

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

THE PEDESTRIANIZATION OF AVENIDA RIO BRANCO, IN THE NEIGHBORHOOD OF RECIFE/PE: THE USER'S PERCEPTION

Winnie Emily Fellows¹

Faculdade Damas da Instrução Cristã

Marcos Aurélio Coelho Aragão²

Faculdade Damas da Instrução Cristã

Resumo

Este artigo mostra de forma resumida, o processo de desenvolvimento de uma pesquisa realizada pelos autores em 2018, que teve por objetivo captar a percepção e a aceitação do usuário da Avenida Rio Branco quanto à transformação do logradouro em um *boulevard* exclusivamente de pedestres, procurando identificar quem são os usuários anteriores à pedestrianização (uso do espaço pelo pedestre) e qual o sentimento das diversas categorias de usuários quanto a essa transformação. O método de pesquisa utilizado foi o Estudo de Caso e as técnicas de pesquisa foram pesquisas bibliográfica e documental, observações em campo, aplicação de entrevistas e questionários, e aplicação do Índice de Caminhabilidade – iCam (ITDP, 2018) para avaliação da implantação do projeto de pedestrianização. Os resultados dessas pesquisas mostraram não haver unanimidade nem quanto à aprovação e aceitação da pedestrianização da Avenida Rio Branco, nem quanto à perda de parte da história do Bairro em função dessa transformação. Porém, pode-se afirmar que esta avenida ainda não se firmou como um espaço de permanência e sim como um espaço de passagem para pedestres com possibilidade de permanência eventual, em função de eventos oficiais promovidos pela Prefeitura da Cidade.

Palavras-chave

Pedestrianização. Caminhabilidade. Vitalidade urbana. Espaço público.

Abstract

This article briefly shows the process of developing a survey carried out by the authors in 2018, which aimed to capture the perception and acceptance of the user of Avenida Rio Branco regarding the transformation of the street into a boulevard exclusively for pedestrians, seeking to identify who are the users prior to pedestrianization (pedestrian use of space) and how the different categories of users feel about this transformation. The research method used was the Case Study and the research techniques were bibliographic and documentary research, field observations, application of interviews and questionnaires, and application of the Walkability Index - iCam (ITDP, 2018) to evaluate the implementation of the project of pedestrianization. The results of these surveys showed that there was no unanimity either regarding the approval and acceptance of the pedestrianization of Avenida Rio Branco, nor regarding the loss of part of the history of the neighborhood due to this transformation. But it can be said that this avenue has not yet established itself as a space for permanence, but as a space for pedestrians to pass through with the possibility of eventual permanence, due to official events promoted by the City Hall.

Keywords

Pedestrianization. Walkability. Urban vitality. Public space

¹ Arquiteta e Urbanista, Doutora em Desenvolvimento Urbano pelo MDU/UFPE (2009). Coordenadora e Professora do Curso de Arquitetura e Urbanismo da Faculdade DAMAS, Recife/PE. winnie.fellows@gmail.com

² Arquiteto e urbanista pela Faculdade DAMAS (2019), Recife/PE. E-mail: mac.aragao@uol.com.br.

1 INTRODUÇÃO

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

O uso da área em que hoje se situa o Bairro do Recife, na cidade do Recife, remonta praticamente ao início da colonização portuguesa no Brasil, sendo inicialmente uma área portuária, antes mesmo do surgimento de Olinda. Essa área foi alvo de diversas intervenções e é na atualidade a capital do Estado de Pernambuco. Essa área foi o embrião do nascimento do Recife, e foi alvo de diversas intervenções, desde a sua ocupação, sendo que em uma dessas intervenções foi criada a Avenida Rio Branco, foco desse trabalho, como um dos principais eixos concêntricos de acesso ao Bairro do Recife, junto com a Rua Marquês de Olinda, a Avenida Barbosa Lima e a Avenida Alfredo Lisboa, que se encontram na Praça do Marco Zero do Recife.

A questão norteadora da pesquisa foi: valeu a pena ceder o espaço de uma importante artéria, sacrificando também parte da história, para o projeto que hoje se encontra implantado? Partiu-se da hipótese de que a pedestrianização da Avenida Rio Branco, conforme projeto concebido e implantado pode ter sido benéfica para determinados tipos de usuários, mas por ser uma importante artéria, a sua transformação em via de pedestre pode ter comprometido a circulação do bairro e pode ter contribuído também para a perda de parte da sua história.

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

2 SUPORTE TEÓRICO

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

Para os autores, **pedestrianização** foi entendida como a devolução da via no todo ou em sua maior parte para aquele que foi, historicamente, seu primeiro usuário, o ser humano, sendo essa uma definição dos autores já que até o momento não foi encontrada nas referências uma definição específica do termo. Foi adotada a definição de Machry (2016), de que pedestres são todas as pessoas que se deslocam a pé no espaço público aberto, independentemente do tempo de deslocamento e admitindo a prática da intermodalidade. Não sendo consideradas, segundo Machry (2016), particularidades,

necessidades ou limitações do pedestre e nem a caracterização social: etária, de gênero ou outras classificações.

Com relação à **caminhabilidade**, foi adotada a definição de Seilo (2004), conforme registrada em Machry (2016):

Uma medida entre forma urbana, qualidade e disponibilidade da infraestrutura pedestre contidas em uma área definida. Infraestrutura para pedestre incluem elementos (amenidades) desenvolvidos para promover a eficiência e a segurança dos pedestres, tais como: calçadas, trilhas e pontes para pedestres (Seilo, 2004; apud SILVA, 2008). (MACHRY, 2016, p. 43).

