

## **Cidades Criativas e Ruas Completas: O caso da Rua da Hora em Recife<sup>1</sup>**

Rosa Cândida Nascimento de MIRANDA<sup>2</sup>  
Leonardo Sávio Lima Soares da SILVA<sup>3</sup>  
Felippe Costa Arnoso LEITÃO<sup>4</sup>  
Rafaela Carine Soares de LIMA<sup>5</sup>  
Tatiane Gonçalves de LIMA<sup>6</sup>

Universidade Católica de Pernambuco - UNICAP, Recife, PE  
Sociedade Pernambucana de Cultura e Ensino – SOPECE, Recife, PE

### **RESUMO**

O presente artigo faz uma conexão entre as ideias do arquiteto humanista Jan Gehl no livro *Cities for people* (Cidades para pessoas) e a iniciativa pioneira em Recife de transformar a Rua da Hora na primeira rua completa da cidade, o que prioriza a mobilidade, transformando o bem-estar e a qualidade de vida em prioridades no planejamento urbano. Para isso buscou-se uma investigação sobre os conceitos de cidades criativas e sua importância no contexto mundial.

**PALAVRAS-CHAVE:** Cidades Criativas; Mobilidade; Qualidade de vida; Recife; Rua da Hora.

### **INTRODUÇÃO**

A tecnologia vem nos últimos anos mudando radicalmente a vida das pessoas, estamos vivendo tempos em que tudo muda muito rápido e conseqüentemente as cidades

---

<sup>1</sup> Trabalho apresentado na DT 8 – Estudos Interdisciplinares do XXI Congresso de Ciências da Comunicação na Região Nordeste, realizado de 30 de maio a 1 de junho de 2019.

<sup>2</sup> Mestranda do Curso de Indústrias Criativas da UNICAP, e-mail: [rmirandajornalista1975@gmail.com](mailto:rmirandajornalista1975@gmail.com)

<sup>3</sup> Mestrando do Curso de Indústrias Criativas da UNICAP, e-mail: [lsaviolima@gmail.com](mailto:lsaviolima@gmail.com)

<sup>4</sup> Mestrando do Curso de Indústrias Criativas da UNICAP, e-mail: [arnoso88@yahoo.com.br](mailto:arnoso88@yahoo.com.br)

<sup>5</sup> Graduanda do curso de Publicidade e Propaganda 7º Período da UNICAP, e-mail: [rafaelasoaes473@gmail.com](mailto:rafaelasoaes473@gmail.com)

<sup>6</sup> Orientadora do trabalho. Mestre em Indústrias Criativas – UNICAP. Professora do Curso de Administração da SOPECE, e-mail: [lima.sopece@gmail.com](mailto:lima.sopece@gmail.com)

seguem essa tendência de mudanças e começam a ser influenciadas também pela onda tecnológica que a cada dia mais modifica nossas vidas. Nesse cenário, surgem então as Cidades Inteligentes, que de acordo com Gaudencio (2015), podem ser entendidas como um novo modelo de cidades que se constituem de um alicerce claro para gerir a vida das pessoas, tomando como fonte principal de desenvolvimento, a tecnologia, esta usada para consolidar dados e gerar demandas para uma solução do próprio sistema da cidade ou para ajudar na autonomia humana.

Cidade Criativa, segundo Reis et al (2011) pode ser compreendida como:

aquela que encontra nos insumos locais as capacidades para promover o desenvolvimento da economia, visando a qualidade de vida, estimulando os múltiplos talentos regionais e atraindo novos. Enfim são cidades capazes de encontrar soluções criativas para seus problemas. (REIS et al, 2011, p.18)

Para Castells (2013) as interações que ocorrem entre as tecnologias da informação e os processos advindos delas, trazem uma notória transformação social, fazendo assim com que ocorram impactos relevantes nas cidades e no espaço. Com isso, é possível observar “a busca por um modelo de organização urbana coerente com um paradigma socioeconômico em transição do industrial ao do conhecimento” (REIS et al 2011, p.46). A sociedade e as novas políticas públicas vêm demonstrando essas novas correntes em que se busca uma melhor qualidade nos espaços públicos, essas mudanças ocorrem lentamente, contudo é notável essa nova vertente.

