

ANÁLISE DA ACESSIBILIDADE URBANA NA CIDADE DO RECIFE: UM OLHAR SOBRE OS PRINCIPAIS EIXOS VIÁRIOS DE PENETRAÇÃO

Autor: Grupo PET-Geografia, Universidade Federal de Pernambuco

e-mail: dirceucadena@gmail.com

tel: (81) 2126-8276

Resumo

O espaço urbano apresenta-se complexo com uma pluralidade de elementos, usos e práticas. Contudo, tais elementos não se encontram corretamente distribuídos ao longo dos espaços públicos. A partir desta observação teve início a análise de como a população se relaciona com os objetos inseridos no espaço. Para tal, foram escolhidos seis importantes eixos viários da cidade do Recife, sendo eles as Av. Abdias de Carvalho, Boa Viagem, Caxangá, Mascarenhas de Moraes, Av. Norte e Av. Recife. O resultado encontrado mostrou que a situação do Recife não está fundamentada de modo a proporcionar o acesso pleno aos cidadãos.

Apresentação do tema

O tema do projeto a ser apresentado versa sobre a acessibilidade nos principais eixos de penetração da cidade do Recife, os quais destacam-se a Av. Abdias de Carvalho, Av. Boa Viagem, Av. Caxangá, Av. Mascarenhas de Moraes, Av. Norte e a Av. Recife.

O Interesse de fazer essa pesquisa surge da idéia de que o espaço urbano encontra-se cada vez mais complexo, composto por uma pluralidade de elementos, usos e práticas. Com esta gama de elementos coexistindo no espaço, e uma grande diversidade de pessoas, os aglomerados urbanos precisam ser estruturados para garantir a todos os cidadãos o direito à Cidade.

O conceito de acessibilidade está relacionado com a disponibilidade de oportunidades oferecidas ao indivíduo para o seu acesso à cidade, acesso tal que tem que ser atribuído de condições viáveis de mobilidade, tanto para indivíduos em sãs condições físicas, quanto para indivíduos com necessidades especiais, enfim a população em geral que desfrutará desse acesso.

Irá, portanto, nessa pesquisa, ser efetuada uma análise no que diz respeito à acessibilidade urbana no Recife em função de suas

principais vias de acesso, o que compreende desde das avenidas e sua organização, prosseguindo com as estruturas que irão dar forma ao processo e almejando, o embate final: a devida circulação dos cidadãos nesse processo.

Justificativa

A questão da acessibilidade nos dias atuais vem sendo trabalhada como um importante elemento para o desenvolvimento do meio ambiente urbano, em função de uma busca pelo exercício da cidadania.

No Brasil, este tema tem se mostrado em processo inicial de aplicação, neste sentido, iniciativas estão sendo tomadas através de um sistema legislativo federal e municipal que objetivam melhorias na estrutura urbana e qualidade de vida.

A análise das condições de acessibilidade nos principais eixos de penetração da cidade do Recife, constituirá numa medida valiosa para se perceber o impacto das intervenções sobre essa rede, identificando suas principais atribuições e deficiências.

Desta forma, o estudo da acessibilidade urbana na cidade do Recife poderá proporcionar uma contribuição relevante, com o intuito de subsidiar um melhor aproveitamento das políticas públicas, como também intervenções privadas. Além disto, a pesquisa poderá fortalecer a discussão teórica sobre os conceitos referidos, incentivando o exercício da cidadania.

Fundamentação do Problema

Esta pesquisa parte de uma inquietação, como vem sendo estruturada a acessibilidade na cidade do Recife? Como é percebida essa acessibilidade nos principais eixos viários de penetração da cidade?

A cidade do Recife possui uma área de aproximadamente 218,7 km², de acordo com o Atlas do Desenvolvimento Humano do PNUD¹, localizada a 08°05' de Latitude Sul e 34° 88' de Longitude Oeste, apresenta-se como uma das mais importantes cidades do Nordeste brasileiro ao lado de Fortaleza e Salvador.



