



REQUALIFICAÇÃO SUSTENTÁVEL E RESPONSIVA: O caso da avenida Conde da Boa Vista em Recife-PE

Anderson Gois Marques da Cunha, Propad/UFPE, agmcunha10@hotmail.com
José Luiz Alves, UPE, luiz.alves@upe.br
Alisson Barbosa da Silva, PPGA/UFPB, alissonbarbosa1991@gmail.com
Italo Cavalcante da Silva Soares, Propad/UFPE, italo.soares@ufpe.br

Resumo

Este estudo buscou compreender os impactos do projeto 'Nova Conde da Boa Vista' na requalificação de uma das principais avenidas no município do Recife. O objetivo do estudo foi examinar as transformações socioambientais ocorridas na avenida Conde da Boa Vista pós-requalificação. A pesquisa é aplicada, de natureza qualitativa, de cunho descritivo-exploratório, sendo realizado um estudo de caso. Além disso, o aporte teórico é oriundo de pesquisa bibliográfica realizada nas bases *Web of Science* e *SciELO*. Também foram coletadas evidências a partir de registros fotográficos da avenida entre 2017 e 2023 para ilustrar melhor o processo e entender o fenômeno. Os resultados revelaram melhorias significativas na infraestrutura viária, na mobilidade urbana e na promoção da sustentabilidade. No entanto, alguns desafios persistem, como a disputa pelos espaços urbanos entre ambulantes e pessoas que utilizam a avenida, o aumento da informalidade e o crescimento do número de pessoas em situação de vulnerabilidade no entorno da via. Além disso, observou-se um excesso de sinalizações de trânsito e atos de vandalismo. Assim, faz necessário ações governamentais voltadas para a Educação Ambiental e fiscalização da via, assim como o fortalecimento do papel cidadão no uso e na conservação da avenida.

Palavras-chave: requalificação urbana, cidade responsiva, sustentabilidade.

1. Introdução

Alguns estudos tem se debruçado sobre o conceito de cidades responsivas (Mirzahosseini; Mohghaddam, 2021; Zamani; Shayan; Hassanzadeh, 2023). Tal modelo surge para além do conceito de cidades inteligentes incorporando uma gestão com o uso da tecnologia, a preocupação pela sustentabilidade e o fator-chave que é o engajamento cidadão. No entanto, assimetrias no desenvolvimento urbano surgem devido ao crescimento das populações na ocupação de tais espaços e nas alterações estruturais nas cidades. Conforme o Relatório Mundial das Cidades da Organização das Nações Unidas (ONU) está previsto um aumento na população urbana em 68% até 2050 (ONU, 2022).

Mas, afinal, o que define esse patamar ótimo tão almejado? Será possível, mediante um planejamento minucioso das cidades, redesenhar a malha viária das urbes, preparando-as para acolher uma infraestrutura multiterritorial e social inteligível? (Haesbaert, 2004)

PUC-Campinas EESC USP Comitês PCJ

APRESENTAM:

SUSTENTARE & WIPIS 2023

WORKSHOP INTERNACIONAL

SUSTENTABILIDADE, INDICADORES E GESTÃO DE RECURSOS HÍDRICOS

22/11 evento
23/11 100% online
24/11 e gratuito

As respostas a esses desafios não são meras abstrações conceituais, mas buscam um ambiente urbano melhor e sustentável para a qualidade de vida da população (Brasil, 2019). Além de um planejamento criterioso, que envolve a conscientização global abrangente, considerando aspectos físicos, psicossociais e biológicos do meio circundante.

O objetivo da pesquisa é analisar as transformações socioambientais da requalificação da Avenida Conde da Boa Vista localizada no município de Recife, no estado de Pernambuco (PE). O foco recai sobre sua evolução, as mudanças na estrutura, melhoria da mobilidade urbana e os fatores socioambientais afetados. Assim busca-se entender quais os desafios socioambientais e de mobilidade urbana gerados pelo projeto de requalificação da avenida Conde da Boa Vista em Recife-PE?

Por fim, destacam-se as iniciativas sociais, as expressões culturais e ações comunitárias que promovem a avenida, bem como fomentam a criação de um espaço urbano responsivo.

Inicialmente o estudo destaca a relevância da sustentabilidade e da responsividade nos espaços urbanos e remonta a historiografia da avenida Conde da Boa Vista, em Recife/PE que culminou no projeto de requalificação. A terceira seção descreve a metodologia e a quarta os resultados com ênfase nas questões socioambientais, desafios na implementação e aspectos de inovação social na avenida. A conclusão resume as principais descobertas, enfatiza a cidade responsiva e sugere *insights* para direções futuras.

2. Fundamentação teórica

2.1 O desenvolvimento sustentável nos espaços urbanos e a responsividade

A busca por compreender as cidades sustentáveis é um desafio e muitos estudos tem se debruçado sobre tal questão. Repensar padrões de pensamento e ações viciosas em práticas exitosas (Morin, 1977) deve levar em consideração a responsividade em gerar condições ambientais mobilizadoras do tecido urbano (Mirzahosseini; Mohghaddam, 2021). No entanto, os desafios urbanos estão enraizados na história humana e na evolução da ocupação destes geossistemas (Ross, 2009).

Para o alcance deste patamar conscientizador do uso dos espaços urbanos, movimentos ambientais avançaram a partir de ideias como as de Rachel Carson, em *Silent Spring* (Carson, 1962) que alerta sobre os impactos ambientais na adoção de produtos prejudiciais ao meio. Estudos como os de Bertrand (1971) complementam tais discussões ao destacar a ecologia e o planejamento urbano, enfatizando assimetrias e princípios sustentáveis (Ross, 2009). Esses esforços são uma resposta pós-revolução industrial e pós-guerras, que visam a conscientização humana ambiental e desempenharam papel importante no entendimento da relação homem-meio (Sachs, 2009; Pott; Estrela, 2017).

