

**ACESSIBILIDADE URBANA EM UM DOS PRINCIPAIS EIXOS VIÁRIOS DA
CIDADE DO RECIFE – PE, AVENIDA GOVERNADOR MIGUEL ARRAES DE
ALENCAR (AVENIDA NORTE).**

**URBAN ACCESSIBILITY IN AN IMPORTANT AVENUE OF THE CITY OF
RECIFE – PE, AVENIDA GOVERNADOR MIGUEL DE ALENCAR (AVENIDA NORTE).**

**ACCESIBILIDAD URBANA EN UNO DE LOS PRINCIPALES EJES VIALES DE LA
CIUDAD DEL RECIFE – PE, AVENIDA GOVERNADOR MIGHEL ARRAES DE
ALENCAR (AVENIDA NORTE).**

Pedro Ricardo da Cunha Nóbrega
Geógrafo, Doutorando em Geografia Humana pela USP
Aluno Pesquisador do grupo Sociedade Natureza - NEXUS (UFPE/CNPq)
Membro do grupo de Pesquisa: Desenvolvimento do Espaço, Território e Região - GPDeTER
nobregap84@gmail.com

RESUMO

A cidade, com suas dimensões polissêmicas, polifônicas e polimorfas, apresenta-se como um texto de alta complexidade para ser apreendido em apenas um lance de olhar. Por isso a herança positivista de pensar e analisar a realidade a fragmenta em pedaços para tentar simplificar a análise e com isso se desconsidera a totalidade como um movimento indispensável para ler e interpretar o mundo real e concreto. Utilizando perspectivas de método que tenham como espinha dorsal a dialética, busca-se superar a contradição do todo e das partes buscando subtotalidades que ajudem a entender o movimento de totalização da cidade. Neste sentido a circulação e acessibilidade, quando entendidas com base nos seus limites e potencialidades, ajudam a estabelecer elementos de análise que tentam revelar a produção desigual do espaço urbano para que seja possível tensionar a lógica de reprodução do espaço urbano a serviço do capital. Neste pequeno artigo, tenta-se, com base no método progressivo regressivo de Henri Lefebvre revelar as fragilidades da reprodução do espaço urbano na Avenida Norte, localizada na cidade do Recife, Pernambuco.

Palavras-chave: Espaço Urbano, Acessibilidade, Avenida Norte (Recife).

ABSTRACT

The city with its polysemic, polyphonic and polymorphous dimensions, presents itself as a high complexity text to be seized by a single quick look. Thus, the positivist legacy of thinking and analyzing the reality fragments it into parts to try to simplify the analysis and through this way the approach disregards the totality as an indispensable movement to read and interpret the real and concrete world. Using perspectives of method that consider the dialect as a backbone, it is intended to surpass the contradiction of the total and parts searching subtotalities that provide help to understand the movement of totalization of the city. Accordingly to this, circulation and accessibility when understood based on its limits and potentials, help to establish analysis elements that try to reveal the unequal production of the urban space, aiming to make possible to tighten the reproduction logic of urban space that is submitted to the capital. This article tries, based on the progressive regressive method of Henri Lefebvre, to reveal the fragilities of urban's space reproduction at Avenida Norte, located in the city of Recife, State of Pernambuco, Brazil.

Keywords: Urban Space, Accessibility, Avenida Norte (Recife).



RESUMEN

La ciudad, con sus dimensiones polisémicas, polifónicas y polimorfas, presentase como un texto de gran complejidad que no es posible la entender en sólo una mirada. Por eso la herencia positivista del pensamiento y de los análisis de la realidad fragmenta el mundo en pedazos en el intento de simplificarlo y con eso si pierde la noción de totalidad como el movimiento necesario para la cosa concreta, real. Acerca de la cuestión del método, los análisis tenían como centralidad la noción de dialéctica, intentando superar la contradicción de todo y de sus partes, creando subtotalidades de análisis que ayudan en la comprensión de la totalización de la ciudad. En este sentido la circulación y la accesibilidad son entendidas, aunque tengan límites, como conceptos que apoyan la lectura de la producción desigual del espacio urbano y solo así es posible revelar las contradicciones del proceso de reproducción del capital. En este pequeño hacemos el intento, por medio del método regresivo-progresivo de Henri Lefebvre, poner luz en las fragilidades de la reproducción del espacio urbano en la Avenida Norte, ubicada en la ciudad de Recife, Pernambuco.

Palabras clave: Espacio urbano, Accesibilidad, Avenida Norte (Recife)

1 REFLEXÕES INICIAIS

A cidade é, indiscutivelmente, um texto complexo e múltiplo, essa condição faz com que sua análise seja construída a partir da junção de vários fios de pensamento, percepção e prática social que auxiliam a alimentar um conjunto amplo e dinâmico de influências que se amalgamam sobre perspectivas e ideologias diversas que exibem as contradições em busca de um movimento teórico e metodológico que dê conta de aproximar o mundo concreto com a capacidade de reflexão sobre esse mundo, em um processo de totalização.

Não obstante, por ser pensada como um texto de difícil leitura, a cidade escapa ao pensamento e ao encapsulamento inerentes à teorização, por isso é possível perceber a produção e a reprodução da cidade e do espaço urbano para além da definição estanque de um pensamento único. A cidade, mesmo quando se busca analisar pela chave do cotidiano e da vida cotidiana, pode ser lida a partir de elementos que sustentam a reprodução das relações sociais do dia-a-dia.

