DIAGNÓSTICO URBANO: PROPOSTA DE REVITALIZAÇÃO DO BAIRRO DE BOA VIAGEM EM RECIFE-PE

Rodrigo Araújo Pereira Lima (1)
Vanessa Nascimento Arruda (2)
Wellany Fernanda Veras Nunes (3)

Resumo

No início do século XX, o acesso ao bairro de boa viagem era bastante difícil. Em 1908 via-se apenas algumas poucas casas de construção regular e uma capela. De acordo com Pedrosa e Albuquerque (2013), o bairro de Boa Viagem é um dos mais importantes da cidade do Recife, caracterizado pela sua posição ao longo do Oceano Atlântico e pela sua bela costa praiana, que é uma das mais bonitas do Brasil. Hoje, diferente de décadas atrás, o lugar possui uma das maiores aglomerações por metro quadrado da população da cidade, tendo em vista a grande quantidade de edificações. É observado uma grande redução da massa vegetal da área, de 1970 até os dias atuais. Com isso, surgiu o interesse em propor um projeto de intervenção para beneficiamento da população, adotando o método da requalificação do espaço atual por áreas de passeios arborizadas com ciclo faixas e espaços de encontro. O projeto tem como objetivo renovar uma área significativa do ponto de vista do patrimônio nacional paisagístico. Foi realizado um levantamento da região, analisando os aspectos de cada via, observando os pontos positivos e negativos. Com a conclusão desse estudo, foi visto a possibilidade de proporcionar uma melhor qualidade de vida aos moradores e um beneficiamento à fauna ainda existente no local e, por fim, conscientizar à todos sobre a importância da preservação do meio ambiente.

Palavras-Chave: Urbanismo, revitalização, sustentabilidade.

1. Introdução

No começo do século XX, o acesso ao bairro de boa viagem era bastante difícil. Em 1908 via-se apenas algumas poucas casas de construção regular e uma capela. À 11 quilômetros do centro do Recife, Boa Viagem se torna mais conhecida graças a construção da Avenida Beira-Mar, finalizada no ano de 1924, como apresentado na Figura 1.

(1) - Mestrando do Programa de Pós-Graduação em Engenharia Civil e Ambiental (PPGECAM) pela UFPE - E-mail: rodrigo.araujolima@ufpe.br; (2) - Graduanda em Arquitetura e Urbanismo pela UNIFG - E-mail: vnaarq@gmail.com; (3) - Graduanda em Arquitetura e Urbanismo pela UNIFG - E-mail: wellanyfernandavn@gmail.com.

Figura 1 - Avenida Boa Viagem em 1924

Fonte: IBGE, 2013.

A Figura 2 apresenta o bairro de Boa Viagem em 1924, sendo observado o hotel e a igreja de Boa Viagem com poucas edificações no entorno.

Figura 2 - Vista aérea do hotel e da igreja de Boa Viagem

Fonte: IBGE, 2013.