Um interessante aspecto é tratado por Marcuse (1970) que destaca o impacto ambiental do desenvolvimento e militarismo. O autor analisa criticamente o homem unidimensional, fundamentando-se na contracultura e no anticapitalismo para alertar para um perfil de destrutividade institucionalizada (Marcuse, 2018). Tais críticas influenciam o debate sobre preocupações

PUC-Campinas EESC USP Comitês PCJ

APRESENTAM:

SUSTENTARE & WIPIS2023

WORKSHOP INTERNACIONAL

SUSTENTABILIDADE, INDICADORES E GESTÃO DE RECURSOS HÍDRICOS

22/11 evento
23/11 100% online
24/11 e gratuito

ambientais ao discutir sobre uma tensão entre as necessidades humanas e a viabilidade planetária. Sendo assim, apesar da conscientização das implicações progressistas, os seres humanos continuam a expandir suas atividades com baixa atenção ao meio ambiente, o que refletiu a preocupação discutida no Clube de Roma em 1972 sobre os limites do crescimento humano (Pott; Estrela, 2017).

Neste período ganha destaque os grandes debates da Conferência de Estocolmo de 1972 e a Comissão Mundial sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento (CMMAD) que dialogava sobre ecodesenvolvimento e formação de atores com efetiva atuação socioambiental. Tais esforços foram se acumulando e culminaram na realização do Relatório Brundtland, "Nosso Futuro Comum" de 1987 (Pedrini, 2000; Pott; Estrela, 2017; Sachs, 2009).

As décadas de 80 e 90 viram a evolução dos ideais ambientais no desenvolvimento socioeconômico (Nobre; Walker; Harris, 2011). Esse progresso danoso ao meio ambiente encontra crítica respaldada nos estudos de Guerra e Marçal (2006), que ressaltam que a existência das atividades humanas ligadas ao meio ambiente é algo que existe desde primórdios e essa reciprocidade homem-meio é condição *sine qua non* da existência humana (Marx, 1968).

Na década de 1990, houve um enfoque significativo nas estratégias empresariais voltadas para a sustentabilidade, incluindo auditorias ambientais, relatórios sustentáveis e a incorporação de práticas de ecologia empresarial (Elkington, 1994). Após o Relatório Brundtland, o conceito do *triple bottom line* (social, ambiental e econômico) foi amplamente adotado para medir a sustentabilidade (Elkington, 1994).

A ECO-92, a Agenda 21 e conferências subsequentes fortaleceram as causas socioambientais, incluindo a Conferência Rio+20 que impulsionaram o diálogo global sobre o meio ambiente. A Agenda 2030, que introduziu 17 Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) e 169 metas interconectadas, também merece destaque. Recentemente, em novembro de 2022, ocorreu a 27ª Conferência das Nações Unidas sobre Mudanças Climáticas, COP-27, realizada no Egito. Essas ações colaborativas desempenharam um papel fundamental em ampliar as discussões globais em torno da interação entre a humanidade e o ambiente (Oliveira, 2022).

Essas mudanças paradigmáticas desencadearam tensões e conflitos sobre o uso de recursos, tecnologia e desenvolvimento do capitalismo e culminou em um alerta sobre o aumento das transformações causadas pela atividade humana alterando habilmente as paisagens naturais (Rheinheimer; Guerra, 2006).

Assim, as cidades habitáveis (*livable cities*) e as cidades inteligentes (*smart cities*) emergem como conceitos-chave, com um desenvolvimento contínuo em direção às cidades responsáveis (Mirzahosseini; Mohghaddam, 2021; Zamani; Hassam, Hassanzadeh, 2023). No entanto, é importante salientar que apesar das inúmeras definições existentes, a compreensão plena do que caracteriza uma cidade inteligente e dos caminhos viáveis para sua implementação ainda permanece cercada por um cenário de desconhecimento e incerteza (Angelidou, 2014).

Estudos como os de Mirzahosseini e Mohghaddam (2021) já mencionam o que seria uma evolução do conceito de *smart cities*, as chamadas cidades responsáveis e demonstram como cidades inteligentes podem acessar essas novas práticas.

PUC-Campinas EESC USP Comitês PCJ

APRESENTAM:

SUSTENTARE & WIPIS2023

WORKSHOP INTERNACIONAL

SUSTENTABILIDADE, INDICADORES E GESTÃO DE RECURSOS HÍDRICOS

22/11 | evento
23/11 | 100% online
24/11 | e gratuito

2.2 Dos manguezais à formosa avenida

O estudo de Gaspar (2009) fornece relato histórico sobre a transformação da avenida Conde da Boa Vista, ao atribuir que o espaço se tratava de um terreno de manguezal, alagadiço, sendo aterrado por volta de 1756. Os manguezais são “[...] ecossistemas que ocorrem nas zonas de maré; formam-se em regiões de mistura de águas doces e salgadas como estuários, baías e lagoas costeiras [...]” (Secretaria de Estado de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável [Semads], 2001). Além de abrigar biodiversidade, eles também contêm narrativas que entrelaçam as trajetórias humanas às consequências ambientais (Herz, 1987).

A transição do manguezal para a avenida Conde da Boa Vista destaca a tensão entre o desenvolvimento urbano e a preservação ambiental, mostrando como as escolhas humanas impactam as paisagens naturais (Semads, 2001).