Levando-se em consideração a estrutura urbana de uma cidade a partir de sua malha viária é possível, através de análises das marcas formadoras do seu território, identificar os nódulos principais de expansão da mesma. Notadamente nas cidades originadas no período colonial essas



heranças¹ funcionam como base para a estruturação do espaço atual, muito mais do que um estudo simples de forma é preciso pensar os conteúdos, o sentido da produção social da cidade e sua indissociabilidade forma-conteúdo.

Partindo-se dessa necessidade teórico-metodológica de pensar o urbano e a sua expressão material, a cidade, durante alguns anos o grupo PET/Geografia/UFPE, sob a coordenação da Professora Doutora Edvânia Tôrres Aguiar Gomes, iniciou um conjunto de estudos e pesquisas para entender como a cidade do Recife, no movimento de reprodução do espaço, organiza as atividades e a reprodução da vida a partir de seus principais eixos de circulação, tanto de pessoas como de mercadorias, para isso foram identificadas seis (6) principais avenidas, (Av. Governador Michel Arraes de Alencar – Avenida Norte, Av. Recife, Av. Boa Viagem, Av. Mascarenhas de Moraes, Av. Caxangá e Av. Abdias de Carvalho) que estão intimamente ligadas a antigos traços, cortes e vias que serviam como estradas para o desenvolvimento das atividades desde o período colonial. É deste universo que se desloca a Avenida Norte e apresentam-se suas especificidades no processo de reprodução da cidade do Recife. Para tanto, serão analisados os usos e a ocupação do solo urbano, os elementos históricos de sua formação e assim tentar-se-á extrair um diagnóstico das condições de acessibilidade² desta via, sob uma matriz metodológica que tenta se assemelhar ao método regressivo-progressivo³ apresentado por Lefebvre (1975).

O método regressivo-progressivo tem como princípio entender a realidade como ela é; usar a história para desvendar os sentidos da construção histórica da realidade e avançar para frente para tentar construir uma perspectiva do presente buscando entender os sentidos da construção material que levará a um futuro diferente do presente.

[...] o atual permite compreender o passado e a sociedade capitalista as sociedades anteriores, porque desenvolve as categorias essenciais dessa no curso do qual o proceder do pensamento volta até o atual, a partir do passado já decifrado, apreendido em si mesmo. (LEFEBVRE, 1975, p. 17).

¹ Herança neste texto está sendo entendida como sinônimo de persistências ou rugosidades. O primeiro termo é defendido por CARLOS (2004), este conceito tem base nos pensamentos de Lefebvre sobre resíduos e dialoga com o conceito de rugosidade defendido por Milton Santos (1978). Esses dois conceitos vão ser percebidos *como as marcas do tempo por meio do trabalho que instituem uma base material difícil de ser rompida*.

² Entende-se acessibilidade urbana como 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 a noção de qualidade de vida.

³ (...) primeiro faz-se uma descrição horizontal da realidade presente, observando, ouvindo, levantando elementos, descrevendo, sem nos preocuparmos ainda com a análise das diversas temporalidades existentes e sobrepostas. (RAMOS, 2004, p.85)



Sob essa base concreta associada ao tempo que é sincrônico e diacrônico, ao mesmo tempo, as estruturas urbanas e as infraestruturas necessárias à reprodução da vida dão sustentação para a existência de um cotidiano⁴, de uma vida cotidiana que se impõe através dos usos e das práticas sociais materializadas no espaço.

Ao mesmo tempo em que o cotidiano e a realização da vida cotidiana possibilitam perceber contextos compartilhados, eles também funcionam como nexos centrais na construção das relações sociais, das práticas sociais e do trabalho. Sob esse conjunto de reflexão, as práticas sociais aparecem como os sentidos da reprodução da vida através do trabalho e da construção da rede de relações sociais.

Não raro, as marcas da vida cotidiana também são passadas em forma de poemas e registros escritos acerca do modo como a vida se reproduz, o que ajuda perceber a forma como a vida vai construindo elementos em microescalas que ajudam a subverter as lógicas hegemônicas impostas desde cima⁵.

2 CARACTERIZAÇÃO DO OBJETO DE ESTUDO: ANÁLISE DAS FORMAS E DAS FUNÇÕES URBANAS AO LONGO DA AVENIDA NORTE

A Avenida Norte localiza-se, como o próprio nome evoca, na porção norte da cidade do Recife cortando um total de 15 bairros: Encruzilhada, Espinheiro, Mangabeira, Córrego do Jenipapo, Morro da Conceição, Rosarinho, Santo Amaro, Torreão, Apipucos, Vasco da Gama, Tamarineira, Alto José do Pinho, Macaxeira, Alto do Mandú e Casa Amarela.

Esta avenida é considerada um dos principais eixos de conexão da região norte com o centro da cidade do Recife, além de ser um elo entre a cidade do Recife e a principal rodovia do país (BR-

⁴ O cotidiano se compõe de ciclos e entra em ciclos mais largos. Os começos são recomeços e renascimentos. Esse grande rio, o vir-a-ser heraclitiano, nos reserva surpresas. Não há nada linear. As correspondências desvendadas pelos símbolos e pelas palavras (e suas reaparições) têm um alcance ontológico. Eles se fundam no Ser. As horas, os dias, os meses, os anos, os períodos e os séculos se implicam. Repetição, evocação, ressurreição são categorias da mágica, do imaginário e também do real dissimulado sob a aparência. (LEFEBVRE, 1991, p.11).