Já Charles Landry, do livro Cidades Criativas organizado por Ana Carla Fonseca Reis, as cidades têm vida própria, são segundo ele, inclusive parecidas com as pessoas, isso ocorre, pois, as mesmas sofrem com as mudanças impostas pela sociedade, pelas mudanças climáticas entre outras situações que tendem a transformar o espaço urbano.

As cidades são seres vivos, porque têm fases de crescimento, estagnação e declínio. A viabilidade urbana é sua capacidade de se adaptar e responder à mudança das circunstâncias. Tal adaptabilidade e responsividade é maior nas cidades cujas dimensões econômica, cultural, social e ambiental encontram-se igualmente desenvolvidas, até um nível de autossustentabilidade. (REIS et al 2011, p.23)

“O planeta inteiro está sendo reorganizado em torno de gigantescos nós metropolitanos que absorvem uma proporção crescente da população urbana, ela própria a maioria de toda a população da terra” (CASTELLS, 2003, p.185). Esses nós metropolitanos os quais Castells (2003) faz referência em seu texto, demonstra o desgovernado crescimento

urbano, que necessita de políticas públicas e de uma reorganização para estabilizar as questões urbanísticas das cidades e seus entornos. Para Castells (2003) as áreas urbanas e metropolitanas continuam a crescer em tamanho e complexidade, mesmo que hoje em dia a maioria das cidades tendo acesso a uma crescente capacidade tecnológica, a grande concentração de empregos e de atividades geradoras de renda se concentram nas maiores áreas metropolitanas dos centros urbanos.

A Cidade Criativa é um termo mais restrito às atividades criativas, dentre elas podemos citar a arte, o artesanato, a arquitetura, o design, a publicidade, entre tantos outros, dessa forma, segundo Furtado e Alves (2012) podemos identificar como temática central das Cidades Criativas a criatividade humana. Para uma cidade ser considerada criativa, ela necessita de alguns fatores, como por exemplo, uma obra de arte pública, um bar diferenciado, uma praça em meio a um conjunto de prédios, ou seja, para a cidade ser criativa, ela deve dar vazão a um determinado conjunto de pequenos atos que ao serem somados trazem um rejuvenescimento para a cidade, contribuem para o sentimento de pertencimento dos cidadãos aquela determinada região (REIS et al, 2011, p.57).

Segundo Peixoto (2012), a Unesco vem se interessando muito pelas questões urbanas nos últimos anos, com isso o tema Cidades Criativas, que é relação das questões urbanas com as questões culturais de uma cidade, vem despertando na organização, o interesse pelo conceito fazendo com que a mesma tenha constituído uma Rede de Cidades Criativas, em que são elencadas todas as Cidades Criativas ao redor do mundo e suas características. “Ao constituir esta rede, a Unesco reconhece o protagonismo crescente das cidades, mas também a importância que a cultura e as atividades culturais desempenham atualmente...” (PEIXOTO, 2012, p.2). Com isso, é possível compreender a importância que o termo Cidades Criativas vem ganhando e sua relação com criatividade e cultura no contexto urbano das cidades.

Conforme o crescimento dos centros urbanos, se faz cada vez mais necessário a implementação de políticas públicas que venham a contribuir com o planejamento e a melhoria da qualidade de vida das pessoas que fazem parte de determinada comunidade. Assim, a preocupação com as cidades é algo que vem há alguns anos e sua importância se dá por vários motivos, dentre eles a questão da fragilidade dos sistemas de mobilidade de grandes cidades. Kobayashi et al. (2017) argumentam que o uso de novas tecnologias pode promover uma transformação positiva nesse aspecto.

---

Ressalta-se que a gestão da mobilidade urbana sustentável, com uso das TIC e inovações, pode ser uma das soluções para evitar a entropia das cidades, ao tornar o transporte público e ativo e uso de veículos com energia mais limpa como prioridades no planejamento urbano. Na pesquisa de patentes sobre CI, tem crescido o depósito de patentes no decorrer do tempo, entretanto o uso do termo (KOBAYASHI et al., 2017, p.93)

## ANÁLISE DO ESTUDO – A RUA DA HORA

Com seus 986 metros de extensão, a rua da Hora liga dois corredores importantes: as avenidas João de Barros e Conselheiro Rosa e Silva, que, no passado, foram eixos das ‘maxambombas’, trens urbanos que serviram como meio de transporte no Recife entre o fim do século 19 e o início do século 20. Hoje, a via tem tráfego médio em suas três faixas de rolamento. A sombra das árvores convida à caminhada, ainda que as raízes quebrem algumas calçadas e sejam um desafio para as intervenções urbanas que forem planejadas.