Décadas mais tarde, em 1840, ocorreu uma expansão significativa do núcleo urbano na região, liderada por Francisco do Rego Barros, também conhecido como conde de Boa Vista e que ocupava o cargo de presidente da província de Pernambuco. No período, ele empreendeu ação notável ao aterrar uma extensa área de manguezal, como documentado por Gaspar (2009).

O propósito central desse projeto era expandir o núcleo urbano da cidade. Como resultado desse audacioso empenho (Gaspar, 2009). Com a morte de Francisco do Rego Barros, no dia 4 de outubro de 1870, a rua Formosa passou a ser denominada pela prefeitura de rua Conde da Boa Vista, em referência ao ex-governador, dando origem aos primeiros passos para o surgimento da icônica avenida Conde de Boa Vista, construída sobre a área antes ocupada pelo mangue (NE10, 2005).

Na segunda gestão como prefeito do Recife, Pelópidas Silveira, o primeiro a ser eleito pelo voto popular na cidade, que ocorreu no período de 1955 a 1959, desempenhou um papel destacado. Ele ocupou o cargo de líder do executivo municipal em três ocasiões distintas. Durante esse tempo, sua administração concentrou-se de maneira significativa no desenvolvimento e no planejamento urbano (Gaspar, 2009; Instituto da Cidade Pelópidas Silveira [ICP], 2023).

Uma das ações mais notáveis nesse âmbito foi a realização de expansões importantes de ruas e avenidas na cidade. Entre essas mudanças, merece destaque especial o projeto de alargamento da rua Conde da Boa Vista, que resultou na configuração para além de uma expansão física promovida pelo Estado. Ela trouxe consigo uma atmosfera multifacetada, onde culturas e influências diversas se encontraram e entrelaçaram (NE10, 2005).

3. Metodologia

O estudo é aplicado pois visa entender os impactos após a requalificação de uma no município do Recife para gerar novos saberes e soluções. Adotou-se uma abordagem qualitativa com objetivos de cunho descritivos e exploratórios (Marconi; Lakatos, 2010).

Quanto aos meios foram utilizadas fontes secundárias especializadas que lastream a pesquisa bibliográfica e documental, adotando bases amplamente validadas pela comunidade



científica como *Web of Science* e *SciELO* para busca dos estudos, e a técnica de *snowball sampling* para identificar estudos correlatos com relevante impacto na pesquisa (Coleman, 1958). Como também foram utilizados registros fotográficos realizados na avenida entre 2017 e 2023, caracterizando evidências para o estudo de caso, que ilustram especificamente sobre os impactos relacionados ao fenômeno estudado (Marshall & Rossman, 1989).

O local selecionado para a condução da pesquisa foi a avenida Conde da Boa Vista (Figura 1), situada na cidade de Recife, a capital do estado de Pernambuco.

Figura 1. Mapa de Pernambuco, Recife e avenida Conde da Boa Vista



Fonte: Ferreira, Venâncio e Sá (2017); Jornal do comércio (2018)

A escolha do Recife como cenário se baseou nos recentes reconhecimentos globais em relação à sustentabilidade. A cidade concentra-se no bioma de Mata Atlântica, pertencendo ao sistema costeiro-marinho. Possui uma população de 1.488.920 habitantes e uma densidade demográfica de 6.803,60 habitantes por quilometro quadrado (IBGE, 2023). Em relação ao meio ambiente, o percentual de área urbanizada é de 142,99 km², tendo 49,6% de vias públicas urbanizadas.

Ao final de 2022, a cidade recebeu o Pergaminho de Honra do Programa das Nações Unidas para Assentamentos Humanos (ONU-Habitat) por sua contribuição à ODS 11, que busca incorporar práticas de inclusão, segurança, resiliência e sustentabilidade nas cidades



(ONU, 2015). Além disso, o Recife obteve a designação de Cidade Árvore do Mundo em 2022 pela ONU, associada a rede global governos locais para a sustentabilidade (Iclei) desde 2015.

A avenida tem uma história rica e complexa, tendo sido originada em um terreno de manguezal (Gaspar, 2009). Atualmente, a via possui uma extensão de 1,6 km e desempenha o papel centralizador na conexão entre o centro da cidade do Recife e as zonas Norte-Oeste, interconectando mais de um bairro na cidade (Recife, 2018a).

A escolha da avenida Conde da Boa Vista enquanto lócus de pesquisa se deve ao seu alto nível de representatividade e circulação, sendo frequentada por mais de 310 mil pessoas diariamente. Dessas, cerca de 50% utilizam as 49 linhas de ônibus e as 04 de *Bus Rapid Transit* (BRT) que operam na via. Em horários de pico, a capacidade de tráfego chega a 180 ônibus por hora. Além disso, aproximadamente 40% dos usuários são pedestres, enquanto menos de 10% utilizam veículos particulares e menos de 1% são ciclistas (Recife, 2018a).

Apesar da análise historiográfica trazer elementos entre 1840 a 1956, e a posteriori um breve comentário sobre a mudança na avenida entre 2007 a 2008. O efetivo período analisado para este estudo abrange o intervalo de 2018 a 2023, visando a proporcionar uma compreensão interpretativa dos resultados contemporâneos referentes ao projeto da Nova Conde da Boa Vista.

Esse horizonte temporal permitiu uma análise aprofundada das transformações ocorridas ao longo do tempo, contribuindo para uma visão holística das dinâmicas e mudanças que moldaram a avenida Conde da Boa Vista e sua interação articulada com a mobilidade viária da cidade do Recife.

4. Resultados

Entre 2007 e 2008, o Corredor Leste-Oeste gerou mudanças na avenida, melhorando a fluidez do tráfego. A prefeitura da época deu ênfase ao transporte público coletivo, reposicionando paradas de ônibus para o centro da via e limitando os veículos de passeio (Jornal do Comércio, 2018). No entanto, houve inicialmente dificuldade de adaptação por parte da população que confundia os locais das paradas convencionais e dos corredores de BRT, bem como o próprio tráfego que levava a congestionamentos em horários de pico e riscos de acidentes para pedestres ao atravessarem a via ou pela espera dos coletivos.