⁵ Esse poema, intitulado Evocação da Avenida Norte, escrito por José Almino ajuda a ter uma aproximação mais afetiva sobre a percepção e a reprodução da vida cotidiana na área em que a Avenida Norte está inserida, mostrando um pouco das relações estabelecidas nela. *Não tenho pais, nem irmãos, parentes ou amigos: estou só na Avenida Norte. Me encanta a Avenida Norte. Me encanta o seu nome cardinal, a minúscula Assembléia de Deus, o homem cotó, a gente feiinha, a gente feiazinha. Irei para o Arruda, para Beberibe, ou ficarei na Encruzilhada. Estarei sempre na Avenida Norte. Eu quero a Avenida Norte, como a mulher que passa. Para trás os ingleses cobertos de tapuru, na sombra das palmeiras do cemitério dos ingleses; Abreu e Lima morto e enterrado. Não quero. Não quero: As jaqueiras de Casa Forte, o remanso do rio no Poço da Panela, tampouco. Eu quero a Avenida Norte. Tenho a pedra de Zalagh Mais a argila do Saís: Breve serei muito menos. Terei a Avenida Norte.*



101)⁶, classificada de acordo com a lei de uso e ocupação do solo, como corredor de transporte urbano principal, tendo por função específica ligar áreas, bairros da cidade e a cidade à porção norte do Estado, considerada a maior avenida da cidade.

Os mais de oito quilômetros de avenida e passeio público são utilizados para fins diversos e sofrem com o impacto dessa utilização. Ao analisar o fenômeno em escala temporal, percebe-se que o fluxo e os problemas associados vêm aumentando estrondosamente, principalmente após a pavimentação que substituiu os trilhos dos bondes, além de dar outra forma e tamanho às calçadas existentes, o que em um jogo de forças desiguais e sem normas o espaço público foi perdendo a batalha com o espaço privado, ou seja, de certa forma e no limite, o espaço público *stricto sensu* da avenida norte foi sendo gradativamente privatizado.

Com o passar dos anos, as calçadas e até mesmo a própria avenida vêm sofrendo danos físicos que se materializam como ‘cicatrizes’ em toda a sua extensão. As marcas percebidas na avenida têm sua gênese ligada ao intenso uso, às construções indevidas e pela ação implacável do tempo, associada à falta de manutenção.

A Avenida Norte pode ser compreendida como um ambiente complexo, pois evoca a dimensão do inacabado, do não-linear, traz consigo a essência do tecido em conjunto a partir da junção de vários elementos que se apoiam uns aos outros e não dão à possibilidade de redução.

A constatação da impropriedade do modelo de simplificação evoca a necessidade que a análise desta via seja feita de uma maneira rigorosa buscando na história a ajuda para entender as heranças para as materialidades do presente. Além de que a própria realidade é executada de uma maneira única, fazendo com que ao se debruçar sobre a identificação do uso e da ocupação do solo e da vida cotidiana revelem as primeiras pistas acerca dos problemas da acessibilidade.

Em uma análise em escala macro sobre a rede rodoviária recifense, pode-se facilmente identificar a Avenida Norte como uma via que subsidia o acesso das pessoas e das mercadorias para a área central do Recife, bem como garante o acesso a maior parte da zona norte do município. Ao se executar uma análise numa escala micro, a Avenida perde muito rapidamente a dimensão de acessível, pois como resultado da contradição essa via “*strictu sensu*” é portadora de grandes

⁶A BR-101 é classificada como Rodovia Longitudinal, esta rodovia tem uma extensão de 4.551,4 Km indo no sentido Norte - Sul cotando litoral brasileiro em quase sua totalidade - do Rio Grande do Norte ao Rio Grande do Sul -. Ela é considerada uma das mais importantes rodovias brasileiras, e compõe a Rodovia Pan-Americana.



entraves⁷ a circulação de pessoas se tornando para uma parcela da população recifense uma via evitada⁸.

Num lance de olhar pela Avenida Norte, é fácil notar que as calçadas não seguem os padrões elementares estabelecidos pela NBR-9050, no entanto é possível perceber algumas tentativas de calçadas e rampas que tornem a circulação das pessoas mais fácil. Porém, é preciso mencionar que tais calçadas estão localizadas em estabelecimentos que prestam serviços automotivos.

De acordo com Queiroz Filho (2002) “o uso indiscriminado das técnicas de quantificação e o conseqüente empobrecimento da capacidade de reflexão, num passado recente, fomentou uma atitude de cautela em relação à aplicação de técnicas de análise espacial”. Assim, esse receio fez com que boa parte dos geógrafos atuais simplesmente excluísse o uso dos números nas investigações científicas de cunho geográfico.

No entanto, modernamente, o uso de ferramentas que possibilitem a melhor organização dos dados se torna um excelente aliado na análise do espaço, pois, é possível, com a ajuda dos elementos abstratos, criar linhas, modelos ou simplesmente diagnosticar comportamentos fundamentais para a decodificação de elementos existentes nas paisagens, no plano da forma.

A análise do uso e da ocupação do solo na Avenida Norte demonstra que a mesma possui um grande número de residências, fazendo com que essa via acompanhe os demais eixos da cidade do Recife.

A partir dos dados extraídos em campo feito pelo grupo PET de Geografia em 2005 e comparando com os usos da atualidade não há variações no que tange as principais práticas, a avenida, de forma plana, mantém a mesma característica, em um quadro geral a avenida está comprometida em 34% por casas (uni/multi familiares) ou por conjuntos de apartamento uni ou multifamiliares. A grande diferença encontrada entre o trabalho de campo em 2005 e o atual é a alteração no sentido da verticalização presente na avenida, em 2005 o perfil era de alguns poucos edifícios com mais de 15 pavimentos, atualmente em alguns núcleos específicos o número de prédios com mais de 20 pavimentos são recorrentes, principalmente nos projetos que estão em construção e em processo de finalização.

