

Diretrizes urbano arquitetônicas

## para o Centro Expandido Continental do Recife

DOCUMENTO PARA REUNIÃO PÚBLICA E COLABORAÇÃO SOCIAL | JUNHO 2017



#### Prefeitura da Cidade do Recife

Geraldo Júlio de Melo Filho

Secretaria de Planejamento Urbano Antônio Alexandre

Instituto da Cidade do Recife Pelópidas Silveira João Domingos Azevedo

Diretoria de Preservação do Patrimônio Cultural (DPPC) Lorena Veloso

#### Universidade Católica de Pernambuco

Pe. Miguel Martins de Oliveira Filho Presidente/Chanceler

Pe. Pedro Rubens Ferreira Oliveira Reitor

Centro de Ciências e Tecnologia Andréa do Nascimento Dornelas Câmara

Curso de Arquitetura e Urbanismo Paula Maria Wanderley Maciel do Rego Silva







Recife, Junho 2017

## Equipe Técnica da Universidade Católica de Pernambuco (UNICAP)

COORDENAÇÃO GERAL

Andréa do Nascimento Dornelas Câmara

Arquiteta Urbanista

COORDENAÇÃO EXECUTIVA E ACADÊMICA

Paula M. W. Maciel do Rego Silva

Arquiteta Urbanista

Clarissa Duarte Dornelas Câmara

Arquiteta Urbanista

Robson Canuto da Silva Arquiteto Urbanista TECNICOS PESQUISADORES **PATRIMÔNIO** 

Maria de Lourdes C. da C. Nóbrega

Nilson Andrade Paula Maciel

Aristóteles Cantalice

USO E OCUPAÇÃO DO SOLO Albérico Paes Barreto

Andrea Dornelas Câmara

Múcio Cesar de Jucá Vasconcellos

Diego Beja

**ECONOMIA URBANA** 

Valdeci Monteiro dos Santos

Ricardo Carvalho

Laís Veloso

Ademilson Saraiva Colaboradores

ESPAÇOS PÚBLICOS

Clarissa Duarte Ana Luisa Rolim Lula Marcondes Christianne Falcão

MOBILIDADE E INFRAESTRUTURA

**Robson Canuto** 

Fernando Artur Nogueira Silva

Maurício Pina

COORDENAÇÕES TRANSVERSAIS

Joana Mendonça

Coordenação Executiva

Carolina Monteiro

Coordenação de Comunicação

Fernando Fontanella

Coordenação de Mídia Digital

CONSULTORIA LOCAL

Patricia Collier Mobilidade Urbana

CONSULTORIA INTERNACIONAL (ENSA-Toulouse) Pierre Fernandez Luc Adolph Tathiane Martins Frederic Bonneaud APOIO EXECUTIVO Colaboradores

Camila Araujo Isac Filho

Julyanna Alecrim

Colaboradores voluntários

Ernesto José de Santana Neto Karen Larissa Santos Lima

Rafaela Paes de Andrade Arcoverde

ESTUDANTES DE ARQUITETURA E URBANISMO Amanda Gadelha

Ana Amélia de Araújo Almeida Ana Carla do Nascimento Santos Ana Catarina Freire Veras Lacerda Elisângela Cristina Batista de Castilho

Ernesto José de Santana Neto Ewerton Valgueiro Bezerra

Flora Leite Barros

Gerleno Ferreira do Nascimento Ivison Gudes de Lima Segundo Karen Larissa Santos Lima

Kilda Karulina Araújo de Oliveira

Marcela Nobre Beltrão

Maria Clara Tadeu Cabral Alves

Maria Gerlaine de Souza

Natália Carneiro Leão Rego Barretto Rafaela Paes de Andrade Arcoverde

Tainara Terto Pereira Talyta dos Santos Guedes

ESTUDANTES DE JORANLISMO E FOTOGRAFIA

AGRADECIMENTO ESPECIAL

Mirtes Suann Almir Sobrinho

Helena Dias Gomes de Sá

Cintia Suassuna

Fernando Montenegro

Gabriel Satter Julien Ineichen Colaboração Social

Fernando Jordão Marilia Pina Pedro

Mobilidade Urbana e Infraestrutura

Alunos do curso de arquitetura e urbanismo da UNICAP

## Equipe Técnica da Secretaria de Planejamento Urbano

#### Instituto da Cidade Pelópidas Silveira (ICPS)

COORDENAÇÃO GERAL Arquiteto Urbanista

COORDENAÇÃO EXECUTIVA Lea Cavalcanti

Arquiteta Urbanista

COORDENADOR DE MOBILIDADE Sideney Schreiner

Engenheiro Civil

EQUIPE Bruno Firmino

Arquiteto Urbanista

Cezar Lopes

Arquiteto Urbanista

Flávia Pessoa de Melo Arquiteta Urbanista

Jéssica Yale

Arquiteta Urbanista

Maria Eduarda Campos Arquiteta Urbanista

Maria Helena Maranhão Arquiteta Urbanista

#### Diretoria de Preservação do Patrimônio Cultural (DPPC)

COORDENADORA DE PATRIMÔNIO

Lorena Veloso Arquiteta Urbanista

EQUIPE

Dirceu Marroquim

Historiador

Larissa Menezes Arquiteta Urbanista

Maria Cecília Vargas Arquiteta Urbanista

## Apresentação

Este documento apresenta diretrizes urbano-arquitetônicas para o "Centro Expandido Continental" do Recife com o objetivo de dar continuidade ao processo colaborativo com a sociedade por meio da realização da "Reunião Pública" em 08 de junho de 2017. As Diretrizes foram elaboradas no âmbito do Plano Centro Cidadão, objeto do Convênio de Cooperação Científica, Técnica e Financeira firmado entre a Universidade Católica de Pernambuco (UNICAP) e a Prefeitura da Cidade do Recife (PCR), em 2014, com prazo para conclusão previsto no 2º. semestre de 2017.

O "Centro Expandido Continental do Recife" é aqui considerado a parte do "Centro Expandido do Recife" que conforma a área compreendida por seis bairros: Santo Amaro, Boa Vista, Soledade, Coelhos, Ilha do Leite e Paissandu.

Desde a segunda metade do século XVII, a área central da cidade foi objeto de planos e projetos urbanos que conformaram o território e foram responsáveis por normativas urbanísticas de ordenamento das ações públicas e privadas ali implantadas. No momento atual, a população moradora e os usuários dos bairros centrais do Recife sofrem tanto pela decadência física como pela carência de acesso ao estoque imobiliário existente, junto à pressão da renovação imobiliária de algumas áreas. Esta pressão, por sua vez, é principalmente resultante da histórica lógica de substituição sistemática das edificações e parcelamentos preexistentes por novos parcelamentos e novas construções, muitas vezes com aumento excessivo do potencial construtivo e com a desconsideração dos diversos elementos da paisagem cultural que identifica o lugar; tudo isso amparado pelas legislações urbanísticas vigentes.

Por outro lado, as demandas contemporâneas de transporte, infraestruturas diversas, moradia, expansão do comércio e do serviço tornam visível a necessidade de se repensar a relação "preservação" versus "renovação", exigindo uma superação dos atuais procedimentos urbanísticos implementados e impulsionando o surgimento de novas práticas e valores urbano-arquitetônicos, como sugerem os "Planos de Inversão Urbana", defendidos pelo Programa Urban95 em seu Informe Consolidado de 2016.<sup>1</sup>

Neste contexto, o interesse comum da UNICAP e da Prefeitura do Recife é a oportunidade de formulação de diretrizes urbano-arquitetônicas capazes de responder às demandas atuais e futuras do território, de sua população e demais usuários. Um plano que atenda às necessidades cidadãs, que pense e repense a paisagem do lugar como fonte de história e orgulho do cidadão recifense, que seja integrador de pessoas e lugares, onde a memória e a inovação caminhem sempre integradas.

•

¹ Programa e documento organizado pela Bernard Van Leer Foundation, que tem como uma das principais áreas de trabalho o desenho de cidades que contribuem para o desenvolvimento saudável da criança. Por trabalhar com este foco de desenhar as cidades que incluem as necessidades de crianças com 95cm – estatura média de uma criança saudável de três anos de idade- o Programa Internacional (com sede em mais de 50 países) se chama URBAN95.



1º Oficina Colaborativa Integrada, realizada em 4 de março de 2015, que reuniu, além da equipe de técnicos envolvidos no Plano Centro Cidadão, uma centena de atores representantes de dezenas de instituições (públicas e privadas), associações e movimentos sociais.

## Sumário

1. O Plano Centro Cidadão	13
1.1. O que é o Plano?	
1.2. O que queremos?	
1.3. O que aprendemos?	
1.4. Como fizemos?	
2. O Centro Continental Hoje	30
2.1. Aspectos socio-econômicos: produtividade e valor do solo	
2.2.Patrimônio cultural	
2.3. Uso e Ocupação do Solo	
2.4.Espaços públicos e mobilidade: qualidade e articulação	
3. O Centro Continental que precisamos	47
3.1. Visão integrada do território	
3.2. Diretrizes Gerais	
3.3. Diretrizes especificas e Recomendações	
Referências	91

# 1.0 OPLANO CENTRO CIDADÃO

#### 1.1 O QUE É O PLANO:

O Plano Centro Cidadão tem como principal objetivo conceber diretrizes para a parte continental do centro principal do Recife, de modo a promover uma revisão das práticas urbano-arquitetônicas e das políticas para os espaços públicos, renovando os conceitos e valores urbanos da cidade, permitindo maior qualidade de vida cidadã. Neste sentido, o Plano Centro Cidadão elabora diretrizes e estratégias relacionadas tanto aos espaços públicos quanto aos espaços privados, contribuindo para a execução de um planejamento integrado, no qual os diversos elementos que compõem a cidade são considerados de maneira conjunta e complementar.

responsável equipe composta principalmente por professores pesquisadores e alunos da Universidade Católica de Pernambuco (UNICAP), trabalhando em conjunto com Técnicos do Instituto da Cidade Pelópidas Silveira (ICPS),e DPPC órgãos integrantes da Secretaria de Planejamento Urbano do Município. A colaboração constante de diversos setores da sociedade, através das Oficinas Cidadãs, das Conversas Cidadãs e das ferramentas digitais, complementa as diretrizes enriquecendo e aprimorando o trabalho da equipe. Ainda, a participação de pesquisadores da Escola Nacional Superior de Arquitetura da Universidade de Toulouse-FR (ENSA), reforça a importância da visão sistêmica no planejamento urbano como caminho para o desenvolvimento sustentável.



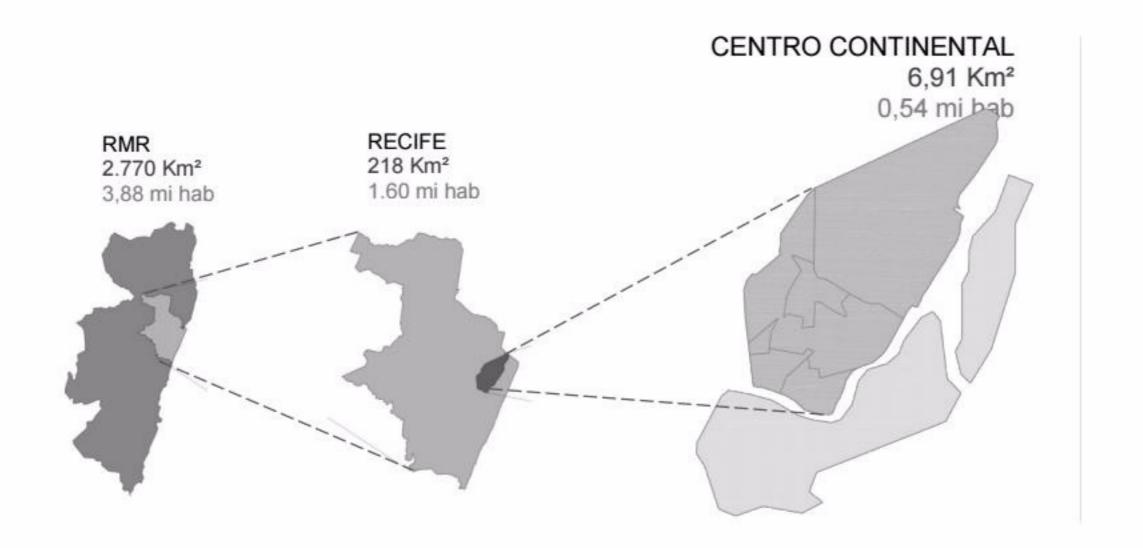
O curso de Arquitetura e Urbanismo da UNICAP, responsável pela coordenação acadêmica deste Plano, vem, ao longo dos últimos anos, através de projetos de pesquisa, extensão e de suas disciplinas, investigando e elaborando diversas propostas urbanísticas e arquitetônicas que têm a consideração da Paisagem Cultural e a integração das áreas públicas e privadas como