Ou seja, entendeu-se que transformar ou criar um espaço exclusivamente para pedestres não é suficiente, sendo necessário observar a caminhabilidade desse espaço para dar efetividade à pedestrianização realizada. Segundo lembra Jan Gehl, “Uma característica comum de quase todas as cidades – independentemente da localização, economia e grau de desenvolvimento – é que as pessoas que ainda utilizam o espaço da cidade em grande número são cada vez mais maltratadas.”. E ainda, “Espaço limitado, obstáculos, ruído, poluição, risco de acidentes e condições geralmente vergonhosas são comuns para os habitantes, na maioria das cidades do mundo.” (GEHL, 2015, p.3).

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

Quanto à **vitalidade das cidades**, foi entendido que a multiplicidade de usos é o que garante a vitalidade de uma área ou cidade. Observe-se que já em 1961, Jacobs (2011, p. 418) afirmava: “A estrutura real das cidades consiste na combinação de usos, e nós nos aproximamos de seus segredos estruturais quando lidamos com as condições que geram a diversidade”. E essa diversidade seria a luz que as transforma em espaço. E afirma ainda a mesma autora: “Os locais das cidades em que as fogueiras de uso e vitalidade não conseguem crescer, tornam-se escuros, sem forma e sem estrutura urbana. Sem essa luz vital, não adianta procurar dar forma a um lugar urbano com ‘esqueletos’ ou ‘arcabouços’ ou ‘células’”.(JACOBS, 2011, p.420).

3 TÉCNICAS DE PESQUISA UTILIZADAS

Como técnicas de pesquisa, foram utilizadas a pesquisa bibliográfica (embasamento teórico e histórico) e a pesquisa documental (planos para o Sítio Histórico do Recife, e em especial planos e projetos para a Avenida Rio Branco); entrevistas e questionários aplicados aos usuários da avenida para entender a sua percepção em relação à transformação da Avenida Rio Branco no *Boulevard* Rio Branco, uma via exclusivamente para pedestres, na forma em que se encontra implantado; e observações em campo realizadas na Avenida Rio Branco foco desse trabalho, a partir de observação pessoal em diversos dias da semana³, para registro de informações alimentadoras do iCam, e para registro da dinâmica do local e produção de imagens e reflexões.

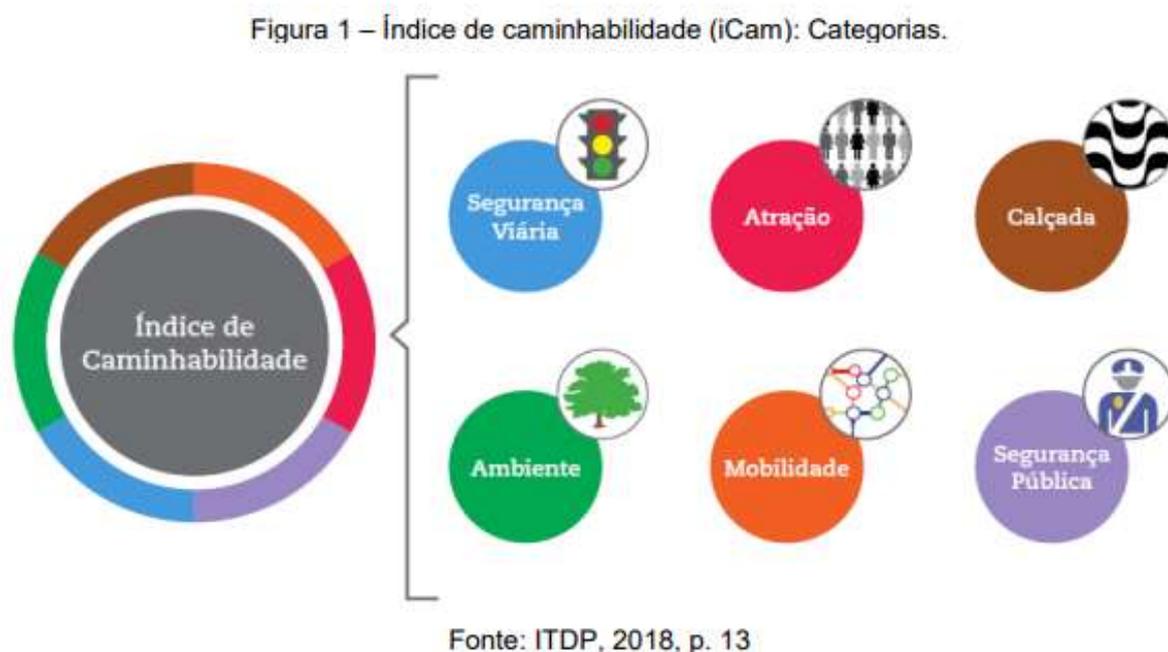
Cabe lembrar que, em abril de 2018, o Instituto de Políticas de Transporte & Desenvolvimento (ITDP Brasil) divulgou a versão 2.0 do chamado Índice de Caminhabilidade/Ferramenta (ITDP, 2018). As reflexões pioneiras de Jane Jacobs e Jan Gehl sobre