A valorização do metro quadrado e a crescente expansão da região norte da cidade faz com que a necessidade pensar os espaços públicos tome a condição de centralidade, assim como já

⁷ Entraves identificados a partir da análise das normas brasileiras de acessibilidade NBR-9050.

⁸ Como evidencia o poema do José Almino, nele se pode perceber nitidamente que no contexto da sociedade recifense a avenida norte é percebida com um espaço habitado pela parcela da população mais feia, mais pobre. A avenida é apreciada como espinha dorsal que se ramifica pra vários bairros populares, a necessidade de comparação da avenida com as áreas mais valorizadas de sua cercania.



apontava Albuquerque e Gomes (2003), é preciso “que haja diversas intervenções (públicas e privadas), principalmente voltadas para a questão de infraestrutura, afim de que essa via se torne uma local de atrabilidades e amenidades” que possam contrapor a lógica perversa de reprodução do capital e a incorporação e eliminação dos elementos naturais e de sociabilidade em detrimento da construção de projetos arquitetônicos.

Outra fatia de proporções consideráveis na análise da ocupação do solo desta via reside nos serviços, estes são responsáveis por aproximadamente 25% de toda a ocupação imobiliária existente. As principais atividades de serviço estão localizadas nos serviços pessoais e de reparos. Não há quase atividades de hospedagem ou equipamentos recreativos culturais.

O Comércio também se apresenta bastante difuso durante o percurso da avenida, apresenta como principal elemento do comércio os equipamentos profissionais. Inseridos na concepção de equipamentos profissionais se encontram as lojas de autopeças e equipamentos voltados para o setor automobilístico.

Não raro identificam-se casas que compartilham seus usos entre local de residência e comércio ou locais onde de realizam serviços. Assim, morador, consumidor e produtor se entrelaçam e se confundem⁹.

Os espaços da produção agora não respeitam o espaço privado da casa, assim, o cotidiano se instaura cada vez mais em sua forma programada diminuindo a possibilidade de que os resíduos da vida cotidiana sejam capazes de possibilitar uma transformação no conjunto das práticas sociais e espaciais, trazendo para a casa a alienação do mundo do trabalho.

Há daí a emergência de uma nova concepção de espaço, os espaços liminares, que são os espaços [...]

[...] que contem misturas de histórias e de funções e, que deixa o usuário a “meio caminho” entre instituições: Lugares lucrativos com não lucrativos, casa com espaço de trabalho, residência com comércio, resultantes entre outros aspectos da globalização do investimento e da produção, da abstração contínua do valor cultural em relação ao trabalho material e a mudança do significado social – que era extraído da produção e hoje deriva do consumo. (GOMES, 2002).

Ainda como inferência relativa à análise da realidade foi possível perceber que aproximadamente 10% dos lotes urbanos encontrados na avenida estão em condição de reserva do

⁹ [...] “a expansão do setor informal da economia. Isso muda a natureza dos domicílios que passam de unidades de consumo para unidades que combinam consumo e produção. Surge, portanto, um novo tipo de trabalhador, inclusive empregado, cujo trabalho não se concentra num lugar e ao qual não se aplicam condições homogêneas de trabalho, senão como tipicamente individualizado e fragmentado”. (GOMES, 2002).

capital, é como se os donos das terras estivessem esperando o melhor momento para estabelecer o uso mais rentável da terra frente à dinâmica de reprodução do espaço urbano. Em termos gerais, no lugar de chamarmos esses espaços de reserva ou espaços vazios, referimo-nos a eles como espaços perplexos.

A identificação desses espaços perplexos no curso de um eixo viário, como é o caso da Avenida Norte, é fundamental para tentar entender “as formas de integração dos espaços seletivos gerados pela rede do capital, aos espaços perplexos para compreensão da dinâmica urbana” numa escala intraurbana de análise. (GOMES, 2002).

A elaboração de um plano de ocupação dos espaços disponíveis pode ser o definidor de uma verdadeira transformação nas formas do uso do território envolvido.

2.1 NOS TRILHOS DA HISTÓRIA: AVENIDA NORTE

Com o surgimento da companhia ferroviária “The Great Western of Brazil Railway Company Limited” algumas províncias tiveram a possibilidade de interligar os seus territórios, em Pernambuco não foi diferente. O Barão da Soledade idealizou a criação de uma rodovia que ligasse Recife a Limoeiro.

O sistema de transporte deve sua estrutura baseada entre Recife, Pau D’alho e Limoeiro se tornando assim um eixo de circulação de pessoas e mercadorias. No entanto, o funcionamento dessa estrada de ferro estava quase que privatizada, pois os usuários mais frequentes eram as famílias inglesas. Só por volta de 1884 é que foi criado um vagão destinado à terceira classe o que fez com que o fluxo de usuários quase duplicasse.

A “The Great Western” passou por alguns momentos de déficits, isso fez com que o transporte de mercadorias fosse prejudicado. Nesta direção, a estrada do Limoeiro foi “invadida” por mercadores utilizando-se de comboios de animais, carregando os produtos do interior para a capital fazendo com que os trens circulassem desocupados. Como a circulação de mercadorias feita em longa distância por animais, o caminho teve que necessariamente ser ocupado, criando alguns núcleos (adensamentos populacionais) o que culminou na ocupação das margens da estrada.