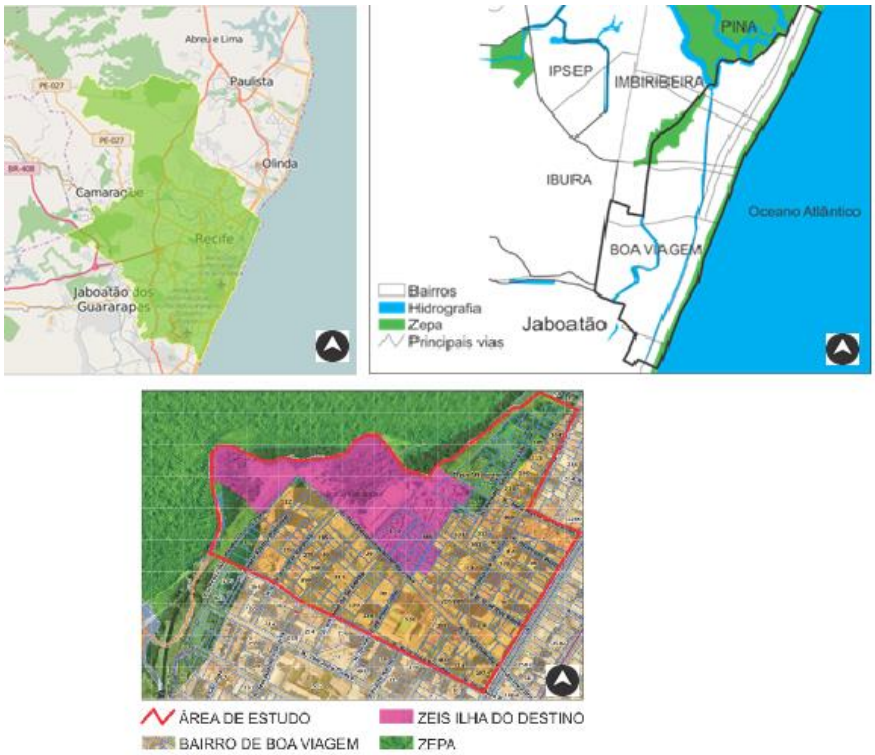
De acordo com Pedrosa e Albuquerque (2013), com a construção da avenida Beira-Mar foi possível a implantação do bonde elétrico interligando o bairro a diversos lugares, tornando-se o principal meio de locomoção. Ainda segundo os autores, o bairro de Boa Viagem é um dos mais importantes da cidade do Recife, caracterizado pela sua posição ao longo do Oceano Atlântico e pela sua bela costa praiana, que é uma das mais bonitas do Brasil. Hoje, diferente de décadas atrás, o lugar possui uma das maiores aglomerações por metro quadrado da população da cidade, tendo em vista a grande quantidade de edificações.

2. Fundamentação Teórica

2.1 Situação

O bairro está localizado na zona sul do Recife, Pernambuco; com população de 122.922 habitantes e com sua área territorial de 753 (hectares). População por sexo: Masculina – 55.044 habitantes, representando 44,78% e feminina – 67,878 habitantes representando 55,22%, densidade demográfica: 163,17, número de domicílios: 42.272, média de moradores por domicilio (habitante/domicílio): 2,9, proporção de mulheres responsáveis pelo domicílio (%): 42,92, valor do rendimento nominal médio mensal dos domicílios: R$ 7.108 (IBGE, 2013). Zonas Especiais de Interesse Social no bairro (Zeis): Borborema, Entra Apulso, Ilha do Destino.

Figura 3 - Mapeamento da área

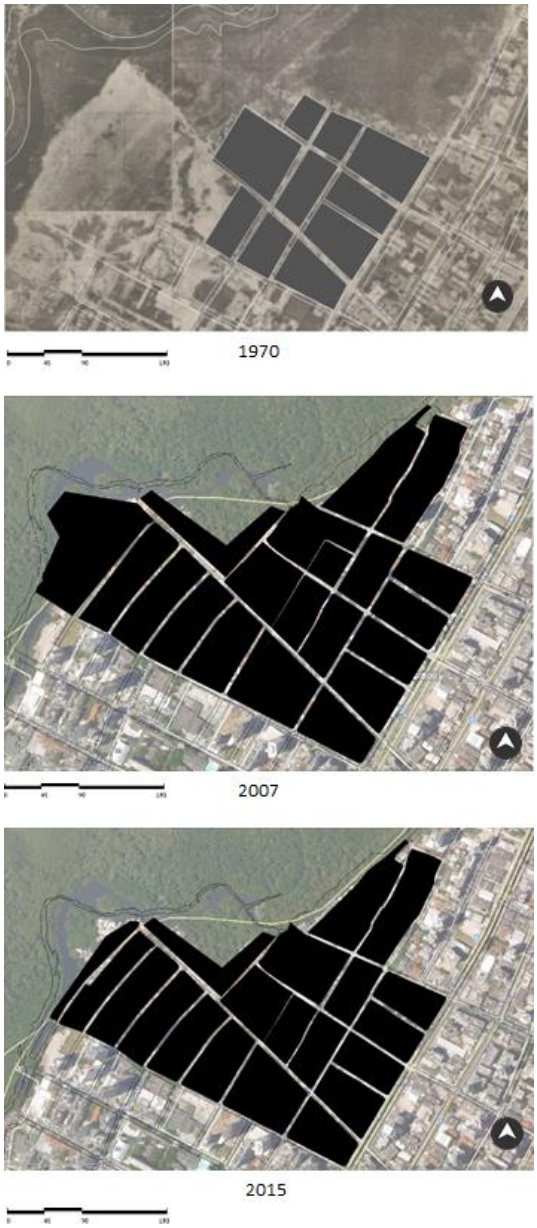


Fonte: ESIG, 2018.

