticas ocasionaram na caracterização da orla, como citado por Valadares sobre a transformação da orla em uma via contínua e de passagem. Além disso, a verticalização e infraestrutura também podem ser consideradas como fatores influentes sobre a configuração atual da orla. Considerando que, o projeto de “Revitalização e Urbanização da orla de Olinda” previa uma nova disposição para os postes de forma a garantir maior acessibilidade e segurança, item projetual que não foi implantado onde se mantiveram as calçadas estreitas e com obstáculos.

3. Observações em campo

A observação em campo insere-se como um complemento dos resultados obtidos, tanto no questionário online quanto no depoimento dado por Pedro Valadares, isto é, uma constatação

do que foi evidenciado pelas outras técnicas de pesquisa através percepção da autora, que é ao mesmo tempo pesquisadora, moradora e usuária da orla (Avenida Ministro Marcos Freire). É perceptível que o projeto idealizado pela PMO em parceria com o governo estadual e federal apresenta falhas em sua concepção e implantação, elementos previstos que não foram implantados, assim como problemas existentes anteriores ao projeto que também não foram considerados.

Uma das problemáticas mais relevantes é a questão da infraestrutura da orla, mobiliários e equipamentos urbanos em mau estado de conservação ou que não cumprem sua função principal, como evidenciado através do item 4.2 (Implantação e estado de conservação) sobre os equipamentos esportivos. Além disso, como também evidenciado pelo depoimento de Valadares, os postes que se encontram do lado esquerdo da via que ocupam quase toda a área da calçada estreita, enquanto a via de tráfego para veículos possui largura que abriga duas faixas de veículos, mesmo que apenas em alguns pontos.

Contradizendo os conceitos de vitalidade urbana, vistos por Jacobs (2000) apud Saboya (2010) e Gehl (2011), a verticalização ocorrida no bairro de Casa Caiada, seguiu o partido de outros edifícios construídos atualmente com muros altos que se fecham para o urbano e calçadas estreitas que dificultam a apropriação do espaço pelo usuário, fator importante para vitalidade de um espaço livre público como a orla marítima. Esta adversidade além de inibir a utilização da orla, cria pontos vazios de pessoas durante toda sua extensão, que também são causados pela falta de continuidade do partido de concepção do projeto, resultando em uma maior assiduidade do trecho Bairro Novo – Casa Caiada, do que o trecho Casa Caiada – Rio Doce.

Outro ponto que se faz nítido para essa análise é a má conservação da orla, nesse item se enquadra a infraestrutura do calçadão, lixeiras, bancos, iluminação pública, entre outros. Por fim, com base na questão norteadora da pesquisa confirma-se a hipótese de que o projeto de Revitalização e Urbanização da orla de Olinda atende parcialmente às expectativas dos usuários, a considerar os diversos tipos de usuários que frequentam a orla.

6. CONCLUSÕES

A pesquisa teve como objetivo a avaliação do Projeto “Revitalização e Urbanização da Orla de Olinda”, uma parceria entre a Prefeitura Municipal de Olinda, Governo do Estado de Pernambuco e Governo Federal. Fundamentada na percepção do usuário sobre o espaço, a pesquisa analisou o processo de ocupação da orla de Olinda através da pesquisa de materiais iconográficos e cartográficos, buscou compreender como se deu este processo através das intervenções urbanísticas realizadas, com ênfase no período de 1950 até os dias atuais, que se refere as maiores e significativas intervenções urbanísticas da orla devido ao avanço do mar. Além disto, objetivou identificar os diversos tipos de usuários e a percepção desses sobre a orla, o projeto e sua implantação.

Devido ao grande número de intervenções realizadas na orla de 1950 a 2019, a pesquisa teve como questão norteadora: em que medida as mudanças trazidas pelo projeto de Revitalização e Urbanização atendeu as expectativas do usuário? Sendo considerado o usuário como fator de maior importância para definição de um espaço de qualidade, visto que, ele quem o utiliza. Desta forma, é necessário que o espaço livre público ofereça aos indivíduos elementos qualitativos que favoreçam a apropriação do espaço e, consequentemente, a vitalidade urbana.

Desta forma, partiu-se da hipótese de que o projeto atende parcialmente às expectativas dos usuários da área, em função da existência de diferentes interesses dos diversos grupos sociais que frequentam ou trabalham no local e que podem sentir-se ou não beneficiados pelo projeto.

Como suporte teórico foram utilizados os conceitos de **espaço livre público, vitalidade urbana e intervenções urbanísticas e suas tipologias** embasados na abordagem de Puime (2017), Pacheco (2017), Malamut (2011), Sá Carneiro e Mesquita (2000), Jacobs (2011), Cullen (2010), Gehl (2011/ 2013), Saboya (2010), Mendonça (2007), Pasquotto (2010), Silva (2006), Moura *et. al* (2006), Carta de Lisboa (1995), Instituto do Programa Monumenta (2005), IPHAN (2015) e Lima (2017). Ademais, foram utilizados os seguintes processos metodológicos: o método de abordagem **hipotético-dedutivo** segundo Bunge (1980), **método histórico e estudo de caso** como métodos de procedimento. As técnicas de pesquisas utilizadas foram divididas em 4 (quatro) etapas a seguir: 1. pesquisas documentais em acervos da Prefeitura Municipal de Olinda (PMO) através de materiais iconográficos, planos e projetos; 2. pesquisa bibliográfica de autores que abordaram os conceitos de espaço livre público (tipologia de interesse para pesquisa), vitalidade urbana, intervenções urbanísticas, entre outros; 3. observação em campo

com visitas sistemáticas na orla marítima de Olinda (PE); 4. aplicação de questionários e entrevistas em diferentes tipos de atores da orla de Olinda (PE), como os banhistas, desportistas, comerciantes, ambulantes, entre outros, além de entrevistas com especialistas sobre o tema e com técnicos da prefeitura.

