

Na fonte das cidades, as águas e as pessoas: a experiência do projeto Parque Capibaribe no bairro das Graças (Recife, Brasil)

Fabiano Diniz, Danielle Rocha, Werther Ferraz e Anna Karina Alencar

Departamento de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal de Pernambuco

Av. Prof. Moraes Rego, 1.235 - Cidade Universitária, Recife - PE - CEP: 50670-901 | Fone/Fax: 55 81 2126-8771

frdiniz.urb@gmail.com / mrochadanielle@gmail.com / wertherferraz@gmail.com anna.alencar@gmail.com

Resumo

Da formação das cidades se apreende que os sítios onde se assentam os aglomerados humanos são modelados pelas águas, que impõem restrições e/ou oferecem possibilidades para a construção do artefato cidade. Desde seus primórdios, as comunidades urbanas estabeleceram com os cursos d'água um vínculo misto de dependência (para abastecimento d'água e escoamento de esgotos) e de receio (dos desastres provocados pelas águas que eles carregam). As cidades crescem num movimento de oposição às águas e à dinâmica dos sistemas naturais de drenagem. A ocupação de fundos de vales; os aterros; a impermeabilização do solo; a retificação e/ou revestimento de cursos d'água agravam o conflito água-urbanização. No Recife, essa relação conflituosa é patente. Fundada entre o mar e os rios, essa cidade estuarina tem sua forma em boa medida determinada pelos meandros de seus cursos d'água e suas áreas de influência. Do traçado da malha urbana às tipologias construtivas ali consolidadas, muito se depreende dos limites e possibilidades impostos pelas águas. A relação desigual da produção do espaço urbano e a consolidação de territórios em que esses conflitos imperam tomam a forma de uma cidade avessa às águas. Desde 2013, urbanistas buscam rever o trato das relações águas-cidades, empregando fundamentos contemporâneos de gestão urbana "sensível às águas". O projeto Parque Capibaribe visa à humanização e à integração das margens desse rio com espaços verdes da cidade, redesenhando a estruturação do espaço urbano a partir de uma lógica "aquacêntrica". Fruto de convênio entre o grupo de pesquisa InCiti e a Prefeitura da Cidade do Recife, o projeto repensa o modo como os recifenses vêem e vivem a cidade, estimulando uma construção colaborativa de espaços socialmente inclusivos. Concebendo o planejamento urbano a partir do rio Capibaribe, elemento imprescindível na estruturação e expansão do Recife e intimamente ligado à sua história, exige-se uma mudança de mentalidade da população e dos gestores públicos em relação às águas. O caso da elaboração de um projeto de mobilidade à beira-rio no bairro das Graças ilustra essa pretensão, através da transformação dos paradigmas de produção e da natureza dos espaços públicos urbanos. Concebido inicialmente como um projeto viário, com quatro faixas para automóveis, a via passa a ser pensada como um parque linear humanizado, que põe o Capibaribe em evidência. O trabalho investiga como, baseado na ideia de transformação a partir das pessoas, os atores envolvidos lançam as bases das mudanças nesse espaço urbano à beira-rio.

Palavras-chave

Águas e cidades; espaços públicos; gestão territorial urbana; atores sociais e participação; morfologia urbana.

O Recife e o Capibaribe: histórico da relação da cidade com suas águas

A identificação do Recife com o rio Capibaribe remete à sua fundação, no século XVI, quando o núcleo original foi construído sobre um istmo, entre o oceano Atlântico e o estuário do rio Capibaribe, que ligava um porto natural de arrecifes ao monte mais próximo, onde se construiu a Vila de Olinda, primeira capital de Pernambuco. Quase um século depois, os ocupantes holandeses converteram este povoado junto aos arrecifes no principal centro econômico regional, posteriormente elevado a capital provincial e uma das maiores cidades brasileiras até o século XIX. A presença das águas é uma peculiaridade relevante do seu sítio geográfico e caracteriza a formação desta cidade onde “o que não é água, foi água ou lembra a água, sendo essa a razão por que a crismaram de ‘cidade anfíbia” (Oliveira, 1942: 48).