2.2 Quadra

É observado um crescimento significativo do número de quadras ao longo dos anos, no mapa de 2007, percebe-se um avanço não planejado da comunidade para o mangue. Isso mostra que boa parte daquela população é dependente do manguezal para sustentar sua família, o que justifica o porquê da ocupação ser no mangue. Entretanto no ano atual de 2015, a comunidade foi obrigatoriamente retirada, para a realização da via mangue, e para a construção de novos edifícios. Com isso, as quadras voltaram a ter uma forma mais retilínea e aparentemente planejada. Observam-se quadras regulares, porém elas vão assumindo uma forma um pouco mais orgânica, que é onde se localizam as ZEIS.

Figura 4 - Mapa das quadras



Fonte: Google Earth, 2018. (Adaptado pelos autores).

2.3 Vegetação

É observado uma grande redução da massa vegetal da área, de 1970 até os dias atuais. No ano de 1970, nota-se que a expressão do ambiente construído se dava pelo destaque da massa vegetal. Entretanto, foi a partir desse mesmo ano que ocorreu o início do aterro, ocasionado pela especulação imobiliária. Atualmente está sendo ocupada pela comunidade da Ilha do Destino. De 1970 a 2007 nota-se uma redução drástica da massa vegetal e já podemos visualizar um enorme adensamento construtivo na área. De 2007 a 2015 é contínua a redução da massa vegetal e o aumento das construções. Isso demonstra uma cidade que não pensa na ambiência urbana de amenidade, mas que, infelizmente, só pensa no lucro (construir mais para vender mais). A Figura 5 apresenta a redução da massa verde ao passar dos anos.

Figura 5 - Mapeamento da vegetação

Fonte: Google Earth, 2018. (Adaptado pelos autores).

2.4 Fluxo

Ao se observar o fluxo da área, apresentado na Figura 6, notamos que na Rua Prof. José Brandão não se encontram pessoas circulando, pois muitas delas utilizam o carro. Entretanto, na Rua Professor Eduardo Wanderley Filho, percebe-se uma grande movimentação de pessoas e carros no horário das 7 às 17hs, ocasionada pelos pais e alunos que chegam e saem do Colégio Boa Viagem.

Observa-se também um fluxo moderado de pessoas e pouco fluxo de carros próximo ao Colégio Boa Viagem, na Rua Francisco da cunha. Essa rua é asfaltada e não existem comércios. Na rua paralela à cima, Aviador Severino Lins, há poucas pessoas circulando e o movimento de carros é pequeno. Essa é uma rua de uso misto com habitações e comércios. Na Rua 1ª Travessa Dona Benvinda de Farias também se observa o uso misto de comércios e habitações. Há muitas pessoas no local e não há acesso aos carros por ser uma rua estreita e não asfaltada. Também

não há saneamento básico. Já na Rua Professor Luiz A. Gondim Guimarães, onde se localiza a Escola Municipal Karla Patrícia, não vemos muito movimento, tanto de pessoas quanto de automóveis.

Percebemos que nas ruas Amaro Albino Pimentel, Luiz de Faria Barbosa, Min. Nelson Hungria e Antônio de Sá leitão, há pouco movimento de carros e pessoas e muitas construções sendo realizadas.