O comerciante Luiz Feitosa, 76 anos, mora em Abreu e Lima e há 46 anos sai para trabalhar em seu ponto comercial situado na esquina da rua da Hora com a rua Santo Elias. Diz que o lugar é certeza de movimento para sua atividade e vê qualquer modificação na via com desconfiança. "Já vieram algumas vezes, mediram a rua, mas não sei se era algo sobre esse projeto. Não sei exatamente o que vão fazer, contanto que não mexam no movimento. Hoje já é bem frequentado. Passa gente toda hora. É por isso que estou aqui".

O arquiteto e consultor, Francisco Cunha, praticamente nasceu no Espinheiro, trabalha lá e acompanha a dinâmica do bairro há mais de 50 anos. Ele diz que a rua da Hora tem itens que favorecem a ‘caminhabilidade’, conceito que dissemina a necessidade de calçadas não só sem buracos ou obstáculos, mas também iluminadas, sinalizadas e atrativas. "

Se você põe muros altos, com guaritas, luzes e guardas, vira uma penitenciária. Você aumenta a insegurança de quem está dentro e de quem passa fora. Na rua da Hora, não, você tem fachadas que permitem a permeabilidade do olhar. São fachadas ativas. O fato de ficar numa área residencial e comercial é importante para o fluxo dela, quando se imagina que um bairro ideal, que equilibra o uso do solo para comércio, serviço e moradia, tende a ter movimento durante as 24 horas do dia. (CUNHA, 2013)

Cunha ainda afirma que a experiência que está sendo pensada para a rua da Hora pode ser uma oportunidade de a gestão pública fazer intervenções pensando em todos os

---

atores da mobilidade urbana, e não apenas nos meios motorizados. E defende "O trânsito precisa deixar de ser sinônimo de veículo motorizado no Brasil. Dois terços da população usam a calçada e estão numa situação dramática no País inteiro. Não é uma questão só do Recife. Então, é preciso que haja uma inversão de prioridades".

A rua da Hora, no bairro do Espinheiro, na Zona Norte do Recife, foi a escolhida para ser a primeira da Cidade a aderir ao conceito de "rua completa". Trata-se de um conjunto de intervenções urbanas que visam ao convívio harmônico entre os atores da mobilidade, sejam pedestres, ciclistas ou condutores de veículos motorizados.

Nos últimos 50 anos, a dimensão humana foi seriamente negligenciada no planejamento urbano. Para Jan GEHL há falta de estudos e de visão dos urbanistas para o que chama de 'ground floor', o térreo ou nível da rua.

O térreo, o que se passa ao nível da rua, é essencial para a qualidade urbana. E os arquitetos precisam ter a habilidade de trabalhar com isso. É uma provocação, é preciso ter um estudo especial onde as pessoas sejam mais importantes. (GEHL, 2013)

É entre os edifícios que todos vivemos e esse espaço está cada vez mais negligenciado. "Pela primeira vez na história da humanidade cidades não são construídas como conglomerados de espaços urbanos, mas como edificações individuais", adverte GEHL.

Contra o modelo das cidades modernistas – e, entre elas, o grande exemplo de Brasília-, GEHL busca a cidade criada para as pessoas, para o convívio ao nível dos olhos, para a qualidade de vida. Nada de busca pela forma, mas pela escala humana. Nesse cenário, a prioridade dada aos carros é um dos principais inimigos. Para GEHL, "o carro 'espreme' a vida urbana para fora do espaço público".

Jan GEHL se formou em 1960 em Copenhague, uma cidade que é prova de que, com vontade política, pode se transformar a qualidade da mobilidade urbana – hoje, 37% das viagens na cidade são feitas por bicicleta.

Fundado em 2000, o Gehl Architects, tornou Jan um consultor em projetos que buscam humanizar espaços, como trânsito compartilhado, ciclovias, revitalização dos centros, maior densidade. No currículo, estão cidades como Melbourne, Estocolmo, Nova York e Cidade do México.

