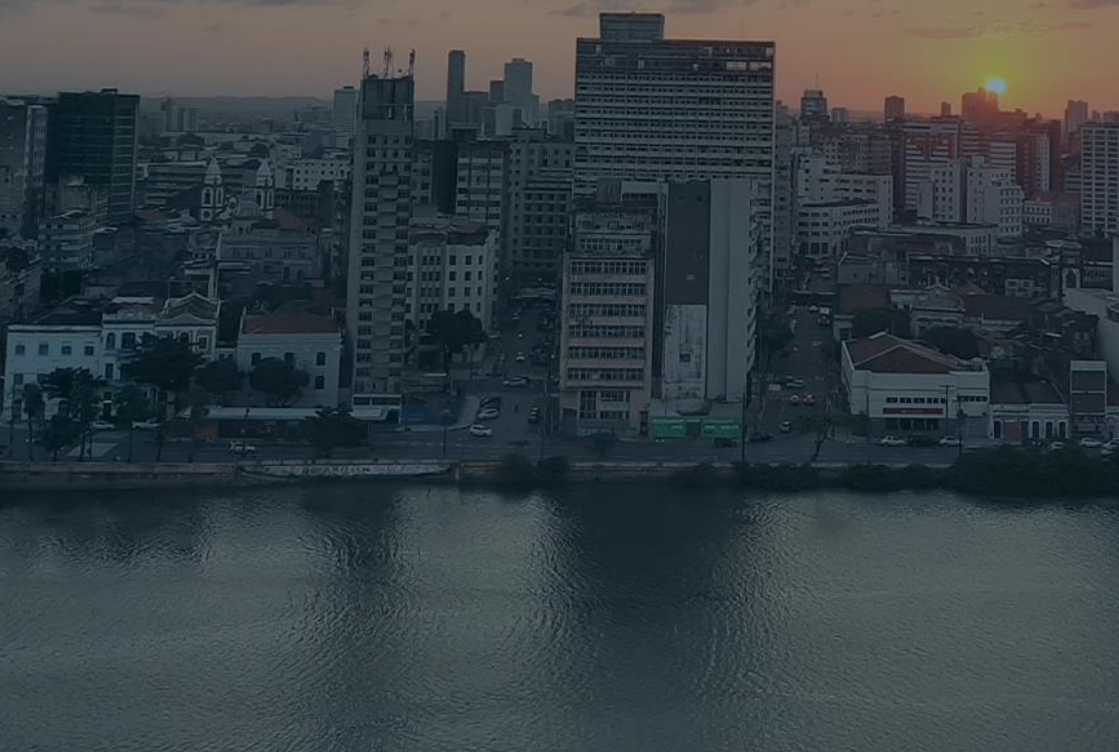


CAMINHOS DO CENTRO

SEGUNDA ABORDAGEM: ILHA DE ANTÔNIO VAZ



CAMINHOS DO CENTRO

SEGUNDA ABORDAGEM: ILHA DE ANTÔNIO VAZ

Dezembro - 2023



Secretaria de
**Política Urbana e
Licenciamento**

ICPS
RECIFE
INSTITUTO DA CIDADE
PELÓPIDAS SILVEIRA



EXPEDIENTE

João Henrique de Andrade Lima Campos

Prefeito

Carlos Muniz

Secretário de Política Urbana e Licenciamento

Mariana Asfora de Medeiros

Presidente do Instituto da Cidade Pelópidas Silveira

Jéssica Yale Carneiro da Cunha

Secretária Executiva de Planejamento

Arnaldo Umbelino de Santana Júnior

Gerente Geral de Projetos Especiais

José Fernandes

Gerente Geral de Planejamento Urbano

Larissa Rodrigues de Menezes

Gerente Geral de Preservação do Patrimônio Cultural

Luciano Ferraz de Araújo

Gerente Geral de Apoio Jurídico

Maria da Glória de Souza Brandão

Gerente Geral de Normatização

EQUIPE TÉCNICA

Coordenadoras Gerais

Mariana Asfora de Medeiros
Jéssica Yale Carneiro da Cunha

Coordenador Executivo

Arnaldo Umbelino de Santana Júnior

Equipe de Execução

Arnaldo Umbelino de Santana Júnior
Bárbara Góes Bium Ferragut
Maria Augusta Rodrigues de Holanda
Maria Helena Pereira Gomes Maranhão
Renata Maria de Assis Santos
Ubirajara Ferreira da Paz

Estagiária

Marielle Vitória Soares Batista

Colaboração

Gerência Geral de Preservação do Patrimônio Cultural - DPPC/ICPS
Gerência Geral de Planejamento Urbano - GGPU/ICPS
Gerência Geral de Normatização - GGN/ICPS
Gerência Geral de Apoio Jurídico - GGAJ/ICPS
Maria Eduarda Médicis Campos - Coordenadora de Inovação, Riscos e
Políticas Habitacionais do Gabinete de Gerenciamento do ProMorar Recife

APRESENTAÇÃO

O presente documento integra a iniciativa “**Caminhos do Centro**” - desenvolvida pela Secretaria de Política Urbana e Licenciamento, através do Instituto da Cidade Pelópidas Silveira (ICPS) - que busca levar ao governo municipal e à sociedade o conhecimento da realidade e de algumas proposições preliminares para o Centro do Recife, no intuito de reduzir suas disparidades e problemáticas, estimulando ações que auxiliem na reabilitação do território, a partir de abordagens integradas do planejamento urbano.

Esta iniciativa pauta-se pelas discussões urbanísticas contemporâneas e pela incorporação de temas relevantes: a diversidade de usos; a densidade construtiva e populacional; a agenda de enfrentamento à crise climática; a questão de gênero, entre outros. Está alinhada aos esforços do governo municipal para a requalificação do Centro do Recife, reconhecendo as iniciativas do Gabinete do Centro, responsável pela implantação do Programa Recentro, que objetiva a revitalização da área central por meio de atração de investimentos, incentivo à moradia, preservação do patrimônio e estímulos ao turismo, com a participação da sociedade.

É através dos conteúdos aqui apresentados, que incorporam inclusive ideias oriundas dos frutíferos debates no âmbito do Recentro, que o ICPS busca somar-se e dar sua cota de contribuição.

Nessa perspectiva, a primeira abordagem focou no bairro de Santo Antônio e, parcialmente, no bairro de São José - sendo consolidada em 2 volumes: o primeiro referente ao conteúdo analítico, denominado “Volume 1. Leitura da Área Objeto”, e o segundo compreendendo uma síntese do primeiro mais o conteúdo propositivo para a área objeto, denominado “Volume 2. Proposta”.

O presente livreto apresenta a **segunda abordagem de “Caminhos do Centro”**, com estudos e propostas para as demais áreas da Ilha de Antônio

Vaz, consolidando uma visão integrada de um território que hoje está no centro dos debates.

Está estruturado em seis itens, além desta apresentação. O primeiro consolida os estudos realizados pelo ICPS, com uma breve leitura do território. O segundo item contém a apresentação dos planos e projetos incidentes na Ilha de Antônio Vaz. O terceiro explana a proposta preliminar, mediante um conjunto de estratégias associadas a intervenções físico-territoriais e ações de políticas públicas transversais estruturantes. O quarto, aponta as ações, entendidas como catalisadoras para as transformações no território. O quinto item apresenta algumas possibilidades de financiamento para a concretização das ações. Por fim, as considerações finais buscam enfatizar a importância da Ilha de Antônio Vaz e os resultados esperados a longo prazo para este território.

Importante reiterar que os estudos e propostas apresentados são de caráter provocativo, expedito e preliminar, pois foram elaborados no espírito de aliar-se ao interesse do governo pelo Centro e levar, às instâncias da prefeitura e à sociedade, maior conhecimento da realidade local por meio de proposições em nível de esboço, constituindo assim um Plano Conceitual, sujeito, portanto, aos crivos e contribuições cabíveis.

CARLOS MUNIZ

Secretário de Política Urbana e Licenciamento

O Recife é a mais antiga entre as capitais estaduais do Brasil, título que, associado a outros, como “melhor IDH municipal do Nordeste”, “importante Parque Tecnológico da Informação do Brasil”, “segundo Polo Médico do País”, referenciam a importância e destacam sua estratégica posição no cenário nacional. Soma-se a tudo isto suas forças intrínsecas e simbólicas caracterizadas pelos valores históricos culturais e pelos pioneiros movimentos libertários forjadores na construção da nossa República.

O Centro é o maior representante dessa simbologia e corrobora com mais elementos para o destaque da cidade na Região e no País. Foi nele que se originou a formação urbana do Recife e é dele que se enumera os diversos exemplares marcantes do patrimônio construído, especialmente aqueles de relevante valor cultural e artístico, além das diversas manifestações culturais, religiosas, artísticas e cívicas que constituem seu patrimônio imaterial.

Mas também nesta parte da Cidade têm-se evidências da desigualdade socioespacial do Recife - se de um lado se observa uma grande massa construída, do outro constata-se imóveis vazios ou subutilizados; se em Santo Antônio e no Cais de Santa Rita o Rio Capibaribe contribui com a exuberante paisagem, em outros trechos sofre com a pressão das ocupações irregulares; pode-se verificar os significativos monumentos históricos e espaços públicos emblemáticos, mas também se observa suas degradações e abandono; constata-se o enorme aglomerado de pessoas em busca dos diversos serviços que o Centro tem a oferecer, sobretudo, o ainda pujante comércio, mas, em contrapartida, evidencia-se o esvaziamento da função residencial.

“Caminhos do Centro” possibilita-nos refletir sobre essa dimensão complexa que deve revestir todas as intervenções no Centro, além de materializar estratégias consoantes à nossa definida Política Urbana estabelecida no nosso Plano Diretor. Não se trata de um plano pronto, exaurido em suas proposições, longe disto, apesar da sua coerência, sua

única pretensão é ser um indicativo e, sobretudo, deve incorporar as diversas ações que estão ocorrendo além de todas as contribuições de quem produz a Cidade do Recife.

MARIANA ASFORA

Presidente do Instituto da Cidade Pelópidas Silveira

O principal instrumento para a formulação de políticas públicas urbanas e para a implementação do desenvolvimento urbano é o Plano Diretor, conforme preceitua o art. 182 da Constituição Federal. O Plano Diretor do Recife, instituído por meio da Lei Complementar Nº 02, de 23 e abril de 2021, após um processo participativo de discussões com a sociedade civil, estabeleceu os princípios, diretrizes, objetivos, assim como as políticas prioritárias, inclusive de caráter setorial, a serem implementadas até, no máximo, o próximo decênio, com vistas a garantir o desenvolvimento sustentável da cidade, a partir do ordenamento e qualificação do ambiente urbano e em cumprimento às funções sociais da cidade. Tendo por finalidade proporcionar o bem-estar social da população.

Para a efetividade das políticas determinadas pela sociedade no Plano Diretor, foram também nele estipulados vários instrumentos urbanísticos, os quais, finalmente, têm sido regulamentados pela atual gestão municipal, em que pese já terem sido previstos desde o Plano Diretor de 1991. São exemplos as Leis Nº 18.900, nº 18.901 e Nº 18.966, de 2022, que regulamentaram, respectivamente, os instrumentos Outorga Onerosa do Direito de Construir, Transferência do Direito de Construir e Parcelamento, Edificação e Utilização Compulsórios e sucedâneos. E, desde 2019, foram iniciadas as discussões com a sociedade civil para revisão das leis de Parcelamento e de Uso e Ocupação do Solo.

O Plano Diretor também estabelece, concomitantemente com o aspecto normativo, estratégias para o desenvolvimento urbano sustentável do Recife, priorizando territórios com maior potencial de atratividade de usos, atividades e população: **o centro principal e demais centralidades**, que poderão ser objeto de programas e projetos especiais. Com base nessa estratégia, foi instituído, pela atual gestão, o Programa Recentro, que concede incentivos fiscais para atividades econômicas, moradias para fins

de interesse social, construções ou intervenções destinadas à recuperação, renovação, reparo ou manutenção de imóveis situados no sítio histórico dos Bairros do Recife, Santo Antônio e São José.

Dentro do processo de planejamento participativo da cidade e na perspectiva da implantação do Plano Diretor de forma integrada, apresentamos indicações de propostas territoriais para a área do Recentro, visando a subsidiar os debates e a receber contribuições, entendendo que não se encerra nele a discussão sobre o Centro, um território extenso, complexo e diverso, com tantos outros estudos executados e em gestação e, sobretudo, que precisa ser acompanhado e debatido com a sociedade.

Oferecemos o olhar do Instituto da Cidade Pelópidas Silveira, órgão de Planejamento Urbano do Recife, a partir da experiência e dos estudos desenvolvidos para promoção, no Centro do Recife, do desenvolvimento urbano sustentável, orientado pelos objetivos e diretrizes da política urbana estabelecidos no Plano Diretor do Recife, a fim de contribuirmos com o seu merecido e esperado resgate.

SUMÁRIO

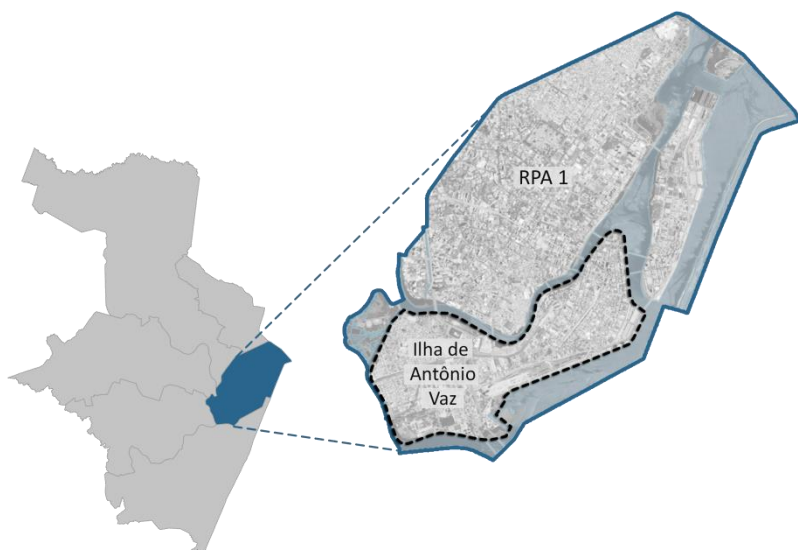
APRESENTAÇÃO

1. BREVE LEITURA DO TERRITÓRIO	12
1.1. CARACTERIZAÇÃO URBANÍSTICA	12
1.2. INFRAESTRUTURA E SERVIÇOS	20
2. PLANOS E PROJETOS INCIDENTES	25
3. PROPOSTA PRELIMINAR	30
3.1. OBJETIVO	30
3.2. MODELO DE ATUAÇÃO	30
3.3. AÇÕES FÍSICO-TERRITORIAIS	32
3.3.1. Diretriz: Integração Territorial	32
3.3.2. Diretriz: Transposição de barreiras visíveis e invisíveis	39
3.3.3. Diretriz: Qualidade e Identidade	41
3.3.4. Diretriz: Infraestrutura e provisão habitacional	47
3.4. POLÍTICAS ESTRUTURANTES	48
4. AÇÕES CATALISADORAS	54
4.1. PARQUE DA MEMÓRIA FERROVIÁRIA	56
4.2. QUALIFICAÇÃO DOS ESPAÇOS SOB VIADUTO CAPITÃO TEMUDO	65
4.3. PROVISÃO HABITACIONAL	72
5. POSSIBILIDADES DE FINANCIAMENTO	75
6. CONSIDERAÇÕES FINAIS	79
BIBLIOGRAFIA	81