Figura 6 - Mapa de fluxo

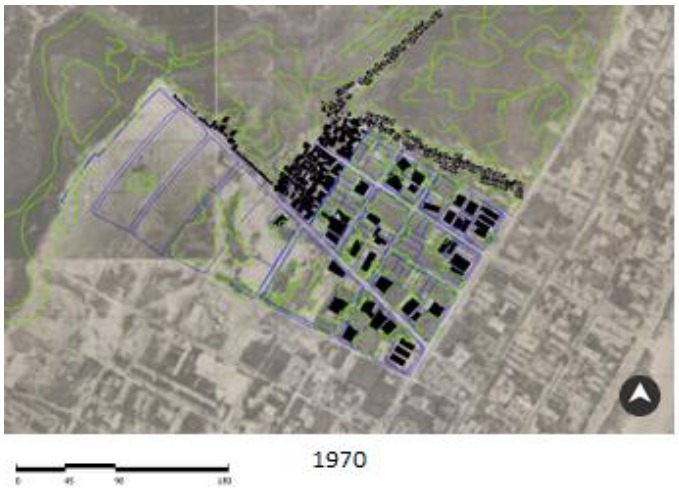
Fonte: Autores, 2018.

No geral, pode-se dizer que em boa parte da área as ruas têm pouco movimento de pedestres e mais carros no local. Além disso, observam-se ruas pouco arborizadas, pouco ventiladas e com muitos paredões. Com exceção da ZEIS, onde há construções baixas, ruas estreitas e sem asfalto, no qual provoca um fluxo maior de pessoas do que de carros. Isso confirma que o ambiente construído da cidade moderna e o seu traçado geometrizado, apesar de ser de mais fácil leitura, gera aspectos negativos, com ruas quentes, desertas e com falta de amenidades.

2.5 Lotes

No que se trata a respeito da densidade construtiva, apresentado na Figura 7, observa-se no mapa de 1970 que era menor em relação ao mapa de 2007, onde existe um maior adensamento. Já em 2015, grande parte da área está ocupada. A massa edificada invadiu a massa verde.

Figura 7 - Mapa de lotes em 1970



Fonte: Google Earth, 2018 (Adaptado pelos autores).

Em 1970, existiam poucas construções na área e tinham mais áreas verdes. E neste mesmo ano, já é possível observar uma densidade de massa edificada de forma irregular. Nas ruas principais há poucas construções e são mais regulares próximas a beira mar. Já as ruas mais afastadas se tornam orgânicas e adensadas e a sua massa vegetal é mais distribuída e intensa.

Figura 8 - Mapa de lotes em 2007

Fonte: Google Earth, 2018 (Adaptado pelos autores).

Em 2015 a área da comunidade próxima ao manguezal diminui para dar espaço à via mangue. As grandes construções estão se apropriando cada vez mais e reduzem o âmbito da comunidade, e com isso a massa verde se torna escassa, como mostra a Figura 9.

Figura 9 - Mapa de lotes em 2015

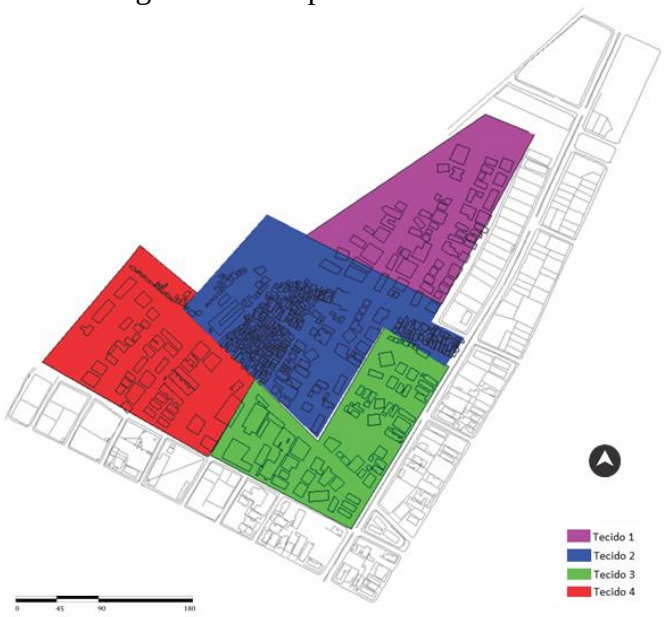
Fonte: Google Earth, 2018 (Adaptado pelos autores).