Os resultados obtidos através da pesquisa confirmam a hipótese de que o projeto de Revitalização e Urbanização da orla de Olinda atende parcialmente as expectativas dos usuários, tendo apresentado irregularidades em seu processo de elaboração e implantação. Irregularidades que se referem a falhas quanto a consulta à população, quanto a má conservação dos equipamentos existentes e a falta de elementos que induzem o usuário ao uso, segurança pública, iluminação pública e limpeza urbana, essas indicações sendo obtidas através da percepção do usuário.

Ainda assim, o projeto foi compreendido como uma mudança positiva para o espaço, assim como a orla é considerada por 38,80% dos usuários consultados como um espaço público de lazer. Entretanto, este resultado contradiz um outro resultado em que se define o estacionamento como o equipamento urbano mais utilizado da orla.

Sendo a orla um espaço livre público democrático com alto potencial turístico das cidades litorâneas, é necessário investimento dos órgãos responsáveis e, além disso, consultas públicas aos diversos tipos de usuário a fim de garantir a integralidade e o atendimento aos anseios de quem frequenta o local. Isso considerando que, a orla como um espaço livre público deve ser dotado de condições que promovam a sua apropriação, em especial deve ser dotado de vitalidade urbana e de espaços convidativos e seguros.

Outras pesquisas complementares caberiam para uma melhor compreensão de todo o processo de construção e de implantação do projeto, especialmente do processo de participação dos moradores e usuários da cidade. Por exemplo, uma pesquisa junto aos órgãos municipais sobre os registros das consultas às comunidades nas suas diversas formas, oficinas, seminários, entre outros, ou a aplicação de questionários presenciais em tipos de atores específicos. Mas, para os propósitos dessa pesquisa, entendemos como suficientes os resultados obtidos.

REFERÊNCIAS

ACERVO PESSOAL. *Bicicletário implantado em parceria com o Banco Itaú (Bike PE) em Bairro Novo. 2019.*

- _____. *Boca-de-lobo quebrada em Bairro Novo. 2019.*
 - _____. *Caixa de energia com tampa danificada em Bairro Novo. 2019.*
 - _____. *Calçadão no trecho Bairro Novo – Casa Caiada. 2019.*
 - _____. *Elementos e situação atual da faixa de serviços (Bairro Novo). 2019.*
 - _____. *Escadas embaixo da faixa de areia em Bairro Novo. 2019.*
 - _____. *Faixa de areia sobre o calçadão (Bairro Novo – Casa Caiada). 2019.*
 - _____. *Iluminação pública à noite em Bairro Novo. 2019.*
 - _____. *Implantação da ciclovia na orla de Bairro Novo. 2019.*
 - _____. *Implantação da pista de cooper (Bairro Novo – Casa Caiada). 2019.*
 - _____. *Implantação da rampa de acessibilidade em apenas um lado da via (Bairro Novo). 2019.*
 - _____. *Implantação do estacionamento em Bairro Novo. 2019.*
 - _____. *Implantação dos quiosques com banheiros públicos em Bairro Novo. 2019.*
 - _____. *Playground e quiosque em Bairro Novo. 2019.*
 - _____. *Postes de iluminação implantados em Bairro Novo. 2019.*
 - _____. *Situação atual da ciclovia na orla de Bairro Novo. 2019.*
 - _____. *Situação atual das escadas de acesso ao mar em Bairro Novo. 2019.*
 - _____. *Situação atual dos bancos em Bairro Novo. 2019.*
 - _____. *Situação atual dos bancos (Bairro Novo – Casa Caiada). 2019.*
 - _____. *Situação atual do calçadão no trecho Bairro Novo – Casa Caiada. 2019.*
 - _____. *Situação atual dos equipamentos esportivos em Bairro Novo. 2019.*
 - _____. *Situação atual dos equipamentos esportivos como apoio aos ambulantes em Bairro Novo. 2019.*
 - _____. *Situação atual dos equipamentos recreativos em Bairro Novo. 2019.*
 - _____. *Travessia de pedestre em nível na orla de Bairro Novo. 2019.*
- ANDRADE, Manoel Correia de. *Recife: Problemática de uma metrópole de região subdesenvolvida*. Recife, Universidade Federal de Pernambuco, Ed. Universitária, 1979.
- ARQUIVO PÚBLICO MUNICIPAL ANTONINO GUIMARÃES (APMAG). *Banhistas na orla de Olinda – PE, 1928 e vista das praias de Olinda*. 1928. Acervo André Renato Pina Moreira. 2019.
- _____. Barraca móvel e Restaurante e Bar Samburá na orla de Bairro Novo [19--]. 2019.