1. BREVE LEITURA DO TERRITÓRIO

1.1. CARACTERIZAÇÃO URBANÍSTICA

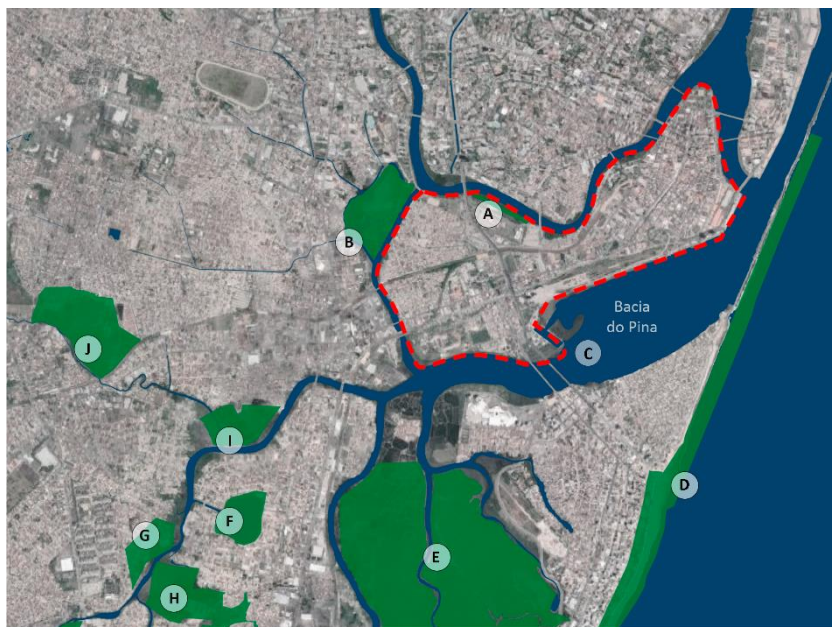
A “Ilha de Antônio Vaz” localiza-se na área central do Recife, Região Político-Administrativa 1 (RPA-1), sendo um referencial cultural e paisagístico da cidade e notabilizando-se por ser, assim como o Bairro do Recife, o local da nucleação original da cidade. Processos históricos de urbanização de causas e momentos diversos deixaram no território suas marcas, dotando-o de grande concentração de significativo patrimônio cultural material e imaterial. Pode-se afirmar que boa parte das belas imagens pelas quais a cidade e o estado são conhecidos são oriundas dessa combinação entre o natural, o construído e o cultural presentes principalmente na Ilha, com suas pontes, águas, monumentos, manifestações, ofícios, práticas e celebrações.



RPA 1 e Ilha de Antônio Vaz
Fonte: Elaboração ICPS

A ilha é cercada por um relevante conjunto de corpos d'água, formado pela Bacia do Pina e pelos rios Pina, Capibaribe, Beberibe, Jordão e Tejipió. Já

importante por si, esse ambiente estuarino é alçado em relevância devido à proximidade com o Parque dos Manguezais, área com mais de 300ha de mangues que, conjuntamente à Ilha do Zeca, conformam um formidável sistema que desempenha funções ambientais com grandes repercussões sobre os ecossistemas, a drenagem e o clima do Centro.



Legenda:

- A - UCN Ilha de Joana Bezerra
- B - UCN Ilha do Zeca
- C - UCN Estuário do Rio Capibaribe
- D - UCN Praia do Pina/ Boa Viagem
- E - UCN Parque dos Manguezais
- F - UCN Lagoa do Araçá
- G - UCN Vila Tamandaré/ Areias
- H - UCN Sítio Grande
- I - UCN São Miguel
- J - UCN Parque do Jiquiá

Ativos naturais Ilha de Antônio Vaz

Fonte: Elaboração ICPS



Ilha do Zeca

Fonte: Acervo DPPC, 2023

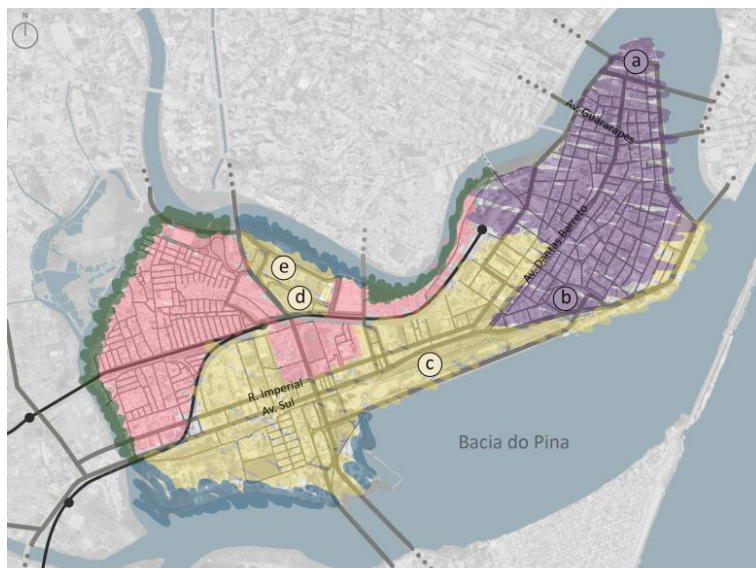


Parque dos Manguezais

Fonte: https://pt.wikipedia.org/wiki/Parque_dos_Manguezais

Se por um lado esse território concentra um excepcional acervo de paisagens e patrimônio cultural, por outro ele reúne complexas problemáticas que demandam ações urgentes. A Ilha apresenta profunda desigualdade social, extensos territórios confinados, com espaços públicos degradados, inóspitos, inseguros, apresentando baixa densidade de vegetação urbana e pressões sobre o ambiente natural.

Numa leitura rápida, por predominância, é possível caracterizar a estrutura espacial da Ilha em três áreas distintas.



Legenda:

- Área 1 - ocupação mais antiga e forte presença do patrimônio cultural
- Área 2 - grandes vazios, lotes ociosos, interface rodoviária e possibilidade de transformação
- Área 3 - ocupações populares com precariedade urbanística e edilícia
- Frente d'água deteriorada
- Frente d'água sem acesso do público

Pontos de referência:

- a. Praça da República
- b. Forte das Cinco Pontas
- c. Novo Recife
- d. Fórum
- e. AACD

Predominância de ocupações na Ilha de Antônio Vaz

Fonte: Elaboração ICPS, 2023

Destacando-se por ofertar à cidade grande parte das paisagens, monumentos e manifestações pelas quais é conhecida, a **primeira área** é resultante dos processos mais antigos de ocupação do centro. Situada na parte Nordeste da Ilha, correspondente ao bairro de Santo Antônio e parte do bairro de São José. Suas ocupações mais antigas são oriundas da fase colonial portuguesa consolidada no século XVIII e localizam-se principalmente no Bairro de São José, conformando traçado composto por ruas estreitas, menos ortogonais, com presença predominante de sobrados alinhados no paramento e diversas igrejas, pátios e largos na trama urbana,

enquanto em Santo Antônio, bairro fruto de reforma urbanística, há traçado regular, às vezes de porte monumental e edifícios mais altos.

A área concentra atividades com funcionamento diurno, em especial de comércio e serviços de grande procura pela população, havendo, entretanto, pouca representatividade do uso habitacional. Tal falta de diversidade de atividades resulta na ausência de vitalidade e segurança à noite, fora do horário de funcionamento das lojas. Vale salientar que a maioria dos usos está concentrada nos pavimentos térreos, enquanto os superiores estão subutilizados, como os depósitos nos sobrados em São José, ou ociosos, no caso dos prédios em Santo Antônio. No que se refere aos imóveis totalmente ociosos neste bairro, **considerando apenas edifícios onde todos os pavimentos são desocupados e terrenos vazios**, impressionam os 80 mil m² de área disponível sem uso¹.



01 - Edf. Seguradora

02 - Antiga sede do Diário de Pernambuco

Fonte: Acervo DPPC, 2023

¹DPPC. Diagnóstico das Zonas Especiais de Preservação do Patrimônio Histórico Cultural I ZEPH. Vol 1 - Sítio Histórico de Santo Antônio e São José ZEPH 10 e 14. 2020.



01 - Comércio Avenida Dantas Barreto.

02 - Igreja de Nossa Senhora do Livramento.

03 - Vista Avenida Guararapes.

Fonte: Acervo DPPC, 2023

A **segunda área** ocupa os trechos intermediários da Ilha e predomina em todo o território abaixo da linha do metrô e seu ramal sul, a partir das proximidades da Estação Central, tendo os demais limites representados pelas águas da Bacia do Pina e do Braço do Rio Capibaribe.

Nela, encontram-se duas situações distintas, mas que compartilham uma mesma realidade: a ausência de vitalidade, até mesmo em período diurno, e a interface pouco adequada para os pedestres, pouca acessibilidade, iluminação deficiente, pouca arborização, dentre outras precariedades.

A primeira situação ocorre no espaço delimitado entre a linha férrea e o parque de manutenção ferroviária, desativados, e o Cais José Estelita. Possui predominância de grandes vazios, interface rodoviária com espaços públicos remanescentes, de geometria viária propícia à velocidade e que oferecem pouca estrutura e desestimulam atividades de permanência e

lazer coletivos. Por outro lado, tem na Bacia do Pina um formidável ativo paisagístico que torna esse trecho extremamente atrativo para o mercado imobiliário. A outra situação ocorre na faixa localizada entre a antiga linha férrea citada e a linha do metrô, correspondente às ocupações do século XX que se deram principalmente ao longo da Rua Imperial. Esse trecho possui grandes glebas ociosas e apresenta padrão de ocupação associado às antigas funções portuárias, que atualmente concentra serviços como oficinas, vendas de peças e galpões de armazenamento, apresentando baixa qualidade do padrão edílico e urbano.

Esse conjunto de atributos locais, físicos e paisagísticos, afora a legislação permissiva ao adensamento, fazem com que a área seja propícia à transformação construtiva e ao adensamento populacional, isso sem falar do empreendimento “Novo Recife”, que deve servir como impulsionador das transformações urbanas nesses espaços.



01 - Rua Imperial

02 - Vista São José

03 - Cais José Estelita

Fonte: 01 - Google Street View, 2023; 02 e 03 - Acervo DPPC, 2023

Abrangendo uma parte significativa da ilha, a **terceira área** se evidencia pela precariedade urbanística, edílica e social, sendo composta por ocupações populares representadas pelas comunidades do Coque e Vila Brasil. Mesmo tendo recebido intervenções de urbanização, apresenta ainda diversos

bolsões com ocupações sem ordenamento e infraestrutura, alguns avançando sobre a borda do Rio Capibaribe, suprimindo a vegetação ciliar e o mangue.

Essas ocupações são oriundas de processos de migração campo-cidade e de reformas urbanas que expulsaram populações carentes do centro e entorno. Conforme consulta ao setor de Patrimônio Imaterial da Gerência Geral de Preservação do Patrimônio Cultural - DPPC/ICPS trata-se de um território que abriga expressiva presença de casas religiosas de matriz afro-indígena, que alicerçam numerosos grupos representantes de bens imateriais registrados enquanto patrimônio imaterial nas esferas nacional e estadual, como o frevo, maracatu, caboclinho, capoeira, ofício de parteiras, samba, dentre outros. Além destes, parcela considerável de residentes deste território atua em ofícios tradicionais tais como pesca artesanal, artesanato e comércio ambulante, que se vinculam histórico, cultural e economicamente com o território da Ilha de Antônio Vaz como um todo. Importante ressaltar que no Coque foi fundada a Associação Indígena em Contexto Urbano KARAXUWANASSU - ASSICUKA, fruto da relevante presença indígena residencial, homenageada em grande parte de suas ruas, que foram tituladas com denominações indígenas.



01 - Vista Vila Brasil

02 - Avenida Gen. Hélio de Albuquerque Melo

Fonte: 01 - Acervo DPPC, 2023; 02 - Google Street View, 2023

1.2. INFRAESTRUTURA E SERVIÇOS

É pertinente asseverar que a parte considerável da Ilha se configura como território de passagem, articulando bairros importantes na direção Norte-Sul e o tráfego oriundo da Zona Oeste, tendo como única área “destino” (para os não moradores das comunidades locais) a parte correspondente à nucleação original, representada por Santo Antônio e parte de São José, com suas fortes dinâmicas comerciais e de serviços atratores dos deslocamentos.

Na direção Norte-Sul, a perimetral mais importante da cidade (Eixo da Avenida Governador Agamenon Magalhães) corta o território transversalmente, articulando o pujante bairro de Boa Viagem a um conjunto de bairros importantes da cidade: Ilha do Leite, Paissandu, Derby e Espinheiro.

Na direção Leste-Oeste o binário conformado pela Avenida Sul e Rua Imperial percorrem longitudinalmente o território. Somando-se a ele, há ainda o sistema metropolitano, que acessa a centralidade histórica vindo das zonas sul e oeste da cidade (e de outros municípios) e o remanescente sistema ferroviário, composto pela linha e parte do antigo pátio de manutenção ferroviária, atualmente desativado.

Esse complexo sistema promove diversas cisões no tecido urbano que degradam e segregam o território em várias partes. Até mesmo os viadutos, que a princípio são concebidos para permitir a integração dos espaços abaixo deles, não proporcionam efetivamente tal efeito. Isso se dá ora pela sequência de espaços seccionados e desvitalizados pelas barreiras da linha férrea, ora pela interface direta dos espaços cobertos pelos viadutos, como a ambiência inóspita no trecho adjacente do Terminal/Estação Joana Bezerra e a interface direta com assentamentos não urbanizados, de grande precariedade em termos sociais, urbanísticos e edilícios. Agravantes são as alças para acesso à Rua Imperial e à Via Mangue, cuja execução promoveu fortes rupturas no tecido urbano existente.



Fonte: Google Earth Street View, 2023

01 - Segregações do território pelo Viaduto Capitão Temudo;

02 - Lote do antigo pátio ferroviário;

03 - Linha de metrô.

Fonte: Google Street View, 2023

No que concerne às questões específicas de cada parte da Ilha, importa relatar que a parte histórica possui boas condições de conectividade e capilaridade. Os problemas são representados pela qualidade dos espaços públicos e pelos impactos na mobilidade ativa face ao alto volume de tráfego, especialmente nos trechos internos da área, onde há conflitos devido à circulação de pessoas nos afazeres relacionados ao comércio e serviços.