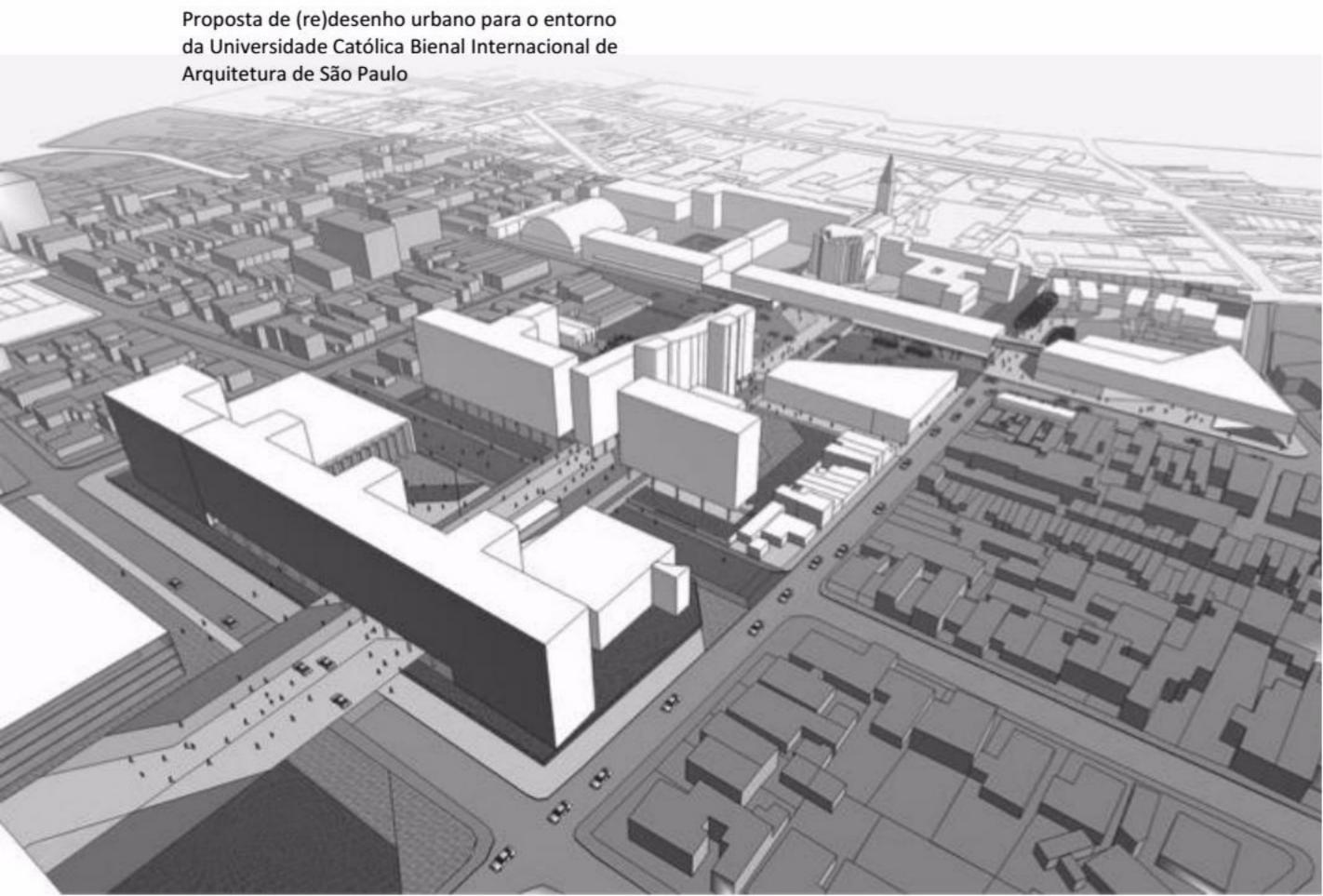
premissas. Tudo isso, em consonância com os princípios do urbanismo sustentável e da lógica de um planejamento local integrado e humanizado, visando o conforto e segurança dos cidadãos nos espaços urbanos.

O Centro Continental vem sendo, há mais de dez anos, seu principal território de estudo, principalmente pelo fato da Universidade Católica de Pernambuco estar situada no coração deste Centro e ter ciência de sua forte influência na dinâmica do entorno. Reconhece os impactos urbanos implícitos ao seu porte e à natureza de suas atividades, como a mobilidade ou o esvaziamento da área nos horários e dias em que a instituição não funciona. Ao se colocar como um Campus aberto na cidade, entretanto, percebe sua significativa contribuição à vitalidade e economia existentes e, enquanto Instituição de Ensino Superior de Excelência, sente-se no dever de colaborar com a regeneração urbana local.



Ainda em 2007 um grupo de alunos e professores do curso de Arquitetura e Urbanismo da UNICAP participou do Concurso Nacional de Estudantes da Bienal Internacional de Arquitetura de São Paulo e teve sua proposta de (re)desenho urbano para o entorno da Universidade Católica selecionada entre as 20 melhores propostas apresentadas, concorrendo com dezenas de escolas de Arquitetura de todo o mundo para expor no Pavilhão da Bienal. O sucesso do projeto motivou o então e atual Reitor da UNICAP, Pe. Pedro Rubens, a buscar parcerias com a Prefeitura do Recife, vislumbrando, para um futuro próximo, ter uma Universidade inserida em um Espaço Urbano verdadeiramente cidadão.





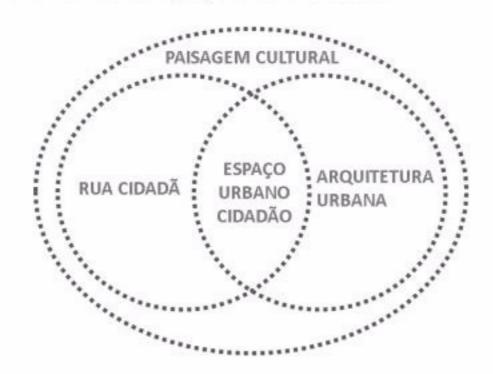
#### 1.2 O QUE QUEREMOS? OBJETIVO E CONCEITOS

"Queremos um Espaço Urbano Cidadão onde Espaços Públicos e Privados sejam planejados de maneira conjunta e complementar, favorecendo a coexistência humana."<sup>2</sup>

O Plano metodológico do Centro Cidadão prevê diretrizes para um planejamento urbano, local, qualitativo e cidadão que consideram, em primeira mão, a proteção do patrimônio histórico e cultural do seu território como premissa para a construção de um espaço urbano integrado e humano.

Parte-se da compreensão da necessidade de preservar e conservar edificações e elementos socioespaciais que fazem parte do complexo histórico-cultural da área central do Recife. Entende-se que estes elementos são testemunhos e atores do processo de formação e desenvolvimento do município e de sua Região Metropolitana, sendo considerados, neste caso, como parte notável da Paisagem Cultural<sup>3</sup> da cidade.

Integram essa Paisagem Cultural, além dos cidadãos habitantes e usuários do lugar, tanto os elementos constitutivos dos espaços públicos quanto dos espaços privados, que, ao serem estudados e considerados no planejamento de modo integrado, passam a configurar o que chamamos de **Espaço Urbano Cidadão**.



O Espaço Urbano Cidadão é então o espaço resultante de um planejamento integrado, onde espaços públicos e privados são planejados de maneira conjunta e complementar. Este espaço abrange a consideração de dois outros importantes conceitos: i) a Rua Cidadã<sup>4</sup> e ii) a

Esses conceitos estão alinhados com o discurso contemporâneo de planejar a cidade, onde esta é vista como um lugar de vida e trocas sociais, tendo a dimensão humana como escala de referência para sua projetação. A ONU-Hábitat, Programa das Nações Unidas para assentamentos humanos sustentáveis, promove a busca por uma cidade com uma forma mais compacta, com mais heterogeneidade e funcionalidade, prioridade com aos deslocamentos ativos, caminhar e pedalar, e que seja capaz de promover a segurança e prosperidade de seus habitantes.

"Esta cidade deve ser desenhada na escala humana que dá lugar ao aumento da quantidade de espaços criativos onde se pode desenvolver a interação social e consequentemente uma melhora na qualidade de vida urbana"<sup>6</sup>.

Ainda em 1961, a jornalista americana Jane Jacobs, no seu livro seminal Morte e Vida das Grandes Cidades, já sinalizava que o planejamento focado no automóvel e em um zoneamento onde as funções estavam separadas, destruiriam o espaço da vida urbana tornando as cidades sem gente, sem atividades e inseguras. Mais recentemente, o arquiteto e urbanista dinamarquês Jan Gehl, reforça a necessidade da retomada da dimensão humana no planejamento das cidades, enfatizando a função social do espaço público como um lugar de encontros, uma questão vital na conquista de sociedade sustentável, aberta uma democrática. No seu ponto de vista o espaço urbano deve promover a segurança, o conforto e o prazer para as pessoas. Do mesmo modo, Jeff Speck, autor de "Cidades Caminháveis", reforça a necessidade de um planejamento local focado em um espaço urbano que promova caminhadas seguras, confortáveis, proveitosas e interessantes.

O desejo por uma cidade sustentável, humana, segura e confortável passa a ser então um desejo unânime da sociedade contemporânea e, neste sentido, implementar um espaço urbano onde o bem estar das pessoas estejam em

Arquitetura Urbana<sup>5</sup>. O primeiro tem o espaço público como plataforma principal e o segundo o espaço privado, ainda que ambos se interceptem e se relacionem.

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> Objetivo Geral Preliminar elaborado pela equipe técnica do Plano Centro Cidadão ainda em seu Plano Metodológico, antes das etapas de colaboração social.

<sup>&</sup>lt;sup>3</sup> UNESCO, 1980.

<sup>&</sup>lt;sup>4</sup> DUARTE, Clarissa. 2005

<sup>5.</sup>DUARTE, Clarissa. 2014

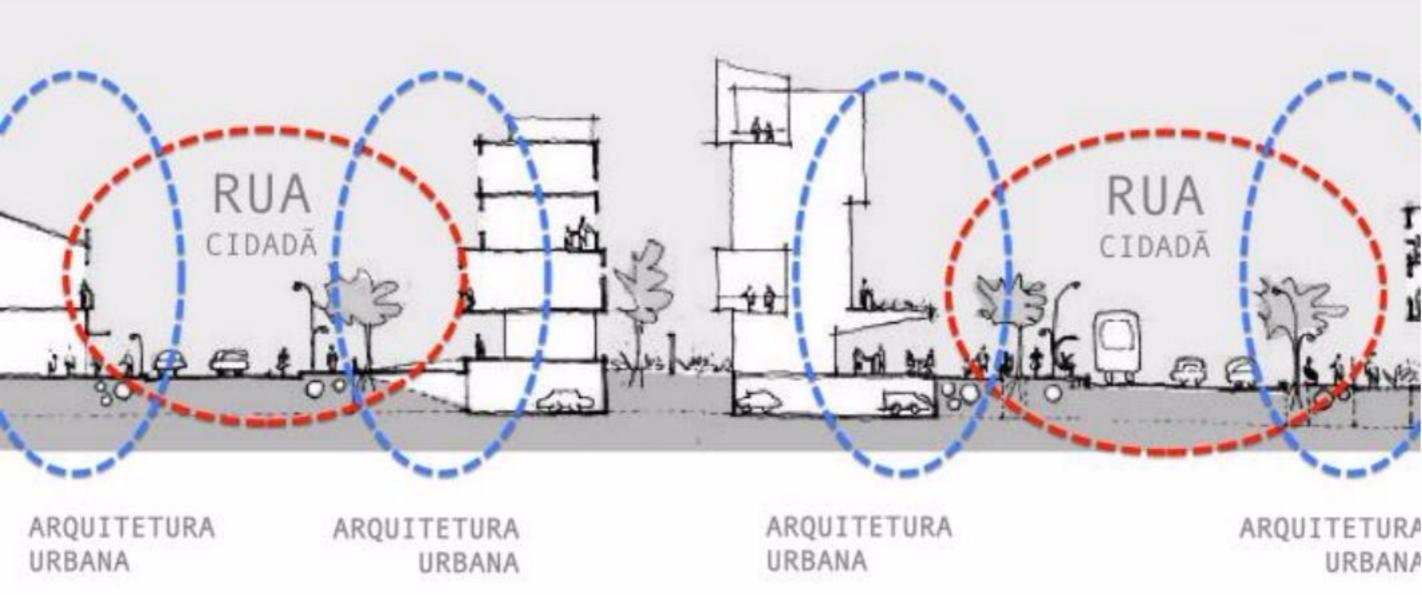
<sup>&</sup>lt;sup>6</sup> ONU HABITAT, 2016

primeiro lugar é, sem dúvidas, um passo fundamental.