- _____. Destruição causada pelas ressacas [19--]. Acervo Severino Fragoso. 2019.
- _____. Destruição causada pelas ressacas e avanço do mar na praia dos Milagres, 1960 a 1963. Acervo Severino Fragoso. 2019.
- _____. Estabelecimentos locados na orla de Olinda, Restaurante e Bar Samburá ao fundo [s/d]. 2019.
- _____. Intervenção ao avanço do mar [s/d]. Acervo Severino Fragoso. 2019.
- _____. Intervenções urbanísticas na avenida beira-mar [19--]. Acervo Ubiratan Rodrigues. 2019.
- _____. Intervenção urbanística na orla de Olinda – PE [19--]. Acervo Ubiratan Rodrigues. 2019.
- _____. Praia dos Milagres, 1940. Acervo Edmar Lopes. 2019.
- _____. Substituição da Maxambomba pela Estação do Carmo para bondes elétricos, 1914. 2019.
- _____. Uso da praia de Olinda – PE pelos banhistas em 1984 e extensa faixa de areia das praias, 1982. Acervo Ana Farache. 2019.
- ARAÚJO, Rita De Cássia Barbosa de. *A vida ao ar livre: os banhos de rio, de mar e de sol.* Universidade de São Paulo, 2003. in Clio - Revista de Pesquisa Histórica, [S.L], v. 2, n. 24, p. 155-184, 2006.
- _____. *As praias e os dias: história social das praias do Recife e de Olinda.* Recife: Fundação de Cultura Cidade do Recife, 2007.
- ATAQUE e tomada de Olinda e do Recife pelos holandeses a mando do Almirante Hendrick Corneliszoon Lonck e do Coronel D. Van Weerdenburch. *Amsterdam, Países Baixos, [ca.1630].* 1 mapa, 35,3 x 44cm. em f. 37 x45,6. Disponível em: http://objdigital.bn.br/acervo_digital/div_cartografia/cart395869/cart395869.html. Acesso em: 3 out. 2019.
- BRASIL. MINISTÉRIO DA CULTURA. Instituto do Programa Monumenta. *Manual de elaboração de projetos de preservação do patrimônio cultural / Elaboração José Hailon Gomide, Patrícia Reis da Silva, Sylvia Maria Nelo Braga.* _ Brasília: Ministério da Cultura, Instituto do Programa Monumenta, 2005.
- _____. MINISTÉRIO DO TURISMO. Olinda receberá recursos para requalificação da orla. Disponível em <http://www.turismo.gov.br/%c3%baltimas-not%c3%adcias/530-olinda-recebera-recursos-para-revitalizacao-de-orla.html>. Acesso em: 12 mar. 2019.
- _____. MINISTÉRIO DO TURISMO. Urbanização da orla de Olinda está em fase final de construção. Disponível em <http://www.turismo.gov.br/ultimas-noticias/5104-urbanizacao-da-orla-de-olinda-esta-em-fase-final-de-construcao.html>. Acesso em: 28 set. 2019.
- BUNGE, Mario. *Epistemologia: curso de atualização.* São Paulo: Ed. da Universidade de São Paulo, 1980.
- CLERGET, Hubert. *Pernambuco, cidade do Recife de Olinda: vistas do ancoradouro do Lumeiro, em 1864.* Paris, França: Imp. Lemercier, 1864. 1 gravura, litograv., p&b, 40,4 x 72,1cm em papel 60,6 x 89,9. Disponível em: http://objdigital.bn.br/objdigital2/acervo_digital/div_iconografia/icon1403513/icon1403513.j pg. Acesso em: 15 set. 2019.

CULLEN, Gordon. *Paisagem Urbana*. Tradução de Isabel Correia e de Carlos de Macedo. 1 ed. Lisboa: 2010.

DIÁRIO DE PERNAMBUCO. *A foto do dia: o avanço do mar em Olinda*. Disponível em <http://blogs.diariodepernambuco.com.br/diretodaredacao/2014/11/13/a-foto-do-dia-o-avanco-do-mar-em-olinda>. Acesso em: 12 mar. 2019.

FERNANDES, Bernardo. *Depoimento* [mensagem pessoal]. Mensagem recebida por WhatsApp em 27 set. 2019.

FLICKR. *Vista aérea da orla de Olinda – PE*. Disponível em: <https://www.flickr.com/photos/prefeituradeolinda/3598109387>. Acesso em: 3 out. 2019.

FNEM BRASIL. *Localização Olinda na Região Metropolitana do Recife (RMR)*. Disponível em: <http://fnembrasil.org/regiao-metropolitana-de-recife-pe/>. Acesso em: 3 out. 2019.

1º ENCONTRO LUSO-BRASILEIRO DE REABILITAÇÃO URBANA. *Carta de Lisboa* sobre a reabilitação urbana integrada, Lisboa, 1995.

GEHL, Jan. *Cidade para Pessoas*. Tradução Anita Di Marco. 2 ed. São Paulo: Perspectiva, 2013.