Outra questão relevante dessa transformação viária diz respeito aos ambulantes que anteriormente ao projeto já ocupavam as calçadas ao longo da via e a partir da realização do projeto gerou um ambiente de disputas pelo uso dos espaços, e isso afetou a mobilidade.

O projeto "Nova Conde da Boa Vista" reformulou a região em etapas e priorizou a melhoria da iluminação com tecnologia LED. As mudanças buscaram readequar a malha viária e padronizar calçadas, promovendo segurança, fluidez, tráfego seguro e bem-estar (Figura 2).

PUC-Campinas EESC USP Comitês PCJ

APRESENTAM:

SUSTENTARE & WIPIS2023

WORKSHOP INTERNACIONAL

SUSTENTABILIDADE, INDICADORES E GESTÃO DE RECURSOS HÍDRICOS

22/11 evento
23/11 100% online
24/11 e gratuito

Figura 2. Requalificação da avenida Conde da Boa Vista (2018)



Fonte: Elaborado pelos autores (2023)

O projeto direcionou investimento de R\$ 15,7 milhões para melhoria da avenida, e isto visava benefícios tanto de infraestrutura na reconfiguração do espaço urbano quanto para fins socioeconômicos e ambientais.

A questão da infraestrutura, no projeto inicial da via, constava uma malha cicloviária mas que não foi adiante pelo grande fluxo veículos e as calçadas serem estreitadas por conta dos comércios e das residências no entorno da via. Caso fossem implantadas as ciclofaixas na avenida iria reduzir o corredor de coletivos e também poderia intensificar acidentes de trânsito. Como saída, houve a adoção de ciclofaixas em vias secundárias.

Essa malha cicloviária ficou totalmente interligada à avenida Conde da Boa Vista seguindo o delineamento do projeto BikePE. Esta iniciativa foi acompanhada pela implementação de vagas de estacionamento inteligentes, acessíveis por diferentes tipos de usuários (Recife, 2018b; BikePE, 2019). A construção de seis novos bicicletários também fortaleceu a infraestrutura voltada para a mobilidade urbana (Recife, 2018b; BikePE, 2019).

O projeto acolheu estações de ônibus tradicionais e dos BRTs sinalizadas com códigos específicos e letreiros digitais. Houve também a integração de catracas com recarga eletrônica via aplicativo e central reguladora a partir de um sistema de bilhetagem, o qual usa o Vale Eletrônico Metropolitano (VEM) para liberação das viagens nos ônibus.

Como parte do esforço de melhoramentos do projeto foi ampliado o número das paradas de ônibus, saindo de quatorze para um total de vinte, o que contribuiu de maneira significativa para a capacidade de embarque e desembarque de passageiros. Como elemento integrante desse processo de melhoria, também realizaram a construção de novos corredores exclusivos para ônibus de alta capacidade, os BRT (BikePE, 2019; Recife, 2018b) (Figura 3).

PUC-Campinas EESC USP Comitês PCJ

APRESENTAM:

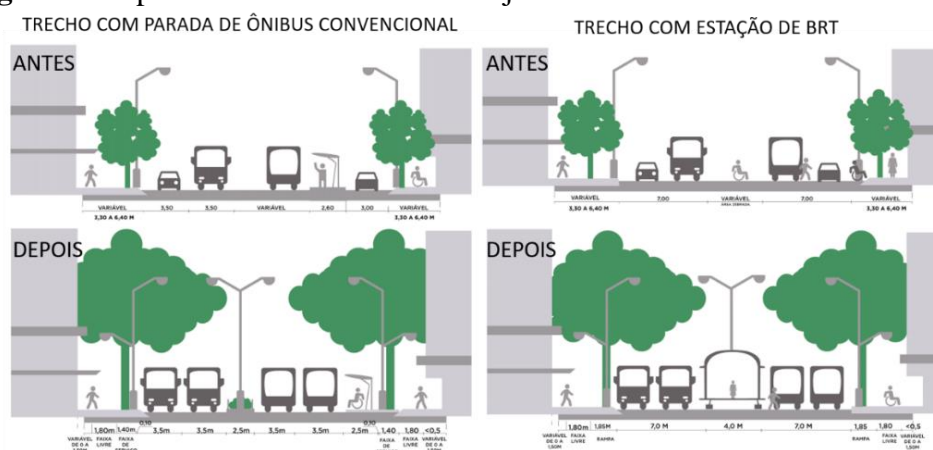
SUSTENTARE & WIPIS2023

WORKSHOP INTERNACIONAL

SUSTENTABILIDADE, INDICADORES E GESTÃO DE RECURSOS HÍDRICOS

22/11 evento
23/11 100% online
24/11 e gratuito

Figura 3. Aspectos da Mobilidade do Projeto Nova Conde da Boa Vista.



Fonte: Recife (2018b)

A prefeitura reservou para comerciantes locais, cadastrados na Secretaria de Mobilidade e Controle Urbano (Semoc), quiosques padrão, conforme estabelecido em 2019 entre a Rua da Saudade e a Rua 7 de Setembro. Durante a execução da requalificação da via, o projeto *Urban Leds*, uma colaboração entre ONU e Instituto Iclei, desempenhou papel crucial no combate às mudanças climáticas, promovendo tecnologia de iluminação padronizada e eficiente (ONU, 2015). O uso de luminárias de *light emitting diode* (LED) e a telegestão na iluminação pública proporcionaram um consumo de energia consciente e promoveram a redução de emissões de carbono e (Recife, 2022). A telegestão permitiu programação horária para a iluminação e otimizou a manutenção dos equipamentos públicos.