3. Metodologia da pesquisa

3.1 Síntese

A síntese foi realizada de acordo com algumas observações levantadas. Baseamo-nos na densidade de vegetação, densidade construtiva, renda familiar, principais usos, fluxo de carros e pessoas, etc.

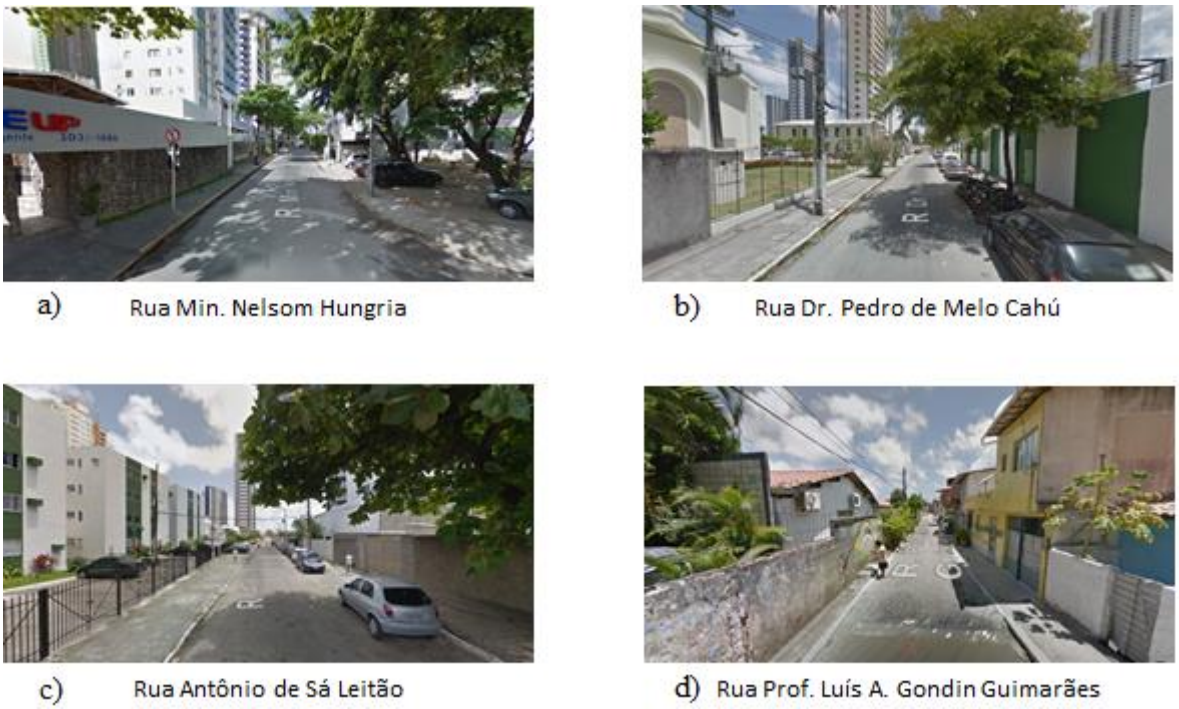
Figura 10 – Mapa de tecido urbano



Fonte: Autores, 2018.

No tecido 1, observamos que há muitos residenciais e construções em andamento. Também há alguns comércios. As ruas são pouco arborizadas e há um fluxo moderado de pessoas e muitos carros circulando. No tecido 2 encontra-se uma densidade construtiva maior. Seu uso é misto e há muitas pessoas circulando. Neste tecido, observa-se que boa parte dos moradores são de renda média à baixa. Já no tecido 3, também encontramos comércios e residências. Há um fluxo moderado de pessoas e um grande fluxo de carros em determinados horários por causa do Colégio Boa Viagem. E por fim, no tecido 4, observa-se muitas construções sendo realizadas e edifícios altos. As ruas desse tecido são um pouco mais arborizadas do que nos outros. Entretanto, não se encontram pessoas circulando e o fluxo de carros é um pouco mais intenso.

Figura 11 - Imagens das ruas estudas



Fonte: Google, Street View, 2018.