_____. *Life Between Buildings: using public spaces*. Tradução Jo Koch. 2011.

GOOGLE MAPS. *Bicicletário implantado em parceria com o Banco Itaú (Bike PE) em Casa Caiada*. 2019.

_____. *Elementos e situação atual da faixa de serviços (Casa Caiada)*. 2019.

_____. *Etapas propostas pelo projeto*. Edição pela autora, 2019.

_____. *Implantação (Bairro Novo – Casa Caiada)*. 2019.

_____. *Implantação (Casa Caiada – Rio Doce)*. 2019.

_____. *Implantação do estacionamento em Casa Caiada*. 2019.

_____. *Implantação dos quiosques com banheiros públicos em Casa Caiada*. 2019.

_____. *Travessia de pedestre em nível na orla de Rio Doce não implantada*. 2019.

_____. *Vista aérea do trecho Bairro Novo – Casa Caiada*. Recorte pela autora, 2019.

_____. *Vista aérea do trecho Casa Caiada – Rio Doce*. Recorte pela autora, 2019.

INSTITUTO DO PROGRAMA MONUMENTA. *Manual de elaboração de projetos de preservação do patrimônio cultural / Elaboração José Hailon Gomide, Patrícia Reis da Silva, Sylvia Maria Nelo Braga. _ Brasília : Ministério da Cultura, Instituto do Programa Monumenta, 2005.*

JACOBS, Jane. *Morte e Vida das Grandes Cidades*. Tradução Carlos S. Mendes Rosa; revisão da tradução Maria Estela Heider Cavalheiro; revisão técnica Cheila Aparecida Gomes Bailão. – 3 ed. – São Paulo: Editora WMF Martins Fontes, 2011. – (Coleção Cidades).

LIMA, Aryanne Pinheiro. *Águas Jardim: uma requalificação urbana do Canal Jardim América*. Trabalho de graduação do curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de Fortaleza, 2017.

MALAMUT, Marcos. *Paisagismo: projetando espaços Livres*. Livro.com, 2011.

MOURA, Dulce; GUERRA, Isabel; SEIXAS, João; FREITAS, Maria João. *A revitalização urbana: contributos para definição de um conceito operativo*. Cidades - Comunidades e Territórios, Portugal, n. 12/13, p. 15-34, dez. 2006.

MENDONÇA, Eneida Maria Souza. *Apropriações do espaço público: alguns conceitos*. Estudos e Pesquisas em Psicologia, Rio de Janeiro, v. 7, n. 2, p. 296-306, mai./ago. 2007.

MENEZES, José Luiz Mota. *A Vila de Olinda – 1537/1630 – Evolução Urbana e Territorial de Olinda: do Descobrimento aos Tempos Atuais, 1997*. In: PREFEITURA DE OLINDA. A cidade. Disponível em <https://www.olinda.pe.gov.br/a-cidade/historia>. Acesso em: 23 mar. 2019.

NASCIMENTO, Eliane Maria Vasconcelos do. *Memória de Olinda: história, psicanálise, paixão e arte*. Salvador: EDUFBA, 2009.

PACHECO, Priscila. *Espaços Públicos: 10 princípios para conectar as pessoas e a rua*. The City Fix Brasil, 2017. Disponível em: <https://thecityfixbrasil.com/2017/06/07/espacos-publicos-10-principios-para-conectar-as-pessoas-e-a-rua/>. Acesso em: 23 maio 2019.

PASQUOTTO, Geize Brizotti. *Renovação, revitalização e reabilitação: reflexões sobre as terminologias nas intervenções urbanas*. Revista Complexus, São Paulo, n. 2, p. 143-149, set. 2010.

VALADARES, Pedro. *Depoimento* [mensagem pessoal]. Mensagem recebida por WhatsApp em 20 out. 2019.

PREFEITURA DE OLINDA. *Área recreativa em planta baixa (Bairro Novo)*. Recorte pela autora, 2019.

_____. *Área esportiva em planta baixa em Casa Caiada*. Edição pela autora, 2019.

_____. *Ciclovia em planta baixa no trecho Bairro Novo – Casa Caiada*. Recorte pela autora, 2019.

_____. *Conheça as mudanças da nova orla de Olinda*. Disponível em: <https://www.olinda.pe.gov.br/conheca-as-mudancas-da-nova-orla-da-olinda/>. Acesso em: 28 set. 2019.