³ As entrevistas e observações de campo foram feitas em 04 dias, sendo dois em domingos da de eventos e dois em dias úteis.

o assunto foram evocadas como apoio para construção desse índice. Segundo essa versão 2.0, o Índice de Caminhabilidade (iCam), compõem-se de 15 indicadores agrupados em 6 categorias, cada uma dessas categorias incorporando uma dimensão da experiência do caminhar. São as 6 categorias e seus indicadores:

1. **Segurança viária:** tipologia de ruas e travessias;
2. **Atração:** fachadas fisicamente permeáveis, fachadas visualmente ativas, uso público diurno e noturno, usos mistos;
3. **Calçada:** largura e pavimentação;
4. **Ambiente:** sombra e abrigo, poluição sonora, coleta de lixo;
5. **Mobilidade:** dimensões das quadras e distância à pé ao transporte;
6. **Segurança pública:** iluminação e fluxo de pedestres diurno e noturno.

Na **Figura 1** pode ser visto o conjunto das 6 categorias de análise componentes do Índice de Caminhabilidade (iCam).



A metodologia prevê a montagem de um quadro inicial que vincula cada uma das categorias aos seus indicadores, por sua vez relacionados às unidades de análise adotadas (segmento de calçada ou face de quadra), às fontes de dados primários adotadas (levantamento de campo no ambiente de circulação de pedestre e no ambiente construído), e às fontes de dados secundários adotados (fotografias aéreas/satélite e recurso de georreferenciamento, e documentos da administração pública) (**Figura 2**).

Figura 2 – Índice de caminhabilidade (iCam): quadro de referência

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

Fonte: ITDP, 2018, p.18

A partir desse quadro referencial, composto de seis categorias e 15 indicadores, os segmentos de calçada recebem para cada indicador, categoria ou índice final, uma pontuação de 0 (zero) a 3 (três), que representam uma avaliação qualitativa da experiência do pedestre, sendo considerados: pontuação 0 (insuficiente), pontuação 1 (suficiente), pontuação 2 (bom), e pontuação 3 (ótimo). Seguem-se alguns cálculos que incluem média aritmética (para pontuação de cada indicador e de cada categoria), e média final para representar o iCam da área estudada.

Cabe salientar que, uma adaptação da metodologia do iCam (versão 2.0) aqui resumidamente apresentada foi feita na pesquisa para fins de construção da percepção do autor sobre a pedestrianização da Avenida Rio Branco no Bairro do Recife.

Todas as informações levantadas foram em seguida compiladas, e o trabalho final foi montado e finalizado. Maiores detalhes desta metodologia do iCam e da sua adaptação para a pesquisa, podem ser vistos no item 5 deste artigo e em Aragão (2018).

4 OS PLANOS DE URBANIZAÇÃO PARA O BAIRRO DO RECIFE

A primeira intervenção que se tem notícia, na área onde hoje é o Bairro do Recife, ocorreu com a chegada da Companhia das Índias Ocidentais (*West-Indische Compagnie* ou WIC) ao local. Inicialmente, foi uma intervenção de caráter comercial, e defensivo/militar, para em seguida,

com a definição de que ali seria a sede do “Brasil holandês” e, também, com a chegada do Conde Maurício de Nassau, ocorrer uma intervenção mais voltada ao urbanismo propriamente dito.

A segunda intervenção que é de 1639, já com a presença de Maurício de Nassau, tem por principal objetivo a incorporação da Ilha de Antônio Vaz à sede da WIC no Brasil, tendo em vista a península do Recife não comportar a população e as instalações necessárias. Segundo Béringer (1942 apud REYNALDO, 2017, p. 61): “O plano holandês de 1639 propõe a ocupação da mais extensa das ilhas do território de vasto mangue, coberto pela maré e no qual emergem algumas ilhotas”. A maior parte desse plano de 1639, do engenheiro Pieter Post (irmão de Franz Post), contempla a Ilha de Antônio Vaz, mas não deixa de ser importante para a península do Recife, inclusive pela construção da primeira ponte da cidade, de acordo com Reynaldo (2017, p. 60), que foi concluída em 1644 e conectava o núcleo portuário e a ilha de Antônio Vaz (**Figura 3**).

Figura 3 – Proposta do plano de Pieter Post, de 1639, desenhada sobre planta de 1932



Fonte: REYNALDO, 2017, p. 64.

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

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

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

A partir de 1654 e por aproximadamente 70 anos não temos conhecimento, até o presente tempo desta pesquisa, de nenhuma representação gráfica confiável do Recife. Mapas são raros e os existentes nem sempre são suficientemente claros para uma avaliação melhor dessa forma de intervenção urbana em seus menores detalhes (MENEZES, 2015, p.86).

No ano de 1888, de acordo com Reynaldo (2017) é apresentado por Alfredo Lisboa um projeto para a Freguesia do Recife, que visava a adequação da infraestrutura portuária às exigências do comércio internacional. No bojo desse projeto, que muda completamente a paisagem do Recife, inclusive de boa parte do seu parcelamento e só vem a se realizar no século XX, surge o traçado de uma via periférica ao novo cais, que é a Avenida Rio Branco, foco desse trabalho.