Foram plantadas noventa novas árvores e criados 2.361 m² de canteiros ajardinados na avenida, melhorando a paisagem urbana e proporcionando benefícios ambientais. Tais ações aprimoraram o ar, o microclima e criaram espaços agradáveis para a cidade (Recife, 2022).

Setenta novas lixeiras e treze pontos de coleta seletiva foram instalados, ampliando a capacidade de descarte adequado de resíduos, refletindo um compromisso da gestão pública com a sustentabilidade. Também houve requalificação da rede de drenagem buscando melhorar a eficiência durante chuvas, investindo em infraestrutura e resiliência climática.

Por último a revitalização das calçadas vem cobrindo área superior a 2.000 m², tendo sido construídas quinze passagens elevadas para maior segurança dos pedestres. As melhorias visaram a eficiência e a acessibilidade, e contribuíram para um ambiente urbano inclusivo, característica das cidades responsivas (Zamani; Shayan; Hassanzadeh, 2023).

4.1 Aspectos socioambientais na avenida Conde da Boa Vista

O processo de reestruturação da avenida Conde da Boa Vista aponta para uma reflexão socioambiental na cidade do Recife. A avenida abriga parte do cenário multicultural e de encontro de diferentes povos e comunidades que residem na cidade, que vivem do comércio ou visitam sazonalmente a região. Isto corrobora com o estudo de Hebenbrock e Fideles (2014) ao



descrever Recife sob a visão de uma interseção interétnica. A avenida absorve tais características da cidade e torna-se uma “[...] hospedeira da miscigenação, afro, indígena, oriental, europeia e brasileira” (Hedenbrock; Fideles, 2014, p. 2).

É relevante mencionar a arquitetura diversificada que a avenida dispõe no coração da cidade do Recife, que se agrupa entre “[...] prédios antigos [...], pontes construídas [...], sinagogas erguidas mostrando o esplendor dos judeus, o comércio de tecidos [...] resgatando a cultura árabe e mercados públicos [...]”, bem como a “afro-indígena” (Hedenbrock; Fideles, 2014, p.2).

A complexidade urbana resultante da miscigenação de diversas nacionalidades é evidente na avenida, refletindo sua identidade. Essas comunidades, com suas habilidades distintas, alimentam uma sinergia para moldes que pautam o tradicionalismo mas que também dialogam com novas tecnologias e abordagens de mercado inovadoras (Maffesoli, 1998, p.89).

A atividade predominante na região é o comércio varejista, apresentando uma variedade de bens e serviços sendo ofertados ao longo da avenida. Apesar da instalação de quiosques padronizados pela prefeitura, pessoas não credenciadas continuam informalmente comercializando seus produtos e serviços na região.

Ao longo da avenida, observam-se vendedores empurrando seus tabuleiros ou estacionados com carrinhos artesanais, oferecendo ampla gama de produtos, desde frutas, legumes, roupas, acessórios para *smartphones*, até doces tradicionais da região e serviços como tatuagens e expressões artísticas. Após a pandemia, o notório aumento do uso do espaço por pessoas em situação de vulnerabilidade reforça a realidade contrastante ao longo da avenida, entre avanços econômicos e lutas de classe (Marx, 1968).

Essa mescla entre mercados de rua, pessoas e grandes lojas é a essência da avenida. Os asiáticos tem grande expressividade no perímetro com restaurantes temáticos nas transversais e lojas padronizadas de bijuterias e acessórios competindo com entidades locais e lojas nacionais. Também há um forte fluxo afro-transnacional, com imigrantes senegaleses e angolanos, utilizando estratégias do comércio informal, isso caracteriza a região (Maffesoli, 1998).

Todo esse dinamismo social, arquitetônico e comercial ao longo da avenida reflete a complexidade das dinâmicas urbanas contemporâneas. O entrelaçamento sócio-histórico e econômico nesse cenário de adaptação, demonstra uma interação desigual que impacta o uso da infraestrutura urbana, gerando um ambiente muitas vezes caótico da modernidade (Maffesoli, 1998).

4.2 Intempéries na implementação do projeto

Antes da implementação do projeto Nova Conde da Boa Vista, a região experimentou manifestações sociais provenientes de diversas classes, incluindo ambulantes, que reivindicaram o reconhecimento de seu direito ao trabalho e ao acesso a espaços na atividade econômica, mesmo operando sob a égide da informalidade.

PUC-Campinas EESC USP Comitês PCJ

APRESENTAM:

SUSTENTARE & WIPIS2023

WORKSHOP INTERNACIONAL

SUSTENTABILIDADE, INDICADORES E GESTÃO DE RECURSOS HÍDRICOS

22/11 evento
23/11 100% online
24/11 e gratuito

Organizações como a União Nacional de Trabalhadoras e Trabalhadores Camelôs, Feirantes e Ambulantes do Brasil (Unicab), Sindicato dos Trabalhadores e Trabalhadoras do Comércio Informal (Sintraci), juntamente com outras lideranças, empreenderam esforços significativos para assegurar essa garantia (Figura 4).

Figura 4. Manifestações contra o projeto Nova Conde da Boa Vista



Fonte: G1 (2019), reprodução da foto de Marlon Costa/Pernambuco Press.