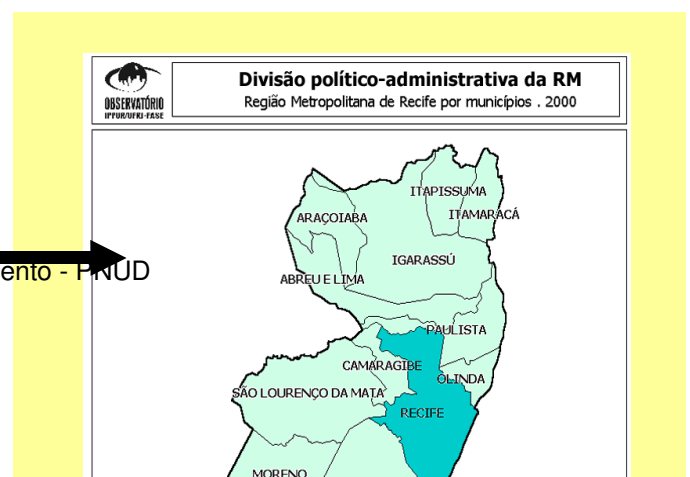
Fonte:

<http://www.recife.pe.gov.br/cidade/projetos/mapas/mapa0p.jpg>

Localização da Área de Estudo



Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento - PNUD





Mapa do Brasil

Fonte: Atlas Geográfico



Fonte: Observatório de Políticas Urbanas e Gestão Municipal - IPPUR/UFPE, 2002.
Equipe Metrodata: Henrique Rezende, Paulo Renato Azevedo, Peterson Leal.

Região Metropolitana do Recife, destaque para Recife

Fonte: Observatório de Políticas
Públicas Urbanas e Gestão

Dada a sua formação econômica e territorial esta cidade trás consigo algumas heranças do período colonial e algumas emergências típicas das grandes cidades dos países em processo de desenvolvimento.

O crescimento do Recife se deve à chegada de grande contingente de pessoas, em função do incêndio da cidade de Olinda, em 1631. Com a chegada dos holandeses, Recife torna-se a sede do Governo da Capitania de Pernambuco. E, com essa nova condição a cidade passa por uma serie de reformas urbanas, deste período de transformações surgem vários edifícios, casas, ruas e caminhos. (ALVES, 2004)

A partir da metade do século XIX, começam a ser elaborados projetos para solucionar problemas do porto . Foi daí que se tomou a decisão de reformar o Bairro do Recife onde foi pautada uma série de projetos. Daí se iniciou a maior expansão urbana do núcleo da cidade.

– Adicionar as reformas e transformações urbanas no Recife -

O período correspondente ao final do século XIX e início do século XX foi o que expressou a presença marcante de elementos identificados como sinalizadores de espaços públicos e da sua articulação, tais como os arcos e pontes, nos bairros que compõem a área de ocupação inicial do Recife, ou seja, os bairros do Recife, Santo Antônio e São José.

Observando a paisagem urbana a partir da localização dos seus pátios, largos e praças, além das suas relações com os rios, o mar, a vegetação, os edifícios e as ruas, desvendaram-se várias paisagens que ainda permanecem em boa parte, apesar das descaracterizações decorrentes de ações urbanísticas ocorridas de forma fragmentada ao longo do tempo - sobretudo a abertura e o alargamento de vias.

Os elementos construídos permitiam a circulação e alguns deles, tais como os arcos e as pontes se definem como marcos na paisagem, induzindo e facilitando a passagem através das ruas. As ruas, primitivos definidores da estrutura urbana, proporcionam a ligação mais direta dos espaços públicos.

Ao mesmo tempo, o traçado das linhas de bonde enfatizava os eixos principais definidos pelas ruas, geralmente passando ou tangenciando os espaços públicos. As pontes permitiam a continuidade dos eixos definidos pelas ruas, além de servirem de terraço para o deleite da paisagem. Os cais abrindo-se para o rio, proporcionavam ligações através das águas, e para o continente, enquanto os percursos integravam geralmente todos esses elementos.

Portanto, esses elementos construídos, ao mesmo tempo em que davam suporte às funções desempenhadas nos edifícios, definiam marcos na paisagem integrando os elementos naturais e os espaços públicos.

Os elementos naturais, os elementos construídos e os edifícios, observados em conjunto, relacionavam-se entre si e com os espaços públicos. Sua articulação se fazia através dos usos praticados, dos sons produzidos, dos marcos verticais ou horizontais estabelecidos, ou das perspectivas proporcionadas pelo seu conjunto.

A origem dos espaços públicos e dos elementos sinalizadores da sua articulação se confunde com a história da própria cidade do Recife, o que reforça a importância de um sistema de espaços públicos que concorra para o seu ordenamento.