Em meados de 1910, foi instituída uma linha de bonde que coexistia com a linha férrea, a linha possuía um contorno pequeno, mas significativo para a ocupação e circulação das pessoas que habitavam a zona norte do Recife, assim o bonde saía do bairro de Santo Amaro e atingia as



imediações da encruzilhada. Já na década de 1920, esse caminho onde coexistiam os sistemas de trem e bonde ganhou a toponímia de Avenida Norte abandonando a primitiva denominação de estrada do Limoeiro. Há essa altura essa via necessitava de uma adequação urbana para se tornar carroçável e gerar algum conforto ambiental a população que a servia, pois a ocupação das margens já era bastante densa.

Em função das reformas urbanas higienistas implantadas por Agamenon Magalhães, por volta da década de 1940, na área central do Recife, a unidade ambiental dos morros foi seriamente ocupada pela parcela da população mais pobre, população essa que foi retirada de suas moradias¹⁰.

A ocupação dos morros não foi considerada uma invasão, pois houve acordo entre o governo e o proprietário dessas terras, sendo ocupadas pelos pobres a partir de pequenos aluguéis ou com a aquisição de terra por preços irrisórios.

A fábrica de Apipucos foi responsável pelos primeiros traços da ocupação nesta área, está foi instalada no bairro de Apipucos no último quartel do século XIX. Em meados da década de 1920 a fábrica de Apipucos se tornou propriedade de Othon Bezerra de Melo, passando a ser conhecida por Fábrica de Tecidos da Macaxeira. Além de ter sido por muito tempo o principal mobiliário urbano da Avenida, a fábrica de tecidos da macaxeira estimulou a criação dos atuais bairros da Macaxeira e do Buriti, pois foram criadas vilas para instalar os operários da mesma. Atualmente, a fábrica encontra-se desativa restando apenas parte de sua estrutura em péssimo estágio de conservação.

Esse passeio pela história da Avenida Norte é fundamental para se desvelar os *nexos* da atual configuração desse espaço que a circunda, desde a época dos trilhos da maxambomba até os dias atuais é possível perceber que a ocupação dos espaços livres se deu de maneira aleatória com adensamentos populacionais distribuídos difusamente em função da decadência da linha férrea e a necessidade de transportar mercadorias por esse traçado.

A falta de planejamento para a ocupação dos morros em função das reformas urbanas promovidas no centro da cidade do Recife por Agamenon Magalhães foi uma herança que esta região sustenta até os dias de hoje. Aliado a essa forma de ocupação, a criação de vilas pra os empregados do cotonifício do grupo Othon Bezerra de Melo também corroborou para que a mancha urbana crescesse de maneira randômica.

¹⁰ Essa moradia consistia em mocambos que se estendiam pela zona de mangue da cidade do Recife.

2.2 ANÁLISE DA ACESSIBILIDADE NA AVENIDA NORTE

Como elementos significativos das condições de acessibilidade urbana da Avenida Norte, foi feito um conjunto sistemático de trabalhos de campo e com isso foram escolhidos quatro pontos em que as condições de acessibilidade serviram de exemplo para o contexto geral da avenida. Para fins didáticos investigativos esses “pontos de análise” servem como um modelo de apreciação das condições de acessibilidade de acordo com a norma brasileira de Acessibilidade para edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos.

2.3 PISO E RAMPAS DE ACESSO

Em consonância com a ABNT / NBR – 9050 os pisos devem ter a “superfície regular, firme, estável e antiderrapante sob qualquer condição, que não provoque trepidação em dispositivos com rodas (cadeiras de rodas ou carrinhos de bebê)”.

Fazendo uma avaliação dos pisos encontrados nos “pontos de análise” selecionados todos estão fora das normas estabelecidas pela ABNT, pois em nenhuma das áreas escolhidas apresentam as características estabelecidas pela associação. Um número considerável de calçadas se encontra sem capeamento. Os pisos que estão cobertos em sua maioria não são regulares ou não evitam a trepidação.

Com a contribuição de Leitão (2002) pode-se afirmar que as rampas de acesso são elementos de composição arquitetônica, cuja função é possibilitar a circulação vertical entre desníveis, por meio de um plano inclinado. No entanto, durante todo o contorno da avenida foram evidenciadas poucas rampas que em sua maioria não passam de rebaixamento na calçada fruto da intervenção das forças horizontais¹¹.

Em todos os pontos de análise os pisos estão materializados de maneira insatisfatória. No primeiro ponto é possível perceber duas condições distintas, o piso da margem esquerda não possui

¹¹ A força horizontal é fruto da lógica horizontal que de acordo com Santos (1998, apud Gomes, 2002) funciona “sendo herança da cultura e das especificidades sócio-espaciais que guardam cotidianos e tradições. [...] guarda possibilidades de suas metamorfoses em adesões mesmo que parciais, porém férteis e profícuas [...]. É também o espaço da lógica da vida, a lógica dos acidentes culturais e das singularidades sócio-espaciais, das diferenças”.



espaço para a circulação de pessoas em todos os seus níveis de dificuldade de mobilidade, enquanto o piso da margem direita é feito à base de concreto armado, porém possui uma leve inclinação que dificulta a circulação de pessoas.

Em outro recorte aleatório da avenida também foi identificado duas características distintas, a margem esquerda exibiu um piso reto, feito de concreto, sem desníveis muito acentuados, já a margem direita apresentou uma inclinação sutil, o que dificulta a mobilidade. Além disto, este piso se encontra em péssimo estado de conservação, ou seja, ele exibe em seu perfil uma série de rupturas na camada de concreto, fazendo com que novos obstáculos surjam dificultando a plena circulação das pessoas.

Um terceiro ponto analisado mostrou uma das condições mais *sui generis*, pois além de sua extensão pouco comum (9 metros de calçada), não apresentava capeamento de concreto, o que em impossibilita o tráfego de cadeira de rodas ou de pessoas com dificuldade de locomoção, além do que em condições de chuva a calçada se torna intransitável.