---

Assim como essas cidades, esse projeto de rua completa para a rua da Hora é uma iniciativa que vem sendo disseminada em dez municípios do País pela WRI Brasil, instituição sem fins lucrativos que é parceira da Prefeitura do Recife (PCR) na concepção do projeto para a Capital.

A ideia é promover uma transformação na lógica de deslocamento, com mais espaço para a mobilidade a pé e menos para o transporte motorizado. Desse modo, uma "rua completa" ganha calçadas mais largas, proibição para trânsito em alta velocidade e espaços segregados para ciclistas e para o transporte público.

A rua da Hora foi escolhida por já ter uma característica marcante: atrai milhares de pessoas todos os dias ao seu polo de comércio e serviços, um dos pilares do conceito que está sendo pensado para ela. Como explica o diretor executivo de Planejamento e Mobilidade do Instituto da Cidade Pelópidas Silveira (ICPS), órgão ligado à Prefeitura da Cidade do Recife, Sideney Schreiner.

É uma rua que tem atendimento de ônibus e onde existe uma grande circulação de pedestres pelo fato de haver uma área residencial significativa e um comércio interessante. Tudo isso potencializa o uso do espaço público pelas pessoas. Além disso, é uma rua que não é muito extensa. Então, teremos como testar o conceito de forma que abranja a rua como um todo. (FREIRE, 2017)

Os detalhes do que será feito na rua da Hora ainda estão sendo projetados. A etapa de discussões deve ser encerrada neste mês de dezembro, e a implantação, em 2018. Ainda será necessário que o ICPS faça os projetos básico e executivo antes da licitação das obras. Mas, em geral, além da reconfiguração dos espaços para os modais de transporte, "ruas completas" também ganham mobiliários urbanos, como paraciclos e bancos de praça, e melhorias na acessibilidade, por meio de piso tátil e sinalização. Em alguns projetos, também serão instalados 'martelos urbanos', estruturas que permitem prolongar a calçada nas esquinas para encurtar distâncias de travessias e impedir que veículos estacionem em áreas proibidas. Já as zonas de tráfego 'calmo', outra característica desse conceito de rua, costuma restringir a velocidade máxima de motos, carros, ônibus e caminhões para 30 km/h, como já acontece no Bairro do Recife.

Segundo Freire (2017), trazer esse projeto para cá é o passo inicial de uma série de ações, tanto dentro do Plano de Mobilidade, que estamos elaborando, como dentro de alguns planos específicos. O Plano Municipal de Mobilidade levará intervenções urbanas,

---

algumas delas também imaginadas para a rua da Hora e para toda a Cidade. A conclusão dele está prevista para dezembro deste ano.

## CONVITE A CAMINHAR

Brasília é um exemplo negativo para o GEHL. Ele estava na universidade e era a época da descoberta do planejamento urbano modernista. E o mais famoso exemplo era Brasília. Em seu livro *Cities for people*, chama essa forma de projetar de síndrome de Brasília, quando os urbanistas planejam e organizam edifícios na cidade como se fossem vistos pela janela do avião, em vez de edifícios vistos da rua. Em vez de planejar a cidade de baixo, planejam de cima. Primeiro os edifícios, depois os espaços livres e depois, finalmente, preocupam-se um pouco com as pessoas.

Nos tempos antigos, sempre se pensou nessa ordem: pessoas, espaços e edifícios. Até que se inverteu a ordem: edifícios, espaços e pessoas. GEHL também fala do caso de Nova York, uma cidade com 8 milhões de pessoas, um grande exemplo de que condições muito melhores podem ser conquistadas quando alguém toma a decisão de se preocupar mais com as pessoas, e menos com carros. Nova York é um exemplo importante porque existe um novo planejamento que diz que a cidade deve ser para as pessoas, e não para o trânsito.