A malha urbana recifense se expandiu sobre a planície alagada na foz do Capibaribe, condicionada pelo enfrentamento/adaptação aos corpos d’água (Figura 1). Amorim e Loureiro (2000) utilizaram ferramentas da sintaxe espacial (HILLIER, 1984) para analisar mapas históricos do Recife. Neste estudo, observa-se que as linhas mais integradas do tecido urbano se voltavam às margens do estuário, sendo a conexão da rede fluvial com o tecido urbano incontestável na gênese morfológica do Recife.



Figura 1. Mapas de Recife e Olinda elaborado por Cornelis de Goliath (1648) (Het Scheepvaartmuseum, Amsterdam).

Até começos do século XX, o Capibaribe, uma das principais vias de transporte, lugar de lazer e higiene, era central na estruturação urbana. O vertiginoso crescimento populacional naquele século e a substituição do transporte fluvial pelo terrestre reduziram sua influência na organização do espaço urbano. Outros fatores contribuíram para isso: o alagamento periódico da rede fluvial, remodelando as margens e dificultando ocupações permanentes e a troca dos banhos de rio pelos banhos de mar, devido à degradação do estuário por insuficiente cobertura de saneamento face ao crescimento populacional.

Grande parte das áreas ribeirinhas e alagadas do Recife não recebeu a devida atenção no processo de urbanização, sendo ocupada pela população com menores rendimentos. Palafitas e mocambos tornaram-se elementos típicos da paisagem ribeirinha. Muitos dos bairros recifenses se originaram do aterro de áreas alagadas, inicialmente pela população de baixa renda, depois por outras classes sociais, incorporando algumas dessas áreas ao mercado imobiliário e expulsando antigos moradores.

No século passado, em detrimento de propostas de Parques Urbanos no estuário às margens do Capibaribe, o processo de degradação desses ambientes continuou. Nas décadas recentes, os planos/projetos para o rio focaram ações de engenharia hídrica, baseadas na artificialização dos cursos d'água. Um deles promoveu a retificação e alargamento de trechos do rio, eliminando curvas e meandros originalmente presentes neste ecossistema. Outro projeto de impacto propôs vias expressas ao longo de quase toda a margem urbana do Capibaribe, que, mesmo implantado parcialmente, prejudicou a relação águas-cidades impondo barreiras à apropriação das margens do rio.

Apesar dessa relação umbilical e histórica com as águas do Capibaribe, Recife chega ao século XXI com uma estrutura urbana que não a valoriza. As intervenções em cursos d'água ainda pregam o paradigma do domínio sobre a natureza, contribuindo para a degradação das áreas ribeirinhas. Neste contexto, a proposta do Parque Capibaribe vem sendo construída, buscando romper esse paradigma buscando uma gestão urbana “sensível às águas”.

Projeto Parque Capibaribe: gestão urbana “sensível às águas”

O Projeto Parque Capibaribe-PPC resulta do convênio entre a Prefeitura da Cidade do Recife-PCR e a Universidade Federal de Pernambuco-UFPE, representada pelo grupo de Pesquisa e Inovação para as Cidades-INCITI. A demanda inicial da PCR focava apenas as margens do rio, mas o INCITI-UFPE propôs uma abordagem ampliada, abrangendo os afluentes da bacia do Capibaribe no Recife, incluindo o tratamento de remanescentes da Mata Atlântica. Disso resultou a ampliação da área de influência do Parque, e a proposição de um cenário futuro de transformação do Recife em uma “Cidade Parque”, até 2037, nos 500 anos de sua fundação. O conceito de “Cidade Parque” pressupõe espaços públicos com ambiente favorável ao contato com a natureza e à boa convivência entre pessoas.