_____. *Detalhe: gradil de proteção*. Recorte pela autora, 2019.

_____. *Detalhe: postes de iluminação pública*. Recorte pela autora, 2019.

_____. *Escadas de acesso ao mar*. Recorte pela autora, 2019.

_____. *Estacionamento locado a 45º do calçadão em Bairro Novo*. Recorte pela autora, 2019.

- _____. *Estacionamento locado paralelo ao calçadão em Casa Caiada*. Recorte pela autora, 2019.
- _____. *Estacionamentos projetados*. Recorte pela autora, 2019.
- _____. *Faixa de atividades*. Recorte pela autora, 2019.
- _____. *Obras da orla de Rio Doce avançam*. Disponível em: <https://www.olinda.pe.gov.br/obras-da-orla-de-rio-doce-avancam/>. Acesso em: 28 set. 2019.
- _____. *Postes de iluminação em planta baixa localizados em Casa Caiada*. Edição pela autora, 2019.
- _____. *Planta baixa da faixa de serviços em Casa Caiada*. Edição pela autora, 2019.
- _____. *Planta baixa da rampa de acessibilidade em faixa de pedestre localizada em Bairro Novo*. Recorte pela autora, 2019.
- _____. *Planta baixa: quiosques e banheiros públicos*. Recorte pela autora, 2019.
- _____. *Planta baixa do quiosque locado em trecho de Casa Caiada*. Recorte pela autora, 2019.
- _____. *Planta baixa: quiosques e banheiros públicos*. Recorte pela autora, 2019.
- _____. *Perspectiva: ciclovia e pista de cooper*. Recorte pela autora, 2019.
- _____. *Proposta da pista de cooper em planta baixa (trecho Bairro Novo – Casa Caiada)*. Recorte pela autora, 2019.
- _____. *Proposta de calçadão no trecho Bairro Novo – Casa Caiada*. Edição pela autora, 2019.
- _____. *Proposta de escadas de acesso ao mar em Casa Caiada*. Recorte pela autora, 2019.
- _____. *Proposta dos bancos para o trecho Bairro Novo – Rio Doce*. Edição pela autora, 2019.
- _____. *Proposta dos bancos para o trecho Casa Caiada – Rio Doce*. Edição pela autora, 2019.
- _____. *Proposta da travessia de pedestre em nível em Rio Doce*. Edição pela autora, 2019.
- _____. *Projeto de Revitalização e Urbanização da orla de Olinda: áreas contempladas*. 2009.
- _____. *Projeto orla de Olinda: Projeto Executivo de Urbanização da Orla Marítima de Casa Caiada e Rio Doce*. Olinda, v. 2, 2010.
- _____. *Proposta de calçadão no trecho Bairro Novo – Casa Caiada*. Edição pela autora, 2019.
- _____. *Quiosques com banheiros públicos e área recreativa*. Recorte pela autora, 2019.
- _____. *Rampas de acessibilidade*. Recorte pela autora, 2019.

_____. *Reordenamento urbano é tema de encontro com palhoceiros*. Disponível em: <https://www.olinda.pe.gov.br/reordenamento-urbano-da-orla-e-tema-de-encontro-com-palhoceiros/>. Acesso em: 28 set. 2019.

_____. *Revitalização e Urbanização da Orla de Olinda*. Disponível em: <https://www.olinda.pe.gov.br/programas-e-acoes/revitalizacao-da-orla/>. Acesso em: 10 mar. 2019.

_____. *Travessia em nível*. Recorte pela autora, 2019.

_____. *Vista lateral: módulo do bicicletário*. Recorte pela autora, 2019.

PUIME, Emílio. *Diferenças entre espaço público, privado e acessível ao público*. JUSBRASIL, 2014. Disponível em <https://emiliopuime.jusbrasil.com.br/artigos/112339069/diferencias-entre-espaco-publico-privado-e-acessivel-ao-publico>. Acesso em: 23 maio 2019.

SABOYA, Renato. *Condições para vitalidade urbana - Densidade*. Urbanidades. Disponível em: <https://urbanidades.arq.br/2012/11/condicoes-para-a-vitalidade-urbana-1-densidade>. Acesso em: 21 maio 2019.

SÁ CARNEIRO, Ana Rita; MESQUITA, Liana. *Espaços Livres do Recife*. Recife: UFPE. Prefeitura do Recife, 2000.

SANTOS, Michele Kely Moraes. *A expansão da verticalização no Bairro de Casa Caiada, Olinda-PE (1990 a 2015)*. João Pessoa, 2016.

SILVA, José Afonso da. *Direito Urbanístico Brasileiro*. 4 ed. São Paulo: Malheiros Editores, 2006.

SOTRATTI, Marcelo Antônio. Revitalização. In: REZENDE, Maria Beatriz; GRIECO, Bettina; TEIXEIRA, Luciano; THOMPSON, Analucia (Orgs.). *Dicionário IPHAN de Patrimônio Cultural*. Rio de Janeiro, Brasília: IPHAN/DAF/Copdoc, 2015. (verbete). ISBN 978-85-7334-279-6.

SOUZA, Roberto Silva de. *Território Municipal de Olinda (PE): parcelamento do solo e diversidade dos espaços urbanos na Região Metropolitana do Recife*. Recife, 2011. 347 fl. Tese (Doutorado em Geografia) - Faculdade de Geografia, Universidade Federal de Pernambuco.