Na época, faculdades e universidades locais como a Universidade Federal de Pernambuco (UFPE), Universidade Federal Rural de Pernambuco (UFRPE), Universidade de Pernambuco (UPE), Universidade Católica de Pernambuco (Unicap), estabeleceram estudos sobre a via, seus aspectos sociais, promoveram ações ambientais e buscaram entender a requalificação a via, a fim de incluir mais ambulantes fixos ao projeto original. Isso é evidenciado no estudo da Unicap, que mapeou “[...] pelo menos 324 ambulantes ao longo de 1,6 quilômetro.” e o projeto apenas previa “[...] espaço para apenas 50 deles, em fiteiros fixos.” Houve resistência aos diálogos por parte da prefeitura na ampliação deste quantitativo (Santos, 2019).

Em 2018, os centros universitários Frassinetti do Recife (Unifafire) e Maurício de Nassau (Uninassau), bem como outras entidades no entorno da avenida, participaram de mesa redonda e de um mutirão voluntário para conscientização cidadão promovendo uma coleta de resíduos ao longo da avenida em comemoração ao *World Cleanup Day* (Portal Folha PE, 2019)

Em 2019, a Subcomissão de Acessibilidade da Comissão de Direitos Humanos e Cidadania da Câmara Municipal do Recife fez um relatório a partir da análise de uma visita *in loco* de especialistas. Nesta, foram apontadas questões para melhoria do projeto relacionadas a acessibilidade, disposição das calçadas, dentre outras.

Importantes elementos afetaram positivamente a configuração viária da Conde da Boa Vista, como a ampliação dos corredores de acessibilidade, a instalação de sinais sonoros, a introdução de refletores de LED em faixas de pedestre e a criação de ilhas de trânsito para garantir a segurança dos pedestres pela via. Um aspecto notório foi o planejamento excessivo de sinais de trânsito sem uma coordenação sincronizada. Essa situação culmina em congestionamentos nos horários de pico e não favorece uma fluidez apropriada do tráfego na avenida.

PUC-Campinas EESC USP Comitês PCJ

APRESENTAM:

SUSTENTARE & WIPIS2023

WORKSHOP INTERNACIONAL

SUSTENTABILIDADE, INDICADORES E GESTÃO DE RECURSOS HÍDRICOS



22/11 evento
23/11 100% online
24/11 e gratuito

Outras problemáticas surgem relativas à falta de educação ambiental por uma parcela da população. É evidente que muitos transeuntes não se utilizam dos recipientes designados para a coleta seletiva, depositando os resíduos em locais inadequados auxiliando na degradação ambiental. Além disso, atos de vandalismo e danos ao patrimônio público, como pichações, fixação de adesivos diversos, especialmente durante períodos eleitorais (Figura 5, itens 1, 2 e 3). Outros danos são evidenciados, como o furto das grades de proteção das novas estruturas da avenida, além das tampas de bueiros e portinholas dos coletores seletivos (Figura 5, item 4). Esses itens são subsequentemente destinados para uso doméstico ou submetidos ao processo de derretimento, visando à extração de materiais ferrosos e derivados. Esses ilegalismos muitas vezes culminam da venda dos materiais para financiamento de outras atividades ilícitas.

Tais ações estão em desacordo com o padrão turístico de Recife e necessita de maior fiscalização por parte do ente público e da própria população.



Fonte: Elaborado pelos autores (2023)

É notória a carência do pensar ambiental, a partir de ações educativas e de princípios cidadãos por parte da população, o que resulta na falta da incorporação de tais práticas em suas atividades cotidianas. Fica a reflexão sobre o exercer a cidadania e do uso consciente dos espaços urbanos para a promoção responsável e sustentável dos ambientes. Também há precariedade de educação para o trânsito. A população em geral tende a não respeitar sinalizações de trânsito e os condutores de veículos, sem generalizações, buscam priorizar demandas individuais muitas vezes e esquecem de prezar pela coletividade. O contrário dessas práticas, adotando uma postura mais cidadã e responsável evitaria incidentes ou acidentes e outras questões relacionadas.

4.3 Aspectos da cultura e de inovação social na avenida

A avenida também se destaca por abrigar expressões da arte popular e fomentar iniciativas que promovem a criatividade e a cultura. Através da criação de megamurais em edifícios ao longo da avenida, estabelece um diálogo com a comunidade e comunica mensagens relacionadas a assuntos relevantes.

PUC-Campinas EESC USP Comitês PCJ

APRESENTAM:

SUSTENTARE & WIPIS2023

WORKSHOP INTERNACIONAL

SUSTENTABILIDADE, INDICADORES E GESTÃO DE RECURSOS HÍDRICOS

22/11 evento
23/11 100% online
24/11 e gratuito

A Avenida Conde da Boa Vista, também se destaca pela inovação social e conexão com questões cidadãs e socioambientais por meio de seus megamurais. Destacam-se o mural "Atotô" de Manoel Quitério (Figura 6, item 1) e "Vida Longa Ventre Forte" de Ranne Skull, primeiro megamural produzido por uma mulher em Pernambuco (Figura 6, item 2). O mural é a segunda etapa do Projeto Primeiro a Infância, parte do Urban95, financiado pela Fundação Bernard van Leer em parceria com a prefeitura do Recife. Realizado pela Agência Recife para Inovação e Estratégia (ARIES) em colaboração com a Secretaria Executiva de Inovação Urbana, visa criar um ambiente favorável ao desenvolvimento infantil.

Outra expressão de arte é o extenso mural do Centro Universitário Unifafire, com quase 200 metros de pintura, aborda sobre a sustentabilidade e a conscientização. Assinado pelos artistas plásticos Leo Santos (conhecido como Leo Gospel), que opera com o projeto Colorindo o Recife junto à prefeitura (Figura 6, item 3) e Rafa Matos do "Plante Amor, Colha o Bem" (Figura 6, itens 4 e 5).