Legenda:

Barreiras urbanas e segregações espaciais

a. Linha de metrô

b. Vazio sob o viaduto Capitão Temudo

c. Lote da CBTU

Elementos segregadores do território

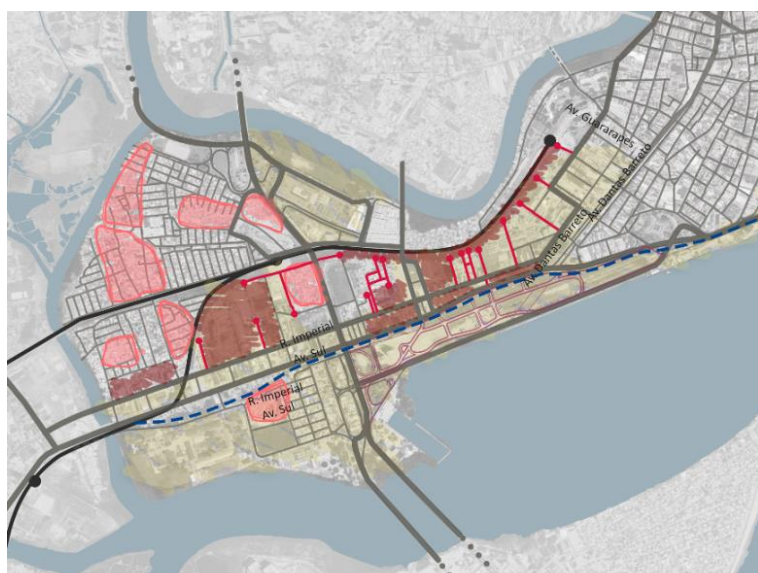
Fonte: Elaboração ICPS, 2023

Já a parte de alta transformabilidade sofre de alguns problemas crônicos de engarrafamentos na Rua Imperial, situação que aparentemente origina-se não na Ilha, mas no bairro adjacente, Afogados, cujo “Largo da Paz” compartilha volumosos fluxos que se originam do centro (Rua Imperial), do Norte (Estrada dos Remédios) e do Sul (Avenida Mascarenhas de Moraes). Além disso, esta área apresenta, especialmente no trecho acima da linha férrea desativada, um sistema viário local incipiente e desarticulado, com características e dimensões incompatíveis para dar suporte ao adensamento previsto no Plano Diretor.

Abaixo da linha férrea desativada há um sistema mais compatível no trecho correspondente à vila do Cabanga, a oeste do viaduto. A leste, o empreendimento Novo Recife contempla um parcelamento com previsão de novo sistema viário que modificará a exclusividade da Avenida Engenheiro José Estelita nos deslocamentos no local. Isso valerá também

para um eventual empreendimento na grande gleba do quartel de exército, no extremo oeste da ilha, já que, por força de lei, glebas daquele porte precisam ser parceladas para receberem incorporação imobiliária.

A parte correspondente à ZEIS Coque recebeu diversos investimentos de regularização urbanística, mas ainda possui vários bolsões desordenados e densamente ocupados que obstruem a capilaridade, especialmente nas partes periféricas mais a oeste, nas margens do braço do rio Capibaribe, área mais distante das dinâmicas promovidas pelas interfaces de diversas naturezas propiciadas pelos fluxos nas proximidades da estação de metrô e, por isso mesmo, de maior dificuldade para a fiscalização.



Legenda:

- Vias/ vias com interrupções
- Áreas desconectadas
- Assentamentos com baixa capilaridade
- Área transformável
- Parcelamento Novo Recife
- Linha férrea desativada

Desconexões da malha viária

Fonte: Elaboração ICPS, 2023

No que se refere à disponibilidade de transporte público, registra-se na Ilha a Estação Central e a Estação Joana Bezerra, ambas de metrô, articuladas ao Terminal Integrado Recife e o Terminal Integrado Joana Bezerra,

respectivamente, e o Terminal de Santa Rita. Aliado a esses equipamentos, um abrangente sistema de linhas de ônibus que acessam o centro confere ao território excelente disponibilidade de transporte público. Importante observar que, em relação aos terminais integrados, o grande volume de ônibus e o sistema viário de acesso a esses equipamentos com concepção geométrica “rodoviária”, propícia à velocidade, gera conflitos com os fluxos de pedestres tanto nas áreas comerciais, quanto na parte residencial, com dinâmicas comunitárias.

Em relação à oferta de equipamentos públicos, as duas partes nas extremidades do território possuem, por razões distintas, estabelecimentos públicos para prestação de serviços à população, sendo mais frequentes na parte ao Norte os estabelecimentos relacionados às instalações de sedes administrativas públicas ou de caráter sociocultural, e na parte Oeste, das comunidades carentes, os relacionados à prestação de serviços de utilidade pública básica, como saúde, assistência social, educação, dentre outros. A área intermediária, ou seja, a mais ociosa e transformável, dispõe de pouca oferta de serviços públicos para o suporte social.

Nesse cenário, a presença de grandes glebas pertencentes à União, uma correspondente ao pátio de manutenção ferroviária e à antiga linha férrea (ambos desativados), e outra referente a uma área militar que possui baixíssima taxa de ocupação (cerca de 16%), podem representar oportunidades na tentativa de promover melhorias para a Ilha, especialmente nos setores mais problemáticos. O mesmo raciocínio vale para as grandes glebas e terrenos ociosos privados no território, visto que isso aponta para a probabilidade de converterem-se em empreendimentos de impacto², para os quais há a previsão e financiamento de medidas mitigadoras³ que podem auxiliar nas melhorias urbanísticas, sociais e ambientais necessárias.

² Empreendimentos públicos ou privados que podem causar impacto no ambiente natural ou construído, sobrecarga na capacidade de atendimento da infraestrutura urbana, na mobilidade urbana ou ter repercussão ambiental significativa. (RECIFE, 2021)

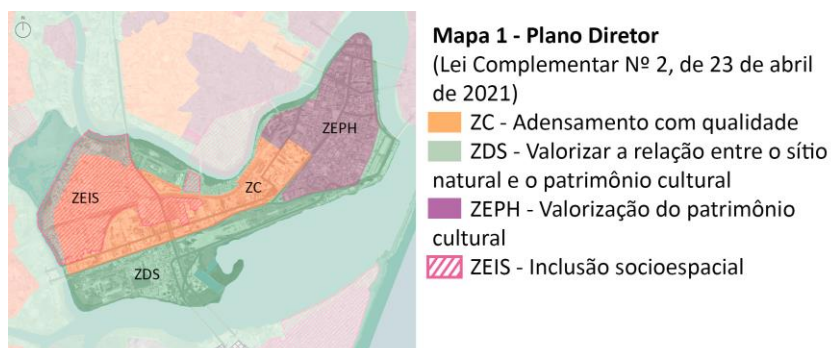
³ Ações destinadas a prevenir impactos adversos ou a reduzir aqueles que não podem ser evitados, decorrentes da instalação de empreendimento de impacto. (RECIFE, 2023)

2. PLANOS E PROJETOS INCIDENTES

No que se refere aos planos e projetos para a área, notabilizam-se os que se consolidaram em forma de Lei - o Plano Diretor do Recife e Plano Específico para o Cais de Santa Rita, Cais José Estelita e Cabanga.

No **Plano Diretor do Recife** (Lei Complementar Nº 2/ 2021), percebe-se que há plena compatibilidade entre as descritas características das partes do território e o que se propõe para elas. A Ilha de Antônio Vaz é zoneada da seguinte forma (Mapa 1):

- a. Quatro Zonas Especiais sob regime de proteção: as Zonas Especiais de Preservação do Patrimônio Histórico-Cultural - ZEPH 10 e 14, relacionadas à proteção do patrimônio cultural no bairro de Santo Antônio e em parte do bairro de São José, e as Zonas Especiais de Interesse Social - ZEIS I - Coque e ZEIS II - Vila Brasil, referentes à proteção das comunidades de interesse social;
- b. Uma zona que permite o maior índice de adensamento, com melhora no padrão de qualidade urbana, a Zona Centro (ZC), através de maior coeficiente de edificabilidade e qualificação dos espaços públicos e do incremento da caminhabilidade;
- c. Uma zona de transição, a ZDS Centro, que prevê também o adensamento, entretanto, de forma mediana, visando o equilíbrio com preservação dos recursos naturais (borda d'água) e do patrimônio cultural.



Plano Diretor do Recife

Fonte: Elaboração ICPS, 2023

O Plano Específico para o Cais de Santa Rita, Cais José Estelita e Cabanga (Mapa 2) é um Projeto Especial⁴ cujos regramentos sobrepõem-se aos parâmetros do Plano Diretor e da Lei de Uso e Ocupação do Solo. Nele, são definidas zonas edificáveis e áreas públicas para um polígono na Ilha delimitado pela frente d'água, Rua Imperial, entorno da Avenida Dantas Barreto e Cais de Santa Rita. O plano estabelece:

- a. Estratégias para o aumento significativo da densidade construtiva e do gabarito, mudando o perfil de ocupação no território abrangido pela Lei;
- b. Parcelamentos integrados ao sistema de circulação da cidade, com via, parque linear ao longo da borda d'água e adensamento construtivo habitacional e misto, para o território onde está instalando-se o empreendimento Novo Recife e para grande gleba pública da União, de uso militar;
- c. Um conjunto de áreas públicas, com duas propostas de parques: uma ao longo da frente d'água e outra para os espaços pertencentes ao antigo pátio ferroviário, incluindo as linhas férreas e o pátio de manutenção, ambos desativados. Para a frente d'água, o objetivo é a implantação de um parque linear, de modo a assegurar a visibilidade e paisagem da bacia do Pina. Para a área do pátio ferroviário, o objetivo é a consolidação de um grande parque, com características culturais e ambientais que remetam à memória ferroviária;
- d. Tratamento para a Avenida Dantas Barreto, no sentido de priorizar a sua integração espacial com a borda d'água, mediante a criação de espaço público com 36 metros de largura, correspondente à sua largura, de paramento a paramento, que se prolonga pelo parque que será localizado no antigo pátio ferroviário até o encontro com o parque da borda d'água, previstos no plano.

⁴ Art. 136. Os Projetos Especiais serão desenvolvidos em áreas que podem ser objeto de intervenções destinadas a promover a requalificação urbana, a dinamização econômica com inclusão socioespacial e cuidados ambientais, de acordo com planos específicos cujo conteúdo pode estabelecer parâmetros próprios para a área em que incidem. (RECIFE, 2021)



Mapa 2 - Plano Específico Cais de Santa Rita, Cais José Estelita e Cabanga

(Lei Nº 18.138/2015)

Áreas privadas

Áreas públicas

Parque Ferroviário

→ Visada Av. Dantas Barreto

Plano Específico Cais de Santa Rita, Cais José Estelita e Cabanga

Fonte: Elaboração ICPS, 2023

Em relação aos estudos e projetos previstos e em andamento no território, vale destacar:

- a. Novo Recife: empreendimento imobiliário composto por parcelamento e edifícios de uso habitacional e misto ao longo do Cais José Estelita, que se destacam como medidas mitigadoras a implantação do Parque de Borda e a demolição do Viaduto das Cinco Pontas. O referido empreendimento também incorpora do plano o prolongamento da Avenida Dantas Barreto até o citado Parque de Borda, bem como propõe ligação entre a Ponte Joaquim Cardoso e o Cais José Estelita;



Novo Recife

Fonte: Divulgação

- b. Porto Novo: complexo turístico, habitacional e comercial que está em implantação no lugar dos armazéns 15, 16 e 17 do Cais de Santa Rita. A proposta já está em execução e prevê a construção de hotel-marina

com 240 leitos, centro de convenções para 4.000 pessoas, restaurantes, lojas e bares;



Porto Novo

Foto: Reprodução/Porto Novo Recife

- c. Parque Capibaribe, com sua área de atuação ao longo do Rio Capibaribe, desde o limite oeste do município até a Ponte Velha, abrangendo o braço morto do Rio e a Ilha do Zeca, com projetos paisagísticos de integração da margem com a malha urbana, visando a criação de uma Cidade Parque;
- d. Projeto de Urbanismo e Paisagismo para a Vila Brasil, compreendendo a desocupação das margens do rio, com tratamento paisagístico e reassentamento das famílias em conjunto habitacional recém-construído na Avenida Desembargador Guerra Barreto;
- e. Estudo de pré-viabilidade para implantação de VLT, visando conectar Boa Viagem até a divisa com Olinda, o qual passa pela Ilha e conecta-se com o Terminal Integrado/ Estação Joana Bezerra;
- f. PPP Morar no Centro com projetos de *retrofit* e novas construções para implantação de Habitação de Interesse Social (HIS), Habitação para o Mercado Popular (HMP) e equipamentos sociais, compreendendo na Ilha de Antônio Vaz:
 - Pátio 304 - Retrofit para implantação de 89 HIS, com áreas para comércio e/ou serviços e creche no térreo;

- Siqueira Campos - Retrofit para implantação de 104 HMP com áreas para comércio no térreo;
- Dantas Barreto - Retrofit e nova construção para implantação de um total de 76 HIS com áreas para comércio no térreo;
- Cabanga Norte - Construção de 384 HIS, 387 HMP e área para comércio no térreo;
- Cabanga Sul - Construção de Centro para Orquestra Cidadã, 342 HIS, e área para comércio no térreo;
- Cabanga Sul - Terreno destinado à construção de creche.



Legenda:

- ProMorar
- PPP Morar no Centro
- Novo Recife
- Parque Novo Recife
- Porto Novo
- Parque da Memória Ferroviária
- Projeto e Urbanismo e Paisagismo para Vila Brasil
- Parque Capibaribe
- Estudo VLT

Estudos e projetos previstos para a Ilha de Antônio Vaz

Fonte: Elaboração ICPS, 2023

3. PROPOSTA PRELIMINAR

3.1. OBJETIVO

Promover modelo de desenvolvimento urbano mais equilibrado para a Ilha de Antônio Vaz, mediante ações que a habilitem ao adensamento qualificado, reduzam as disparidades socioespaciais e valorizem seu patrimônio cultural, paisagens e ativos ambientais, de forma a ampliar a resiliência e superar os estigmas que o território carrega.

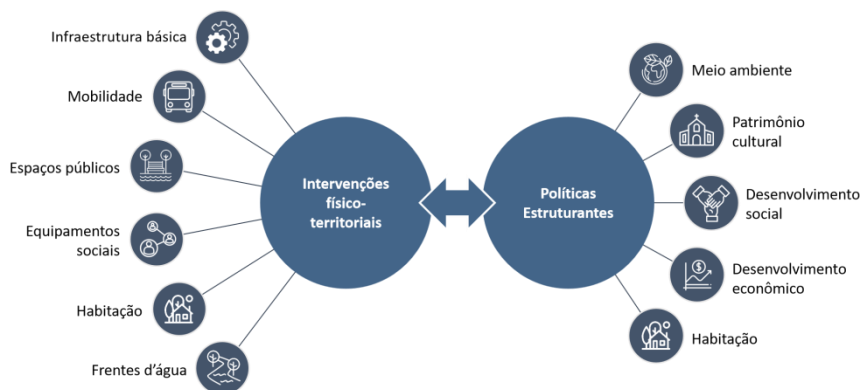
3.2 MODELO DE ATUAÇÃO

A proposta parte de uma visão integrada da cidade e da compreensão da necessidade de proporcionar condições favoráveis para o desenvolvimento da área em estudo, mediante ações propulsoras de uma transformação contínua dos diversos aspectos do território, que considerem as suas particularidades, e que atuem nas dimensões física, social (em termos da dignidade do indivíduo e dos laços sociais), econômica e ambiental, tomando as pessoas como seu alvo principal.