Os pátios com suas igrejas, os largos com seus mercados, as praças com seus edifícios cívicos e os fortes, e os cais com seu porto - era assim que geralmente se apresentavam os espaços públicos, através de uma relação entre a paisagem urbana e a paisagem natural do sítio.

Os elementos construídos estabeleciam-se como marcos visuais e conectores das funções urbanas da época, e os elementos naturais participavam através de sua beleza - os rios, o mar e a vegetação - proporcionando a compreensão da cidade do Recife.

A forma de distribuição dos espaços públicos, considerando sua quantidade e qualidade, além da importância dispensada aos elementos sinalizadores, seja elementos naturais ou construídos, reflete as prioridades de ação considerada ao longo da história urbana.

Neste sentido, enquanto se privilegia a circulação dos pedestres e a utilização do transporte coletivo, como pôde ser verificado no Recife até o século XIX, reduz-se a necessidade de estacionamento e os problemas do congestionamento do trânsito, além de aproximar as pessoas entre si e suas relações com os espaços públicos.

Assim, a cidade do Recife, é palco de um processo complexo de estruturação, pois a mesma passou a exercer a função de uma localidade central com um alto nível de serviços que são postos à disposição dos cidadãos.

Desta maneira, este trabalho tentará discutir a acessibilidade urbana da cidade do Recife, utilizando os conceitos de espaço público, acessibilidade e informações sobre a legislação vigente em âmbito nacional e municipal. Para tanto será necessário analisar os principais eixos viários de penetração da cidade do Recife como local de averiguação das questões propostas para o trabalho

O processo de locomoção das pessoas em ambientes urbanos é bastante complexo. A distribuição espacial das atividades e dos componentes deste ambiente são as peças fundamentais neste processo, ressaltando que essa acessibilidade se dará em função da separação espacial do destino e do lugar de origem.

Verifica-se que o fenômeno de circulação das pessoas e sua relação com a cidade estão correlacionados com a distribuição espacial das atividades, como também com as disposições do mobiliário urbano e a estrutura que dão via para o acesso.

Referencial Teórico

Acessibilidade

A cidade em sua composição evoca a idéia de pluralidade de objetos e pessoas. Assim, cada elemento exerce uma função própria onde à teia de relações destes forjam um ambiente complexo, ou seja, o espaço é fruto de um conjunto de objetos e ações que se encontram associados e articulados entre si.

Obedecendo a essa lógica complexa o ato de exercer direito e deveres está intimamente ligado às vontades dos Seres Humanos ou as suas necessidades instrumentais. Com isso, ele pode ser manifestado de diferentes maneiras, tais como: vontade de exercer uma profissão, conhecer novas pessoas ou simplesmente ir e vir de forma segura e objetiva.

Entrementes, os espaços urbanos não oferecem condições para que os homens exerçam de forma simples um direito garantido pela constituição – direito de ir e vir -, pois os cidadãos disputam os passeios públicos e vias de acesso com toda sorte de equipamentos e mobiliários urbanos.

Não raro é possível perceber que as grandes metrópoles brasileiras sofrem com a falta de planejamento e com a não articulação das diversas funções de uma cidade. Isso denuncia um pensamento estéril da dimensão complexa da sociedade, onde os espaços eram concebidos num plano homogêneo desrespeitando as especificidades da condição humana.

Para que a cidade estimule os direitos e deveres de todos os indivíduos e grupos, deve-se pensar em um conjunto de normas. Códigos que estimulem a relação entre objetos e pessoas de forma a tornar mais acessível à conexão entre os elementos urbanos. Estimular a criação de códigos que sejam inteligíveis para todos os cidadãos e que respeitem as especificidades é estimular e desenvolver a acessibilidade.

Ao longo do tempo, o conceito de acessibilidade vem sendo desenvolvido e debatido por profissionais de diversas áreas do conhecimento. A essa dimensão interdisciplinar é um dos primeiros problemas que se encontra pra definir o conceito de acessibilidade.

Tomando como ponto de partida o senso comum tem-se segundo o dicionário “Aurélio” a acessibilidade como algo ou pessoa de acesso fácil. O que já evoca uma primeira aproximação com a idéia do que venha a ser acessibilidade nos meios urbanos, porém há que se acrescentar em que condições e a quem esse acesso ocorra de maneira fácil.