APÊNDICE A

Roteiro para questionário online apresentado no item 5 (Percepção do usuário)

1. Sexo

Feminino	Masculino
----------	-----------

2. Faixa etária

10 – 14 anos
15 – 18 anos
19 – 25 anos
26 – 30 anos
31 – 40 anos
41 – 50 anos
Mais que 50

3. Qual(is) trecho(s) da orla você frequenta?

Bairro Novo
Casa Caiada
Rio Doce

4. Com que frequência você a utiliza?

1 vez por semana
2 – 4 vezes por semana
5 – 7 vezes por semana

5. Qual(is) dia(s) da semana você frequenta?

Segunda às quartas
Quartas às sextas
Finais de semana (sábados e domingos)

6. Qual(is) período(s) você mais frequenta a orla?

Manhã
Tarde
Noite

7. Em qual(is) tipo(s) de usuário você se enquadra?

Desportista
Banhistas
Pedestres
Consumidores de bares e restaurantes
Comerciante (restaurantes)
Comerciante (quiosque)
Comerciante (ambulante)
Morador(a) da Avenida Ministro Marcos Freire (Avenida Beira Mar)
Condutor(a) de veículo

Outros

8. Qual(is) equipamento(s) urbano(s) que compõem a orla você utiliza?

Ciclovia
Pista de cooper
Equipamentos de ginástica
Playground
Quiosques
Estacionamento
Nenhum
Outros

9. Você sabia da existência do projeto de Revitalização e Urbanização da orla de Olinda (trechos de Bairro Novo, Casa Caiada e Rio Doce)?

Sim
Não

10. Se sim, você teve alguma participação no processo de elaboração do projeto (consulta pública)?

Sim
Não

11. Você acredita que as obras realizadas na orla trouxeram mudanças positivas ou negativas?

Mudanças positivas
Mudanças negativas

Se achar necessário, comente sobre a resposta acima:

12. Sobre os equipamentos urbanos existentes, você acredita que eles tornam a orla mais movimentada?

Sim
Não

Se achar necessário, comente sobre a resposta acima:

13. Sobre os itens a seguir referentes a orla, atribua uma nota de 0 a 4 (péssimo – excelente):

Segurança pública

0	1	2	3	4
---	---	---	---	---

Iluminação pública

0	1	2	3	4
---	---	---	---	---

Mobiliário urbano

0	1	2	3	4
---	---	---	---	---

Conservação e manutenção da orla

0	1	2	3	4
---	---	---	---	---

Elementos previstos pelo projeto (ciclovia, pista de cooper, quiosques, travessia em nível, áreas recreativas e esportivas, acessibilidade e acesso ao mar)

0	1	2	3	4
---	---	---	---	---

Se achar necessário, comente sobre a resposta acima:

14. Como você caracterizaria a orla?

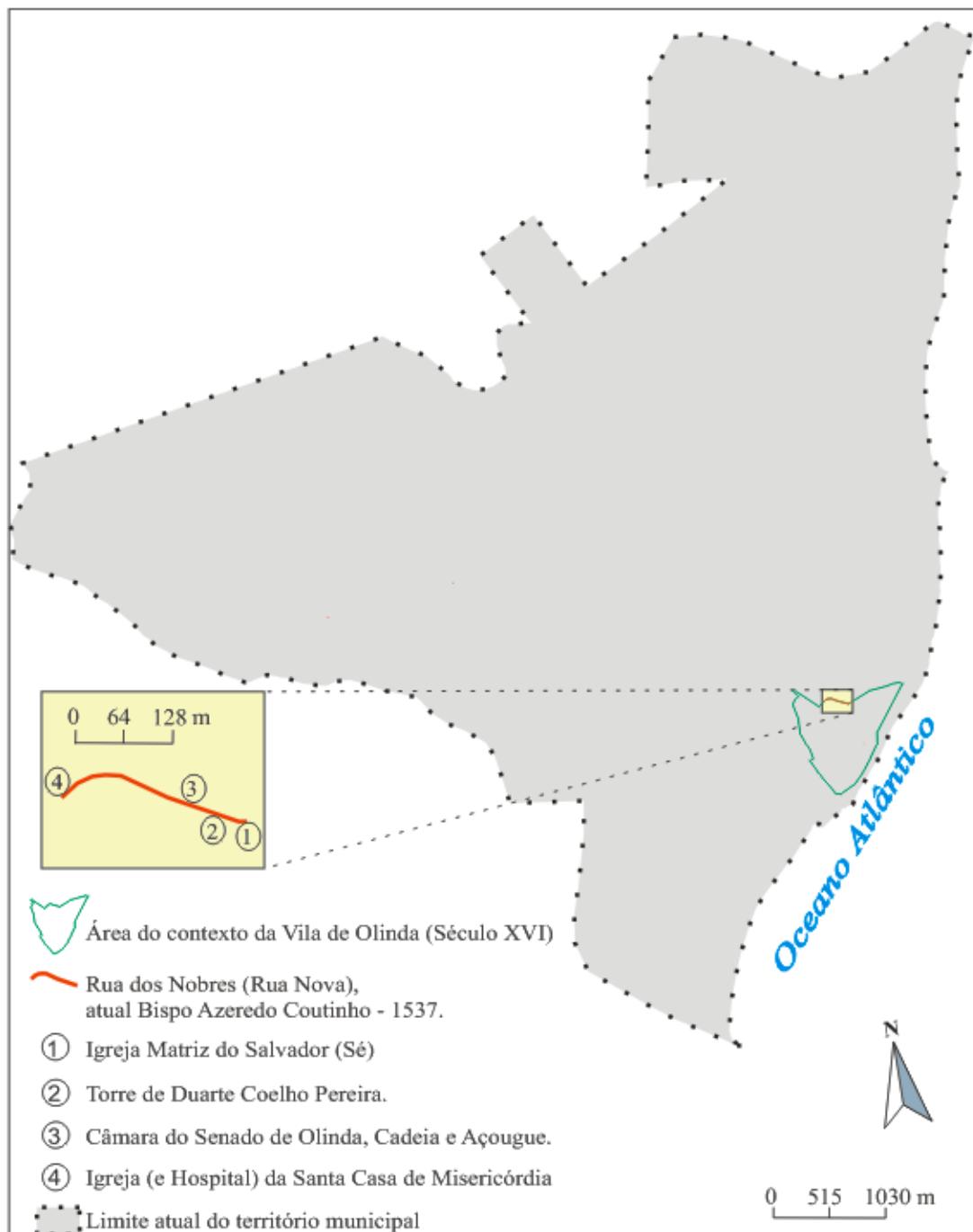
Via de passagem (trânsito)
Via de contemplação
Espaço público para prática de esportes
Espaço público de lazer
Outros