"Hoje, mesmo não podendo desconsiderar as expansivas escalas de planejamento, deparamonos com a urgência de uma outra escala, a medida primeira, a maior e a menor delas. As dimensões das cidades e aglomerações continuam aceleradamente a transformar-se; os territórios geográficos e administrativos não mais coincidem e as gestões urbanas, inutilmente, tentam conter essa indefinição. Esqueceram que entre Vitruvius, Pacioli e Le Corbusier, atravessamos dois mil anos, e a

escala humana, absoluta, continua a mesma. Enquanto esse fenômeno persistir, a consideração da escala local no planejamento será incontestavelmente válida e necessária e o homem, eternamente, a divina proporção."<sup>7</sup>

É dentro deste contexto que Plano Centro Cidadão fundamenta as diretrizes Urbano-Arquitetônicas aqui propostas. Diretrizes pautadas pela dimensão humana, onde a paisagem do lugar é fonte de história e orgulho do cidadão recifense, e seu espaço urbano, integrador de pessoas e lugares, palco da cidadania e da coexistência.



<sup>&</sup>lt;sup>7</sup> DUARTE, Clarissa. 2005.

\_

## O Espaço Urbano CIDADÃO e... A RUA CIDADÃ

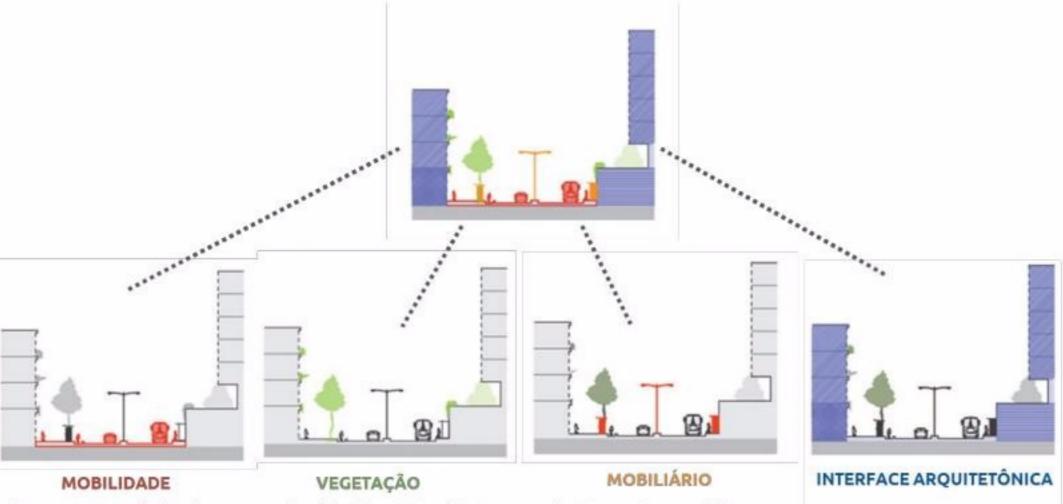
Este conceito considera a como protagonista do "Sistema de Espaços Públicos" de uma cidade, como o espaço público articulador dos demais espaços (públicos e privados), equipamentos e pessoas. Assim, defende-se que, para planejar de forma coerente e integrada grande parte deste Sistema de Espaços Públicos, tendo o conforto e a segurança dos cidadãos como principais objetivos de gestão, faz-se necessário estudar, planejar e projetar, simultaneamente, quatro elementos do desenho urbano (ou "elementos de desenho da coexistência") definidores dos espaços públicos viários: i) a Mobilidade Humana (meios e superfícies de deslocamento); ii) a Vegetação e natureza urbana; iii) o Mobiliário Urbano (inclusive comercio popular e infraestruturas) e iv) as Interfaces **Arquitetônicas** (considerando suas formas e usos).

Este último, como elemento divisor entre os espaços públicos e privados, é também importante objeto de projetos arquitetônicos e de Planos de Quadra, devendo ser trabalhado de maneira paralela e complementar ao desenvolvimento do desenho dos espaços públicos adjacentes.

A rua é então considerada como a "ÁGORA" contemporânea, o espaço principal das trocas sociais, reais, da atualidade.8

 DUARTE, Clarissa. A RUA CIDADÃ e os elementos da coexistência. Metodologia de Urbanismo. Recife: Curso de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Católica de Pernambuco, 2014.





Fluxos e permanências dos diversos tipos de usuários ou modais presentes nas vias , bem como suas respectivas superfícies e infraestruturas de deslocamento. Espécies Vegetais existentes nos espaços públicos urbanos, destacando-se os tipos arbóreos, arbustivos ede forração. Os demais elementos da natureza urbana, como fauna e corpos d'água, são também considerados. Equipamentos ou objetos utilitários de suporte às atividades dos cidadãos nos espaços públicos (inclusive comércio popular), normalmente localizados sobre as calçadas, refúgios viários e espaços como praças e parques.

Elementos construidos nos limites dos lotes e/ou a própria face da edificação voltada para o espaço público, além dos usos ou atividades existentes intra-lotes, principalmente os localizados no pavimento térreo



## O Espaço Urbano CIDADÃO e... A ARQUITETURA URBANA

O conceito da Arquitetura Urbana parte do princípio de que o projeto do espaço privado deve ser guiado pelo planejamento do espaço público, e não o contrário. A compreensão de que o planejamento do espaço da cidade deve ser, sempre, definido e orquestrado pelo poder público, com o indiscutível compromisso do benefício integral da sociedade, reforça o princípio de que todo empreendimento construtivo deve ser consequência de um projeto cidadão e o de que toda arquitetura deve ser urbana.<sup>9</sup>

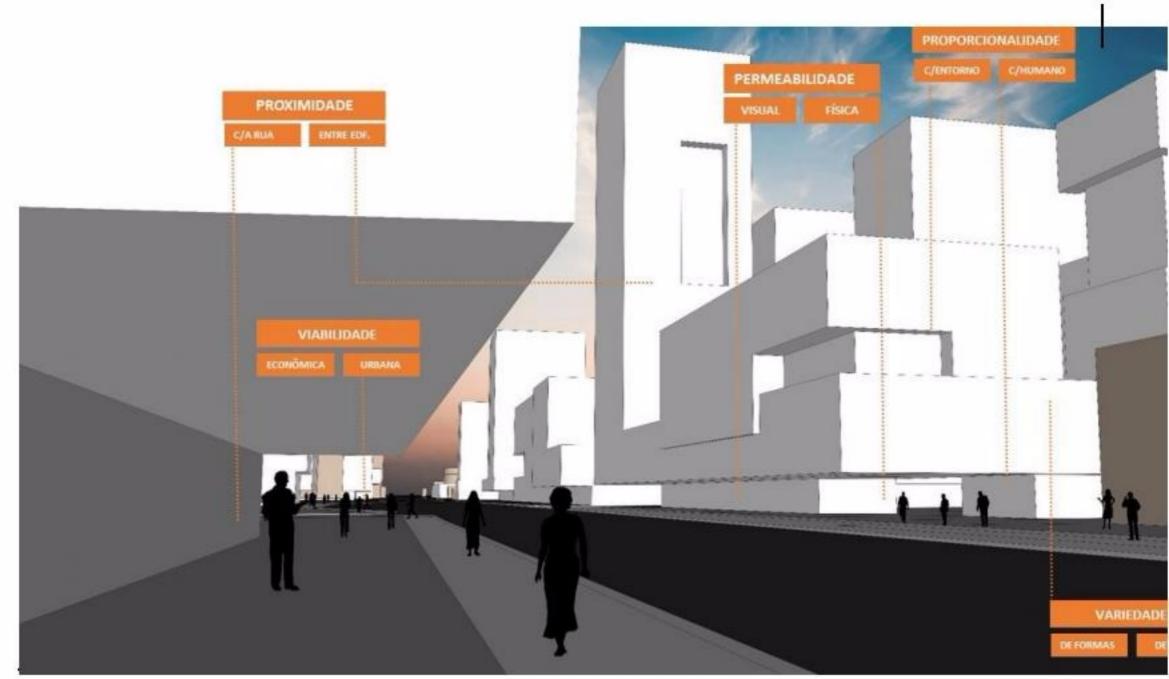
Para abordar este conceito de Arquitetura Urbana faz-se necessário compreender a definição da "Quadra Aberta"10. A Quadra Aberta é, em síntese, a materialização de uma arquitetura essencialmente urbana. Um conjunto de construções cujas características espaciais são referenciadas nas características mais positivas de duas épocas distintas das cidades: a da arquitetura "tradicional" e a da arquitetura moderna. Ainda que apresentando muitas variações entre suas manifestações pelo mundo, grande parte das cidades ocidentais apresenta, em seu tecido mais antigo, exemplos de uma arquitetura caracterizada

pelo recuo frontal e lateral nulo, pela ocupação predominante do pavimento térreo com atividades comerciais e de serviços sob unidades residenciais (como ocorre, ainda, em parte dos bairros do nosso centro histórico).

A liberdade volumétrica e as melhorias higienistas (ventilação e iluminação) advindas com a arquitetura moderna e o edifício solto no lote, por sua vez, transformaram radicalmente a nossa metodologia projetual e construtiva, fazendo-nos esquecer das tantas qualidades que nossa cidade antiga ainda revela.

A arquitetura urbana abrange uma metodologia contemporânea de projetar a cidade fincada, ao mesmo tempo, na valorização e no respeito às preexistências e, ainda, no reconhecimento dos avanços construtivos e da importância de remodelar, responsavelmente, parcelas importantes da cidade.

Para materializar este conceito cinco propriedades espaciais são indispensáveis: a)
Permeabilidade; b) Proximidade; c)
Proporcionalidade; d) Variedade; e)
Viabilidade.11



9 DUARTE, Clarissa, 2014.

Paris: AAM, 2010

<sup>&</sup>lt;sup>10</sup> Portzamparc., Christian. L'ilot ouvert – the open block.

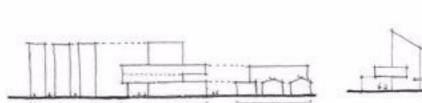
#### PERMEABILIDADE

Física: Possibilidade de acesso ao interior da quadra ou lote (ou através destes). Visual: Maior relação visual entre espaços públicos e privados, principalmente pavimentos nos térreos, onde podem se implantar usos ativos.

#### PROXIMIDADE

Com a rua: Implantação das edificações e suas atividades mais próximas às ruas.

Entre as edificações: Densidade da ocupação do solo urbano, bem equacionada, viabilizando a variedade e a continuidade de atividades ao longo das vias.





#### **PROPORCIONALIDADE**

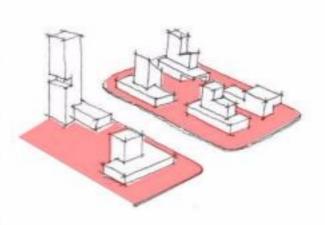
Com o entorno: Boa relação entre as proporções das edificações projetadas com as proporções do conjunto construído preexistente (patrimônio ou não).

Com a escala humana: Relação harmônica entre as proporções das edificações com a escala e proporção humana.

#### VARIEDADE

formas: Diferenciação escalonamento de formas e volumes visando uma maior conforto ambiental, melhor relação com o entorno preexistente e maior diversidade tipológica.

De usos: Diversidade de atividades nas edificações (vertical horizontalmente), priorizando térreos ativos combinados com habitacional.

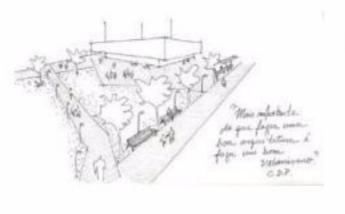




#### VIABILIDADE

Urbana: Consideração equilibrada de aspectos como oferta de infraestrutura, de mobilidade urbana, de solo natural permeável, de vegetação, de espaços públicos e diversidade de usos.

Econômica: Atendimento aos aspectos viabilidade econômica dos empreendimentos sempre em equilíbrio com as necessidades sociais e ambientais.



#### 1.3. O QUE (MAIS) APRENDEMOS?

Para se desenvolver um planejamento urbano local e integrado parte-se da premissa de que seus métodos e equipe de trabalho sejam interdisciplinares, também integrados, inclusivos e colaborativos. O processo de colaboração do Plano Centro Cidadão, ao longo desses dois últimos anos, foi também um processo de rica aprendizagem coletiva. Foram "Oficinas realizadas duas colaborativas Cidadãs", diversas "Conversas Cidadãs" com setores específicos da sociedade e muitas Técnicas" "Oficinas diversos com pesquisadores e técnicos integrantes das equipes da UNICAP e da Prefeitura do Recife.

A Oficina Colaborativa Cidadã é uma importante modalidade de colaboração da sociedade, uma vez que permite aos envolvidos assumirem a postura de atores no processo de planejamento. Dentre os importantes resultados do processo colaborativo destaca-se a identificação dos anseios, expectativas e visões dos diversos atores da sociedade, revelados no chamado "desejo coletivo", que passou a representar o

objetivo geral das diretrizes do Plano Centro Cidadão.