4.1 O traçado original da Avenida Rio Branco

O projeto inicial de Alfredo Lisboa propõe, além de outras vias, duas radiais não convergentes. A Avenida Marquês de Olinda, que terminava na Praça da Igreja do Corpo Santo e a Avenida Rio Branco, que terminava na Praça do Comércio. Segundo Reynaldo (2017, p. 96), “O projeto de 1888 concebe de forma incompleta o modelo radial: as radiais planejadas se apoiam em dois eixos que não se encontram em um ponto concêntrico”. Vale ressaltar que essa já era uma proposta agressiva para o bairro, conforme consta na **Figura 4**.

Figura 4 – Recife: 1888. Praça do Apolo, projetada por Vaulthier, em 1844: cabeceira da ponte Buarque de Macedo.



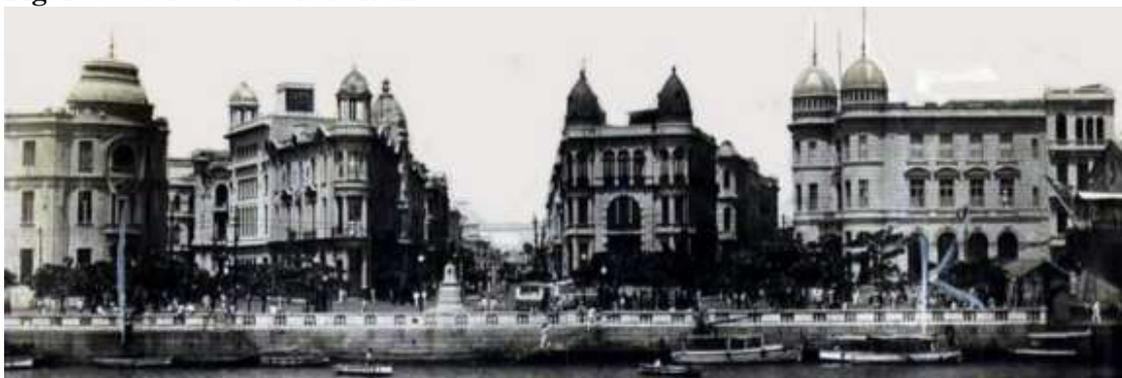
Fonte: REYNALDO, 2017, p. 98.

Em 1911 um novo projeto radicaliza ainda mais esse conceito e faz com que as duas radiais passem a convergir para o cais. De acordo com Lubambo (1991 apud REYNALDO, 2017, p. 96): “A prefeitura do Recife participa no projeto final, que foi precedido de uma proposta de 1910, onde consta a confluência dos dois eixos, somente concretizada com a demolição da igreja do Corpo Santo”. Independente de qual seja o projeto, fica clara a influência das intervenções do Barão Haussmann em Paris. Segundo Menezes (2016, p. 49): “Não parece ter sido de Lisboa a ideia de unir aquelas duas grandes avenidas a uma praça, tudo à maneira de Paris”.

O Recife assim procedeu e materializa, juntamente com seu porto moderno uma intervenção, sem maiores justificativas urbanas no seu bairro mais antigo, a lingueta. Aproveitando as linhas condutoras das pontes de acesso ao referido lugar, as torna fios condutores da abertura, independente da trama urbana existente das duas avenidas, antes indicadas, em 1888, pelo engenheiro Alfredo Lisboa. Tudo é demolido entre tais avenidas e ao redor delas e com novo desenho de quadras reconstruído, utilizando nas construções o Ecletismo dominante em toda a parte do mundo. As obras começam no ano de 1909 e vão ser quase todas concluídas no ano de 1913. A aproximação com as intervenções parisienses têm lugar com a criação, no encontro das duas avenidas, de uma praça conjugada aos cais, que seguem na direção Norte e Sul com seus inúmeros armazéns. Marcando a cabeças de quadras temos quatro edificações onde beleza e a harmonia integram-se ao plano integrado que considerou os edifícios e as ruas, em quadras, não sendo apenas cenários formadores de uma rua, qual aconteceu na intervenção do Rio de Janeiro de igual época. (MENEZES, 2016, p. 53).

E assim surgiu a Avenida Rio Branco, objeto desta pesquisa, sendo a segunda via, da esquerda para a direita na **Figura 5**, entre as edificações que, conforme afirma Menezes, marcam as cabeças de quadras.

Figura 5 – Cartões Postais do Recife



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

Importante ressaltar que houve vários planos urbanísticos elaborados entre os anos 30 e 50, mas que não influenciaram de forma relevante o Bairro do Recife, ficando sua abrangência mais voltada para os bairros de Santo Antônio, São José, Boa Vista, entre outros. A partir de 1970 começam a surgir ideias para uma nova intervenção, focada, de acordo com Lacerda, na conservação de áreas de interesse histórico, artístico e cultural. Esse projeto de reabilitação do Bairro do Recife foi, segundo Lacerda (2007, p. 622): “Considerado, até 1997, uma experiência exitosa de reabilitação ao proporcionar o ressurgimento de um lugar de encontro, mas que, a partir de então, segundo a nossa hipótese, foi desvirtualizado, aproximando-se da tendência de *city marketing*, entendido como a aceleração da taxa de transformação de certas localidades, com ênfase especulativa sobre imóveis e grandes obras de renomados arquitetos, com importantes repercussões em termos de trânsito de veículos e fluxos de pessoas.