O Parque Capibaribe visa integrar as margens desse rio e seus afluentes à rede de espaços públicos, redesenhando o espaço urbano a partir de uma lógica “aquacêntrica”. O propósito é repensar o modo como os recifenses percebem e vivem a cidade, estimulando a construção colaborativa de espaços

socialmente inclusivos. Parte-se da lógica de um plano “aberto”, buscando romper certos paradigmas urbanísticos e usar os projetos de cada trecho como catalisadores de outros movimentos de transformação da cidade.

A estratégia de ação estabelece eixos centrais: recuperação ambiental do Capibaribe e afluentes; conexão desta rede de rios e riachos à malha urbana e uso da rede hídrica como vetor de articulação de soluções para mobilidade sustentável. Os projetos distribuem-se nas linhas de ação:

- **Chegar:** tratando vias e riachos que conduzem à margem do rio, tornando-os “vias parque”, articulando as margens ao tecido urbano.
- **Percorrer:** viabilizar percursos ecológicos, educativos e de lazer ao longo das margens, rompendo bloqueios e reconquistando as margens para uso público.
- **Atravessar:** conectando margens opostas do rio, por passarelas e barcos, atenuando as barreiras representadas pelo rio em partes da cidade.
- **Abraçar:** promovendo espaços de permanência, atividades de lazer e convivência nas margens do rio, ampliando a acessibilidade física e visual, a contemplação da paisagem.

A abrangência da proposta do Parque Capibaribe se evidencia na delimitação da “Zona Parque”, apresentada na Figura 2.

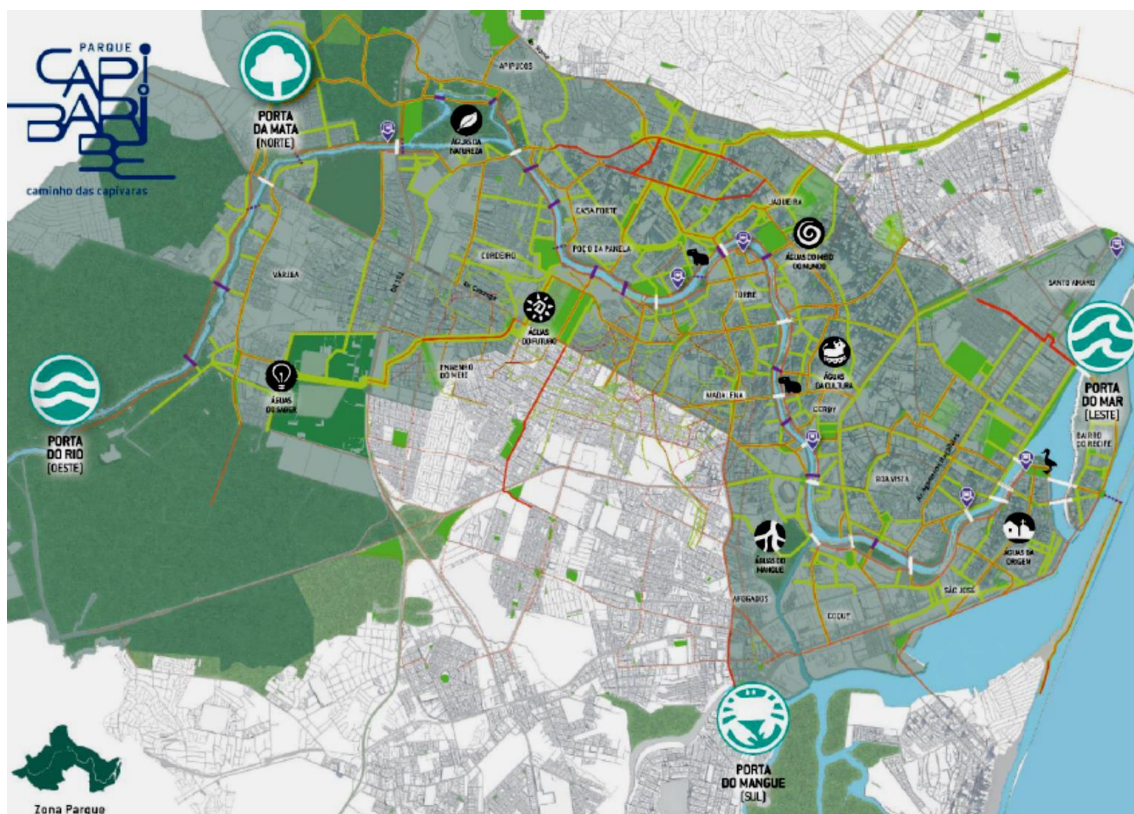


Figura 2. Mapa parcial do Recife com a Zona Parque, delimitada pelo Projeto Parque Capibaribe. Fonte: INCITI / UFPE.