Segundo a Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT) acessibilidade é a possibilidade e condição de alcance, percepção e entendimento para a utilização com segurança e autonomia de edificações, espaço, mobiliário, equipamentos e elementos urbanos (NRB 9050, 2004).

De acordo com Jones (1981) a acessibilidade é a oportunidade que um individuo, em um dado local, possui para tomar parte em uma atividade particular ou uma série de atividades. Ou seja, a cidade acessível seria aquela que oferece múltiplas oportunidades para seus cidadãos, não só de caminhos, mas sim de perspectivas de vida.

Caminhando para uma compreensão de acessibilidade mais próxima da relação dos cidadãos com os elementos urbanos encontra-se em Davidson (1995) que acessibilidade é a facilidade com que cada pessoa, em um dado ponto, pode ter acesso, via sistema de transporte (qualquer que seja o modo ou sub-sistema de transporte), a todos os outros lugares em uma área definida, levando em consideração as variações de atividades e o custo percebido para atingí-los. O autor propõe ainda uma medida negativa chamada de isolamento. O aumento na acessibilidade implica uma diminuição do isolamento (ou desutilidade) de determinado local. Este sistema ou sub-sistema de transportes pode ser considerado como os próprios pés, um carro, um transporte coletivo, uma cadeira de rodas ou a própria calçada.

Outros autores conceituam acessibilidade de uma mais forma geral. Bom exemplo é encontrado em Raia Jr (2000) quando define a acessibilidade como uma medida de esforço para se transpor uma separação espacial, caracterizada pelas oportunidades apresentadas ao indivíduo ou grupo de indivíduos, para que possam exercer suas atividades

Em Sanches (1996) encontra-se que a acessibilidade é considerada um fator que permite avaliar a facilidade de acesso da população de uma determinada área às oportunidades de emprego e aos equipamentos sociais da cidade.

Outro conceito é o de que acessibilidade é uma medida da facilidade de um indivíduo em perseguir uma atividade de um tipo desejado, em locais desejados, por um desejado modo e num desejado tempo (BHAT; KOCKELMAN; CHEN; HANDY; MAHMASSANI; WESTON, 2000).

Ao se analisar a forma como a acessibilidade é concebida pelos diversos autores têm-se a impressão de que cada reflexão sobre a mesma é impregnada da intencionalidade do objeto de cada ciência específica estuda. Nesta dimensão tenta-se aqui perceber o viés geográfico da idéia de acessibilidade, pensando a mesma como parte essencial do processo pedagógico urbano onde o que seja levando em consideração seja a dimensão social, ou seja, o direito à cidade, o direito a circular, habitar e desfrutar de todas as oportunidades que a cidade oferece.

Nesta dimensão tem-se que a acessibilidade é concebida como o elemento fundamental para se estabelecer uma relação saudável entre os habitantes da cidade (pessoas sãs ou com algum tipo de limitação) e os elementos e equipamentos urbanos, garantindo que os cidadãos

exercçam seus direitos e deveres de habitar, circular, “degustar” a cidade através de locomoção própria e de maneira autônoma utilizando como recurso toda a rede de circulação de maneira fácil, segura e objetiva, através de uma perspectiva de interação dos diferentes elementos da cidade.

Nessa linha percebe-se que a acessibilidade urbana é condição *sine qua non* para se estabelecer uma relação saudável e harmoniosa entre os habitantes da cidade e os elementos e equipamentos urbanos tendo como pano de fundo dessa condição harmônica as idéias de qualidade de vida.

Espaço Público

A idéia de que as cidades possuem uma esfera pública (espaço pertencente ao uso coletivo) e uma esfera privada (cuja posse e manutenção correspondem aos interesses de um ou determinados indivíduos) é antiga. Mas só ira se definir completamente como a Urbanística Grega durante a Antigüidade Clássica. Para os Gregos, o espaço que representava o público, que era desejado pela população e onde se exercia a cidadania era a Ágora.

Esta característica perdeu-se com as cidades medievais européias, que construíram-se através da apropriação de terras publicas e da definição desordenada de ruas estreitas e insalubres.

Apenas no século XIX, com o urbanismo sanitarista, através das intervenções de Hausmann em Paris e de Ildelfons Cerdá em Barcelona, é que o espaço da coletividade (público) começou a ser repensado.