Nesse sentido, o modelo de intervenção agrupa ações **Físico-territoriais** integradas a ações de **Políticas Estruturantes**. As intervenções físico-territoriais buscam conectar o território e reduzir as segregações socioespaciais, oferecendo uma rede de infraestrutura, equipamentos e espaços públicos compatíveis ao adensamento previsto, enquanto as políticas estruturantes apresentam indicativos de ações consideradas

primordiais para alavancar a desejada transformação nas áreas de Desenvolvimento Social, Meio Ambiente, Habitação, Desenvolvimento Econômico, e Patrimônio Cultural.



Essa forma integrada de abordagem busca beneficiar todos os atores envolvidos, quais sejam:

- a. As populações já residentes, que vislumbram melhorias de sua condição econômica e social e recebem positivamente os empreendimentos;
- b. Novos moradores e trabalhadores que irão consumir mais no território, dinamizando a economia;
- c. Os empreendedores, que passam a ter melhores oportunidades e menos riscos nos negócios;
- d. A sociedade como um todo, que pode desfrutar dos valores de um centro com mais qualidade urbanística e com maior segurança;
- e. O Poder Público, que pode ter retorno dos investimentos na forma de menores despesas com o suporte social e no aumento das receitas devido aos impostos das obras e do funcionamento dos novos empreendimentos atraídos.

Para tanto, é essencial a estruturação de um ambiente colaborativo, onde a **Participação Social** se dê em todo o processo - desde o planejamento até a implantação das ações - num contínuo monitoramento e gestão

compartilhados, contribuindo para o sentimento de comprometimento e pertencimento e, conseqüentemente, com a sustentabilidade das intervenções.

Relevante registrar, nesta oportunidade, que as proposições a seguir apresentadas consideram, de antemão, as diretrizes e regramentos descritos no item **2. PLANOS E PROJETOS INCIDENTES** e que os projetos estruturadores relacionados no mesmo item, estão previamente incorporados à presente proposta.

3.3. AÇÕES FÍSICO-TERRITORIAIS

As Ações Físico-territoriais desenvolvem-se a partir de quatro diretrizes:

3.3.1. Diretriz: Integração Territorial

Visa a ampliação da integração do território por meio da qualificação do sistema viário existente e implantação de novas articulações. Nesses sentidos, geral e específico, estabelecem-se as ações:

- a. Manutenção do tráfego veicular de passagem nas vias macroarticuladoras, qualificando suas calçadas e implantando soluções para a segurança do pedestre. As demais vias devem receber tratamento físico e recursos de mobilidade que promovam a redução de velocidade e as conceituem como mais amigáveis aos pedestres;
 - Na parte da Ilha correspondentes às ZEPH - Santo Antônio e parte de São José - este tráfego será redirecionado para as vias macroarticuladoras periféricas, mantendo menor velocidade e tratamento diferenciado nas vias internas da área, como as Avenidas Dantas Barreto, Guararapes e Nossa Senhora do Carmo. Para conhecimento mais detalhado das proposições para esta parte consultar a primeira abordagem de Caminhos do Centro⁵;

⁵ Caminhos do Centro Primeira Abordagem: Santo Antônio e São José,
<http://icps.recife.pe.gov.br/node/61335>



Croqui ilustrativo Av. Nossa Senhora do Carmo

Fonte: Elaboração ICPS, 2023

- Requalificação do binário Rua Imperial e Avenida Sul até o bairro de Afogados, com o redesenho dos perfis viários, visando a incorporação de qualidades voltadas à mobilidade ativa e à segurança do tráfego. A Rua Imperial deve ter seu perfil alterado, tornando sua escala compatível com a função de eixo histórico estruturador de acesso aos municípios de Jaboatão dos Guararapes e Moreno. Em relação à essa via, as modificações seriam obtidas a médio e longo prazos, já que seriam preponderantemente frutos de parâmetros da nova LUOS e, portanto, executadas à medida em que os agentes econômicos intervenham nos espaços de alta transformabilidade adjacentes à via;



Croqui ilustrativo novas vias
Fonte: Elaboração ICPS, 2023

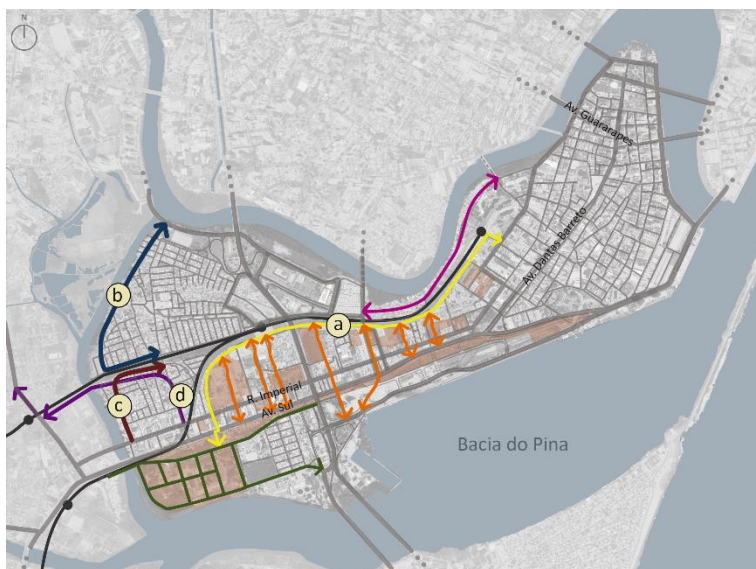


Legenda:
 — Vias macroarticuladoras
 — R. Imperial e Av. Sul
 — Vias internas

Proposta integração macroarticuladora
Fonte: Elaboração ICPS, 2023

a. Criação de novas conexões:

- Nova via adjacente à linha do metrô (a), possibilitando alternativa à Rua Imperial, deixando-a mais desimpedida para o tráfego de passagem e compatibilizando o território ao adensamento previsto. Essa via pode ter financiamento do poder público e, a partir de certos trechos, ser executada pela iniciativa privada, visto que ela perpassa áreas com grandes glebas privadas e ociosas e, como já mencionado, há nelas probabilidades consideráveis da instalação de Empreendimentos de Impacto. Isso concede a alternativa de financiamento parcial ou total de trechos da via como medida mitigadora de tais empreendimentos;
- Implantação de novas vias para aumento da capacidade de suporte das infraestruturas urbanas, necessárias nos trechos sujeitos à maior transformabilidade a fim de atender ao adensamento previsto, especialmente no entorno da Rua Imperial e Avenida Sul. Essas vias podem ser financiadas mediante contrapartidas dos Empreendimentos de Impacto nos grandes terrenos disponíveis, à medida em que forem implantados.
- Duas novas vias de articulação na ZEIS Coque ao longo da margem esquerda do braço do Rio Capibaribe, uma acima do ramal Oeste do metrô (b), ligando a Avenida Martin Luther King à Avenida Central e outra abaixo do referido ramal (c), ligando a Rua Realeza com a Avenida Central. Tais vias visam ampliar a integração desse setor mais periférico da ZEIS, e proteger as frentes d'água, com a remoção das ocupações, a renaturalização das margens do Rio Capibaribe e a implantação de parque linear para atendimento às comunidades, valorizando a paisagem e ampliando a relação comunidade/ rio, inclusive no que se refere à subsistência.
- Criação de conexão e ponte ligando a Rua Imperial à Rua Nicolau Pereira, permitindo “dividir” o fluxo na imperial, reduzindo os congestionamentos.



Legenda:

- Implementação de nova via, definindo espaços de proteção das bordas d'água
- Requalificação de via, melhorando a conectividade
- Via por contrapartida de empreendimento
- Investimento público e/ou contrapartida
- Parcelamento Lei Nº 18.138/2015
- Via prevista no Projeto de Urbanismo e Paisagismo para a Vila Brasil

a. Via adjacente à linha do metrô

b. Conexão da Av. Martin Luther King à Av. Central

c. Requalificação da Rua Realiza

d. Conexão alternativa Rua Nicolau Pereira

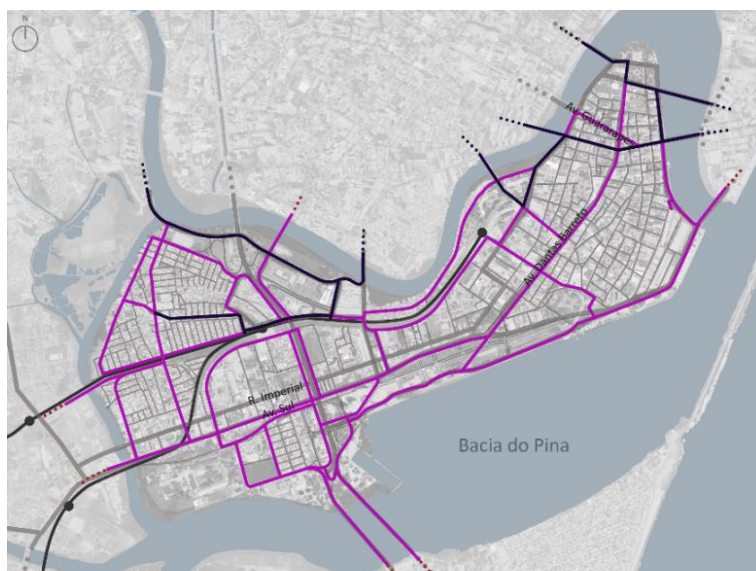
Proposta melhoria da capilaridade interna

Fonte: Elaboração ICPS, 2023

- b. Implantação de Rede Estruturada de Mobilidade Ativa, integrando todo o território e complementando e ampliando as rotas já existentes⁶ do sistema cicloviário. Pretende-se que a ilha seja um paradigma de mobilidade ativa, a ser replicado em outras centralidades;

⁶ Rotas Cicláveis CTTU, Acesso em: novembro de 2023

<https://ctu.recife.pe.gov.br/rotas-ciclaveis>



Legenda:

- Cicloconexões existentes
- Sistema cicloviário proposto

Proposta cicloconexões

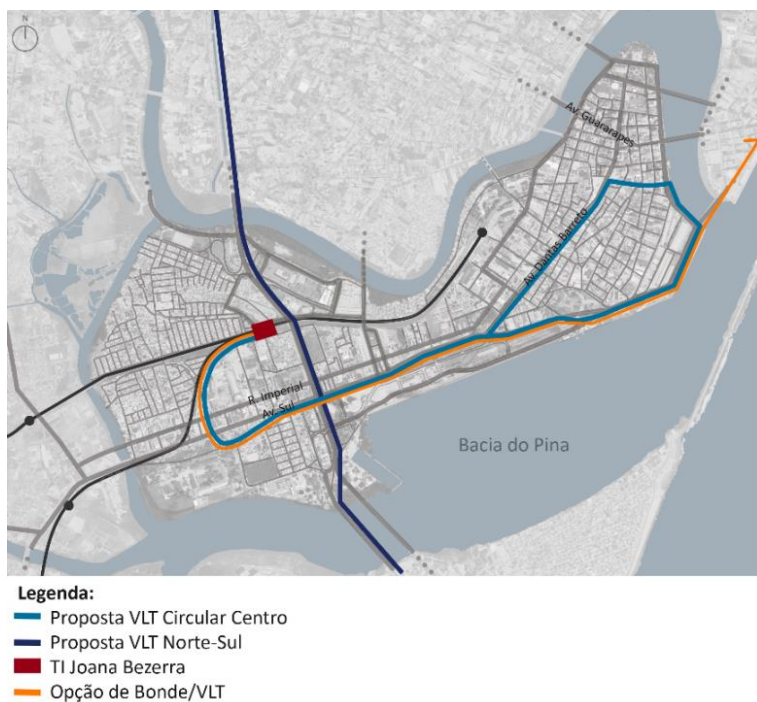
Fonte: Elaboração ICPS, 2023



Croqui ilustrativo Av. Guararapes: ampliação calçada e cicloconexão

Fonte: Elaboração ICPS, 2023

- c. Desenvolvimento de estudos de Viabilidade visando implantar o VLT circular centro, articulado à Estação Joana Bezerra e o VLT Norte-Sul, ora em estudo, permitindo reduzir o acesso de ônibus à diesel na área central;
- d. Implantação de rota de bonde ou VLT, utilizando as linhas férreas ociosas do pátio ferroviário⁷, permitindo a conexão entre as diversas áreas do Parque da Memória Ferroviária e interligando-o ao Marco Zero e o Forte do Brum;



Proposta rota de VLT
Fonte: Elaboração ICPS, 2023

⁷ Projeto de Expansão do Metrô do Recife - Trecho Joana Bezerra - Forte do Brum
<https://jc.ne10.uol.com.br/colunas/jamildo/2022/09/15075166-expansao-do-metro-do-recife-confira-os-detalhes-do-trecho-joana-bezerra-forte-do-brum.html/>

- e. Inclusão de píeres em vários pontos da ilha para dar suporte às atividades pesqueiras da comunidade e ampliar as rotas de turismo náutico.



Atividades pesqueiras
Fonte:Acervo DPPC, 2023

3.3.2. Diretriz: Transposição de barreiras visíveis e invisíveis

Visa a reconexão das áreas fragmentadas pelas barreiras urbanas existentes, tornando-as espaços atrativos e convidativos, fortalecendo a identidade dos eixos que as integram, bem como ampliando as conexões do território à cidade.

- a. Conversão de espaços segregadores sob o complexo do Viaduto Capitão Temudo e suas alças (vãos livres), em espaços convidativos,

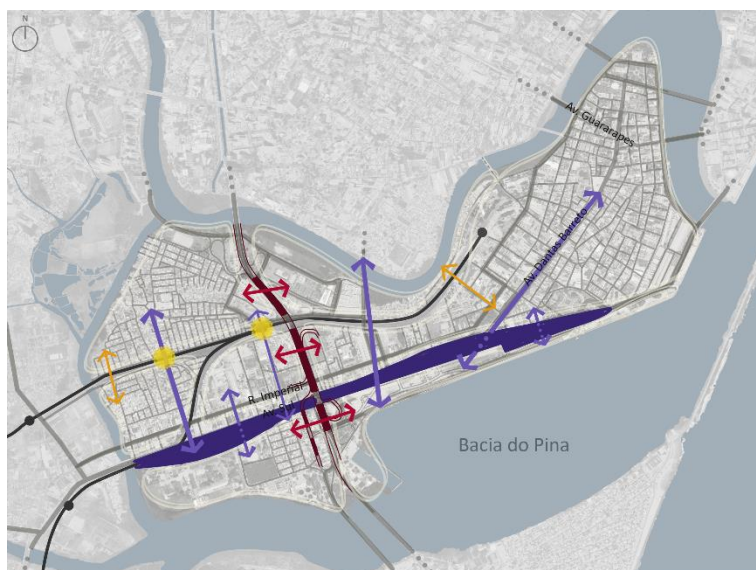
dinâmicos e integradores, considerando sua apropriação segundo os diferentes contextos com que cada vão interage, lembrando da importância dessa ação ser articulada a políticas estruturantes de cunho social e cultural;



Exemplo Cais da Vila Vintém

Fonte: <https://recife500anos.org.br/>

- b. Implementação do Parque da Memória Ferroviária como espaço convidativo à visitação e integrador das partes segregadas pelo atual muro que delimita a gleba, fazendo a conexão entre região norte do território, o empreendimento Novo Recife e o Parque de Borda do Cais José Estelita, possibilitando o acesso ao cais pelas comunidades mais carentes e futuros moradores da área;
- c. Implantação de passarelas ao longo da linha do metrô, em áreas onde há maior demanda de passagem de pedestres, permitindo o fluxo contínuo de pessoas.