Bairro das Graças: protagonismo dos moradores em defesa do habitat urbano

Situado na margem esquerda do Capibaribe, a 7 km da foz, o bairro das Graças tem o rio Capibaribe como limite a oeste, em cujas águas moradores mais antigos relatam terem se banhado e cujas margens eram lugar para brincadeiras. Originado no século XIX, quando foram parceladas as terras do Engenho Capunga, em 2010 tinha 20.538 habitantes (IBGE, 2010) e uma densidade ocupacional de 143,08 hab./ha. Sua localização central e bem servida de infraestruturas, além do elevado perfil socioeconômico de seus moradores (renda média de € 2.105/mês e taxa de alfabetização de 99,2%), inscreve-o entre os bairros mais atraentes para o mercado imobiliário no Recife.

Nas últimas décadas, esse bairro sofreu profundas alterações em sua morfo-tipologia visando à ampliação do potencial construtivo local. Através de remembramentos, lotes menores que acolhiam imóveis residenciais com até dois pavimentos passam a abrigar arranha-céus multifamiliares que alcançam 40 pavimentos. Atividades originais vem sendo substituídas, desconsiderando as necessidades da coletividade. A estrutura física e os espaços públicos, na impossibilidade de serem ampliados, explicitam os limites do adensamento através dos engarrafamentos. Redes e sistemas urbanos, não comportando a pressão da demanda crescente, evidenciam a saturação das infraestruturas nos transbordamento de esgotos, nos alagamentos e nas perfurações indiscriminadas de poços para o abastecimento d'água. O bairro aprazível, bem arborizado e com ruas tranquilas passa a ser identificado como "enclave" de mobilidade em meio às grandes vias do entorno.

Os espaços livres verdes concentram-se em terrenos privados: escolas, centros culturais, residências. Ainda que protegidos pela legislação local como IPAV (Imóveis de Proteção de Área Verde), são exemplares isolados e inacessíveis aos cidadãos. Os poucos espaços públicos acessíveis restringem-se a praças resultantes de espaços residuais do sistema viário. O acesso às margens do Capibaribe, nos fundos de lotes privados, é limitado. A desarticulação entre esses espaços, seu tratamento inadequado e as infraestruturas urbanas sobrecarregadas comprometem o sentimento de pertencimento por parte dos moradores do bairro, que contrapõem-se ao processo de deterioração e ao impacto dos novos empreendimentos imobiliários sobre a qualidade de seu habitat.

O primeiro ímpeto de resistência dos moradores das Graças remonta aos anos 1980, quando se opuseram aos bares e casas de espetáculo ali instalados, causadores de transtornos (poluição sonora, estacionamento irregular, insegurança). Nascia o movimento "Graças a Nós", congregando moradores em torno de interesses comuns e capitaneando negociações pela restrição aos usos incômodos. Essa mobilização foi exitosa, tendo sido quase plenamente acatadas as demandas de então. No início do século XXI, já se sentiam os efeitos dos parâmetros permissivos da legislação municipal, com a substituição brutal dos padrões morfológicos históricos, que romperam a lógica de construção do espaço a partir das quadras.

A verticalização exacerbada está na raiz de problemas de circulação, de supressão de superfícies vegetadas (sítios e quintais), de saturação das infraestruturas urbanas. Contra esse processo, os moradores organizados novamente no movimento “Graças a Nós 2” apelam à limitação de novas edificações. Como resultado desse segundo movimento, incorporou-se à legislação municipal a Lei nº 16.719/2001, que criou a Área de Reestruturação Urbana condicionando "o uso e a ocupação do solo à oferta de infraestrutura instalada, à tipologia arquitetônica e à paisagem urbana existentes" (Art. 4º, III).