3.2 Gabarito

No mapa mostrado na Figura 12, vemos a diversidade dos usos utilizados na área. Percebemos que há uma predominância do uso residencial. Também observamos o número de pavimentos existentes, no qual se vê uma presença maior de construções do tipo A e D, que são de 1 ou 2 pavimentos e de 10 ou mais pavimentos, respectivamente.

Figura 12 - Mapa de gabarito da área de estudo

Fonte: Autores, 2018.

4. Estudo de Caso

Rosa Grena Kliass é uma arquiteta paisagista brasileira, considerada uma das mais importantes na história do Paisagismo brasileiro moderno e contemporâneo. Entre suas obras mais significativas estão a reforma do Vale do Anhangabaú e o projeto paisagístico do Parque da Juventude, ambos na cidade de São Paulo. Dentre tantos projetos realizados, nossa principal inspiração foi o Projeto Parque das Águas, que prevê a construção de um grande espaço formado por mirantes, um píer que avança sobre o rio, no qual oferece uma vista privilegiada do Madeira, quadras poliesportivas, espelho d'água, tanque com plantas aquáticas, estacionamento, banheiros e observatório de pássaros, dentre outras atrações (LIMA, 2011). A Figura 13 mostra a proposta feita pela arquiteta paisagista.

Figura 13 - Proposta do estudo de caso

Fonte: Lima, 2011

5. Resultados

5.1 Proposta

No projeto Repensando Boa Viagem, proporcionaremos aos moradores do bairro, e também à cidade do Recife, uma área de lazer que traga benefícios, conscientizando os moradores e visitantes na preservação do manguezal. O projeto tem como intenção requalificar uma área significativa do ponto de vista do patrimônio nacional paisagístico. A Figura 14 mostra o mapa da área de intervenção desse estudo.

Figura 14 - Mapa de intervenção

Fonte: Google Earth, 2018. (Adaptado pelos autores).

A criação do parque resgata a importância do mangue, além de recuperar as condições ecológicas do local. Propõe-se:

a) Construir um parque ambiental em uma área de aproximadamente 20.784,55m². O parque terá um píer onde os moradores do bairro possam se encontrar, admirar a natureza, andar de bicicleta e, principalmente, serem conscientizados à preservação ambiental.

b) Nas vias principais introduziremos arborização, bancos de madeira, uma melhor iluminação e ciclo faixas que se conectarão com o parque. São elas: Rua Professor Eduardo Wanderley Filho, Rua Doná Benvinda de Farias e Rua José Maria de Miranda. Ao torná-las mais atrativas, induziremos os pedestres a circularem por essas ruas, no qual ocasionará um aumento do fluxo de pessoas nas mesmas.

As Figura 15 apresentam o projeto de proposta para as vias do bairro de Boa Viagem

Figura 15 - Propostas sugeridas

Fonte: Autores, 2018.

6. Considerações Finais

Através das análises feitas no local definido, vemos que foi clara a percepção do encolhimento da massa vegetal, causado pelos avanços das construções urbanas. E foi com base nessas informações, e pensando no futuro do bairro e da comunidade, que foi pensada esta proposta, no qual enfatizamos a preservação do mangue e de seu entorno. Com esse projeto, será possível proporcionar uma melhor qualidade de vida aos moradores e à fauna ainda existente no local. E, por fim, conscientizar à todos sobre a importância da preservação do meio ambiente.

7. Referências

ESIG – **Informações Geográficas do Recife**. Prefeitura do Recife. Secretaria de Mobilidade e Controle Urbano, 2018.

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Acervo Histórico Bairro de Boa Viagem**, 2013.

LIMA, M. **Arquitetura – Parque das águas deve ser aprovado neste mês**. Revista Pini Web. Fevereiro de 2011. Disponível em <http://piniweb17.pini.com.br/construcao/arquitetura/parque-das-aguas-deve-ser-aprovado-este-mes-209118-1.aspx>, Acessado em 02 de janeiro de 2018.

PEDROSA, T. de L.; ALBUQUERQUE M. Z. A. de. **Nas linhas da história: a trajetória dos bondes no velho Recife.** XIII ornada de Ensino, Pesquisa e Extensão – JEPEX 2013 – UFRPE, Recife – PE, 2013.