Legenda:

- Espaços sob o Viaduto Capitão Temudo
- Conexões sob o Viaduto Capitão Temudo
- Parque da Memória Ferroviária
- Conexões pelo Parque da Memória Ferroviária
- Passagens sob a linha de metrô
- Conexões propostas sobre a linha de metrô

Mitigação de barreiras
 Fonte: Elaboração ICPS, 2023

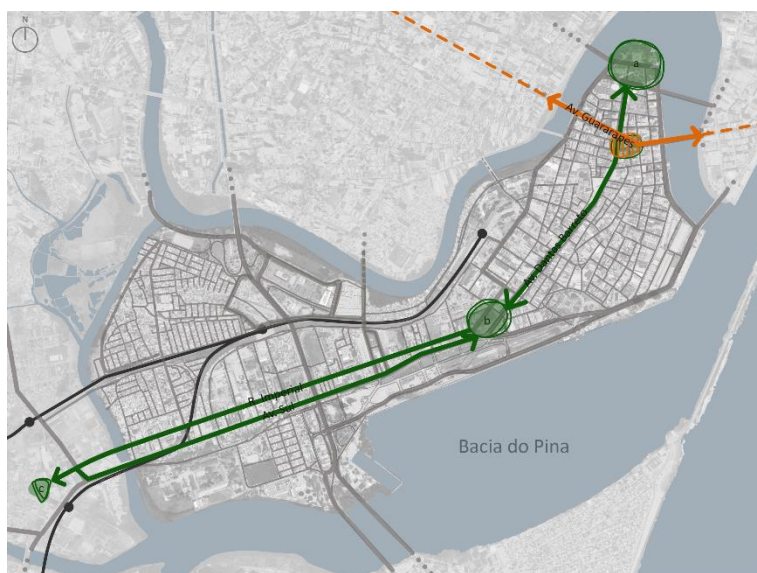
3.3.3. Diretriz: Qualidade e Identidade

Visa a qualificação dos espaços públicos existentes e projetados, objetivando o conforto, a acessibilidade universal, e a valorização do patrimônio cultural e das paisagens. Dada a segregação da área em partes dissociadas, observada na leitura do território, busca-se, no que tange aos projetos para os espaços públicos, a construção de alguns elementos para a criação de uma identidade na Ilha como um todo, respeitando suas diversidades, sendo:

- a. A conformação de um “corredor verde” para o eixo viário longitudinal que articula toda a Ilha, com linguagens paisagísticas similares e

características amigáveis e mobilidade segura às pessoas, em termos de vegetação, materiais, iluminação, mobiliário e outros. O corredor parte da Praça da República, segue pela Avenida Dantas Barreto, estabelece um ponto de subdivisão na Praça Sérgio Loreto, e continua através do binário da Rua Imperial e Avenida Sul, até chegar ao Largo da Paz, já fora da Ilha.

- b. Redesenho e qualificação da Avenida Guararapes, com solução alternativa para a estação do BRT e os mesmos princípios de ampliação da mobilidade ativa, melhorando a articulação entre dois grandes “polos” de afluência de pessoas no centro: o Marco Zero e o trecho inicial da Avenida Conde da Boa Vista, passando pela Praça da Independência.



Legenda:

→ Corredor Verde - Av. Dantas Barreto, R. Imperial e Av. Sul

→ Corredor Av. Guararapes/ R. 1º de Março

● Espaços públicos conectados

a. Praça da República

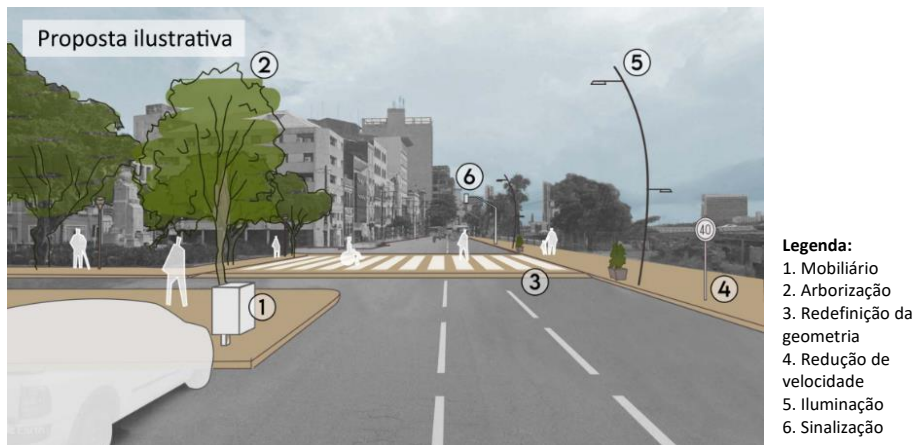
b. Praça Sérgio Loreto

c. Largo da Paz

Proposta eixos

Fonte: Elaboração ICPS, 2023

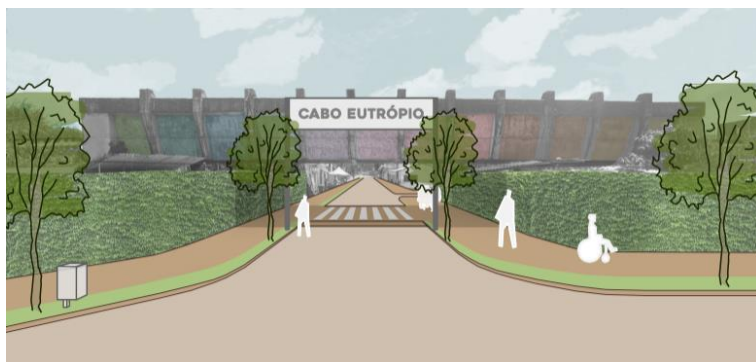
- c. Definição de padrões tipológicos que propiciem maior unidade na leitura para as novas vias criadas e para as principais vias das diversas partes da Ilha e que tenham características direcionadas aos pedestres, mediante geometrias, arborização, materiais e mobiliário urbano adequados.



Proposta ilustrativa qualificações viárias

Fonte: Elaboração ICPS, 2023

- d. Requalificação das conexões existentes sob a linha do metrô para pedestres e veículos, tornando-as identificáveis a partir dos corredores principais;



Conexões sob a linha de metrô

Fonte: Elaboração ICPS, 2023

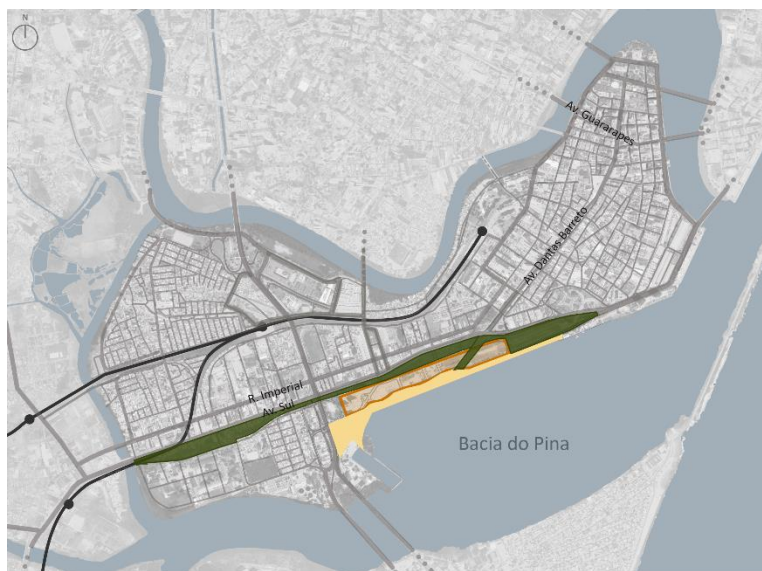
- e. Redesenho e requalificação de espaços rodoviários, especialmente os de interface com áreas populares, tais como as vias do sistema de acesso ao Terminal Integrado e Estação Joana Bezerra e as alças que segregam grandes espaços ao longo da Avenida Beira-rio, visando diminuir a velocidade e dotá-lo de atributos geométricos para reduzir os atritos com o convívio comunitário da localidade.



Exemplo de Praça na Comunidade do Coque

Fonte:<https://www2.recife.pe.gov.br/noticias/27/12/2023/prefeitura-do-recife-entrega-nova-praca-na-comunidade-do-coque>

- f. Aumento da infraestrutura verde, ampliando a arborização nos espaços das alças viárias e novas vias, utilizando Soluções Baseadas na Natureza (SBN), a exemplo de biocanaletas, jardins de chuva, jardins filtrantes, dentre outros.
- g. Implantação do Parque da Memória Ferroviária assegurando sua essência como de espaço verde público, valorizando o patrimônio ferroviário e propiciando a conexão das interfaces do território atualmente segregadas.
- h. Implantação do parque linear do Cais José Estelita, previsto no Plano Específico para o território, incluindo a integração espacial com o Parque da Memória Ferroviária e a Avenida Dantas Barreto.



Legenda:

- Parque da Memória Ferroviária
- Novo Recife
- Parque linear do Cais José Estelita

Parque da Memória Ferroviária e Parque Linear

Fonte: Elaboração ICPS, 2023



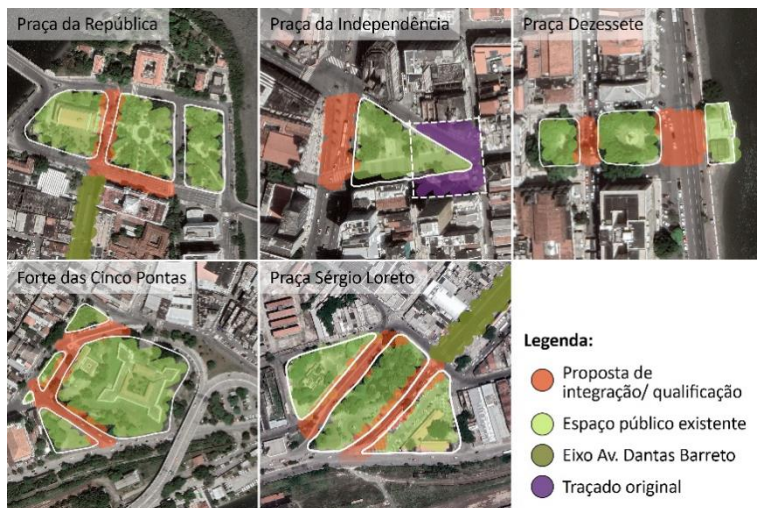
Legenda:

- 1 - Parque Ferroviário
- 2 - Parque do Cais José Estelita

Integração dos parques pelo prolongamento da Avenida Dantas Barreto

Fonte: Elaboração ICPS

- i. Requalificação dos espaços públicos, pátios e praças da parte histórica da Ilha e implantação de rotas culturais com a requalificação das vias e espaços / edificações que as integram, segundo os referidos “padrões amigáveis” à mobilidade ativa e à valorização do patrimônio.

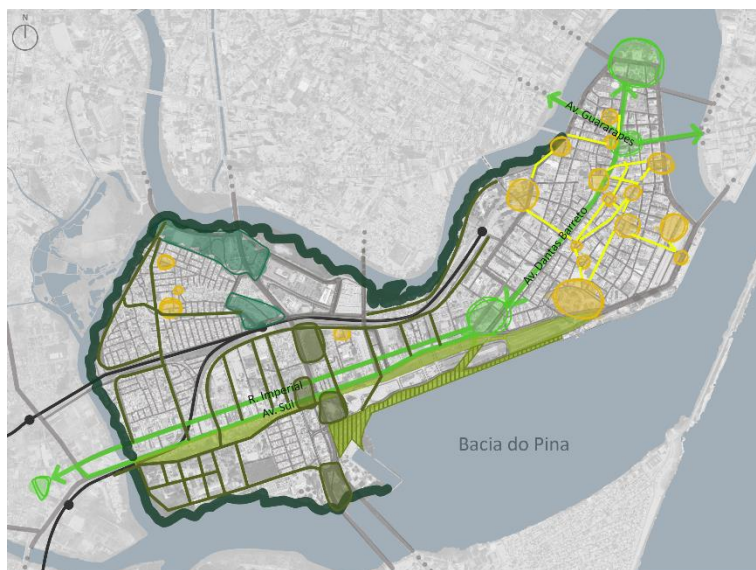


Exemplo de qualificação dos espaços
Fonte: Elaboração ICPS, 2023









- j. Recuperação das áreas degradadas, com recomposição da vegetação ciliar, aumento das áreas permeáveis e relocação das famílias em HIS;



Ocupações nas margens do rio
Fonte: Elaboração ICPS, 2023



Legenda:

-  Redesenho e requalificação de espaços rodoviários
-  Implantação do Parque da Memória Ferroviária
-  Implantação do Parque linear do Cais José Estelita
-  Ampliação da infraestrutura verde
-  Qualificação dos espaços públicos, pátios, largos e praças
-  Implantação de rotas culturais
-  Recomposição da vegetação ciliar
-  Qualificação dos eixos Av. Guararapes e Av. Dantas Barreto

Qualificação espaços públicos e naturais

Fonte: Elaboração ICPS, 2023

3.3.4. Diretriz: Infraestrutura e provisão habitacional

Trata-se de ações voltadas à redução dos desequilíbrios das condições socioespaciais na Ilha. Essas ações podem também ser totalmente ou parcialmente financiadas por medidas mitigadoras dos empreendimentos de impacto.

- a. Urbanização em bolsões não regulares de CIS e ZEIS, composta por provisão habitacional, integração ao tecido urbano e mediante a participação das comunidades locais;

- b. Implantação de novos conjuntos habitacionais em grandes terrenos públicos disponíveis e em terrenos menores, oferecendo opções para Habitação de Interesse Social e Mercado Popular, promovendo uma diversidade de faixa de renda no território.

3.4. POLÍTICAS ESTRUTURANTES

Trata-se de um conjunto de políticas e ações sugeridas para serem implantadas de forma integrada com as ações de cunho físico-territorial, que abarque não só o espaço físico como também questões sociais, econômicas, culturais, dentre outras. Para tanto, é essencial a integração dos órgãos públicos responsáveis durante todo o processo de planejamento até a implantação, e, em um prazo estendido, de monitoramento das transformações. Esta **integração dos órgãos e destes com a sociedade** é o diferencial para um trabalho em conjunto, com a compreensão de que diferentes ações podem se complementar ou se fortalecer mutuamente. Assim sendo, propõe-se a formulação de políticas públicas para:



Patrimônio Cultural, com políticas de recuperação, manutenção, integração, manifestação e valorização do patrimônio cultural, como:

- a. Promoção de eventos e ativações nos monumentos e espaços, incluindo os vãos sob o viaduto Capitão Temudo, considerando inclusive as produções culturais tradicionais;
- b. Oferta de cursos aos comerciantes populares sobre o patrimônio cultural;
- c. Fomento ao patrimônio imaterial através de eventos e premiações, inclusive nas comunidades;
- d. Implementação de visitas nas escolas públicas e inclusão do patrimônio cultural local nas disciplinas.