No processo de construção do desejo coletivo, as palavras foram sendo adicionadas, retiradas, reformuladas após cada etapa do processo. As contribuições chegaram de forma direta, escrita, comentada, durante as oficinas colaborativas, as conversas cidadãs ou pelos meios digitais colocados à disposição do cidadão em geral.

As Oficinas Cidadãs revelaram que os participantes têm uma expectativa significativa com relação aos espaços públicos. Os resultados extraídos da colaboração social das Oficinas Cidadãs I e II reforçam e complementam a hipótese da equipe técnica do plano de que há uma demanda social por um "Espaço Urbano Cidadão - uma concepção de espaço urbano resultante de um planejamento integrado, em que espaços públicos e privados são planejados de maneira conjunta e complementar".





Ao longo do processo de colaboração social, a hipótese com a qual o Plano Centro Cidadão inicialmente trabalhava foi sendo sistematicamente revisada em função das escutas sociais através dos diversos canais de colaboração. Aspectos que não faziam parte dos objetivos iniciais e do escopo de diretrizes urbanas preliminares passaram a ser considerados em função dessas demandas sociais.

Na primeira Oficina Cidadã, mesmo sendo o espaço público o cerne das discussões, outros temas também emergiram, como a sustentabilidade (econômica, social e ambiental) e a inclusão, particularmente em referência às áreas de habitação informal localizadas nas Zonas Especiais de Interesse Social. Já na segunda Oficina foi introduzida a dimensão do espaço democrático, que possibilite o acesso igualitário a bens e serviços.

Nas conversas cidadãs e demais canais colaborativos surgiu a discussão em torno de

"um espaço urbano feito pelas pessoas e para as pessoas, visando estabelecer a coexistência e as relações humanas".

Também fez parte do processo para elaboração das diretrizes pesquisas e escutas com moradores das comunidades de interesse social. A primeira pesquisa foi realizada com moradores da Comunidade de Sta. Terezinha, no bairro de Santo Amaro e em seguida com a ZEIS dos Coelhos.

Para estas comunidades, além da conversa que possibilitou aos atores o conhecimento do Plano, foi utilizada uma metodologia de escuta específica fundamentada na Teoria das Representações Sociais -TRS (MOSCOVICI, 1961) para apreensão da percepção deles sobre a comunidade e os desejos para o território. Os resultados deste experimento vinculado à TRS funcionam como uma espécie de diagnóstico de uma área específica e sugerem elementos que podem ser incorporados às diretrizes a serem propostas.



A pesquisa realizada com moradores da Comunidade de Sta. Terezinha revelou que estes perfeita compreensão atores têm importância e localização estratégica de sua comunidade na cidade, enfatizando que os projetos de habitação social para a comunidade sejam realizados no próprio bairro e não os transfiram para outras áreas do município. Ainda, a flexibilidade de programa e planta nestes projetos deve atender, em suas opiniões, critérios que podem ser compreendidos como "boas condições de moradia", associados à tipologia arquitetônicas que se adequem à diversidade e adaptabilidade das composições familiares da comunidade.

A mesma metodologia foi aplicada com outro grupo social. Neste caso,o "Bar Central", localizado em Santo Amaro, na Rua Mamede Simões, foi escolhido para outra coleta de dados por ser ponto de encontro de intelectuais, pensadores e gestores que se interessam pelas discussões urbanas, muitos deles defensores da colaboração social ativa. Desta vez, experimentou-se outra maneira de coletar os dados. Utilizando "jogos americanos" de papel, os clientes do bar e restaurante respondiam as perguntas específicas da metodologia de MOSCOVICI (1961) e, ainda, tinham a liberdade de escrever ou desenhar o que mais pensasse ou desejasse para o território Central.

Para este grupo, palavras como história, patrimônio e cultura foram as mais citadas e priorizadas, ressaltando que o conceito de Paisagem Cultural, considerado como premissa do Plano Centro Cidadão, realmente não pode deixar de ser priorizado e materializado nas diversas diretrizes e ações do presente Plano.



Entende-se, por conseguinte, que tais contribuições sociais são convergentes com os objetivos e as expectativas preliminares do Plano Centro Cidadão, de pensar em construções mais integradas aos espaços públicos adjacentes, onde a interação entre vida privada e vida pública pode ser vista como resultante positiva e necessária à qualidade de vida urbana e humana.

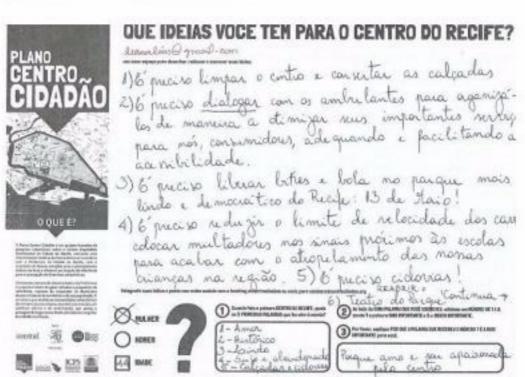
Em resposta a muitos que consideram ser o "processo colaborativo" uma exigência que desacelera o planejamento urbano, o Plano Centro Cidadão compreende, ao contrário, que a colaboração da sociedade é importante catalizadora e cristalizadora do processo de trabalho, permitindo a efetivação de um planejamento que, mesmo em meio aos tantos obstáculos, sempre persiga a inclusão e integração dos cidadãos.



Conversa cidadã

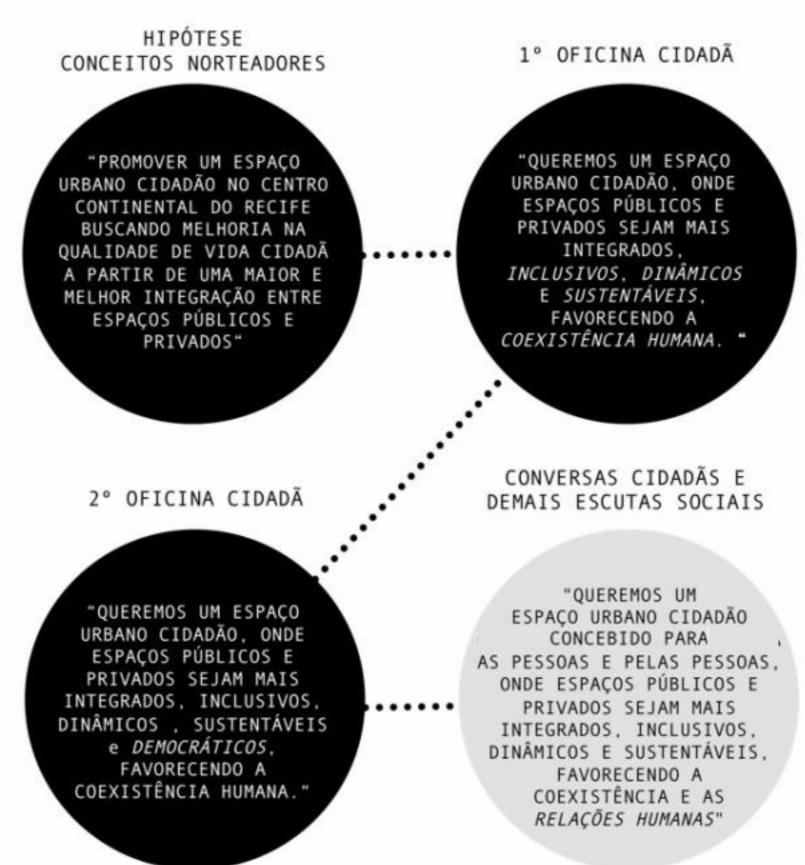


Diagrama síntese com os resultados da pesquisa com os moradores da Ilha de Santa Terezinha.



DOCUMENTO PARA REUNIÃO PÚBLICA | JUNHO 2017

#### DIAGRAMA DA TRAJETÓRIA DA ELABORAÇÃO DO DESEJO COLETIVO E O PROCESSO DE COLABORAÇÃO SOCIAL





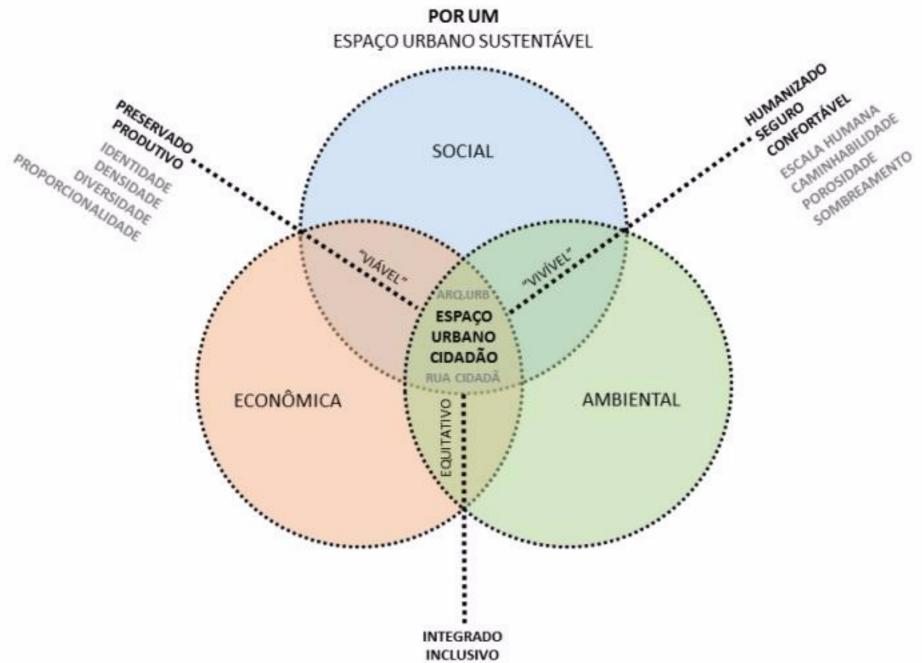
#### 1.4 COMO FIZEMOS?

Os conceitos, enquanto premissas, já ressaltavam diretrizes preliminares que, durante e depois da segunda oficina cidadã foram aprimoradas e redefinidas segundo as contribuições sociais e técnicas.

A participação dos pesquisadores da Escola Nacional Superior de Arquitetura de Toulouse (ENSA) deu uma importante contribuição quanto à leitura das conceitos e atributos identificados no Plano relacionados às noções de "Espaço Urbano Sustentável", "mobilidade sustentável" e "bairros ambientalmente confortáveis e ecológicos". O cruzamento de suas expertises com as premissas e diretrizes do Plano permitiram a elaboração do infográfico abaixo, que parece sintetizar de maneira clara o quão sustentável pode vir a ser a implantação de um 'Espaço Urbano Cidadão".

Percebe-se que a consideração integrada da "Rua Cidadã" e da "Arquitetura Urbana" são capazes de catalisar um desenvolvimento urbano socialmente justo, economicamente viável e ambientalmente responsável.

A constatação desta integração permitiu a continuidade e conclusão preliminar de diretrizes gerais, diretrizes específicas e recomendações de maneira mais confiante para que, após mais uma rodada de escuta e colaboração social, a equipe técnica do Plano possa entregar aos cidadãos recifenses as Diretrizes Urbano-arquitetônicas que possam orientar as mudanças necessárias para tornar o Centro Continental um lugar com um Espaço Urbano verdadeiramente Cidadão.



Podemos ainda acrescentar ao processo colaborativo do Plano Centro Cidadão importantes contribuições internacionais.

Professores e pesquisadores da Escola Nacional Superior de Arquitetura de Toulouse (ENSA)<sup>12</sup> visitaram o Curso de Arquitetura da UNICAP e a equipe do Plano Centro Cidadão em dois momentos distintos. Primeiramente (em 2015) participaram de um workshop de Desenho Urbano, inserido na disciplina de Desenho Urbano do Curso de Arquitetura e Urbanismo da UNICAP, que, por sua vez, tinha o quadrilátero de Santo Amaro como território de Estudo. Em outro momento (2016), vieram apresentar, em um Seminário aberto ao público e em reuniões técnicas, expertises sobre suas Sustentabilidade, destacando-se as abordagens de "planejamento sistêmico", "mobilidade sustentável", "eco-bairros" e "arquitetura bioclimática". Os tantos aprendizados com estes consultores estão certamente enraizados nas Diretrizes e Recomendações deste documento e serão abordadas também no item a seguir.