Para iniciar-se as discussões sobre o tema espaço publico, faz-se necessário definir o que é espaço, e o que é público. Segundo

Milton Santos, o espaço em qualquer época, é o resultado do casamento individual entre sistemas de objetos e sistemas de ações, enquadrados na dinâmica das relações econômicas, políticas e culturais específicas das diferentes formações sociais. Já a palavra público é definição jurídica que quer dizer o contrario, o oposto de privado, e que esta por sua vez remete significativamente a coletividade.

Dentro desta concepção diversos autores o conceituam. Segundo (fulano, 2004) o espaço público é o lugar de convívio e de sociabilidade entre os diversos extratos sociais, ou seja, o espaço de civilidade, de contato e de desenvolvimento das práticas de convivência com o diferente.

Segundo VAZ (2001) o espaço público é o conjunto de lugares de domínio do coletivo e geridos pelas instituições governamentais, onde é proibida a sua utilização privada. As Áreas do patrimônio público podem ter uso concedido ao setor privado através de concessão.

Neste contexto os espaços Públicos podem ser:

- Livres - espaço de circulação, ex.: Vias públicas, praças, jardins (com usos múltiplos).
- Temporariamente livres (semi-especializados) - centros comerciais, galerias e parques.
- Com Controle de acesso (especializados) - Praça central, calçada, rua comercial, etc.
- Preservação e conservação - Reservas ecológicas e grandes parques.

Ainda existe os espaços que possuem certa restrição ao acesso e à circulação pertencente a esfera pública: são os edifícios e

equipamentos públicos como, escolas, hospitais, centro de cultura, etc.

Legislação

O sistema legislativo pode ser encarado como fonte primária para se estabelecer as dimensões da acessibilidade de uma maneira ampla, pois todo o código legal é desenvolvido para garantir direito e deveres aos cidadãos.

Ao assumir o urbano como elemento balizador e fio condutor da análise acerca da acessibilidade encontram-se a constituição federal (ver trecho da constituição em anexo ao texto) como documento fundamental para conceber o direito à cidade, pois ela estabelece e identifica as necessidades instrumentais para o desenvolvimento da vida.

Seguindo por essa trilha de investigação é possível entender o sistema legal como um elemento rígido que não consegue entender toda a complexidade e fluidez da vida urbana. É como se todo o conjunto de leis funcionasse como peças de um jogo de blocos onde existem áreas mais salientes e áreas de reentrâncias que se encaixam formando uma figura rústica sem curvas. Desta forma o plano legal não encaixa no plano real, porém ele serve pra balizar e auxiliar na condução das ações dos humanos.

No entanto há que se perceber que quando se abandona as referências teóricas científicas e se inicia um processo de busca acerca do que a legislação entende por acessibilidade se percebe que esse termo está impregnado de um sentido muito menos abrangente, ele está diretamente vinculado ao acesso de pessoas com deficiência

e/ou restrições físicas. Fácil identificável na caracterização de algumas leis, como por exemplo:

Lei nº 4.613 - de 2 de abril de 1965 e o **Decreto nº 58.932** de 29 de julho de 1966 que regulamenta a lei - "Isenta dos impostos de importação e de consumo, bem como da taxa de despacho aduaneiro, os veículos especiais destinados a uso exclusivo de paraplégicos ou de pessoas portadoras de defeitos físicos, os quais fiquem impossibilitados de utilizar os modelos comuns".

Lei nº 7.405 - de 12 de Novembro de 1985 - "Torna obrigatória a colocação do Símbolo Internacional de Acesso em todos os locais e serviços que permitam sua utilização por pessoas portadoras de deficiência, e dá outras providências".

Lei nº 7.853 (ver corpo da lei em anexo) - de 24 de outubro de 1989 - "Dispõe sobre o apoio às pessoas portadoras de deficiência, sua integração social, sobre a Coordenadoria Nacional para Integração da Pessoa Portadora de Deficiência (CORDE), institui a tutela jurisdicional de interesses coletivos ou difusos dessas pessoas, disciplina a atuação do Ministério Público, define crimes, e dá outras providências".

Lei nº 8.160 - de 08 de Janeiro de 1991. - "Dispõe sobre a caracterização de símbolo que permita a identificação de pessoas portadoras de deficiência auditiva".

Lei nº 8.899 - de 29 de junho de 1994 - "Concede passe livre às pessoas portadoras de deficiência no sistema de transporte coletivo interestadual"