Recentemente, diante da apresentação de um projeto viário na porção sudoeste das Graças, os moradores voltaram a se mobilizar, desta vez no movimento “Por amor às Graças”, rejeitando a concepção de uma via de quatro faixas às margens do Capibaribe, que seria instalada parcialmente sobre o leito do rio. Novamente, a perspectiva dos cidadãos, em busca de espaços humanizados, opõe-se à concepção "oficial" de cidade, e as diretrizes do projeto beira-rio são redefinidas, por força da mobilização dos moradores. A concepção do PPC apoiou esse movimento.

Via beira-rio: transformação de paradigmas na concepção de espaços públicos

Simultaneamente à assinatura do convênio para o PPC, a PCR anunciou a revisão do antigo projeto da “Avenida Beira Rio” a ser implantado nas Graças. A proposta original, elaborada nos anos 1990, seguia o traçado estabelecido no projeto de “retificação” da calha do Capibaribe após as enchentes dos anos 1970, quando as águas ocuparam 80% do território urbano, causando danos materiais e matando centenas de pessoas. Em resposta ao evento, as três esferas de governo investiram recursos em projetos para reorganizar a ocupação urbana no entorno do rio. Em meados dos anos 1980, o traçado do rio foi sensivelmente modificado com o objetivo de conter suas águas em uma calha bem delimitada. Pela lógica vigente, um grande sistema viário era o uso mais adequado para as margens do rio, e apenas alguns deles foram “decretados” parques públicos.

Embora a Avenida Beira Rio tenha sido construída de forma fragmentada, comprometendo sua eficiência, seu projeto permanece válido, sendo considerado na aprovação de novas construções às margens do rio. Esse aspecto do projeto foi positivo por restringir a ocupação, contribuindo para fazer valer, mesmo parcialmente, os limites estabelecidos no Código Florestal. Entretanto, no trecho das Graças, a limitação imposta pelo projeto foi “estranhamente” desconsiderado, e duas grandes edificações foram erguidas às margens do rio, motivo pelo qual a prefeitura apresentou uma mudança no traçado da beira rio, fazendo o sistema viário avançar sobre o leito do rio para acomodar as quatro faixas projetadas, além de ciclovia e calçada.

Após quatro décadas das inundações do Capibaribe, a calha do rio já modificada volta a ser alvo da interferência urbanística, com discurso técnico de um impacto ambiental reduzido, pois as vias seriam erguidas sobre pilares. A forte reação da opinião pública ao projeto deu-se em meio ao acalorado debate sobre a prioridade dada pelos investimentos públicos às obras viárias. Tais questionamentos recebem

influências de um movimento mundial de rejeição a este modelo de cidade onde impera o uso dos carros (a “carrocracia”). A eficácia da intervenção foi questionada por especialistas, alguns afirmando que ela poderia até piorar os congestionamentos, pois interligaria duas pontes que já apresentam trânsito intenso. Vale salientar que no âmbito da administração municipal, o projeto não era consensual.

A população das Graças mobiliza-se e realiza eventos públicos para questionar o projeto da PCR e exigir a elaboração de outra solução. Nesse contexto, a equipe do INCITI/UFPE, responsável pelo Projeto Parque Capibaribe é convocada para assumir a “mediação técnica” entre a população das Graças e a gestão municipal. Após negociações, a PCR assumiu o compromisso de reelaborar o projeto seguindo as diretrizes do PPC. Tal posição representou a legitimação dos princípios desse Projeto, repercutindo o debate sobre novos referenciais para intervenções em espaços públicos da cidade, especialmente em áreas ribeirinhas.