15. Sugestões do que poderia ser melhorado na orla de Olinda:

ANEXO A

Processo de ocupação e evolução da cidade de Olinda – PE demonstrado por meio cartográfico.

TERRITÓRIO MUNICIPAL DE OLINDA (PE) - LOCALIZAÇÃO DA RUA DOS NOBRES (NOVA) E ALGUMAS EDIFICAÇÕES - PRIMEIRA METADE DO SÉCULO XVI



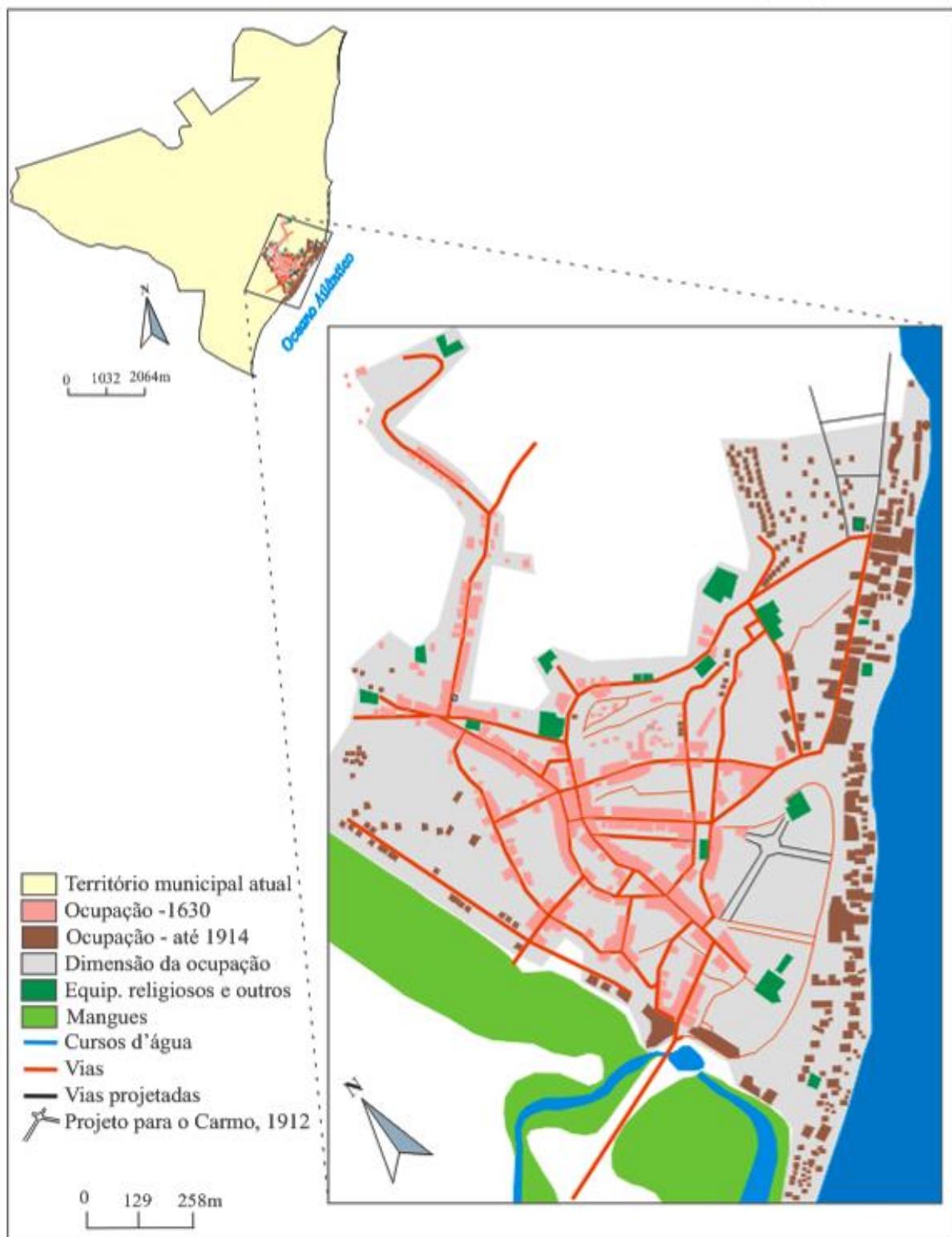
FONTE: Cavalcanti (1986). Menezes (1997; 2002).
ELABORAÇÃO E EXECUÇÃO: Roberto Silva de Souza.