Figura 6. Megamurais na Avenida Conde da Boa Vista



Fonte: Bom dia Pernambuco/Globoplay (2023); Diário de Pernambuco, reprodução da foto de Edson Holanda/Prefeitura da Cidade do Recife (2022); Oxe Recife (2022);

Os murais instigam as pessoas que passam pela avenida a repensarem suas práticas socioambientais. Além de embelezar o espaço urbano, destaca a conscientização sustentável e fortalece a cultura e a identidade das comunidades locais, representando suas lutas sociais e aspirações por melhorias socioeconômicas.

5. Conclusões

A investigação das transformações socioambientais da Avenida Conde da Boa Vista a partir de sua requalificação traz um contexto de evolução social e urbana face às alterações na

PUC-Campinas EESC USP Comitês PCJ

APRESENTAM:

SUSTENTARE & WIPIS 2023

WORKSHOP INTERNACIONAL

SUSTENTABILIDADE, INDICADORES E GESTÃO DE RECURSOS HÍDRICOS

22/11 evento
23/11 100% online
24/11 e gratuito

paisagem física e natural do meio. O Projeto Nova Conde da Boa Vista evidencia seu impacto na região, inicialmente com o propósito de aprimorar a mobilidade urbana e o espaço público por meio de uma infraestrutura viária responsiva que envolveu uso de tecnologia e instrumentalização consciente da coleta de resíduos, acessibilidade, arborização e iluminação.

A avenida enfrentou diversos desafios, principalmente na busca pela inclusão da rica diversidade étnico-cultural local. Isso demandou adaptações nos planos originais, visando criar espaços urbanos mais inclusivos e conscientes. Seu contexto abraça uma abordagem responsiva, buscando promover a sustentabilidade e a cidadania entre seus usuários.

Para futuros estudos, é recomendável investigar a eficácia das intervenções governamentais e empresariais na promoção da educação ambiental para os frequentadores da avenida. Além disso, um estudo sobre o impacto ambiental percebido pelos residentes e organizações locais, considerando fatores como qualidade de vida, níveis de poluição e bem-estar social, seria relevante para compreender o impacto das mudanças.

A transformação da avenida, antes um terreno de mangue, foi marcada por resistência e lutas por espaço. No entanto, tendo ênfase em uma gestão que enfatiza a cultura local, tendências de inovação e a busca por equilíbrio socioambiental, a avenida tem integrado importantes elementos sociais em seus projetos urbanos. Isso resulta em uma paisagem que procura conciliar tradições com os aspectos responsivos da modernidade.

6. Referências

ANGELIDOU, M. Smart city policies: a spatial approach. **Cities**, v. 41, p. 3-11, 2014.

BERTRAND, G. Paisagem e geografia física global: esboço metodológico. **Caderno de Ciências da Terra**, n. 13, p. 1-27, 1971.

BIKE ITAU. **Conheça o BikePE**. 2019. Disponível em: <http://bikeitau.com.br/bikepe/conheca-o-bike-pe/> Acesso em: 11 set. 2023.

BOM DIA PE. **Conheça jovem que trabalha com reciclagem e artista plástico que enche corações de amor - 25/10/2023**. Disponível em: <https://globoplay.globo.com/v/12057559/> Acesso em: 20 out. 2023.

BRASIL. Ministério do Meio Ambiente [MMA]. **Cidades Sustentáveis**. 2019. Disponível em: <http://www.mma.gov.br/cidades-sustentaveis.html> Acesso em: 12 set. 2023.

CARSON, R. **Primavera silenciosa**. São Paulo: Gaia, 2010.

COLEMAN, J.S. Snowball sampling: Problemas and techniques of chain referral sampling. **Human Organization**, v.17, p. 28-36, 1958.



ELKINGTON, J. Towards the Sustainable Corporation: Win-Win-Win Business Strategies for Sustainable Development. **California Management Review**, v. 36, n. 2, p. 90–100, 1994.

FERREIRA, C., VENANCIO, W.; SA, L. **Mapeamento colaborativo: identificação espacial de creches e abrigos no município de Recife**. In: Anais do XXVII Congresso Brasileiro de Cartografia e XXVI Expositiva, p. 373-377. Rio de Janeiro/RJ, 2017.

GASPAR, L. **Avenida Conde da Boa Vista [Pesquisa Escolar Online]**. Fundação Joaquim Nabuco, Recife, 2009. Disponível em: <http://basilio.fundaj.gov.br/pesquisaescolar> Acesso em: 13 set. 2023.

GUERRA, A. J. T.; MARÇAL, M. **Geomorfologia ambiental**. Rio de Janeiro/RJ: Bertrand, 2006.

HAESBAERT, R. **Dos múltiplos territórios a multiterritorialidade**. 2004. Disponível em: <http://www.ufrgs.br/petgea/Artigo/rh.pdf> Acesso em: 14 set. 2023.

HEBENBROCK, M.; FIDELES, K. Recife Quilombo Urbano: Fluxo Afro-Transnacional Através das Redes Sociais. **Revista Comunicação e Sociedade**, n.3, v. 3, ed. jan./ago. 2014

HERZ, R. Estrutura física dos manguezais da costa do estado de São Paulo. Anais do Simpósio Sobre Ecossistemas da Costa Sul e Sudeste Brasileira. **ACIESP**, v. 54, n. 2, p. 117-126, 1987.

INSTITUTO DA CIDADE PELÓPIDAS SILVEIRA [ICP]. **Quem foi Pelópidas Silveira?** 2023. Disponível em: <http://icps.recife.pe.gov.br/node/4> Acesso em: 12 set. 2023.