4.2. O projeto para pedestrianização da avenida

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

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

A Avenida Rio Branco é apresentada no contexto do Bairro do Recife com destaque para os principais equipamentos e espaços públicos situados no seu entorno, como o Forte do Brum, o Terminal Marítimo de Passageiros, o Cais do Sertão Luiz Gonzaga, a Torre MalaKoff, o Marco Zero, o Porto Novo Recife e o Paço Alfândega, entre outros (**Figura 6**).

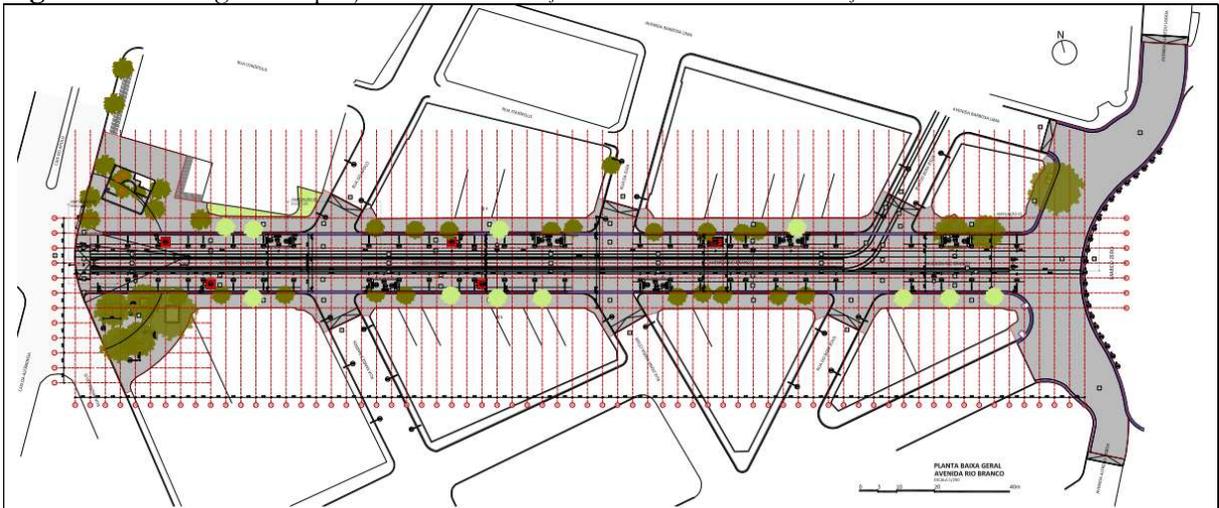
Figura 6 – Equipamentos e espaços públicos do Bairro do Recife.



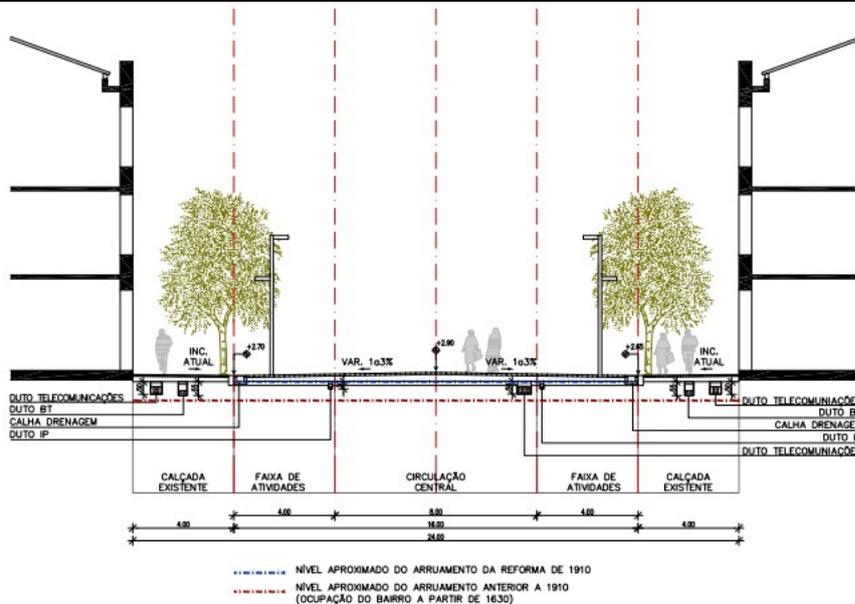
Fonte: PERNAMBUCO, 2016, P.4

O Projeto Executivo incluído como um dos anexos do Termo de Referência, consta de 26 pranchas, sendo 15 relativas ao Projeto de Arquitetura e 11 relativas ao Projeto de Instalação. Alguns exemplos dos anexos podem ser vistos nas figuras a seguir. Na **Figura 7** pode-se identificar a localização do mobiliário, bem como da vegetação e da Praça do Poeta. Pelo corte transversal, observa-se que, para pedestres, foi prevista uma circulação central de 8,00m de largura, e contíguas a essa faixa, foram previstas 2 faixas de atividades de 4,00m, que terminam nas calçadas laterais existentes, de 4,00m de largura cada uma.