Também é importante destacar a visita dos arquitetos e urbanistas franceses Christian de Portzamparc e Elisabeth de Portzamparc<sup>13</sup>. Como já dito, o conceito da "Quadra Aberta", idealizado por Christian de Portamparc há quase quatro décadas, foi a principal referência para a construção do conceito da "Arquitetura Urbana", que também norteia este Plano. Os arquitetos visitaram a equipe de pesquisadores na Universidade Católica de Pernambuco, onde conheceram as premissas do Plano e em seguida fizeram um percurso a pé, no território do chamado "quadrilátero de Santo Amaro". Durante a caminhada, chamou a atenção dos internacionais profissionais grande deseguilíbrio refletido no contrate entre as novas torres, as grandes glebas desocupadas e sem vida, em contraposição às áreas históricas e de interesse social vizinhas, estas com escala muito mais humanas. Os arquitetos evidenciaram ainda a importância de considerar o atributo da "transformabilidade" e/ou adaptabilidade, além da diversidade de usos em planos futuros para o local





<sup>&</sup>lt;sup>12</sup> Estiveram presentes os arquitetos e pesquisadores Pierre fernandez, Luc Adolph, Tathiene Martins e Frederic Bonnaud.

<sup>13</sup> Especialista em projetos de bairros sustentáveis e design de mobiliário urbano;

# 2.0 OCENTRO CONTINENTAL HOJE

#### 2.1. ASPECTOS SOCIOECONÔMICOS Produtividade e valor do solo

O Centro Continental ao mesmo tempo em que assistiu nas últimas décadas à consolidação de nichos de dinamismo como o polo médico (sobretudo nos bairros de Ilha do Leite e Paissandu), também presenciou a degradação do espaço construído, o aumento da informalização no comércio, o esvaziamento do convívio social das comunidades e o fechamento de tradicionais estabelecimentos de ensino. Ou seja, verificou-se um processo de desconfiguração do centro; tendência que se evidenciou em praticamente todas as principais cidades do Brasil.

Não obstante este quadro, abrem-se boas perspectivas para a expansão econômica do Centro Continental, em meio a um ambiente econômico que, embora se desenhe com dificuldades no plano nacional, indica a possibilidade de novas oportunidades econômicas neste espaço, considerando sua posição estratégica na cidade, os processos em curso de expansão de algumas atividades produtivas como os de educação; de saúde; de varejo moderno; de serviços especializados, entre eles destacando-se o emergente segmento de TIC; bem

como a possibilidade de expansão do setor imobiliário. O território possui um tradicional comércio, que se consolidou ao longo do tempo, definindo inclusive economias de aglomeração já consagradas, a exemplo dos centros comerciais das ruas Imperatriz (comércio diverso), Aragão (móveis em geral), Conceição (brechós), Manoel Borba (polo de óticas), Sete de Setembro (comércio diverso) e a Avenida Conde da Boa Vista (lojas de departamento), bem como a presença de mercados públicos. Por outro lado, também apresenta um importante conjunto estabelecimentos associados ao chamado "Varejo Moderno. Com seu grande potencial para as atividades de comércio e serviços, o Centro Expandido Continental apresenta densidade demográfica bem abaixo da média de habitantes por hectare observado para o município do Recife. Em 2010, Recife tinha 70,38 hab/ha enquanto no Centro Continental a densidade era de 65,70 hab/ha em uma área total de 827 hectares.

#### DESAFIOS



Elevado grau de informalidade da economia local



Desequilíbrio no ordenamento do uso e ocupação do solo e na expansão imobiliária.

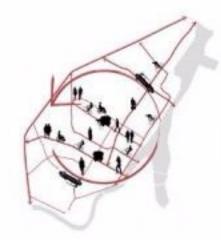


Carência no desenvolvimento de atividades tradicionais com conteúdo de inclusão social e de potencial de absorção de mão de obra local.



Existência de lotes subutilizados em áreas de baixo valor com potencial para atrair novos negócios, dinamizar a economia local e gerar uma melhora na qualidade de vida dos residentes.

#### **POTENCIALIDADES**



Posição geográfica privilegiada da cidade atraindo um grande fluxo de pessoas.



Comércio diversificado e dinâmico.



Concentração de equipamentos educacionais e de ensino profissionalizante.



#### 2.2. PATRIMÔNIO CULTURAL

Na área do Centro Expandido Continental existem 09 Zonas Especiais da Preservação Histórica e Cultural dessas a ZEPH 08 caracteriza-se pela preservação do sítio enquanto as demais são originárias da necessidade de preservar edifícios isolados. A legislação do Recife, entretanto, ainda não incorporou as discussões internacionais mais recentes em torno da preservação que consideram a necessidade de serem desenvolvidas estratégias para integrar a evolução orientada da paisagem e a preservação das áreas de paisagem cultural, como partes de uma política que abranja a totalidade da paisagem e que estabeleça a proteção unificada dos interesses culturais, estéticos, ecológicos, econômicos e sociais do respectivo território.

O diagnóstico realizado indica que são três os principais processos transformadores da arquitetura da paisagem definida pelos Sítios Históricos: (i) o processo de descaracterização das edificações que compõem os sítios históricos, (ii) a verticalização de edificações em áreas adjacentes ou vizinhas aos sítios históricos e (iii) o processo de degradação dos imóveis históricos, fruto de uma não conservação dos imóveis. Além desses processos, que tratam mais especificamente das edificações que compõem a paisagem histórica, são também identificadas lacunas no planejamento, no controle urbano / gestão e na proposição de ações projetuais que visem conservar, qualificar e adequar os espaços livres públicos de forma que estes venham valorizar a paisagem existente.

#### DESAFIOS



Descaracterização das edificações que compõem o sítio histórico decorrentes da mudança de uso e inserção de novos materiais.



Transformação da paisagem, que pontua com torres de alto gabarito o pano de fundo da cidade tradicional preservada.



Processo de degradação dos imóveis nos sítios históricos em função da desocupação ou subocupação das edificações.



Degradação das áreas livres públicas: ausência de calçadas e mobiliário urbano adequados, fiação aérea desordenada e permanente falta de manutenção.

#### **POTENCIALIDADES**



Patrimônio histórico urbano, capaz de atrair estratégias de investimentos que promovam o seu desenvolvimento econômico, com coesão social e sustentabilidade.



Presença de exemplares significativos da arquitetura moderna projetados por arquitetos modernistas da primeira e segunda geração no Recife.



Existência de áreas de uso predominantemente residencial que guardam tipologias e espacialidades singulares.



Existência de um patrimônio imaterial composto por celebrações, formas de expressão, ofícios e modos de fazer, as edificações e os lugares.

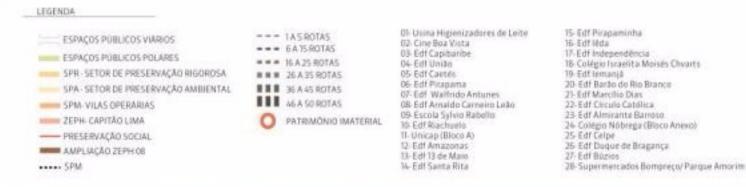
#### LACUNAS NA PRESERVAÇÃO

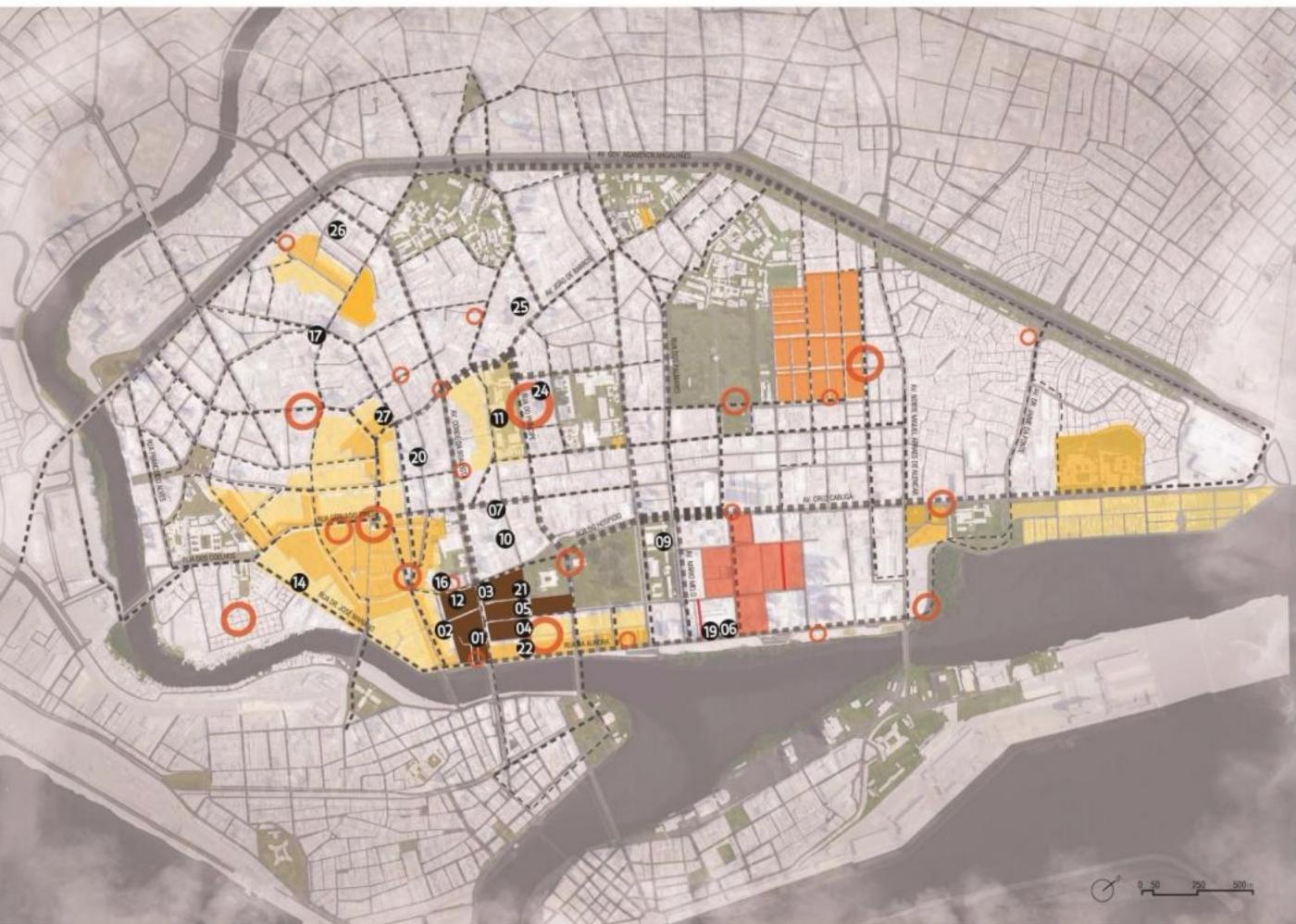
A história que diz respeito à colonização portuguesa e os reflexos da presença holandesa estão presentes no âmbito das Zona Especial de Preservação do Patrimônio Histórico Cultural. Existem, no entanto, lacunas na história preservada do Centro Continental: o processo de transformação urbana que ocorreu na primeira metade do Século XX com a abertura da Av. Conde da Boa Vista e os planos de quadras; as ocupações resultantes da cultura industrial ocorridos no território; como a construção da Vilas Operárias, em Santo Amaro; os diversos exemplares da arquitetura moderna praticada em Pernambuco (1920 / 1980) e outras áreas de uso, prioritariamente, habitacional que ainda hoje guardam características morfológicas singulares.

Essa visão da preservação da paisagem também amplia o conceito da preservação da área constituída pela Rua Capitão Lima e entorno imediato, formado predominantemente pelo casario eclético remanescente das primeiras ocupações do Bairro de

Santo Amaro. A diversidade tipológica dos lotes deste setor, bem como de todo o Centro Continental, demanda das legislações urbanísticas a necessidade de se preservar as características morfo- tipológica do lugar.

Também contido no conceito da paisagem histórica urbana encontra-se o Patrimônio Imaterial que se manifesta nos seguintes campos: tradições e expressões orais, expressões artísticas, celebrações, práticas sociais, rituais e atos festivos, conhecimentos e práticas relacionados à natureza e ao universo e técnicas tradicionais. artesanais Diversas manifestações culturais no estado de Pernambuco já possuem seu valor reconhecido e registrado pelo IPHAN como o Frevo, o Maracatu Nação, o Maracatu Rural e o Cavalo Marinho. A imagem do Centro Expandido Continental está associada a referências imateriais e, deste modo, integram seu patrimônio cultural.





#### 2.3. USO E OCUPAÇÃO DO SOLO

O Centro Continental caracteriza-se por um território tradicional, que absorveu ao longo do tempo a dinâmica de expansão do centro do Recife, projetandose como ambiente econômico dinâmico e diverso de atividades de comércio, serviços e entretenimento. Nele, foi e é marcante a presença de "gente" - quer residente (boa parte com laços antigos de relação com o território), quer não residente, que todo dia transita pelas ruas de seus bairros para trabalhar, estudar, comprar e se divertir.