VILA DE OLINDA: EXPANSÃO URBANA (1630)



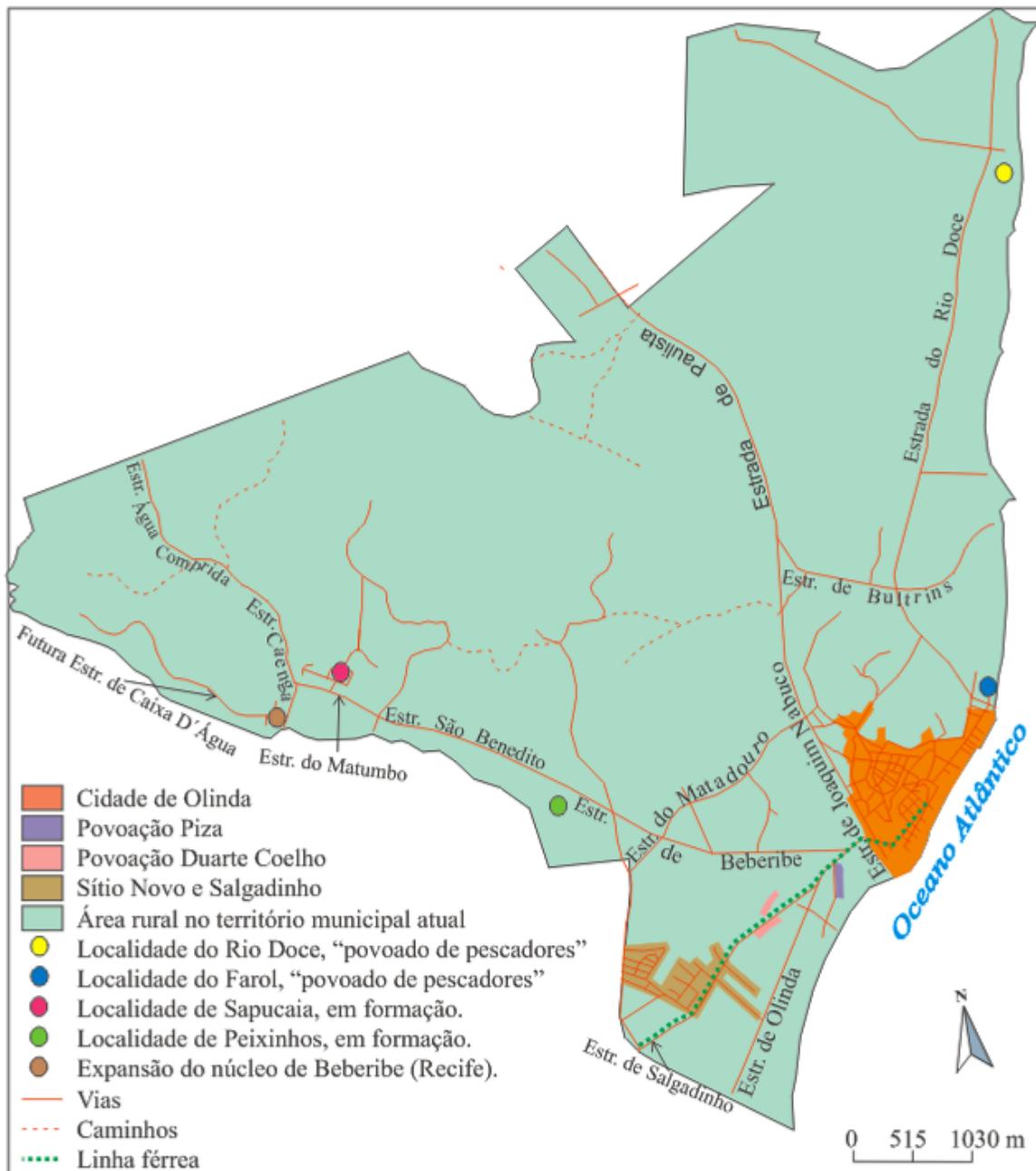
FONTE: Menezes (2002). Moreira (2006).
ADAPTAÇÃO E EXECUÇÃO: Roberto Silva de Souza.

CIDADE DE OLINDA: EXPANSÃO URBANA (1914)



FONTE: Imagem extraída de Moreira (2006). Menezes (2002). Araújo (2007).
ADAPTAÇÃO E EXECUÇÃO: Roberto Silva de Souza.

TERRITÓRIO MUNICIPAL DE OLINDA - SITUAÇÃO APROXIMADA DA EXPANSÃO URBANA - 1930



FONTE: Prefeitura de Olinda (1970). Transcrições de Livros de Impostos com nomes de logradouros (1918-1924). Teor de petições. Entrevistas. Paula (1999). Araújo (2007, p. 279). Google Earth (2007). Moraes (1962).
 ELABORAÇÃO, ADAPTAÇÃO E EXECUÇÃO: Roberto Silva de Souza.