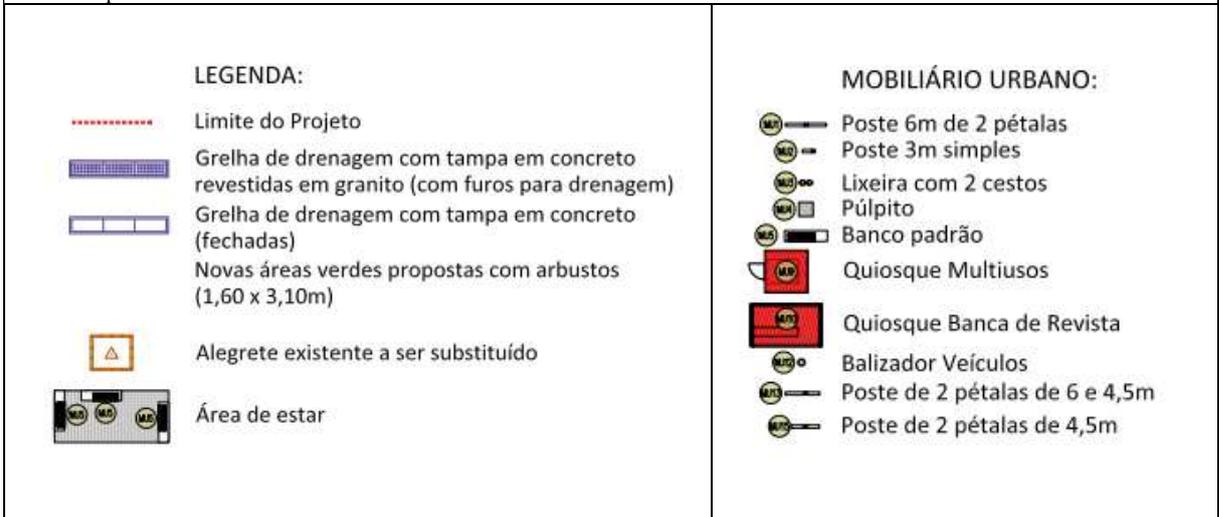
Figura 7 – Planta geral do projeto com localização do mobiliário e da Praça do Poeta



Planta Baixa Geral



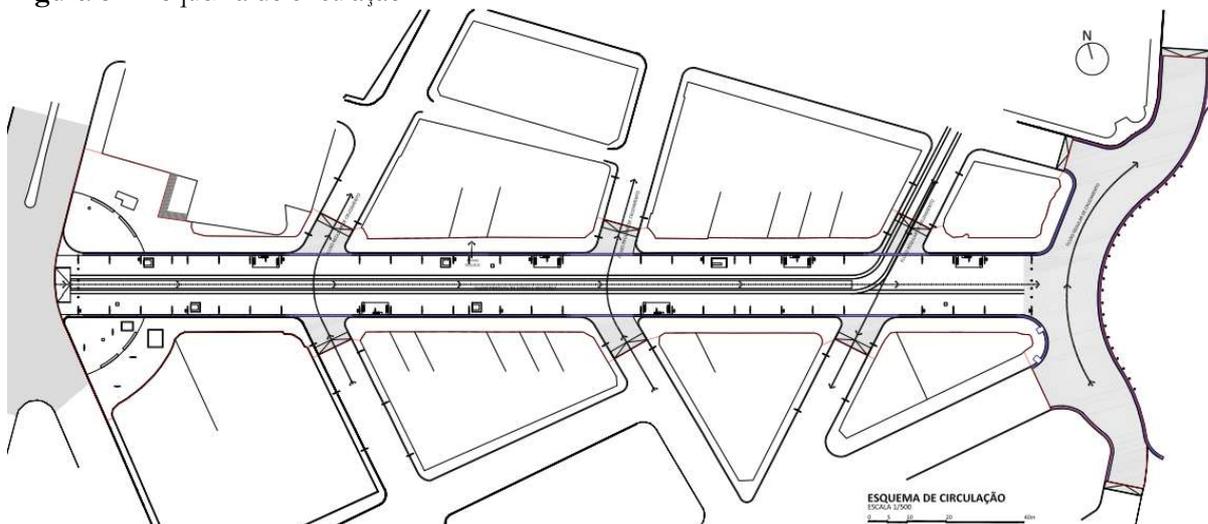
Corte tipo transversal



Fonte: PERNAMBUCO, 2016, Projeto Executivo. Prancha A 03/15. (Edição dos autores, 2018)

A **Figura 8** mostra o esquema de circulação, com previsão de 3 travessias ao longo da Avenida Rio Branco. Para pedestres, além da circulação central, das faixas de atividades e das calçadas, laterais, foram previstas 6 áreas de estar.

Figura 8 – Esquema de circulação



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

Como visto, o projeto de pedestrianização da Avenida Rio Branco pretendeu transformar radicalmente a função da Avenida no contexto dos modos de deslocamento do Bairro do Recife, passando de uma via de circulação de veículos para um local de permanência de pedestres.

4.3 A implantação do projeto

A Avenida Rio Branco foi fechada ao trânsito em março de 2014 e após alguns anos de fechamento para obras, em 21 de dezembro de 2017, o prefeito Geraldo Júlio e o governador Paulo Câmara inauguram o agora denominado *Boulevard* da Avenida Rio Branco, no Bairro do Recife, como “uma grande entrada para o Marco Zero”, nas palavras do prefeito (RECIFE, 2017). Observe-se pela foto publicada na notícia, que os equipamentos implantados estavam de acordo com aqueles previstos no projeto executivo, após exigências do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN). Eram oito quiosques originalmente (mesmo número de comerciantes da via), mas foram reduzidos pelo IPHAN. Esses quiosques multiuso ganharam pinturas externas (**Figura 9**).

Figura 9 – *Boulevard* da Avenida Rio Branco inaugurado.