Feirinha da Rua do Bom Jesus

Fonte: https://www.apontador.com.br/local/pe/recife/artes/C41777703E5A2E5A28/feirinha_do_bom_jesus.html



Curso Obra-Escola

Fonte: <http://www.ct.ceci-br.org/ceci/component/content/article/93-obra-escola/587-curso-obra-escola-arte-e-arquitetura-no-canteiro-de-obras-do-objeto-de-estudo.html#>



Desenvolvimento Social, com políticas e ações de apoio social e de inclusão socioeconômica dos mais vulneráveis, mediante:

- a. Capacitação profissionalizante para as comunidades carentes, inclusive em agricultura urbana;

- b. Pactos para aproveitamento da mão de obra local nas obras públicas/privadas e nos futuros empreendimentos;
- c. Investimentos no capital humano e na infraestrutura das comunidades como prioridade nas mitigações;
- d. Ações e políticas de inclusão e apoio às pessoas em situação de rua;
- e. Ampliação da oferta de equipamentos sociais, considerando os atuais e futuros moradores;
- f. Promoção de atividades socioeducativas para assuntos como o fortalecimento comunitário, estímulo ao empreendedorismo, cooperativismo e associativismo, dentre outros.



01 - Multirão na Comunidade do Pilar

Fonte: <https://www.wribrasil.org.br/atividades/mutiroes-realizam-transformacoes-em-comunidades-de-recife-e-teresina>

02 - Centro POP Maria Lúcia dos Santos

Fonte: <https://www2.recife.pe.gov.br/noticias/15/11/2022/prefeitura-do-recife-inaugura-novo-centro-pop-para-atender-populacao-em-situacao> Acesso em 29/12/2022



Desenvolvimento Econômico, favorecendo a distribuição da dinamização econômica na área como um todo, com foco na qualidade dos equipamentos e na prestação de serviços aos cidadãos, com ações de:

- a. Estímulos para implantação de atividades econômicas articuladas às novas cadeias produtivas e empreendimentos;

- b. Capacitação dos comerciantes populares em temas relacionados a gestão de negócios, exposição de produtos, gestão de resíduos, dentre outros;
- c. Criação de modelo de gestão participativo para os equipamentos e o exercício do comércio popular;
- d. Desenvolvimento de cadeia produtiva ligada a atividades econômicas tradicionais através do apoio aos grupos fazedores de cultura e capacitações e associadas aos valores do patrimônio cultural local.



01 - Feirinha de artesanato

Fonte: Crédito Popular atinge a meta de 40 mil operações de crédito para empreendedores do estado - Folha PE

02 - Feira orgânica

Fonte: https://www.aracaju.se.gov.br/thumb/phpThumb.php?src=/userfiles/noticia_image/ns/201310/56555/maria_josidetep.jpg&w=1024



Habitação, com políticas de estímulo à produção habitacional e à adequação de edifícios ociosos ou desocupados ao uso habitacional, visando estimular a diversificação de usos, a vitalização da área à permanência da população local:

- a. Identificação de lotes para provisão de habitação de interesse social no território do Centro;
- b. Fomento à habitação para diversas classes sociais;

- c. Programa de regularização fundiária das ocupações carentes.
- d. Programas de Locação Social.



**RECIFE
PARCERIAS**
Concessões e PPPs

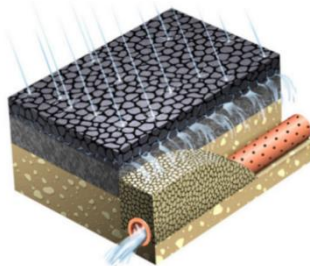
PPP Morar no Centro

Fonte: <https://parcerias.recife.pe.gov.br/projetos/ppp-de-habitacao-social/>



Meio Ambiente, com ações de baixo carbono e ampliação da infraestrutura verde, de maneira a reduzir a poluição, promover a amenização climática e valorizar a relação com as águas:

- a. Implementação da coleta seletiva com soluções para cada parte do território (centro comercial, comunidades etc.);
- b. Educação ambiental e capacitação para manejo sustentável nas atividades econômicas, inclusive o comércio popular;
- c. Implementação da Certificação ambiental;
- d. Adoção de soluções baseadas na natureza e uso de energia limpa nas intervenções públicas;
- e. Transição energética do transporte coletivo para propulsão de baixa emissão de carbono (hidrogênio, híbrido, elétrico).



01 - Biovaletas

Fonte: revistas.usp.br

02 - Ação dos pavimentos permeáveis

<https://engenharia360.com/pavimentos-permeaveis-reduz-inundacoes/>



Ônibus elétrico

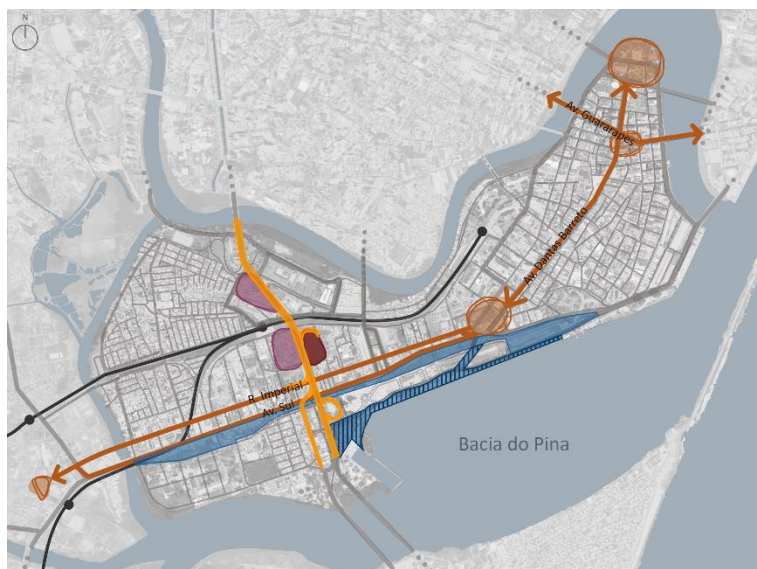
Fonte: <https://insideevs.uol.com.br/news/687267/sao-paulo-frota-onibus-eletricos/>

4. AÇÕES CATALISADORAS

Dentre o rol de intervenções indicadas, elenca-se, a seguir, algumas que possuem mais capacidade de gerar mudanças estruturais e de alterar a visibilidade que o território possui no imaginário coletivo, catalisando novas transformações subsequentes, são elas:

- a. A implementação do Parque da Memória Ferroviária, devido sua extensão e possibilidade de reversão de sua atuação enquanto barreira física e visual das partes da Ilha, juntamente com a implementação do Parque Linear no Cais José Estelita, integrando à paisagem da bacia do Pina, oferecendo espaços públicos atrativos e integrados com a água.
- b. Qualificação dos espaços sob o Viaduto Capitão Temudo, devido aos usos de alto valor comunitário, que propiciam, seu impacto na integração territorial e o auxílio na superação dos estigmas que eles carregam. Atrelado a essa ação deve ser desenvolvida a urbanização de áreas informais com infraestrutura precária que margeiam o Viaduto Capitão Temudo, visando mitigar as vulnerabilidades identificadas no território.
- c. Implantação de Habitação de Interesse Social, associada a oferta de equipamentos, espaços públicos e infraestrutura.
- d. Requalificação do Eixo Avenida Dantas Barreto e Avenida Sul (a Rua Imperial seria fruto de transformação mais lenta, mas pode ter qualificação provisória com o perfil atual), bem como do eixo Avenida Guararapes/ Rua 1º de Março. Tal ação, concebida conceitualmente em estudo prévio⁸, permite o remanejamento do comércio ambulante para qualificar rotas estratégicas no território de Santo Antônio e São José.

⁸ Caminhos do Centro Primeira Abordagem: Santo Antônio e São José, <http://icps.recife.pe.gov.br/node/61335>



Legenda:

- Parque da Memória Ferroviária
- Parque linear do Cais José Estelita
- Viaduto Capitão Temudo
- Áreas com infraestrutura precária
- Eixos Av. Dantas Barreto Av. Guararapes
- Lote para habitação de interesse social

Ações catalisadoras

Fonte: Elaboração ICPS, 2023

Dentre as ações apresentadas acima, foram desenvolvidos pelo ICPS estudos conceituais para o **Parque da Memória Ferroviária, qualificação dos espaços sob o Viaduto Capitão Temudo e, atrelada a ela, a Provisão de Habitação de Interesse Social** e urbanização de ocupações adjacentes ao referido elevado. Esses estudos, apresentados a seguir, compreendem uma breve caracterização do objeto a ser trabalhado e indicações de programas, usos e equipamentos, a serem desenvolvidos numa abordagem participativa e institucional.

4.1. PARQUE DA MEMÓRIA FERROVIÁRIA

O Parque Ferroviário está previsto na LEI Nº 18.138/2015 - *Plano Específico para o Cais de Santa Rita, Cais José Estelita e Cabanga*, como parte de um conjunto de áreas públicas que abrange o Parque Linear no Cais José Estelita (em desenvolvimento pelo empreendimento Novo Recife); a frente d'água da gleba do Exército, da ETE Cabanga, e do Cabanga late Clube; bem como os refúgios viários do viaduto Capitão Temudo e entorno da Praça Abelardo Rijo.

A grande gleba destinada ao Parque da Memória Ferroviária é um elemento marcante na morfologia do território pela grande extensão e pelo plano vazio que a caracteriza, com aproximadamente 2,5km de comprimento e cerca de 13,5ha de área.

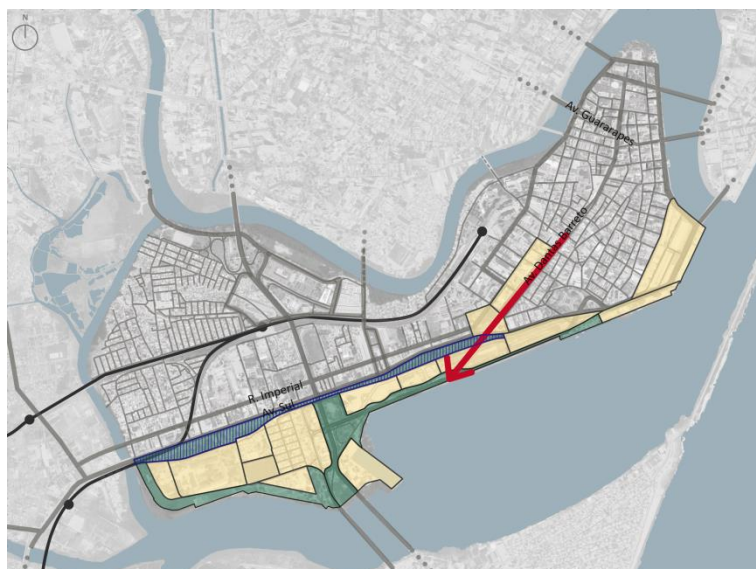
De propriedade da União (CBTU), compreende o espaço da antiga esplanada, repleta de linhas férreas para as manobras dos trens e algumas ruínas do antigo complexo ferroviário. Limitada pelo muro de proteção das instalações, atua como uma extensa e impenetrável barreira urbana que secciona o território longitudinalmente.



01 - Terreno do Empreendimento Novo Recife

02 - Ruínas do Pátio Ferroviário

Fonte: Acervo DPPC, 2023



Legenda:

- Áreas privadas
- Áreas públicas
- ➔ Visada Av. Dantas Barreto
- Parque Ferroviário

Plano Específico Cais de Santa Rita, José Estelita e Cabanga (Lei Nº 18.138/2015)

Fonte: Elaboração ICPS, 2023

No estudo conceitual para o Parque da Memória Ferroviária, o ICPS partiu da leitura e proposição de todo o sistema de parques apresentado no referido Plano, de forma a evitar sobreposições e potencializar as vocações de cada trecho. Foi elaborado um zoneamento geral no intuito de estabelecer para cada parque proposto, um conceito que propicie a integração e complementariedade de suas funções, visando a contribuir para a sua apropriação e sustentabilidade futura.

Nesse contexto, foram inicialmente propostas quatro zonas desse conjunto de parques, com os seguintes objetivos:

Zona 1 - Denominado de Parque da Memória Ferroviária – referente à gleba das antigas instalações ferroviárias: valorização do Patrimônio Ferroviário

como protagonista e principal ativo para o desenvolvimento e integração dos territórios que compõem suas interfaces.

Zona 2 - Parque da Borda – referente ao Cais José Estelita, objeto de mitigação do empreendimento Novo Recife: valorização da relação com a Bacia do Pina, integração com o Circuito Náutico, favorecimento à contemplação da paisagem e integração visual, física e funcional com a Avenida Dantas Barreto/ Centro Histórico.

Zona 3 - referente às áreas com interface ao complexo viário do Viaduto Capitão Temudo: requalificação do território, com incremento da infraestrutura verde, priorizando a integração dos espaços, a segurança dos pedestres e atração de usos compatíveis.

Zona 4 - área de borda da grande gleba privativa do exército destinada, no Plano, ao parcelamento. Sugere-se programa complementar às funções habitacionais compatíveis com as características ambientais da borda d'água.



Proposta zoneamento Sistema de Parques
Fonte: Elaboração ICPS, 2023

É relevante assinalar que a área da Estação de Tratamento de Esgotos (ETE - Cabanga), embora integrante do conjunto de áreas verdes da lei em tela, não foi incluída no presente estudo, pois entende-se que dificilmente será retirada do local para implantação de outro uso, como indicado em Lei. Por outro lado, foi incorporada ao Parque uma área prevista no Plano Específico como de proteção ao patrimônio, localizada no extremo leste da gleba e que possui importante interface com o Forte das Cinco Pontas e o Cais.

O pátio ferroviário tem uma configuração linear e com características morfológicas diferenciadas, mas que deve ser entendido como um equipamento único. Partindo desse entendimento, propõe-se as seguintes diretrizes gerais projetuais para o Parque:

- a. Manutenção e reforço nas referências históricas e simbólicas do antigo pátio;
- b. Recuperação e preservação dos trilhos e instalações valoradas pelo IPHAN;
- c. Preservação de trechos com a configuração da leitura original (muro, talude, trilho) evidenciando a situação antes e depois, no intuito de registrar a configuração original e sua influência no território;
- d. Possibilidade de uso dos trilhos para transporte entre os parques e/ou modal da cidade (transporte e/ou rota turística interligando o parque ao Centro Histórico);
- e. Permeabilidade visual entre todos os territórios dantes segregados, valorizando e ampliando as visadas ao patrimônio e ativos paisagísticos do entorno;
- f. Ampliação de conexões físicas para permitir ligações entre partes segregadas;
- g. Soluções com desenho universal, considerando gênero e as diversas faixas etárias;
- h. Mix de usos âncoras, alguns com atratividade metropolitana e outros adequados às solicitações e vocações específicas do entorno (interface direta) – centro histórico, áreas de transformabilidade e áreas

comunitárias - promovendo a sustentabilidade quotidiana, valor coletivo e a apropriação;

i. Contribuição na resiliência às mudanças climáticas da cidade e melhorias microclimáticas nos setores da Ilha, sendo alguns exemplos:

- Manutenção da permeabilidade do solo;
- Ampliação da infraestrutura verde áreas de sombreamento;
- Mecanismos de amortecimento de enchentes;
- Reuso de águas pluviais;
- Soluções com energia alternativa, inclusive a possibilidade de geração;
- Tecnologias de baixo consumo (iluminação, sistemas hidrossanitários e outros);
- Projeto de Telhado Verde;
- Uso de materiais sustentáveis, robustos e de fácil manutenção

Pelo acima exposto, entende-se que o Parque tem unidade conceitual própria. Contudo, sua extensão sobre um território tão diverso levou à subdivisão do mesmo em setores, que não conformam limites estáticos e sim foram concebidos para direcionar o desenvolvimento de propostas adequadas a cada entorno específico com que o parque interage.