Na parte extrema da avenida, já em sua conexão com a BR-111 a falta de manutenção dos passeios públicos e da avenida parece ser um dos principais elementos a ser analisado, uma vez que a ingerência do poder público parece ser a marca das condições de abandono.

No tocante às rampas, ao longo da avenida foram encontradas poucas e quando existiam apresentavam elementos que não satisfaziam completamente os padrões de acessibilidade, entretanto, de acordo com as normas estruturais estavam dentro dos padrões definidos pela ABNT / NBR -9050, como é o exemplo da rampa escolhida para a análise. Para tanto, essa conclusão só foi possível através da realização de cálculos do ângulo de inclinação, através da fórmula definida pela ABNT.

$$i = \frac{h \times 100}{c}$$

onde:

i é a inclinação, em porcentagem;

h é a altura do desnível;

c é o comprimento da projeção horizontal.

Admitindo os valores mensurados em campo, foi possível, com a aplicação da fórmula, chegar aos seguintes números:

$$I = \frac{0,17 \times 100}{4,33^{12}}$$

$I = 3,92\%$

A ABNT / NBR 9050 recomenda uma inclinação máxima de 8,33%, o que faz com que essa rampa esteja nos padrões. A norma ainda versa sobre a largura mínima, onde a mesma é

¹² Como em campo não é possível encontrar esse comprimento, chegou-se a esse resultado aplicando a fórmula matemática de Bascara, onde, $a^2 = b^2 + c^2$. Assim, $(4,34)^2 = (0,17)^2 + c^2$. Disso tem-se que $C = 4,33$.



padronizada em 1,50m. O que se constatou através das medições em campo é que essa rampa possui 1,70 o que a coloca mais uma vez nos padrões estabelecidos.

2.4 MOBILIÁRIO URBANO

“Todos os objetos, elementos e pequenas construções integrantes da paisagem urbana, de natureza utilitária ou não, implantados mediante autorização do poder público em espaços públicos e privados” (NBR – 9050).

Como todos os elementos dispostos na via precisam atender as condições mínimas de acessibilidade é possível identificar na calçada duas zonas que idealmente seriam bem nítidas. O passeio público e a área destinada aos equipamentos urbanos.

Não é muito difícil perceber que o limite entre essas duas zonas existentes na calçada seja tênue e muitas vezes imperceptível, sendo muito comum a existências de “conflitos” entre os elementos. Esses conflitos são os definidores de condições ínfimas de acessibilidade.

O mobiliário urbano está disposto de maneira não sistemática. Em muitos casos ele invade o passeio público criando obstáculos para a circulação de pessoas. No tocante a iluminação, a via é parcamente iluminada, pois durante todo o percurso da via é possível perceber a presença de manchas escuras. Tal fato dificulta o acesso.

Os orelhões

“Em espaços externos, pelo menos 5% dos telefones, com no mínimo um do total de telefones, devem ser acessíveis”. (ABNT NBR – 9050).

Em toda a Avenida Norte não foi encontrado nenhum telefone público com adequações pra pessoas portadoras de deficiência.

Arborização

A “arborização urbana” aparece nas cidades com a função de proporcionar conforto à população a partir do momento em que ela produz sombra para os transeuntes e automóveis, reduz a poluição sonora, melhora a qualidade do ar,



diversifica a fauna urbana e também equilibra esteticamente a paisagem (ALBUQUERQUE; GOMES & SOBRAL, 2004).

A idéia de arborização de um bairro, um eixo ou até mesmo de uma rua evoca a dimensão do conforto ambiental. E, essa constatação remonta deste o princípio do pensamento sobre o urbanismo. Desde a Carta de Atenas¹³ se tem a idéia de que

(...) as superfícies verdes, que se terá intimamente amalgamado aos volumes construídos e inserido nos setores habitacionais, não por função única o de embelezamento da cidade. Elas deverão, antes de qualquer coisa, ter um papel útil, e as instalações de caráter coletivo ocuparão seus gramados: creches, organizações pré ou pós-escolares, círculos juvenis, centros de entretenimento intelectual ou de cultura física, salas de leitura ou de jogos, pistas de corrida ou piscina ao ar livre. Elas serão o prolongamento da habitação e, como tal, deverão estar subordinadas ao estatuto do solo.

No que diz respeito ao circuito de árvores e as redes materiais existentes nas calçadas da Avenida Norte, é possível observar uma série de conflitos provocados pela não análise das características biológicas de cada espécie, bem como as demandas de cada recorte espacial. “Isso é consequência da falta de planejamento urbano, onde os equipamentos são implantados de forma aleatória, pensando-se nas redes de forma isolada, e não como componentes de uma malha urbana” (ALBUQUERQUE, GOMES & SOBRAL, 2004).

De acordo com as normas preconizadas pela ABNT NBR – 9050 se devem evitar alguns tipos de vegetais, tais como: *i*) plantas venenosas ou dotadas de espinhos; *ii*) trepadeiras, plantas rasteiras e ou qualquer tipo que necessite de constante manutenção; *iii*) plantas que possam causar prejuízos ao movimento das cadeiras de rodas ou aos elementos da drenagem, tornando o piso escorregadio.

Faz-se necessário esclarecer que a via como um todo apresenta um alto grau de arborização, pois, segue a mesma tendência que caracteriza a cidade do Recife. Porém, o que se manifesta na avenida norte é a concentração de verde em zonas específicas (praças, canteiros, etc.) fazendo com que uma análise qualitativa aponte para uma via com sérios problemas de arborização.