JORNAL DO COMÉRCIO. **Desestímulo ao carro na avenida Conde da Boa Vista**. 2018. Disponível em: <https://jc.ne10.uol.com.br/colunas/mobilidade/2018/12/19/desestimulo-ao-carro-na-avenida-conde-da-boa-vista> Acesso em: 16 set. 2023.

MAFFESOLI, M. **O tempo das tribos**. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 1998.

MARCONI, Marina de Andrade; LAKATOS, Eva Maria. **Metodologia do Trabalho Científico**. 7ª Ed. Editora Atlas, 2010.

MARCUSE, H. Ecologia e crítica da sociedade moderna. Trad. Fernando Bee. Dossiê Herbert Marcuse, Parte 2, **Dissonância: Revista de Teoria Crítica**, v. 2, n. 1. 2, p.190-203, 2018.



MARSHALL, C.; ROSSMAN, G. B. **Designing Qualitative Research**. Newbury Park, CA: Sage, 1989.

MARX, K. **Ökonomisch-philosophische Manuskripten**. MEW 40. Berlin: Dietz Verlag, 1968. Disponível em: https://marxwirklichstudieren.files.wordpress.com/2012/11/mew_band40.pdf Acesso em: 15 ago. 2023.

MIRZAHOSSEIN, H.; MOHGHADDAM, S. A. A. Increasing citizen's livability in the future city: Responsive city, a remarkable solution. **Theoretical and Empirical Researches in Urban Management**, v. 16, n. 3, p. 23–41, 2021.

MORIN, E. **O Método I: a natureza da natureza**. 2ª Ed. Portugal, 1977.

NE10. **Avenida Conde da Boa Vista já viveu dias de formosura**. 2005. Disponível em: <https://ne10.uol.com.br/canal/noticias//noticia/2005/08/22/avenida-conde-da-boa-vista-ja-viveu-dias-de-iformosurai-88471.php> Acesso em: 15 set. 2023.

NOBRE, F. S., WALKER, D.; HARRIS, R. **Technological, managerial and organizational core competencies: dynamic innovation and sustainable advantage**. New York: Information Science Reference/IGI Global, 2011.

OLIVEIRA, L. D. Cinquenta anos das Conferências Ambientais da Organização das Nações Unidas: qual é o legado para as condições de saúde humana? **Cadernos De Saúde Pública**, v. 38, n. 12, 2022

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS [ONU].

ONU-Habitat: população mundial será 68% urbana até 2050. 2022. Disponível em: <https://brasil.un.org/pt-br/188520-onu-habitat-populacao-mundial-sera-68-urbana-ate-2050> Acesso em: 10 set. 2023.

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS [ONU].

Transformando Nosso Mundo: A Agenda 2030 para o Desenvolvimento Sustentável. 2015. Disponível em: <https://brasil.un.org/pt-br/91863-agenda-2030-para-o-desenvolvimento-sustentavel>. Acesso em: 10 set 2023.

PEDRINI, A. G. Trajetória da educação ambiental. In: Pedrini, A. G. (Org.). **Educação ambiental: reflexões e práticas contemporâneas**. 3a Ed. Petrópolis/RJ: Vozes, 2000.



PORTAL FOLHA PE. **Dia Mundial da Limpeza reúne voluntários em mutirão de coleta no Recife.** 2018. Disponível em: <https://www.folhape.com.br/noticias/pernambuco/dia-mundial-da-limpeza-reune-voluntarios-em-mutirao-de-coleta-no-recif/81267/> Acesso em: 17 set. 2023

POTT, C.M.; ESTRELA, C.C. Histórico ambiental: desastres ambientais e o despertar de um novo pensamento. **Estudos Avançados**, v. 31, n. 89, p. 271–83, 2017.

RECIFE. **Prefeitura do Recife apresenta projeto da nova Conde da Boa Vista.** 2018a. Disponível em: <http://www2.recife.pe.gov.br/noticias/08/11/2018/prefeitura-do-recife-apresenta-projeto-da-nova-conde-da-boa-vista> Acesso em: 16 out. 2023.

RECIFE. **Projeto Nova Conde da Boa Vista.** 2018b. Disponível em: http://www2.recife.pe.gov.br/sites/default/files/pcr_4p00917_novacondedaboavista_ppt_v4c_final.pdf Acesso em: 18 out. 2023.

RHEINHEIMER, C. G.; GUERRA, T. **A educação ambiental como pressuposto para um turismo sustentável.** In: Seminário de Pesquisa em Turismo do Mercosul, 4th, Caxias do Sul. v. 4, p. 1-7, 2006. Disponível em: https://www.ucs.br/ucs/tp1SemMenu/eventos/seminarios_semintur/semin_tur_4/arquivos_4_seminario/GT08-8.pdf Acesso em: 20 out. 2023.

ROSS, J. **Ecogeografia do Brasil: subsídios para planejamento ambiental.** São Paulo: Oficina de Textos. 2009.

SACHS, I. **Caminhos para o desenvolvimento sustentável.** Storch, P. Y (Org.). Rio de Janeiro: Garamond, 2009.

SANTOS, M.C. **Unicap apresenta ideias para incluir mais ambulantes no projeto da Av. Conde da Boa Vista.** Marco Zero, 2019. Disponível em: <https://marcozero.org/unicap-apresenta-ideias-para-incluir-mais-ambulantes-no-projeto-da-av-conde-da-boa-vista/> Acesso em: 05 out. 2023.

SECRETARIA DE ESTADO DE MEIO AMBIENTE E DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL [SEMADS]. Jorge R. P. Alves (Org.). **Manguezais: educar para proteger.** Rio de Janeiro: FEMAR, 2001.

ZAMANI, A.; SHAYAN, A.; HASSANZADEH, A. Participation development in responsive city with self-organizing approach (the case of Tehran city). **Cities**, v.143, 2023.