Fonte: RECIFE, 2017 (Edição dos autores, 2018).

A Avenida Rio Branco, após sua pedestrianização, teve o espaço ocupado por vários eventos culturais, que vêm movimentando o Bairro do Recife.

5 A PERCEPÇÃO DOS USUÁRIOS E DOS AUTORES

5.1 A percepção dos usuários

Para se buscar a percepção dos usuários da Avenida Rio Branco sobre sua transformação em via de pedestre, como já antecipado, foram pesquisadas diversas fontes, a saber: depoimentos publicados na Imprensa Oficial; realização de 21 entrevistas na Avenida Rio Brancas em dias específicos, com atores estratégicos; e pesquisa *on-line*. Os resultados em detalhe estão disponíveis em Aragão (2018), e podem ser assim resumidos:

- Com relação aos depoimentos de professores, arquitetos urbanistas, jornalistas, entre outros profissionais, publicados na grande imprensa ou em “blogs” e pequenas publicações, observou-se o registro de discussão, ponderações e divergências de opiniões sobre a pedestrianização da Avenida Rio Branco;
- Com relação as 21 entrevistas, estas foram feitas em quatro dias (entre os dias 11/11/2018 e 25/11/2018), sendo dois em domingos, dias de eventos, e dois em dias úteis, com diferentes atores estratégicos (motoristas de táxi, ambulantes credenciados e não credenciados para venda dos seus produtos na Avenida, frequentadores da Avenida, e donos de restaurante/bar localizados na Avenida). Foram feitas 15 perguntas, as mesmas para todos os entrevistados, tendo-se observado diferentes percepções entre atores. Foram as perguntas:

1. Sexo;
2. Faixa Etária;
3. Grau de Escolaridade;
4. Você foi usuário da Avenida Rio Branco antes da sua transformação em via de pedestres?
5. Se sua resposta foi sim, responda: Qual o tipo de usuário da Avenida Rio Branco você foi antes da transformação em via de pedestres?
6. Qual o meio de locomoção você utilizava para atravessar a Avenida Rio Branco antes da sua transformação em via de pedestres?
7. Você é usuário da avenida Rio Branco depois da sua transformação em via de pedestres?
8. Se sua resposta foi sim, responda: Qual o tipo de usuário da Avenida Rio Branco você é depois da transformação em via de pedestres?
9. Na sua opinião, a transformação da Avenida Rio Branco em via exclusivamente de pedestres, com os equipamentos existentes, foi benéfica?
10. Se, em sua opinião, a transformação não foi benéfica, sendo agregado novos equipamentos para uma melhor utilização, ela passaria a ser benéfica?
11. Se você respondeu sim, que equipamentos deveriam ser agregados para uma utilização mais efetiva desta avenida como rua de pedestres?
12. Se sua resposta foi não, você acha que a Avenida Rio Branco deveria continuar a ser uma via exclusiva para veículos, como antes, ou deveria ser uma via mista (pedestres e veículos)?
13. Em sua opinião a transformação da Avenida Rio Branco em via exclusivamente de pedestres: a) dificulta a circulação no Bairro do Recife b) facilita a circulação no bairro do Recife; c) não alterou a circulação no bairro do Recife.
14. Para você especialmente, o que representou a transformação da Avenida Rio Branco em via exclusivamente de pedestres?
15. Que sugestões você daria ao governo municipal com relação a Avenida Rio Branco?

- A maioria dos respondentes é do sexo feminino (57%) e da faixa etária entre 21 e 40 anos. Quanto ao grau escolar, as maiores concentrações estão no grau superior completo e no médio completo. Todos os respondentes eram usuários da Avenida Rio Branco antes da sua transformação em via de pedestre, sendo metade deles funcionários de estabelecimento na via ou proximidades, seguindo-se dos que eram ambulantes ou frequentadores para lazer/turismo. O meio de locomoção mais utilizado antes da transformação era o automóvel próprio ou a pé. Todos os respondentes afirmaram continuar como usuários da Avenida Rio Branco após a sua transformação, continuando a metade deles sendo de funcionários de estabelecimento na via ou proximidades;
- De uma maneira geral, a maioria dos respondentes entendeu como benéfica a transformação da Avenida Rio Branco em via exclusiva de pedestre (19 entre 21 entrevistados), mas muitas queixas foram registradas quanto à falta de intensidade de eventos e de atrativos, quanto à falta de segurança, e quanto à ausência de locais de descanso e de equipamento infantis. Não foram observadas pelos entrevistados melhorias para a circulação no bairro. Os taxistas foram os que se sentiram mais prejudicados com a transformação, tendo inclusive sugerido à volta da circulação dos carros na avenida;
- Com relação ao questionário *on-line*, este apresentou as mesmas 15 perguntas das entrevistas, tendo ficado disponível do dia 13/11/2018 ao dia 28/11/2018, obtendo-se 67 respostas durante este período. A maioria também entendeu como benéfica a transformação da Avenida em via exclusiva de pedestre (84,8%), mas com restrições quanto à ausência de atrativos e da pouca intensidade de uso da avenida em dias úteis. Nem todos concordaram com a qualidade do projeto, e também entenderam que essa transformação não alterou a circulação no bairro do Recife. Foi sugerido inclusive que se deixasse uma faixa para veículos em dias que não ocorressem eventos.