Ainda em relação à arborização foi possível registrar conflitos em relação a rede elétrica e as árvores, pois as podas não são feitas de maneira sistemática.

¹³ A Carta de Atena consiste num documento que inaugura o pensamento sobre o urbanismo de uma maneira mais sistemática e organizada. Esta carta foi fruto da Assembléia do CIAM – Congresso Internacional de Arquitetura Moderna – 1933.

3 REFLEXÕES FINAIS

A condição de acesso aos principais eixos viários de circulação de uma cidade do porte de Recife pressupõe estabelecer relações que vão para além das formas. É preciso caminhar para a superação e a necessidade dos planejadores urbanos de resolver todos os problemas a partir da estruturação e delineamento das formas urbanas, elas compõem apenas um momento do processo de construção e análise do espaço urbano.

Como Lefebvre (2006) apontou em a “Produção do Espaço” é preciso superar a ilusão da aparência, ela induz ao erro e ao reducionismo, o urbano, enquanto fenômeno e a cidade, como forma material do urbano só tem sentido se mergulhamos as reflexões para os conteúdos que estão inseridos como processo constituinte inerente a definição das formas, mas que não aparecem em uma mirada desde o plano cartesiano, faz-se fundamental entender a história de formação e os sentidos da formação das materialidades do urbano.

Sob esse movimento, a circulação e a acessibilidade são apenas um momento de apreensão do urbano e da cidade e aqui está o limite do uso desse recurso em análises geográficas. O exercício do geógrafo é superar esse aprisionamento das formas e da descrição do fenômeno, mas, isso não elimina a necessidade de se debruçar, a partir do material, nas questões que o problematizam e o revelam em sua profundidade, esse artigo compreende esse primeiro momento de revelar os elementos materiais que compõem a forma urbana da Avenida Norte, no que tange à circulação e à acessibilidade, mas os estudos que se seguiram precisam, a partir destes elementos apresentados, vasculhar os sentidos da produção e da reprodução do espaço urbano que está amalgamado na própria condição de existência dessa via.

Ao se tratar da acessibilidade urbana é preciso contextualizar o sentido da análise e entender que ela compõe apenas um momento no processo de apreender a cidade e por isso nunca pode ser pensado como um movimento capaz de dar conta da totalidade, entender os processos relativos ao acesso e à circulação ajuda a revelar os fluxos e a hierarquizar os fixos, mas, isolados eles não dão conta de criticar as lógicas perversas e desiguais que impõem práticas viciadas que no limite não garantem o direito à cidade.



É indispensável entender bem os níveis e as escalas de análise que estão vinculadas; é fundamental posicionar o local do homem enquanto partícipe do processo de reprodução do urbano e não apenas uma ferramenta de manipulação do capital, a cidade em última instância é o local da sociabilidade, o local da manifestação dos interesses difusos. É na cidade, por excelência, que se reproduz a vida e os pactos sociais, por isso ela tem que ser o resultado das práticas sociais. E neste sentido é necessário apontar os momentos em que o movimento de reprodução torna evidente as desigualdades e as inclusões precárias.

Estudar a acessibilidade é, no limite, apresentar os mecanismos reais que condicionam o acesso dos indivíduos aos locais necessários a sua reprodução, e evidenciar essa desigualdade serve como motor propulsor da busca por garantir a todos o direito à condição de cidadão.

Com esses elementos postos como parâmetro é possível pensar que é de interesse de todos, o uso adequado e o acesso devido aos bens públicos, desde esferas subjetivas até a elementos invisíveis e comuns postos como facilitadores da reprodução da vida em escala cotidiana, por isso, as vias, as passarelas, os equipamentos e o mobiliário urbano são de uso comum e atendem a um propósito comum, sua obstrução ou funcionamento estão servindo a uma lógica de circulação e reprodução do capital e não apenas ao conforto e dos indivíduos. Por isso que os usos e o acesso ao que tem que ser usado na cidade tem que servir para a realização das práticas sociais.

Quando Santos (1987) aponta que “o espaço vivido consagra desigualdades e injustiças e terminam por ser em sua maior parte um espaço sem cidadãos” ele ajuda a entender para quem a cidade moderna está sendo produzida; ajuda perceber que o modo de vida desenvolvido em bases capitalistas de produção não permitirá a emergência do modelo ideal de cidadania.

Diante do *lusco/fusco* da própria condição humana é preciso se perguntar e repensar sobre quais são os desafios agendados. Qual é a nossa pauta de prioridades? Gomes (2002) lembra que “nossos paradigmas disciplinares se edificaram sobre uma base comum onde o projeto progressista de racionalização não comporta o senso comum, o idealizado impede o reconhecimento das coexistências e bloqueia as possibilidades de outras construções”.

No entanto, uma coisa é certa, há que se resgatar o pensamento moderno de Sen (2000) quando ele lembra a existência de cinco liberdades instrumentais como fundamento para qualquer plano de desenvolvimento que esteja preocupado com o homem (cidadão) em sua condição ontológica.

As liberdades defendidas por Sen (2000) são “(1) liberdades políticas; (2) facilidades econômicas; (3) oportunidades sociais; (4) garantia de transparência e (5) segurança protetora”,



essas liberdades foram pensadas como condição para o desenvolvimento econômico, mas elas são facilmente transportadas para a discussão acerca da acessibilidade se não elas resumem a própria idéia de acessibilidade, pois com esses 05 níveis garantidos o indivíduo consegue estabelecer o seu direito de circulação independentemente das restrições que possua, mas não resolve o problema. Precisamos continuar pensando.