Mas em muitas cidades sul-americanas, há mais e mais congestionamentos. Cada dia é um pouco pior do que o dia anterior. Para mim, é muito importante alcançar uma situação em que tudo fique melhor a cada dia. Que haja um pouco menos de carros que ontem, e mais pessoas na rua, e mais trens e metrô. Não é fácil. Mas muitas cidades já fizeram e isso pode ser feito. Nova York fez coisas interessantes, Melbourne também. Isso exige vontade política e coragem dos políticos de dizer: a partir de amanhã, quero ter certeza de que a cidade estará um pouco melhor a cada dia. Em vez de estar um pouco pior a cada dia. (GEHL, 2013)

GEHL revela razões pelas quais, às vezes, as pessoas precisam de mais espaço e de um ambiente mais tranquilo para aproveitar a vida urbana e não ficar com medo de congestionamento.

É uma boa ideia ter uma área em que o carro não entre. Na verdade, nunca discutimos se devemos ter carros em parques, por exemplo. Todos concordamos que parques devem ser para pessoas. Também em algumas áreas da cidade, pode ser uma ótima ideia ter zonas livres de carro. Claro que nos casos em que existam muitos carros é importante

encontrar medidas para diminuir o fluxo. Em Londres todos que forem ao centro de carro devem pagar pedágio. Essa medida reduziu o trânsito em cerca de 15%. Se as pessoas pagam mais, talvez descubram que não precisam ir ao centro de carro. Mas nesse caso é importante contar com um bom sistema de transporte público. Se todas as cidades desenvolverem um sistema de ciclovias e de transporte público eficiente, se reduzirem a ênfase do transporte privado, conseguirão reduzir o trânsito. É o que tem sido feito em Copenhague, com muito sucesso, transformar o trânsito de carros em um trânsito de bicicletas. (GEHL, 2013)

GEHL cita como exemplo de mudança de uma sociedade arraigada na cultura de carro para uma sociedade de transporte público e ciclovias, sempre Copenhague, no qual explica que o ponto de virada “foi o interesse na qualidade da cidade para as pessoas. E também dar-se conta de que havia um conflito real entre ter mais trânsito versus ter mais qualidade para as pessoas”.

Segundo o arquiteto para fazerem essa escolha precisaram encarecer o preço do combustível, “quanto mais caro, mais urgente é a necessidade de encontrar uma solução que não seja o carro privado.

A questão da densidade, GEHL fala que é uma boa maneira de economizar energia e dinheiro em transporte.

É importante nos darmos conta de que densidade em grandes cidades pode ser atingida de várias formas. Se olharmos Paris ou Barcelona, as duas têm grande densidade e não são cheias de edifícios altos. O segredo é que, para fazer uma cidade com alta densidade e prédios baixos você precisa ser um bom arquiteto. Se não é um bom arquiteto, você sempre pode fazer um edifício mais alto. Torres altas são a resposta preguiçosa à densidade. Pode-se, sim, ter uma área com grande densidade, e com cuidadoso desenho da cidade e dos edifícios. (GEHL, 2013)

Em Cities for people, o arquiteto menciona que é muito importante que se faça uma cidade fantástica para as pessoas ao nível dos olhos, e então colocar a densidade no topo dessa boa cidade.

Isso é o que se faz em Vancouver como princípio. Não é sempre bem-sucedido. Mas o princípio é interessante. Em 1960 ninguém sabia nada sobre pessoas e cidades. Você pode ver no modo como construíram Brasília: eles não sabiam nada sobre pessoas. (GEHL, 2013)



---

GEHL também fala sobre a contradição, pois os urbanistas constroem a cidade para as pessoas. Sendo que, ao mesmo tempo, o mercado imobiliário constrói as cidades com mais edifícios altos, menos áreas verdes. Entramos nos edifícios e estudamos, medimos até que altura, que andar conseguimos estar em contato com a cidade, saber o que está acontecendo na cidade. E descobrimos que após o quinto andar, não se pode mais ver ou estar em contato com o que se passa na cidade. E também explica que é possível transformar investidores em aliados, basta mostrá-los que é muito melhor se puderem fazer uma maravilhosa vizinhança onde as pessoas adorariam morar e visitar.

É um negócio muito melhor do que fazer algo que todos odeiam. Investidores espertos são preocupados com a qualidade. E outros não tão espertos estão mais preocupados com a densidade pura. Não é fácil. O que se precisa é de um bom líder político. E é lógico: onde se encontram bons exemplos de transformação urbana, estão os bons líderes políticos. Porque é preciso que se diga: “Chega. Daqui para frente, precisamos fazer algo melhor”. (GEHL, 2013)

Sobre as universidades, GEHL explica que muitos profissionais hoje, sejam engenheiros de tráfego, arquitetos ou planejadores urbanos, como em 1960 e estão atrasadas em relação à necessidade de nossas cidades e das pessoas.