Ao assumir a reelaboração desse projeto, o INCITI/UFPE estimulou maior participação dos moradores das Graças. A proposta buscava articular os conceitos de espaço urbano sustentável e humanizado com as demandas para fluxo de veículos, pois alguns técnicos municipais pressionavam para a manutenção da circulação de veículos, admitindo apenas a redução do número de faixas para automóveis. A avaliação criteriosa do sítio onde o projeto seria construído e o apoio da população foi essencial para consolidar uma proposta de ruptura “radical” com o projeto original, pois seria impossível acomodar todas as faixas segregadas (veículo, ciclistas e pedestres) e ainda espaços para lazer e contemplação, sem avançar sobre o rio. Em uma perspectiva de sustentabilidade, também não faria sentido aterrar o leito do rio para atender a esse “programa urbanístico”. A proposta final priorizou dotar as margens de espaços humanizados, onde os veículos poderiam circular, mas com restrições, preferencialmente no sentido da saída do bairro para as vias do entorno.

Um dos resultados mais relevantes dessa proposta foi reduzir o impacto na topografia das margens, evitando movimentações de terra sobre o rio. O projeto interrompe a circulação de carros em alguns trechos, pois seria inviável assegurar esta funcionalidade sem sacrificar o espaço dos pedestres e ciclistas, ou avançar sobre o leito do rio. Nos trechos onde foram projetadas estruturas sobre o rio, estas se destinam a pedestres e ciclistas, com impacto construtivo muito mais leve. O caráter da proposta final associa-se à ideia de uma “via parque” com espaços públicos de qualidade, uma das conquistas mais relevantes nessa disputa de concepção urbanística. O contraste entre o impacto urbanístico e ambiental das duas propostas pode ser observado nas figuras 3 e 4.



Figura3. - Ilustração da proposta da Avenida Beira Rio apresentada inicialmente pela Prefeitura do Recife. Fonte: INCITI / UFPE



Figura4. - Ilustração da proposta da “Via Parque” apresentada pela equipe do Parque Capibaribe / INCITI / UFPE. Fonte: INCITI / UFPE

Conclusão: águas e pessoas redefinindo a cidade

Os três movimentos das Graças, embora em momentos distintos e com diferentes participantes, refletem a sensibilização de parte da população moradora face à ameaça de homogeneização do quadro urbano, temerosa das mudanças das características identitárias que lhes conferem especificidades. O conceito de lugar como espaço antropológico (Augé, 1996) traz em si aspectos que remetem à história, à construção no tempo, à herança: o habitante do lugar antropológico “não faz história, vive na história.” Se o primeiro movimento das Graças é um grito pela preservação do uso predominantemente residencial, os

dois seguintes ancoram-se na adoção de padrões morfo-tipológicos capazes de dialogar com os anteriores advindos de sua formação histórica.

O que parece ter impulsionado os moradores das Graças a se mobilizarem pela preservação da qualidade urbana de seu bairro foi o sentimento de pertencimento a este e de identificação com suas especificidades e tipicidades. Embora respaldadas pelo PPC desenvolvido pelo InCiti/UFPE, as condições de êxito das pautas dos moradores fundam-se na sua classe social, na influência junto a políticos e gestores locais, no seu nível educacional e saberes técnicos para fundamentar os argumentos em prol de suas reivindicações. No processo de elaboração da Lei 16.719/2001, por exemplo, o movimento “Graças a Nós 2” mapeou os novos edifícios em construção e estimou o aumento do volume de circulação de automóveis a partir das vagas de estacionamento previstas. A agenda de negociação coma PCR se deu com o apoio de uma vereadora, arquiteta-urbanista moradora do bairro.

Não se pode deixar de reconhecer as relações de valor de uso e de valor de troca dos imóveis que se imbricam na luta pelo direito à cidade (Lefebvre, 2001), considerando que se os moradores das Graças lutam simultaneamente pela qualidade de vida no morar, circular e consumir no seu bairro (valor de uso), e pela manutenção do determinado “valor” financeiro, associado ao seu patrimônio imobiliário (valor de troca). Somam-se a estas, a luta pela manutenção do *status quo* e da homogeneidade social dos que ali convivem (valor simbólico). Note-se que, numa cidade como Recife onde mais da metade da população habita em assentamentos precários, apenas três bairros não possuem nenhum destes assentamentos, entre os quais se inclui as Graças.