4 REFERENCIAS

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TECNICAS. NBR 9050. **Acessibilidade de pessoas portadoras de deficiência a edificações, espaço, mobiliário e equipamentos urbanos: procedimento.** Rio de Janeiro, 2004. 97p

ALBUQUERQUE, Mariana Zerbone Alves de. **Gestão de Parques Urbanos:** uma análise comparativa entre o Tiergarten – Berlim-Alemanha e 13 de Maio – Recife-Brasil. Recife: Departamento de Ciências Geografia da UFPE, 2004. Projeto de Monografia.

ALBUQUERQUE, Mariana Zerbone Alves de; GOMES, Edvânia Torres Aguiar. Consumo do Espaço e o Espaço do Consumo em Eixos de Circulação Interurbanos na Região Metropolitana do Recife. In: **Revista Scripta Nova.** Disponível em: [http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-146\(043\).htm](http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-146(043).htm). Acesso em 12/11/2005.

ALBUQUERQUE, Mariana Zerbone Alves de; GOMES, Edvânia Torres Aguiar; SOBRAL, Maria do Carmo. Relações entre Circuitos e Redes no Espaço das Calçadas: Arborização e Abastecimento de Energia Elétrica na Cidade do Recife-PE. In: **VI CBG,** 2004. Disponível em: <http://www.igeo.uerj.br/VICBG-2004/Eixo5/e5%20022.htm>. Acesso em 12/04/2005.

ALMEIDA, Maria da Conceição de. Mapa Inacabado da Complexidade. In: SILVA, Aldo A. Dantas; GALENO, Alex. **Geografia:** Ciência do Complexus. Porto Alegre: Sulina, 2004.



ALMINO, José. **Evocação a Avenida Norte**. In: Revista Carta Capital, 2002.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. **A Cidade**. São Paulo: Contexto, 1991.

_____. Uma Leitura sobre a Cidade. In: SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. **Cidades**. Presidente Prudente: Grupo de Estudos Urbanos, 2004. vol.1.

_____. **O espaço urbano**: Novos escritos sobre a cidade. São Paulo: Labur Edições, 2007.

_____. **O lugar no/ do mundo**. São Paulo: Edição eletrônica/ LABUR, 2007b.

_____. **A condição espacial**. São Paulo: Contexto, 2011.

GOMES, Edvânia Tórres Aguiar. **Dilemas nas (Re)Estruturações das Metrôpoles**. In: Revista Terra Livre. São Paulo: AGB, 2002. Disponível em:
<http://www.cibergeo.org/agbnacional/terralivre18/edvania.pdf>, Acesso em 12/10/2005.

QUEIROZ FILHO, Alfredo Pereira de. **SIG na Internet**: Exemplo de Aplicação no Ensino Superior. In: Revista do Departamento de Geografia. Disponível em:
http://www.bibvirt.futuro.usp.br/textos/hemeroteca/rdg/rdg15/rdg15_11.pdf#search='metodos%20q uantitativos%20em%20geografia. Acesso em: 15/08/2005.

LEFEBVRE, Henri. **De lo Rural a lo Urbano**. 3ª ed. Barcelona: Ediciones Península, 1975.

_____. **A vida cotidiana no mundo moderno**. São Paulo: Ática, 1991.



_____. **O direito à cidade.** São Paulo: Centauro, 2001.

_____. **A revolução urbana.** Belo Horizonte: UFMG, 2004.

_____. **A produção do espaço Urbano.** Belo Horizonte: UFMG, 2006. (trad. Grupo “As (im)possibilidades do urbano na metrópole contemporânea”, do Núcleo de Geografia Urbana”) do original: *La production de l' espace*. 4e éd. Paris: Éditions Anthropos, 2000). (Texto não publicado).

LEITÃO, Lúcia. **As calçadas que a gente tem As calçadas que a gente quer.** Prefeitura do Recife/ Secretaria de Planejamento/ Diretoria de Urbanismo. Recife, 2002.

RAFFESTIN, Claude. **Por uma Geografia do Poder.** 4ª ed. São Paulo: Editora Ática, 1993. Tradução de Maria Cecília França. p. 130-269.

RAGGI, Roberta Vieira. **Apropriação de Áreas Públicas em Belo Horizonte com enfoque no Parque J.K.** Belo Horizonte: Faculdade Metodista Integradas Izabela Hendrix, 2000. Monografia.

RAMOS, Aluísio Wellichan. **Cotidiano, Espaço e Tempo de um antigo bairro paulistano: Transformações da cidade e a dimensão do vivido.** In: GEOUSP - Espaço e Tempo, São Paulo: nº 15, 2004.

RIBEIRO, Wagner Costa. **Globalização e Geografia em Milton Santos.** In: Revista Scripta Nova. Disponível em: <http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-124h.htm>, acesso em: 01/01/2006.

SANTOS, Milton. **O espaço do cidadão.** São Paulo: Nobel, 1987.



SEN, Amartya Kumar. **Desenvolvimento como Liberdade**. São Paulo: Companhia da Letras, 2000.

VAZ, Nelson Popini. **Espaços Públicos**. Disponível em:
<http://www.arq.ufsc.br/~soniaa/arq5605/Espacospublicos.htm>. Acesso em: 02/01/2006.

VERAS, Lucia Maria de Siqueira Cavalcanti. **De ape-Puc a Apipucos: numa encruzilhada, a construção e permanência de um lugar urbano**. Recife: Bagaco, 1999.

YÁZIGI, Eduardo. **O mundo das calçadas**. São Paulo: Humanitas, 2000.