Os arquitetos estão mais obcecados com a forma, e menos com a vida. Isso tanto nas escolas brasileiras, influenciadas pelo modelo de Brasília, modernistas, quanto em escolas norte-americanas e europeias. Os arquitetos competem pela forma, mais do que por ideias humanísticas. Preocupam-se mais pela tendência. (GEHL, 2013)

Segundo GEHL, para ser um bom arquiteto, você precisa amar as pessoas. “Porque arquitetura é uma arte aplicada e lida com a moldura da vida das pessoas. Os edifícios emolduram nossas vidas. ”

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Com este estudo foi possível verificar algumas das principais características das cidades criativas. Tendo como tema central a cidade do Recife com a Rua da Hora, o trabalho se propôs a demonstrar o papel da arquitetura de uma maneira mais voltada para questões mais humanitárias.

---

Assim foram trazidos temas relativos a urbanização, humanização das ruas e cidades criativas, com o intuito de demonstrar a necessidade de novas perspectivas por parte das construções e reformas dos centros urbanos, nesse caso, das ruas. Dessa maneira, este trabalho espera contribuir para estudos futuros que busquem analisar e investigar as mudanças que vêm ocorrendo nos últimos anos no quesito referente as cidades e aos seus planejamentos urbanos, tendo como aliados os governos locais para que assim, a cidade seja um lugar mais ideal para as populações que habitam as cidades, tornando-as lugares mais humanizados.

## REFERÊNCIAS

ADMIN. Cidades para pessoas: Jan Gehl. 2014. Disponível em:<<http://www.altosestudios.com.br/?p=53573>> Acesso em: 6 dez 2017.

CASTELLS, Manuel. **A galáxia da Internet**: reflexões sobre a Internet, os negócios e a sociedade Rio de Janeiro: J. Zahar, 2003.

CASTELLS, Manuel. **A Sociedade em Rede**. São Paulo: Paz e Terra, 2013.

CUNHA, Francisco; HELVECIO, Luiz. **Calçada: o primeiro degrau da cidadania urbana**. 2013. Ed. Instituto de Tecnologia em Gestão.

FREIRE, Luiz Filipe. **Rua da Hora será a primeira via "completa" do Recife**. 2017. Disponível em:<<https://www.folhape.com.br/noticias/noticias/cotidiano/2017/11/05/NWS,47496,70,449,NOTICIAS,2190-RUA-HORA-SERA-PRIMEIRA-VIA-COMPLETA-RECIFE.aspx>>. Acesso em: 19 jan. 2018.

FURTADO, Gonçalo; ALVES, Sandra. Cidades criativas em Portugal e o papel da arquitetura: Mais uma estratégia a concertar. **Revista Crítica de Ciências Sociais**, Coimbra, v. 1, n. 1, p.125-140, dez. 2012.

GAUDENCIO, João Rafael da Cruz. **Smart City**: Desenvolvimento sustentável, sociedade de controle e cidade inteligente. 2015. 117 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Comunicação e Semiótica, Pontifca Universidade Católica de São Paulo, São Paulo, 2015.

GEHL, Jan. **Cidades para Pessoas**. 2013. Ed. Perspectiva. São Paulo. Disponível em:<[http://www.academia.edu/26473776/Livro\\_Cidade\\_para\\_pessoas\\_Jan\\_Gehl](http://www.academia.edu/26473776/Livro_Cidade_para_pessoas_Jan_Gehl)> Acesso em: 6 dez 2017.

KOBAYASHI, Andrea Regina Kaneko et al. CIDADES INTELIGENTES E SUSTENTÁVEIS: ESTUDO BIBLIOMÉTRICO E DE INFORMAÇÕES PATENTÁRIAS. **International Journal Of Innovation (III Journal)**, São Paulo, v. 5, n. 1, p.77-96, jan. 2017.

REIS, Ana Carla Fonseca et al (Org.). **Cidades Criativas - Perspectivas**. São Paulo: Garimpo de Soluções & Creative Cities Productions, 2011. 176 p.