Setorização Parque da Memória Ferroviária

Fonte: Elaboração ICPS, 2023

- a. **SETOR A** - Localizado à leste da área, objetiva à dinamização econômica do território e integração aos componentes do patrimônio de forma proativa, em função da sua proximidade com as atividades comerciais e de serviço do centro e com a área de patrimônio. Como marcos, contíguos a área e que podem potencializar / serem potencializados pelas ações propostas, destacam-se o Forte das Cinco Pontas, Praça Frei Caneca, a Igreja Matriz de São José e a Praça Sérgio Loreto.

Vale destacar que a ação de mitigação do empreendimento Novo Recife, referente à demolição do viaduto de Cinco Pontas, deve contribuir sobremaneira com a integração das áreas segmentadas do entorno do forte, da Igreja Matriz de São José e da paisagem estuarina, conformando uma nova ambiência que favorecerá o uso e circulação

das pessoas, assim como a integração com as vias que penetram na área de São José.

Para este setor sugere-se:

- Utilização do Armazém e outros elementos de valor histórico-cultural como estruturas para hospedar programa cultural, de comércio e serviços, favorecendo à dinamização dos trechos menos vitalizados do entorno;
- Implantação de diversidade de usos que estabeleçam suporte para as dinâmicas sociais e econômicas de forma a contribuir com a reabilitação do trecho menos vitalizado do Centro, incluindo a disponibilização de espaços para o retorno de grupos e agremiações culturais que saíram do centro por questões involuntárias.
- Na faixa correspondente ao prolongamento da caixa da Avenida Dantas Barreto, prevista no Plano Específico, promover a integração visual, física e funcional entre a referida avenida e o parque de borda d'água, considerando que esta conexão deverá ser por mobilidade ativa.

b. **SETOR B** - Interagindo com o setor de alta transformabilidade da Ilha, é o setor mais estreito do parque, estando localizado na sua porção intermediária, entre a Avenida Dantas Barreto e o Viaduto Capitão Temudo. Para este setor sugere-se:

- Suporte ao adensamento habitacional, mediante cinturão verde integrado a equipamentos de esporte e lazer, distribuídos ao longo do seu percurso;
- Previsão de travessias alinhadas ao traçado transversal do parcelamento Novo Recife, permitindo o acesso das áreas sujeitas ao adensamento ao parque de borda, através do Parque da Memória Ferroviária;
- Integração física e funcional com os espaços requalificados sob o Viaduto Capitão Temudo.

- c. **SETOR C** - Localizado na porção mais a oeste, contendo remanescentes do antigo ramal ferroviário centro, é atualmente ocupado por famílias de baixa renda. Tendo como interface predominante a ZEIS Coque, de um lado, e a gleba militar destinada a futuro adensamento habitacional do outro, esse setor também está próximo da centralidade popular de Afogados, com sua feira, mercado, lojas e uma grande oferta de transporte para os mais diversos destinos.



01 - Estruturas antigo ramal ferroviário

02. Ocupação no lote da CBTU

Fonte: Google Street View, 2023

Para melhor aproveitamento das questões locacionais desse setor, a proposta objetiva prioritariamente a inserção social e segurança alimentar das comunidades carentes do entorno. Sugere-se nesse caso:

- Implantação de projeto de Agricultura Urbana em parte da área, com equipagem associada à cadeia produtiva no que se refere à capacitação, associativismo, compostagem, produção, distribuição, comercialização, dentre outros;
- Suporte ao adensamento habitacional previsto e ao perfil comunitário do coque, mediante oferta de equipamentos sociais e cinturão verde integrado a equipamentos de esporte e lazer, distribuídos ao longo do seu percurso;
- Integração do trecho final, próximo à borda do braço do rio Capibaribe, com a via que acessa o parcelamento industrial e a estação de metrô na outra margem do rio;

- Qualificação das passagens abaixo da linha férrea para melhor integração das partes segregadas;
- Aproveitamento dos taludes existentes como partido para o desenvolvimento dos elementos paisagísticos.

Considerando todas essas questões cabe salientar que, para quaisquer que sejam as propostas na interface mais comunitária, há a necessidade de efetiva articulação junto a essas populações para a validação e aperfeiçoamento das propostas, tendo em vista que é indispensável o envolvimento direto daqueles que vão se apropriar dos espaços.

Nesse sentido, destaca-se a visibilidade e excepcionalidade desse território, que já foi objeto de discussões e embates com a sociedade, pelo Movimento “Ocupe Estelita”, conhecido mundialmente e que fortaleceu sobremaneira os movimentos sociais do Recife. Este precedente reforça a necessidade de cautela política na contratação, elaboração e implantação do referido projeto, bem como no espaço dado à participação social.

Isto posto, importa ressaltar que a implantação de um parque nesta gleba ainda esbarra nos seguintes entraves que necessitam de ações e articulações para seu desembaraço quanto à:

- a. Questão dominial do terreno, para que se torne de uso público, o que requer uma forte articulação política e tratativas para a efetivação desta alteração do domínio;
- b. Ocupação irregular ao longo da linha férrea: atualmente o trecho da linha férrea situado entre ponte de Afogados e o empreendimento Novo Recife encontra-se ocupado por cerca de 700 famílias de baixa renda, inviabilizando o Parque da Memória Ferroviária nesse trecho e demandando soluções de moradia no entorno, para a sua desocupação.

Considerando que estas questões serão resolvidas, destacamos ainda a necessidade de definições prévias, que demandam articulações políticas, especialmente quanto à:

- a. Sobreposição de governança, no que tange ao patrimônio: na área de proteção histórico-cultural há sobreposição de proteção da União (IPHAN), Estado (Fundarpe) e Município, gerando repercussões nas diretrizes para o tratamento dado às edificações existentes;
- b. Uso das estruturas edificadas e protegidas pelo IPHAN, que depende de articulação não só junto aos órgãos de patrimônio para compreensão das limitações quanto aos usos propostos, como também junto a outros órgãos públicos que tenham demanda e interesse na implantação de usos nesse território;
- c. Articulação prévia junto aos órgãos públicos e à prefeitura quanto aos usos propostos em toda a área do parque e sua viabilidade de implantação nas instalações existentes, de forma que já haja um direcionamento que viabilize o que está planejado.

4.2. QUALIFICAÇÃO DOS ESPAÇOS SOB VIADUTO CAPITÃO TEMUDO

O Viaduto Capitão Temudo configura-se como um sistema robusto de elevados e alças viárias que segmenta o território no sentido norte/sul, conformando grandes espaços sob seus vãos, e áreas residuais no seu entorno, devido às alças de acesso e saída do complexo.

Sem tratamento paisagístico e com grandes estruturas de sustentação (pilares), esses espaços sem uso definido contribuem para a sensação de insegurança e a repulsa pelas pessoas. Por outro lado, sua localização, relativamente próxima aos centros comerciais (Centro do Recife e Afogados), cercado por grandes equipamentos públicos (Centro Comunitário da Paz - COMPAZ, TI Joana Bezerra, Associação de Assistência à Criança Deficiente - AACD) e por comunidades da ZEIS Coque, carentes de equipamentos de lazer e esportes, conferem uma potencialidade para a reversão da ambiência e estigmas que justificadamente carregam.

Com cerca de 18.600 m² de área coberta, no total, é possível **caracterizar três trechos principais sob o viaduto**, com configurações e entornos distintos, os quais potencializam usos diferenciados.

O **primeiro trecho** está em interface direta com a Estação Joana Bezerra e a AACD. Com aproximadamente 2.600m² de área coberta, apresenta-se bastante degradado e inóspito, sendo apropriado informalmente como estacionamento de ônibus. Apesar disso, este espaço mostra-se com potencial para uso de suporte para a grande quantidade de usuários desses dois equipamentos, especialmente àqueles da AACD que vêm de vários locais do estado e necessitam aguardar atendimentos de saúde. Além disso, há os motoristas e funcionários de ônibus do TI, que podem demandar por espaços de descanso e alimentação, ou outros usos.



Espaços sob o viaduto Capitão Temudo - Primeiro trecho

Fonte: Google Street View, 2023

O **segundo trecho**, localizado entre a linha férrea e a Avenida Sul, com aproximadamente 12.000m² de área coberta, tem interface direta com áreas habitacionais do Coque e áreas transformáveis no entorno da Rua Imperial e Avenida Sul. Possui duas pequenas alças viárias, sendo uma que desce para a Rua Imperial e outra para a Rua Lourenço da Silva, esta última tangenciando um grande terreno vazio.

A característica notável nesse trecho é a presença de uma comunidade em situação urbanística bastante precária, quase que justaposta ao vão principal do viaduto e sua alça de acesso à Rua Imperial. Na busca por suprir a ausência de equipamentos e espaços de lazer, a comunidade se apropria de forma improvisada das áreas e desenvolve também atividades domésticas quotidianas, como quaradouro de roupas, estacionamento de veículos etc. Observa-se, inclusive, o plantio de vegetação na tentativa de tornar o ambiente menos hostil.



Espaços sob o viaduto Capitão Temudo - Segundo trecho

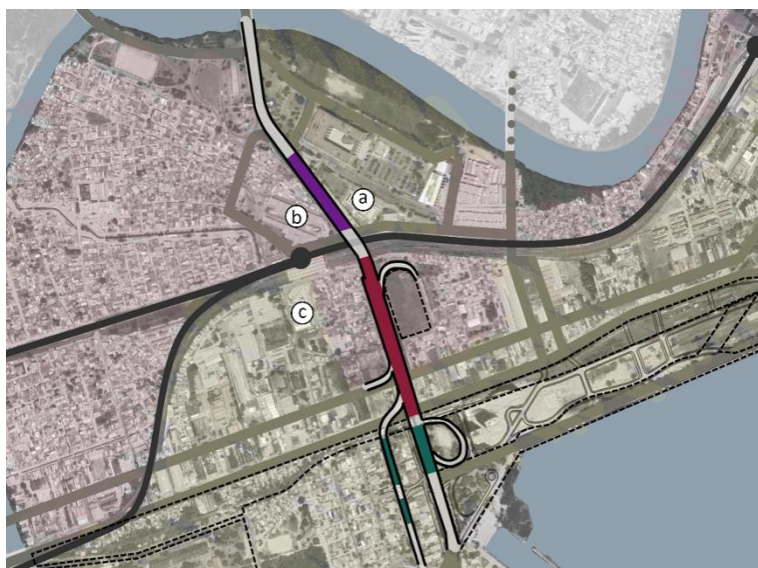
Fonte: Google Street View, 2023

Com aproximadamente 6.000,00m² de área coberta e contíguo ao empreendimento Novo Recife, o **terceiro trecho**, com entorno urbano mais formal, é composto por duas áreas cobertas, sendo um referente ao vão principal do viaduto, e outra referente à alça que desce para dar acesso à Via Mangue. A primeira, com interface mais rodoviária, mas com uso predominantemente habitacional no lado oeste, possui uma ambiência que, apesar de aparência deteriorada, integra-se a áreas residuais do viário descobertas que têm algum tratamento paisagístico. A segunda possui interface com ocupação padrão vila, que apresenta, além de habitações, trecho com uso predominantemente de serviços. Atualmente esse vão é apropriado como área de estar/alimentação de trabalhadores, além de estacionamento de veículos, prioritariamente motos.



Espaços sob o viaduto Capitão Temudo - Terceiro trecho

Fonte: Google Street View, 2023



Legenda:

- Trecho Estação Joana Bezerra
- Trecho Coque
- Trecho Cabanga/ Novo Recife

- Assentamento de baixa renda
- Área transformável com previsão de aumento habitacional

Equipamentos:

- (a) AACD
- (b) TI Joana Bezerra
- (c) Compaz

Interfaces Viaduto Capitão Temudo

Fonte: Elaboração ICPS, 2023

É diante dessas características específicas de cada trecho e seu entorno que se propõe a qualificação dos espaços sob o referido viaduto de formas diferentes, no intuito de transformá-lo em um elemento integrador e, principalmente, apropriado pelos usuários, que devem ser consultados para consolidação das propostas, como uma nova centralidade, com as seguintes diretrizes preliminares:

a. Trecho Estação Joana Bezerra

Sugere-se a disposição de espaços de descanso, bem como estrutura para atividades comerciais e de apoio para os usuários dos grandes equipamentos do entorno (AACD e TI Joana Bezerra), especialmente para pacientes que vêm de locais distantes para tratamento na AACD,

motoristas dos ônibus e trabalhadores do TI, conforme exposto anteriormente.



Fonte: ArchDaily BR



Fonte: ArchDaily BR



Fonte: ArchDaily BR



Fonte: ArchDaily BR

Centro Koganecho - Yokohama, Japão

Fonte: https://www.archdaily.com.br/br/894632/7-arquitetos-criam-7-novos-espacos-comunitarios-sob-um-viaduto-japones-em-desuso?ad_medium=gallery

b. Trecho Coque

Propõe-se intervenções nos vãos do viaduto associadas a intervenções de melhoria da habitabilidade na comunidade adjacente, consolidando uma ação integrada e abrangente, que propicie vínculos dos principais usuários – os atuais moradores da comunidade – com os novos espaços requalificados, visando a sua manutenção e sustentabilidade futura.

Em função da interface habitacional, sugere-se a implantação de áreas de lazer, espaços de convivência, e equipamentos que deem suporte não só à comunidade adjacente, mas atraíam pessoas de outros locais, considerando, inclusive, a demanda futura decorrente do aumento da densidade prevista no território. Para isso é relevante ações de ativação definida nas políticas estruturantes. Abaixo, são sugeridos

alguns equipamentos / atividades que podem fazer parte do programa:

- Escalada
- Tirolesa / brincadeiras infantis de rua
- Pista de skate, esportes que utilizem espaços cobertos
- Academia da cidade
- Áreas de estar
- Jogos de tabuleiro
- Espaços de leitura
- Festividades comunitárias
- Lanchonete
- Espaços voltados para o comércio
- Equipamentos comunitários
- Espaços para intercâmbio de manifestações culturais populares de diversas localidades da cidade
- Exposições de arte de rua
- Usos e propostas relevantes para a comunidade (quaradouros, lavanderias coletivas, dentre outros).

Destaca-se nesta região, o COMPAZ Dom Hélder Câmara - equipamento catalizador e transformador da comunidade, localizado a aproximadamente 160m do viaduto. Sugere-se a sua integração com a proposta de requalificação da área sob o viaduto através do alargamento e qualificação de vias e becos da comunidade existente, possibilitando um fluxo maior de pessoas entre os dois equipamentos, fortalecendo os usos na área objeto e, por outro lado, possibilitando que algumas atividades do COMPAZ possam ser desenvolvidas nesses novos espaços.