Um espaço heterogêneo que se destaca pela diversidade de estabelecimentos econômicos, por um rico acervo arquitetônico e cultural; pela presença de importantes vias de acesso; pelas múltiplas estruturas de serviços. Um espaço que tem, ao mesmo tempo, o

peso da história e a capacidade de se renovar e apontar alternativas para o futuro, com destaque na economia para o varejo moderno; os serviços médico-hospitalares; os serviços de educação; os serviços especializados de consultoria e assessoria e, mais recentemente, a emergência dos serviços ligados à tecnologia da informação e comunicação (TIC).

Por outro lado, também é um espaço marcado por profundas desigualdades sociais, com parte da população com renda muito baixa e uma distribuição de habitantes muito desequilibrada. Além da degradação urbana e ambiental que se acentuou nos últimos anos; deficiências e defasagens infraestruturais (saneamento básico, energia, calçamentos etc.); insegurança e dificuldades de mobilidade.

#### **DESAFIOS**



Desequilíbrio das densidades populacional, habitacional e construtiva em todo o centro continental



Falta de tipologias diversas que abrigue um maior contingente de diferentes pessoas.



Distribuição equilibrada das atividades em todo o território.

#### **POTENCIALIDADES**



Um Centro heterogêneo e dinâmico pela grande variedade de formas urbanas e tipos arquitetônicos concretizados em seu rico patrimônio arquitetônico e cultural.



Um espaço heterogêneo que se destaca pela diversidade de estabelecimentos econômicos, todas atratoras de "gente", para além da população que nele habita.

Um território dinâmico, que ainda resiste ao esvaziamento decorrente do processo de expansão da cidade, sendo capaz de atrair novos empreendimentos e serviços ligados à tecnologia da informação e comunicação (TIC)

#### A DENSIDADE DO CENTRO CONTINENTAL

A análise de padrões de densidade indica que a maior parte do CENTRO CONTINENTAL se apresenta como "deseconômico", resultado de uma ocupação heterogênea sob aspectos diversos.

A população está concentrada em ZEIS, enquanto as áreas mais densamente construídas contemplam o uso

comercial e de serviços, sem expressão no uso habitacional. Por outro lado, existem diversas áreas de baixas densidades construtiva e populacional, mas que possuem boa acessibilidade e oferta de transporte coletivo e infraestrutura.

A concentração de áreas densamente construídas se dá sobretudo pela verticalização.



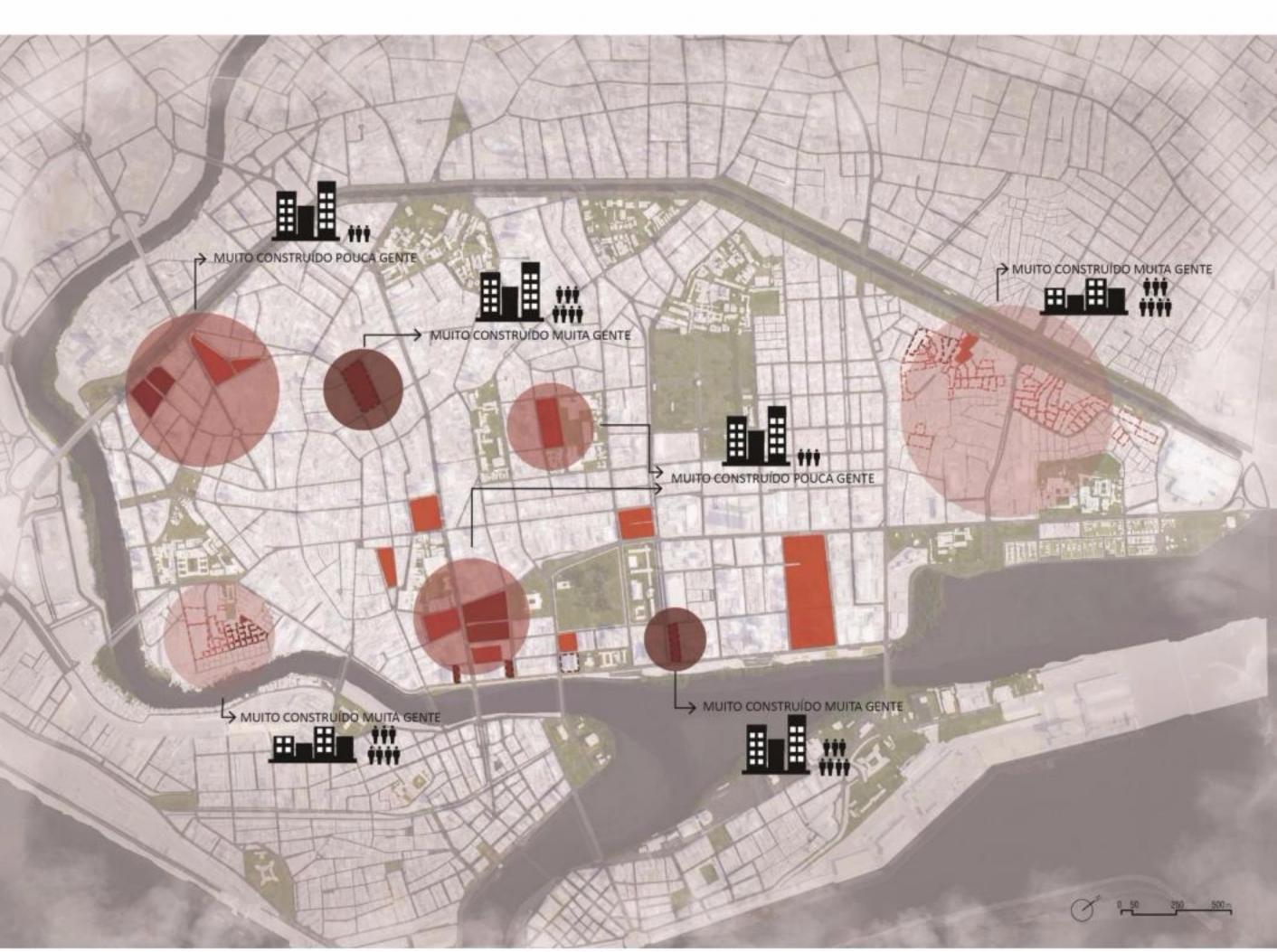
Alta densidade construída com baixa população residente.



População concentrada nas ZEIS



Densidade desequilibrada

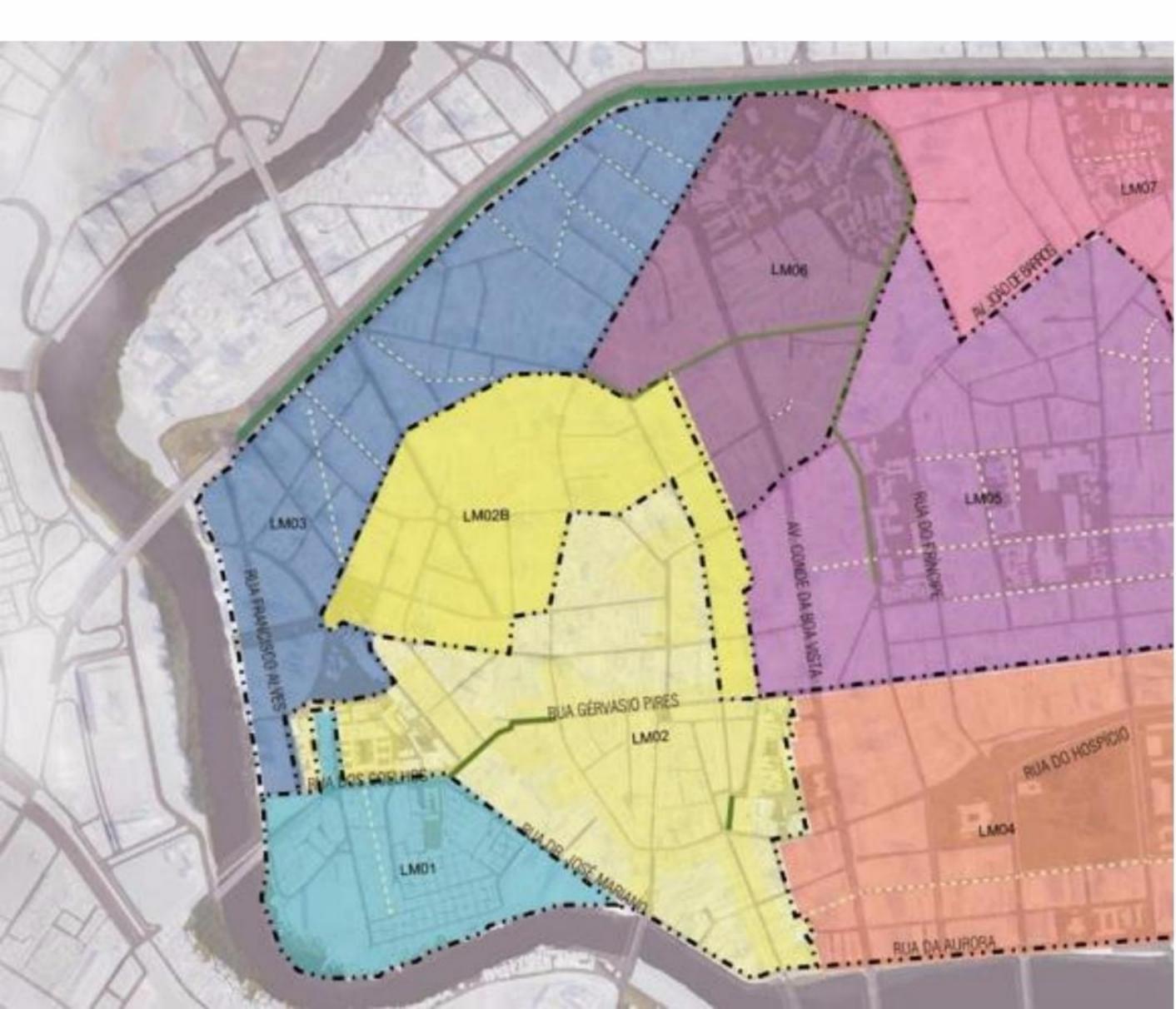


#### SINTESE DIAGNÓSTICO ESPAÇOS CONSTRUÍDOS IDENTIDADE MORFOLOGICA

O Centro Continental é um território com potencial de desenvolvimento, em meio a relevantes desafios de se viabilizar uma ocupação e uso do solo em bases mais sustentáveis, sobretudo de torná-lo um território, bom para morar e com boas oportunidades de trabalho e de geração de negócios, com um ambiente natural preservado e seu patrimônio histórico e cultural valorizado.

O planejamento urbano local deve buscar maior equilíbrio e homogeneidade das densidades, que possam gerar melhor distribuição econômica e social. Para tanto faz-se necessário a identificação de áreas que possuam características morfo-tipológicas similares bem como o estoque de lotes passíveis de

renovação, isto é, lotes ou áreas que poderão sofrer modificação por novas construções. O fato de que o Centro Continental é constituído de tecidos urbanos com diferentes características: áreas densamente parceladas, grandes vazios, parcelamentos de geometria uniformes e regulares, parcelamentos de geometria irregulares..., também demandam formas de ordenamento diferenciadas. A identificação de áreas caracterizadas por morfologias e tipologias similares vão gerar subsídios que direcione futuras ocupações do território de modo mais qualitativo, contrastando com definições genéricas baseadas apenas em parâmetros quantitativos.



A análise morfológica, revelou que o Centro Continental é caracterizado por uma heterogeneidade das suas formas e tipos edilícios, resultado nas diversas camadas históricas da ocupação que se expressam na paisagem e em aspectos simbólicos próprios e

morfologias peculiares, que contribuem para a construção da imagem da cidade no imaginário coletivo da população. Foi possível identificar 16 áreas com características morfotipológicas mais homogêneas.



Limite morfológico 08: área caracterizada por edificações de casas isoladas no centro do lote com lotes de tamanho e forma regulares.



Limite morfológico 09: área caracterizada por grandes lotes e tipologia de galpões remanescente da antiga zona industrial da cidade



Limite morfológico 11: área caracterizada por um parcelamento denso, uniforme de pequenos lotes e tipologia de casa de vila



#### 2.4. ESPAÇOS PUBLICOS E MOBILIDADE: qualidade e articulação

A primeira iniciativa ao se estudar os espaços públicos do território é enxergá-los enquanto um Sistema, jamais como espaços isolados. Neste sentido, considerar as ruas como "espaços públicos viários" articuladores deste sistema é fundamental para se definir diretrizes coerentes.

Outra contribuição deste estudo é a de enxergar como "Espaços semi-públicos" grandes equipamentos construídos como Universidades e Grandes Centros de ensino, Centros Comerciais de maior porte ou Serviços que aglutinam grande número de usuários. Ao absorver e irradiar muitas pessoas em seu entorno imediato o pavimento térreo desses equipamentos ganha caráter de espaço de uso público, mesmo sendo de propriedade privada.