5.2 A percepção dos autores

A percepção dos autores foi construída a partir de uma adaptação simplificada da metodologia iCam (ITDP, 2018) aplicada ao longo da Avenida Rio Branco. Foram utilizadas as mesmas seis categorias do iCam, mas com ênfase em indicadores qualitativos e nas fontes de consulta investigadas pelos autores. Assim, foi definido um quadro referencial a partir do qual foram atribuídas pontuações aos indicadores de cada uma das 6 categorias. As pontuações vão de 0 a 3, sendo 0 insuficiente, 1 suficiente, 2 bom, e 3 ótimo. O resultado final pode ser visto na **Figura 10**.

Figura 10 – Pedestrianização da Avenida Rio Branco: pontuação atribuída pelos autores

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

Fonte: Autores, 2018.

Quanto à ocupação da Avenida após sua pedestrianização, algumas visitas dos autores em diferentes dias da semana permitiram observações adicionais:

- A implantação do mobiliário e dos equipamentos públicos foi praticamente concluída e de acordo com o projeto executivo e com as exigências do IPHAN;
- A intensidade de ocupação da Avenida por pedestre é muito variável em função do horário e da presença ou não de eventos culturais;
- O *boulevard* Rio Branco, até o momento, portanto, funciona como uma via de pedestre de passagem, especialmente para acesso ao Marco Zero e não como um espaço de permanência, objetivo para o qual foi projetada e construída;
- A intensidade de ocupação da via por pedestre depende de eventos culturais que envolvam todo o bairro do Recife e em especial o Marco Zero;
- O *boulevard* Rio Branco não tem ainda atrativos suficientes que estimulem a permanência de pedestres.

6 CONCLUSÕES

Considerando os resultados obtidos nas três fontes de consultas para percepção do usuário da Avenida Rio Branco e a avaliação feita pelos autores desta pesquisa quanto à caminhabilidade na Avenida, do ponto de vista do pedestre, chegou-se às seguintes conclusões:

- Pelos depoimentos divulgados pela imprensa, observa-se que não há unanimidade quanto aos benefícios trazidos pela pedestrianização da Avenida Rio Branco;
- Do ponto de vista dos usuários, considerando as entrevistas feitas na avenida, observa-se que da mesma forma não há unanimidade quanto aos benefícios trazidos pela pedestrianização da Avenida Rio Branco para os diferentes modos de transporte;
- Também o resultado do questionário aplicado *on-line*, mostra divergências na percepção dos benefícios trazidos pela pedestrianização. Mesmo aprovado pela maioria, a sensação de algo incompleto predomina;

- A avaliação da caminhabilidade na Avenida, do ponto de vista do pedestre, apontou para categorias com diferentes pontuações, o que indica melhorias significativas ainda a serem feitas, mesmo que apenas para qualificar a caminhabilidade.

As observações em campo reforçaram o entendimento que, a Avenida Rio Branco como via exclusiva de pedestre, considerando especialmente essa carência de atratividade (atração) ainda não se firmou como um espaço de permanência, mas sim como um espaço de passagem para pedestres, com possibilidade de permanência eventual, em função de eventos oficiais promovidos pela Prefeitura da Cidade. É na verdade um via de condução ao Marco Zero, espaço central de permanência do Bairro do Recife. E fazer da Avenida Rio Branco um espaço de permanência parece ser o maior desafio dos responsáveis pelo projeto e pela sua implantação. Por outro lado, cabe uma reflexão sobre como devem ser enfrentadas as dificuldades ainda presentes com relação às articulações dos pedestres com outros modais de transportes e com relação às necessidades dos diferentes usuários da avenida.

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

Considerando que a questão norteadora da pesquisa foi: valeu a pena ceder o espaço de uma importante artéria, sacrificando também parte da história, para o projeto que hoje se encontra implantado? Pode-se afirmar que as pesquisas comprovaram a hipótese adotada de que a pedestrianização da Avenida Rio Branco, conforme projeto concebido e implantado, pode ter sido benéfica para determinados tipos de usuários, mas por ser uma importante artéria, a sua transformação em via de pedestre pode ter comprometido a circulação do bairro e pode ter contribuído também para a perda de parte da sua história.

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

REFERÊNCIAS

- ARAGÃO, M. A.C. **A pedestrianização da Avenida Rio Branco, no bairro do Recife/PE: a percepção do usuário.** Trabalho de Conclusão de Curso. Curso de Arquitetura e Urbanismo. Faculdade Damas da Instrução Cristã, Recife, 2018.
- GEHL, J. **Cidades para Pessoas.** São Paulo: Ed. Perspectiva, 2015.
- ITDP Brasil. **Índice de Caminhabilidade.** Versão 2.0. 1a edição: fevereiro de 2018. Versão 2.2, 2018.
- JACOBS, J. **Morte e Vida de Grandes Cidades.** São Paulo: Ed. WMF Martins Fontes, 2011.
- LACERDA, N. **Intervenções no Bairro do Recife e no seu entorno: indagações sobre sua Legitimidade.** Recife: UFPE, 2007.
- MACHRY, S. R. **Caminhabilidade no Recife: análise morfológica e perceptiva da qualidade da interface público-privada no bairro das Graças.** Dissertação de Mestrado. Recife: UFPE, 2016.

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

MENEZES, J. L. **Mobilidade Urbana no Recife e seus Arredores**. Recife: CEPE, 2015.

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

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

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

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