Mesmo que ainda não tenha sido implantado fisicamente, o novo projeto da via beira-rio no bairro das Graças desenvolvido no bojo do PPC ilustra dois aspectos essenciais do resgate da natureza aquacêntrica do Recife. Por um lado, resgatar o papel do Capibaribe como eixo estruturador do território municipal, através do incentivo ao contato e à fruição dos espaços em torno desse rio (pelas ações articuladas de chegar-percorrer-atravesar-abraçar) representa a revalorização dos cursos d’água e a refundação de uma relação afetiva com estes. Por outro lado, desenvolver esse processo pressupõe sensibilizar e mobilizar os cidadãos, tornando-os atores protagonistas de uma mudança cultural, baseada na transformação do sentimento de receio e repulsa para com os rios em uma relação de respeito e valorização destes últimos.

O caso da mobilização dos moradores das Graças demonstra quão importantes são as relações entre os modelos urbanísticos que guiam a produção do espaço urbano e a percepção da qualidade do habitat urbano. Para além de aspectos tipo-morfológicos, como desenho da malha viária, tamanhos das quadras e lotes, gabaritos das edificações, densidade de ocupação e natureza dos espaços públicos etc., a própria presença dos cursos d’água, seus meandros e margens influenciam essa percepção e contribuem para qualificar (positiva ou negativamente) o espaço urbano. Na oposição entre o modelo de espaço

urbano idealizado pelos agentes do mercado imobiliário (e pelo poder público municipal) e o ideal de manutenção de parâmetros ancestrais do bairro, legado histórico que aporta elementos de uma relação identitária dos moradores com seu lugar de vida urbana, a aparentemente simples discussão acerca das características de uma via beira-rio impulsiona o debate sobre a concepção de cidade que se está consolidando no Recife.

Nesse movimento, traz-se à luz o próprio rio (e suas águas), recolocando-o no centro da estruturação do espaço urbano, a partir da articulação entre diversos espaços públicos às suas margens e às margens de seus afluentes. O Projeto Parque Capibaribe contribui para o “afloramento” de uma nova cultura de produção do espaço urbano, da cidade, tendo em sua fonte os potenciais das águas urbanas como eixos norteadores da urbanização e a capacidade dos cidadãos em tomar parte efetiva na concepção desse espaço.

Referências bibliográficas

- Augé M (1994) Não-lugares: introdução a uma antropologia da supermodernidade, Papirus, Campinas.
- Certeau M (1994) A Invenção do Cotidiano. Arte do Fazer, Vozes, Petrópolis.
- Diniz F (2015) “Urbanização pela água”: vieses de ordenamento territorial e gestão urbana, XVI Enanpur, Belo Horizonte.
- Hillier B, Hanson J (1984) The social logic of space, Cambridge University Press, Cambridge.
- Léfèbvre, H. O direito à cidade. São Paulo: Centauro, 2001.
- Loureiro, C., Amorim, L. O mascate, o juiz, o bispo e os outros: sôbre a gênese morfológica do Recife Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais, Recife, v1, n3, 2000
- Melo V (2003) Um recorte da paisagem do rio Capibaribe: seus significados e representações, tese de doutorado, MDU-UFPE, Recife.
- Oliveira, W. Geologia da planície do Recife – contribuição ao seu estudo. Tese de concurso à Cátedra de História Natural da Escola Normal de Pernambuco. Recife: Câmera Gráfica do Jornal do Commercio, 1942.
- Souto Maior M, Silva L D (1992) Recife, quatro séculos de sua paisagem, Editora Massangana, Recife.
- Villaça F (1996) A segregação e a estruturação do espaço interurbano: o caso de Recife, II Seminário da Rede de Dinâmica Imobiliária e Estruturação Intraurbana, Pirenópolis, ANPUR.