Assim, ruas, avenidas, parques, praças, jardins, Cemitérios, e pavimentos térreos de grandes equipamentos tornam-se aqui a plataforma urbana de suporte à vida pública cidadã.

#### **DESAFIOS**



Inexistência de Ruas Cidadãs, onde a qualidade espacial seja integrada, considerando ao mesmo tempo a mobilidade, a vegetação, a arquitetura e o mobiliário urbano (incluindo comercio popular);



Desarticulação dos espaços públicos e semi-públicos entre si e destes com os eixos de transporte coletivo, pela inexistência de rotas com segurança e conforto contínuos.



Espaços Públicos polares, principalmente praças e jardins, sem tratamento humanizado e com apropriação indevida pelos veículos individuais.



Grande carência de acessibilidade segura aos mais diversos tipos de espaços públicos do território, inibindo o uso e apropriação social.

#### **POTENCIALIDADES**



Presença significativa do rio, do canal e do mangue, funcionando como como elementos limítrofes de identidade que merecem ser planejados de modo a valorizar ainda mais o território;



Existência de grandes espaços públicos e semi-públicos, capazes de ativar a vitalidade urbana local de forma mais permanente e acessível.



Praças e pátios históricos que dotam o Centro Continental de valores socioculturais inestimáveis e, mesmo degradados, atraem e irradiam muitos visitantes e usuários.



Ruas carregadas de história e estórias sociais que apresentam ambiências muito agradáveis e amenas, em função da expressiva arborização e de uma arquitetura de escala humana.





Espaço Públio Polar

Espaço públio Viário

Espaço Semi-público



Cortes Vias:Agamenom Magalhaes Conde da Boa Vista Rua Afonso Pena |



#### SÍNTESE DIAGNÓSTICO ESPAÇOS PÚBLICOS E MOBILIDADE ROTAS CIDADÃS

#### MAPA SISTEMA DE ESPAÇOS PÚBLICOS E SEMI-PÚBLICOS

A articulação dos espaços públicos entre si e destes com os grandes eixos de transporte coletivo e principais equipamentos semi-públicos do território foi o objetivo chave a ser conquistado no processo de identificação das Rotas estratégicas para pedestres ou "Rotas Cidadãs Estratégicas".

Estas Rotas pretendem funcionar, a partir de então, como uma importante ferramenta de planejamento, podendo, contudo, ser sobrepostas a várias outras redes de vias segundo áreas de trabalho ou interesse. Rotas patrimoniais, ciclorrotas, rotas turísticas são exemplos de tramas que podem enriquecer tal ferramenta.



Uma vez que a escala humana e a escala local são premissas fundamentais deste Plano, a teoria do "movimento natural" pela mobilidade a pé (HILLIER, 2013) foi o principal fundamento para a identificação de uma rede de vias cuja prioridade de reabilitação ou redesenho se justificam pelo potencial articulador dos

pedestres aos espaços públicos e semi-públicos do lugar, atendendo a uma prerrogativa contemporânea e urgente da sustentabilidade urbana na qual a relação do cidadão com os espaços de convivência e espaços vegetados em um raio caminhável torna-se imperativa.



LEGENDA

## 3 6

# O CENTRO CONTINENTAL QUE PRECISAMOS



Para definir diretrizes que visam **integração e inclusão** é necessário compreender o território também de maneira integrada, sempre considerando as peculiaridades sócio espaciais de cada entorno, bairro ou comunidade.

A promoção de um maior adensamento populacional e construtivo nas áreas a renovar e o fomento às atividades do setor terciário jamais pode estar dissociada do incentivo à reabilitação dos Setores Históricos, do melhoramento das Comunidades de

Interesse Social e do ordenamento do comércio popular. Tal postura é imprescindível para que o Centro Continental venha a ser mais **preservado e produtivo**, com oportunidade para todos.

Torna-se então imperativo considerar as áreas privadas ou construídas como partes de um tecido diverso e vivo que, apenas com o suporte e a costura de um Sistema de Espaços Públicos Cidadãos, é capaz de cumprir sua função social e vislumbrar um Centro mais humano, seguro e confortável.



### INTEGRADA

Os entornos destacados no mapa apontam áreas estratégicas e prioritárias para ativação das diretrizes deste Plano. Reabilitando de maneira integrada os espaços públicos e privados destes entornos, associados à requalificação das Rotas Cidadãs Estratégicas,

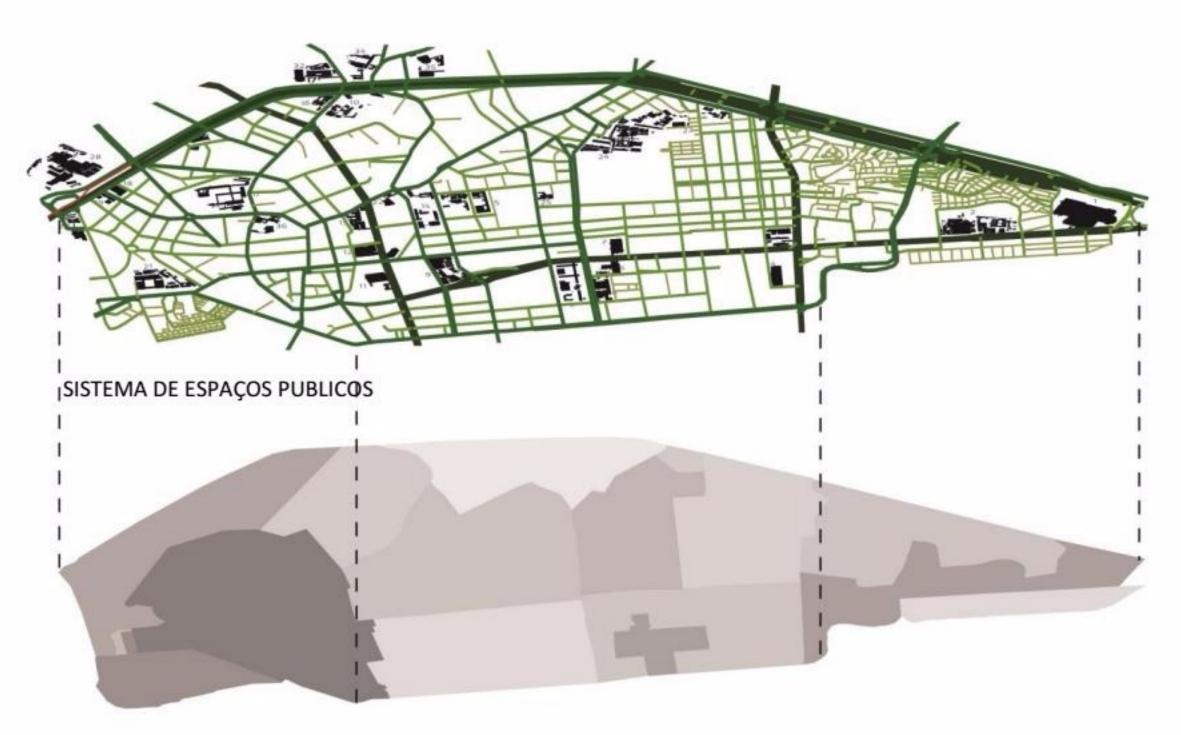
acredita-se ser possível, em um futuro próximo, conquistar a reabilitação de todo o Centro Continental.



#### METODOLOGIA DE INTEGRAÇÃO

O "Espaço Urbano Cidadão" parte da premissa da integração entre os espaços públicos e privados, através da realização da Rua Cidadã e da Arquitetura Urbana. Assim, considera-se que apenas planejando de maneira conjunta o Sistema de Espaços Públicos e Semi públicos e o Sistema de Espaços Construídos (quadras, lotes e edificações) é possível a conquista um Espaço Urbano Integrado.

É o **Espaço Urbano Integrado**, definido por suas rotas estratégicas de articulação e por suas áreas de identidade morfológica, que norteiam a projeção das Visões do Centro que Precisamos e dão suporte à elaboração das diretrizes e recomendações para o território.



SISTEMA DE ESPAÇOS CONSTRUIDOS



ESPAÇO URBANO INTEGRADO







#### POR UM CENTRO PRESERVADO e PRODUTIVO

- Onde o patrimônio cultural existente contribui com a IDENTIDADE do lugar sendo referência para habitantes e visitantes e considerado premissa para qualquer ação ou intervenção. A produtividade e a viabilidades dos negócios e empreendimentos devem ser compatíveis com a preservação do patrimônio cultural e natural do território
- Onde o estímulo à DENSIDADE populacional, é muito mais importante do que o fomento à densidade construtiva, que deverá ser alcançada com tipologias orientadas para rua, com altura proporcional ao entorno que definam e reforcem ruas e espaços abertos seguros confortáveis e vibrantes.
- Onde a DIVERSIDADE de usos, característica típica de centros urbanos, seja valorizada e melhor distribuída, garantindo a presença e intensidade de pessoas nas ruas.
- Onde as novas intervenções considerem a PROPORCIONALIDADE com o entorno edificado, valorizando as paisagens e visadas existentes.

#### POR UM CENTRO INTEGRADO E INCLUSIVO

- Onde suas ruas são consideradas lugares articuladores e acolhedores da vida urbana, além de integrantes de um "sistema de transportes"; A CONECTIVIDADE entre as diversas áreas do território central e deste com o resto da cidade é atributo urbano fundamental.
- Onde todos os modos de deslocamento convivem equilibradamente, com prioridade aos meios não motorizados e ao transporte coletivo, sendo a MULTIMODALIDADE um atributo essencial do espaço urbano cidadão.
- Onde a ACESSIBILIDADE é considerada também como atributo de inclusão social, sendo a acessibilidade física das calçadas implantada de maneira integrada e contínua, segundo rotas e não "retalhos."
- Onde A COLABORAÇÃO de atores diversos da sociedade seja entendida como ferramenta de inclusão social, indispensável para a construção e/ou revisão de políticas públicas e projetos urbanos mais sustentáveis.

#### POR UM CENTRO HUMANIZADO, SEGURO E CONFORTÁVEL

- Onde a CAMINHABILIDADE é premissa fundamental para a humanização e sustentabilidade de todo o Centro, sendo a qualidade da experiência visual e tática do pedestre o principal indicador de qualidade urbana.
- Onde a PERMEABILIDADE visual entre espaços públicos e privados seja predominante, estimulando maior vigilância social e, consequentemente, ampliando a sensação de segurança e conforto dentro e fora dos lotes.
- Onde a concepção, implantação e distribuição da ILUMINAÇÃO pública sejam planejadas com vistas a estimular o sentimento de segurança e a coexistência noturna dos cidadãos.
- Onde o estímulo à VEGETALIZAÇÃO do espaço urbano, à porosidade do solo e à arborização urbana contribuam para a efetivação de um território mais sustentável, confortável e saudável.

#### DIRETRIZ GERAL PARA OS ESPAÇOS PÚBLICOS

Tendo como suporte o Sistema de Espaços Públicos e Semipúblicos do território e, consequentemente, as Rotas Cidadãs identificadas no diagnóstico, propõe-se estratégias de planejamento e desenho urbano que, espacializadas sobre este suporte, permitem a efetivação das diversas diretrizes específicas propostas no decorrer deste documento.

Para qualificar os espaços públicos do Centro Continental não se pode dissociar este entorno dos demais bairros centrais e, menos ainda, do resto da cidade. O Planejamento dos espaços públicos em escala local deve estar sempre atento às metas, projetos, regulamentações e estratégias em escala urbana e metropolitana.

As Rotas Estratégicas, ao serem planejadas segundo o conceito da Rua Cidadã, ganham a reabilitação integrada de todos os elementos que as compõem: a mobilidade (com todos os meios e superfícies de deslocamento), a vegetação, o mobiliário (inclusive comercio popular e infraestruturas) e a arquitetura (com suas formas e usos). Uma das estratégias fundamentais para a reabilitação dos espaços públicos polares, como parques, praças e jardins, é fomentar uma maior integração destes com seu entorno imediato, tanto através da promoção da acessibilidade física como da ativação e humanização do espaço edificado que os rodeia. Incentivar o aumento de habitantes nestes entornos e fomentar atividades nos pavimentos térreos de suas edificações são iniciativas relacionadas (re)vitalização totalmente sustentabilidade dos espaços públicos citados.



Travessias Seguras e confortáveis para pedestres e ciclistas são preponderantes. Sem elas não se viabiliza a mobilidade ativa. Sem travessias adequadas não se alcança a continuidade e qualidade dos percursos a pé e de bicicleta e, ainda, não se acessa os espaços públicos e privados de maneira digna e adequada.

Novos espaços verdes e/ou de convivência podem ser criados em meio ao tecido existente. Terrenos vazios ou subutilizados e ruinas históricas, por exemplo, podem dar lugar a "pocket parks" ou pequenas áreas de estar e

contemplação bastante benéficas à humanização do território.