Fonte: MVRDV



Fonte: MVRDV



Fonte: MVRDV



Fonte: MVRDV

One Green Mile (2022) - Mumbai, Índia

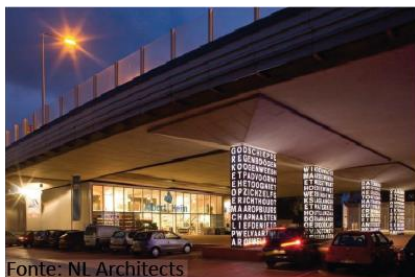
Fonte: <https://www.mvrdv.com/projects/787/one-green-mile>

c. Trecho Cabanga e Novo Recife

A proposta indica a requalificação e integração dos espaços livres, priorizando a segurança do pedestre e a atração de usos compatíveis. No espaço sob o viaduto, vislumbra-se uma proposta com uso de esporte, lazer e contemplação. Na alça, avalia-se a possibilidade de usos complementares às interfaces de comércio e serviço, como alimentação, consolidando aquele uso que já acontece informalmente.



Fonte: NL Architects



Fonte: NL Architects



A8ernA (2006) - Koog, Holanda

Fonte: <http://www.nlarchitects.nl/slideshow/82>

Como pode-se observar, os três trechos do Viaduto Capitão Temudo possuem características diferentes e tem grande potencial de uso, seja a consolidação daqueles já existentes em alguns trechos, seja pelas possibilidades que se abrem para aqueles locais vazios e sem uso hoje. Diante disso, um diálogo deve ser estabelecido com as comunidades locais, em especial àquelas que têm interface direta com estes espaços, de forma que a proposta contemple as suas demandas.

4.3. PROVISÃO HABITACIONAL

A habitação tem como objetivo aumentar a população residente no Centro, aproveitando as infraestruturas existentes e espaços ociosos ou subutilizados. Inicialmente foi simulado um lote para empreendimento habitacional, o padrão de ocupação estudado para Habitação de Interesse Social baseou-se em um estudo desenvolvido para Santo Amaro⁹, que buscou conciliar a demanda habitacional, aumento de áreas permeáveis, relação de vizinhança e oferta de espaços para desenvolvimento de atividades de suporte ao uso habitacional implementado, permitindo uma apropriação maior dos espaços.

⁹ Plano Santo Amaro Norte -

https://conselhodacidade.recife.pe.gov.br/sites/default/files/2020-12/Minuta%20PL%20-%20Plano%20Espec%C3%ADfico%20Santo%20Amaro%20Norte_0.pdf



Proposta Habitação Plano Santo Amaro Norte, 2017

Fonte: <https://conselhodacidade.recife.pe.gov.br/>

O lote está localizado ao lado do Viaduto Capitão Temudo, ocupa uma área de aproximadamente 11.000m² e atualmente encontra-se vazio. O local é estratégico pela proximidade com o Compaz Dom Helder, o TI Joana Bezerra e a intervenção de qualificação do Viaduto Capitão Temudo.

Nos estudos preliminares, foi simulada a implantação de um conjunto com 280 unidades habitacionais, divididas em 14 blocos de cinco pavimentos. A proposta do conjunto também considera uma integração com a comunidade João Paulo II (localizada entre o lote simulado e o Compaz).



Simulação habitação

Fonte: Elaboração ICPS, 2023



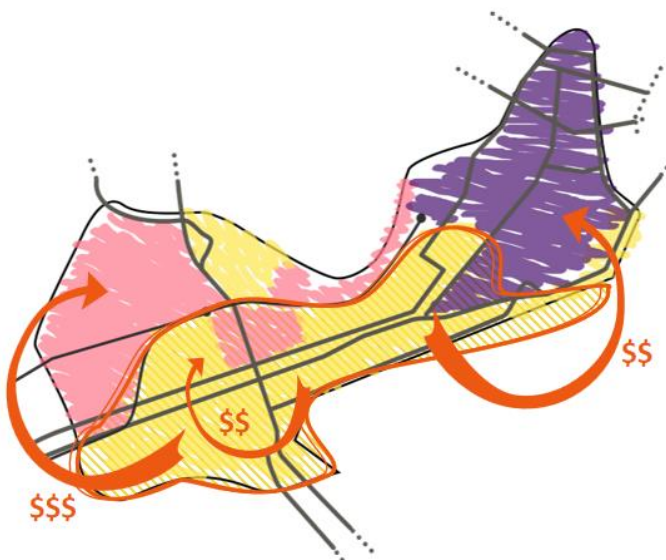
Simulação habitação
Fonte: Elaboração ICPS, 2023

5. POSSIBILIDADES DE FINANCIAMENTO

Considerando o tamanho e complexidade do território, bem como a abrangência das ações propostas, é possível explorar diferentes fontes de recursos, tanto de Programas que têm prazos pré-estabelecidos, como de fontes de financiamento que podem ser tomadas a qualquer tempo, inclusive de agentes privados mediante tanto de recursos financeiros como de execução direta de obras e ações. Assim sendo, são listadas a seguir algumas alternativas para a obtenção de recursos, que podem ser combinadas de forma a articular várias instâncias da sociedade e esferas de governo, são elas:

- a. Autofinanciamento: são os recursos obtidos através das oportunidades presentes no próprio território, sendo:
 - Recursos e/ou ações enquadráveis como “medidas mitigadoras” de empreendimentos de impacto, os quais, conforme já explanado, são prováveis de ocorrer na ilha, face a presença de grandes glebas, especialmente nas áreas de adensamento.
 - Pactos com setores econômicos: uma vez que os investimentos públicos propostos tendem a agregar valor aos empreendimentos privados no território, formula-se a hipótese de uma pactuação com empreendedores, especialmente o mercado imobiliário, para compartilhar recursos e/ou ações que, ao final, vão gerar retornos para todas as partes. Tome-se como exemplo o Parque Ferroviário, que com seus 2,5km de extensão representa uma enorme barreira que separa a maior parte das áreas transformáveis da bacia do Pina e do futuro Parque Novo Recife. O Poder Público poderia propor antecipar a implantação do parque, o que promoveria o descortinamento de todo esse território e o pleno acesso ao cais. Isso repercutiria consideravelmente na valorização dos imóveis dessa área menos “nobre”. O ganho a mais por esse investimento pode ser parcialmente ressarcido mediante financiamento de ações previstas no plano, mesmo por parte de empreendimentos não enquadráveis como de impacto atualmente. É óbvio que os critérios

de enquadramento dos empreendimentos devem ser discutidos com transparência. Outra situação seria negociar com os empreendimentos efetivamente “de impacto” maiores contribuições para financiar as ações.



b. Recursos municipais

- Orçamento do município
- Recursos da Outorga Onerosa do Direito de Construir (OODC) – que recaem obrigatoriamente em ações de HIS, regularização fundiária e urbanística em ZEIS e promoção de mobilidade ativa.

c. Captação de recursos federais, considerando-se possibilidades de financiamentos provenientes de:

- Ministério das Cidades, através dos seguintes programas:
 - Programas do Novo PAC, observando-se seus prazos de seleção de propostas e os eixos de investimentos: Transporte eficiente e sustentável; Infraestrutura social inclusiva; Cidades

Históricas; Cidades sustentáveis e resilientes; Água para todos; Inclusão digital e conectividade; Transição e segurança energética; Inovação para a indústria da defesa; Educação, ciência e tecnologia e saúde;

- Programa Minha Casa Minha Vida;
 - Programa Pró-cidades, com possibilidade contínua de captação de recursos provenientes do FGTS, em duas modalidades: Reabilitação de Áreas Urbanas e Modernização Tecnológica Urbana.
- Caixa Econômica Federal - agente financeiro, operador e prestador de serviços e de assistência técnica, que disponibiliza diversas possibilidades de captação de recursos para órgãos públicos;
 - Orçamento Geral da União (OGU);
 - Emendas Parlamentares de Bancada – é uma outra possibilidade, dada a representatividade e simbologia não só da Área Objeto, mas de toda área central da Cidade na Região Metropolitana (RMR). O Recife possui cerca de 40% da população e quase metade do PIB da RMR, ratificando-se tratar-se do centro dos serviços e atividades da Região, o que justifica iniciativas do dispositivo de financiamento;
- d. Captação de recursos externos:
- Cooperação Internacional – assistência técnica e assessoria no planejamento das ações, e viabilização de aporte de recursos internacionais;
 - Bancos e entidades multilaterais, especialmente aqueles que apoiam ações de combate aos efeitos das mudanças climáticas e onde há mediações de organizações internacionais como WRI, ICLEI, WayCarbon, GIZ (Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit);
 - CAF (Development Bank of Latin America) – instituição que tem apoiado projetos voltados à sustentabilidade com recursos, inclusive não reembolsáveis, assim como apoio na estruturação

técnica e financeira de projetos nos setores público e privado na América Latina;

- Outros agentes financeiros multilaterais, através de empréstimos internacionais como o BID (Banco Interamericano de Desenvolvimento) e o BIRD (Banco Internacional para a Reconstrução e Desenvolvimento).

6. CONSIDERAÇÕES FINAIS

A presente proposta para a Ilha de Antônio Vaz almeja tornar o território uma referência pelas medidas de resiliência, qualidade urbana, presença do verde e valorização do seu patrimônio cultural e natural.

Um dos principais resultados esperados é a redução dos estigmas que a ilha carrega. Para isso, é essencial a integração das ações de cunho social aliadas à urbanização e provisão habitacional para os mais carentes, bem como a criação de novas conexões, de forma a reduzir as segregações físicas entre suas partes e a ampliação da capacidade de suporte ao adensamento previsto em alguns trechos.

Outro resultado esperado é o aumento da resiliência aos efeitos da mudança do clima, papel que eleva a relevância da mobilidade ativa, a qualificação urbana e ambiental, com a recuperação dos corredores ecológicos, aumento da massa vegetal, requalificação e adição de áreas públicas.

Pretende-se que a proposta reflita na redução das perdas materiais provocadas por alagamentos, uma das maiores vulnerabilidades do território, assim como na redução da incidência de arboviroses. Espera-se com tudo isso repercussões positivas na saúde pública, com a diminuição da mortalidade por doenças, aliviando as despesas individuais e públicas com saúde, permitindo a liberação de recursos para outras áreas essenciais. Outro ponto importante é que a melhora nos índices de saúde pública contribuirá para uma maior estabilidade econômica, ao evitar interrupções nas atividades produtivas, seja pelo enfrentamento do evento propriamente dito, seja pela saúde do funcionário, que estará menos sujeito às doenças.

Outro aspecto relevante é que as transformações no território, associadas a políticas de capacitação e emprego durante as obras e pós-obras, podem gerar a expectativa de aumento de renda, o que reverbera no aquecimento da economia local.

O desejo é que a injeção de recursos não só atue no fortalecimento do tecido social, mas também atraia novos investimentos, impulsionando a diversificação das faixas de renda e gerando um ciclo virtuoso de desenvolvimento.

Por fim, a expectativa de resultado mais abrangente é promover uma mudança de paradigma na visibilidade do Centro para as novas gerações, transmitindo valores de sustentabilidade, inovação e responsabilidade social, de maneira a deixar um legado duradouro e garantindo um futuro mais inclusivo, equitativo e resiliente para todos.

BIBLIOGRAFIA

FERNANDES, J.A.R.; SPOSITO, M.E. B. (org). *A nova vida do velho centro nas cidades portuguesas e brasileiras*. Universidade do Porto-CEGOT. Porto, 2013.

GERÊNCIA DE PRESERVAÇÃO DO PATRIMÔNIO CULTURAL (DPPC). *Diagnóstico das Zonas Especiais de Preservação do Patrimônio Histórico Cultural I ZEPH*. Vol. 1 - Sítio Histórico de Santo Antônio e São José ZEPH 10 e 14, 2020.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). Censo Brasileiro, 2010.

INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO ARTÍSTICO NACIONAL (IPHAN). *Valoração cultural do trecho classificado como operacional - Pátio das Cinco Pontas - situado no Cais Jose Estelita - Recife/PE*. Processo - 01498.002088/2012-64. Recife, 2012.

RECIFE; BANCO E DESARROLO DE AMERICA LATINA. *Análise de riscos e vulnerabilidades climáticas e estratégia de adaptação do município do Recife – PE*, out. 2019. Resumo para tomadores de decisão. Disponível em: https://www2.recife.pe.gov.br/sites/default/files/sumario_clima_recife_portugues.pdf. Acesso em 01/12/2022.

RECIFE. Caderno Preliminar de Propostas: Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo do Recife. Recife, 2019.

_____. Lei Complementar Nº2. *Plano Diretor do Recife*. Recife, 23 de abril de 2021.

_____. Lei nº 18.138/2015. *Institui e Regulamenta o Plano Específico para o Cais de Santa Rita, Cais José Estelita e Cabanga e dá outras providências*. Recife, 04 de maio de 2015.

_____. Plano Estratégico do Recife 2021 -2024: *Recife na Rota do Futuro, as pessoas no centro de tudo*, s/d.

_____. Lei nº 18.014/2014. *Institui o Sistema Municipal de Unidades Protegidas - SMUP Recife e dá outras providências*, 09 de maio de 2014.

Parque Capibaribe - A Reinvenção do Recife Cidade Parque, 2019.

Disponível em:

<https://nuvem.riacho.info/index.php/s/t6pAxeK8M8KHee>.

Recife 500 anos: Plano estratégico de longo prazo para o desenvolvimento da cidade, 2022. Disponível em: https://recife500anos.org.br/wp-content/uploads/2022/03/Recife-500-Anos_2edicao.pdf.

REYNALDO, Amélia. *As Catedrais Continuam* Bras. Cepe. Recife, 2017.

Rotas cicláveis - Disponível em: <https://cttu.recife.pe.gov.br/rotas-ciclaveis>

Caminhos do Centro - Primeira Abordagem: Santo Antônio e São José, 2022. Disponível em: <http://icps.recife.pe.gov.br/node/61335>

Dobbins, Tom. "7 arquitetos criam 7 novos espaços comunitários sob um viaduto japonês em desuso" [7 Architects Create 7 New Community Spaces Beneath a Disused Japanese Overpass] 16 Mai 2018. ArchDaily Brasil. (Trad. Souza, Eduardo) Acesso 25 Out 2023.

<<https://www.archdaily.com.br/br/894632/7-arquitetos-criam-7-novos-espacos-comunitarios-sob-um-viaduto-japones-em-desuso>> ISSN 0719-8906.

"One Green Mile - Mumbai, Índia". MVRDV. Acesso 25 Out 2023. <<https://www.mvrdv.com/projects/787/one-green-mile>.

"Infra-Space 1 / Landing Studio" 05 Apr 2019. ArchDaily. Acessado em 25 Out 2023. <<https://www.archdaily.com/911262/infra-space-1-landing-studio>> ISSN 0719-8884.

"A8ernA (2006) - Koog, Holanda". NL Architects. Acesso em 25 Out 2023. <<http://www.nlarchitects.nl/slideshow/82/>.