A necessidade de maior integração de parte do pavimento térreo dos grandes equipamentos às calçadas e ruas adjacentes é outra ação estratégica, visando qualificar áreas que, naturalmente, concentram e irradiam muitas pessoas e atividades.

Além disso, deve ser incentivada a criação de novos espaços de ativação em vias significativas de áreas sensíveis do território, como as ZEPHs e ZEIS, visando atrair maior vitalidade.



#### DIRETRIZ GERAL PARA O ESPAÇO CONSTRUIDO

A Diretriz Geral para o Espaço Construído foi elaborada a partir do "Potencial de Transformação e Reabilitação" do território. Este potencial considerou as áreas de identidade morfológica e o estoque de terrenos passiveis de transformação nelas contido. A análise considerou também a sobreposição e/ou justaposição das áreas preserváveis (de interesse social e históricas), do valor do solo, da renda per capita e das rotas estratégicas de pedestres, visando a identificação das tendências para o Centro. A partir desta análise foram indicadas 05 (cinco) escalas de transformação e/ou permanência que têm como objetivo indicar as áreas

onde se deseja incrementar o adensamento populacional, fomentando o uso habitacional.

Para o Centro Continental do Recife recomenda-se um adensamento populacional prioritário em quadras do entorno da Av. Cruz Cabugá, quadras lindeiras a Av. Agamenon Magalhaes e a Vila Naval. São as áreas com bom estoque de lotes a transformar e também estão próximas aos grandes corredores de transporte público. Um adensamento populacional moderado é recomendado para reforçar áreas já adensadas e/ou dinamizar eixos importantes de articulação do território. As áreas de Regeneração urbana vão assegurar, principalmente, a reabilitação das edificações já existentes, aumentando a população local mas, preservando os aspectos sócio espaciais do lugar.



## LEGENDA SETOR COMUNIDADE DE INTERESSE SOCIAL SETOR DE PRESERVAÇÃO CULTURAL SETOR DE ADENSAMENTO POR REABILITAÇÃO SETOR DE ADENSAMENTO MODERADO SETOR DE ADENSAMENTO PRIORITÁRIO SETOR DE REABILITAÇÃO ESPECIAL SETOR DE PRESERVAÇÃO MORFOLÓGICA

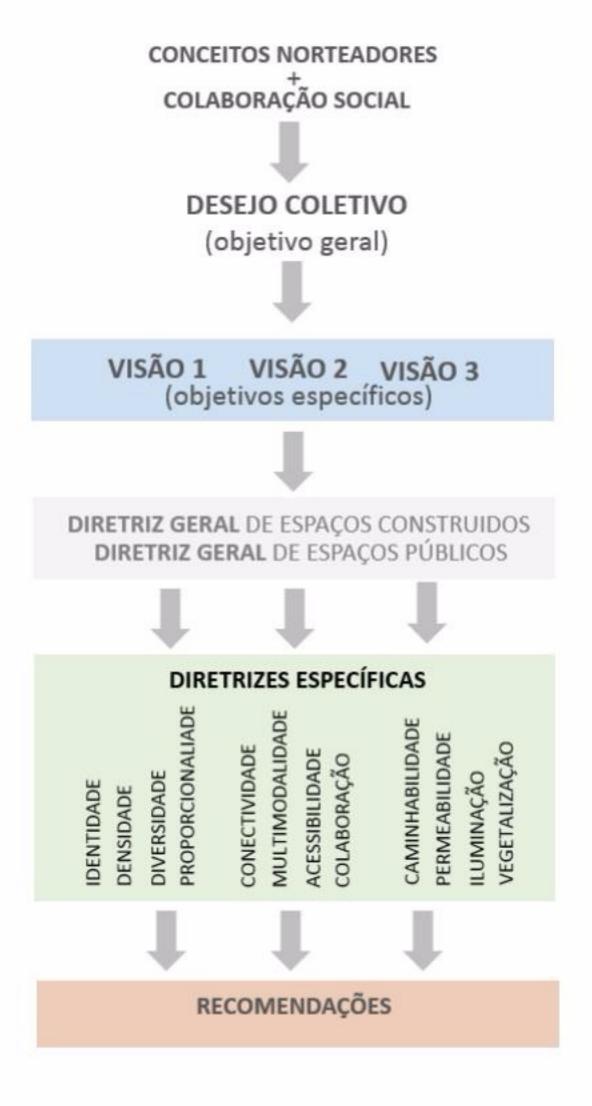


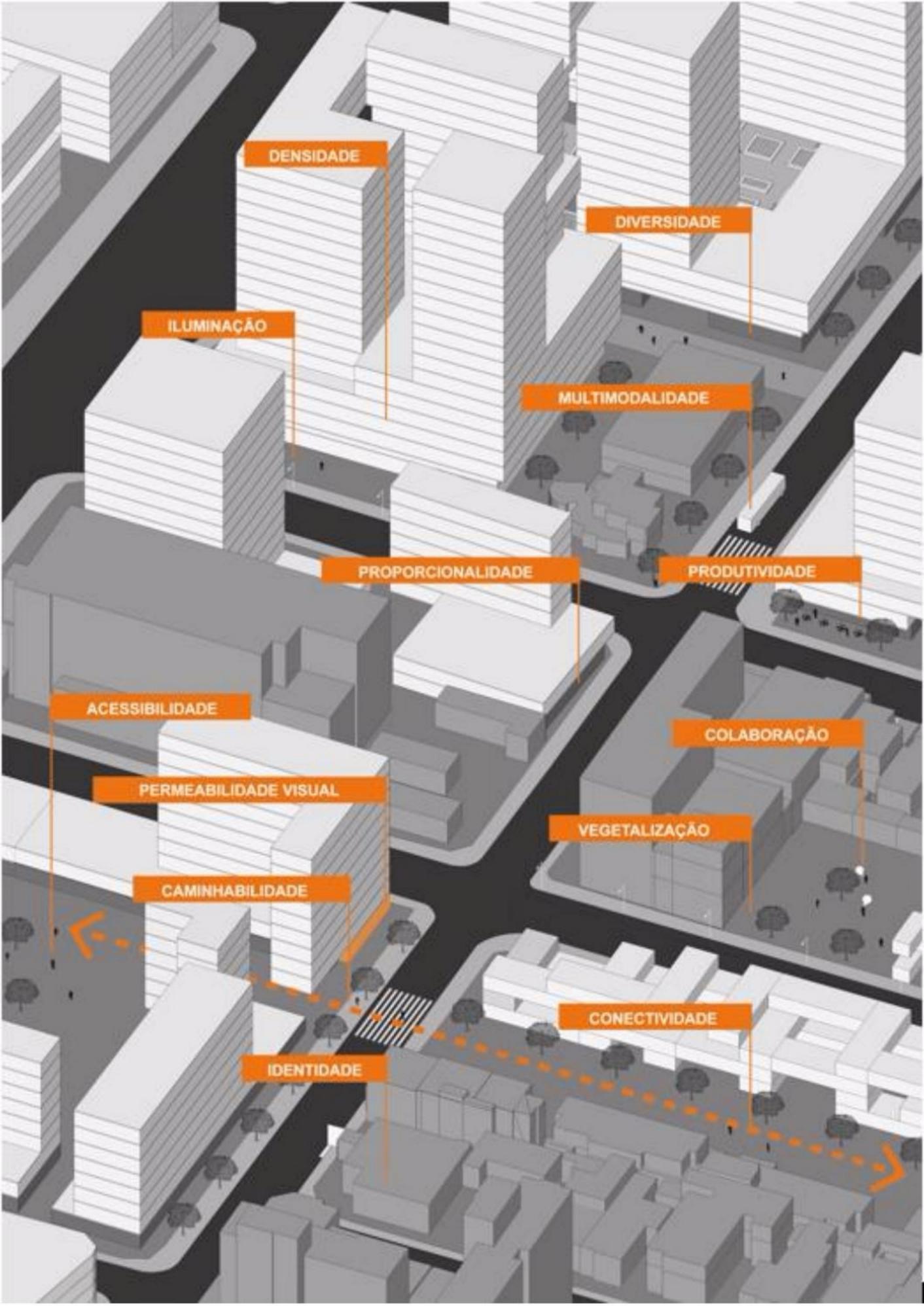
#### DIRETRIZES ESPECÍFICAS E RECOMENDAÇÕES: METODOLOGIA

Como já explicitado anteriormente, a definição das visões de futuro para o Centro Continental surge a partir da integração entre os conceitos norteadores do Plano e as diversas demandas consequentes da colaboração social. Tal integração permite a elaboração de um DESEJO COLETIVO que, por sua vez, passa a ser considerado o objetivo geral deste Plano.

As referidas VISÕES são então objetivos específicos que tomam forma para responder ao objetivo geral. A saber: A) Um Centro Preservado e Produtivo; b) Um Centro Integrado e Inclusivo; c) Um Centro Humanizado, Seguro e Confortável. Este conjunto de visões permite que, em um momento preliminar, sejam elaboradas as DIRETRIZES GERAIS que, espacializadas, funcionam como suporte para a elaboração das DIRETRIZES ESPECÍFICAS e respectivas RECOMENDAÇÕES.

As Diretrizes Gerais para os Espaços Construídos e as Diretrizes Gerais para os Espaços Públicos, anteriormente apresentadas, funcionam então como premissas ao conjunto de diretrizes específicas e recomendações que serão apresentadas a seguir.









#### POR UM Centro PRESERVADO e PRODUTIVO



Preservar a(s) IDENTIDADE(s) e memória do território, afirmando o patrimônio existente (construído e imaterial) como importante atrativo sócio cultural e econômico do lugar.



01- USINA HIGIENIZADORES DE LEITE
02- CINE BOA VISTA
03- EDF CAPIBARIBE
04- EDF UNIÃO
05- EDF CAETÉS
06- EDF PIRAPAMA
07- EDF WALFRIDO ANTUNES
08- EDF ARNALDO CARNEIRO LEÃO
09- ESCOLA SYLVIO RABELLO
10- EDF RIACHUELO
11- UNICAP (BLOCO A)
12- EDF AMAZONAS
13- EDF 13 DE MAIO
14- EDF SANTA RITA

15- EDF PIRAPAMINHA
16- EDF IÈDA
17- EDF INDEPENDÊNCIA
18- COLÉGIO ISRAELITA MOISÉS CHVARTS
19- EDF IEMANJÁ
20- EDF BARÃO DO RIO BRANCO
21- EDF MARCÍLIO DIAS
22- EDF CÍRCULO CATÓLICA
23- EDF ALMIRANTE BARROSO
24- COLÉGIO NÓBREGA (BLOCO ANEXO)
25- EDF CELPE
26- EDF DUQUE DE BRAGANÇA
27- EDF BÚZIOS
28- SUPERMERCADOS BOMPREÇO/ PARQUE AMORIM



- Incluir a abordagem da Paisagem Histórica Urbana / Paisagem Cultural nos instrumentos normativos que tratam da preservação e da conservação do patrimônio histórico construído:
  - O Integrar as quadras lindeiras à Av. Conde da Boa Vista à ZEPH08. Classificar como IEP os edifícios Pirapama, Santa Rita, Independência, Ciclo Católico e Almirante Barroso como exemplares representativos da Arquitetura Moderna no território. Articular a ZEPH17 com a nova ZEPH Capitão Lima.
  - o Transformar o Setor de Preservação Morfológica de Santo Amaro em ZEPH, redefinir perímetro para inserir todo o casario da Rua Capitão Lima e os edifícios verticais, exemplares da arquitetura moderna, considerar a necessidade de uma zona de proteção no entorno da ZEPH.
  - Considerar o patrimônio imaterial identificado no território nas definições de projetos urbanísticos de toda e qualquer natureza e promover ações que os contemplem (ex.: educação patrimonial, projeto de urbanização e/ou paisagismo, criação de rotas de cultura que possibilitem a integração do lugar, etc.).
- Promover a Reabilitação Urbana como estratégia de requalificar a cidade existente de forma a promover a Regeneração Urbana que incorpora em si as seguintes características: abrangência, integração, estratégia, flexibilidade, apoio/parcerias e sustentabilidade.
  - Elaboração e revisão de Planos Específicos para as áreas históricas do Centro Continental.
  - Requalificação dos espaços públicos das ZEPHs.
  - Classificar como IEP edifícios representativos da Arquitetura Moderna existentes no território.
- Estabelecer políticas públicas para controle do processo de gentrificação, especialmente, nas zonas vulneráveis do território incluindo as ZEPHs, de modo a favorecer a permanência dos atuais moradores do território.
  - Consolidação da morfologia existente resultante da preservação de áreas como as Vilas Operárias (Santo Amaro) e a Vila de Santo Antônio (Boa Vista) através da criação de Setores de Preservação Morfológica.
  - Rever o conteúdo da legislação do Setor de Preservação Morfológica de modo a assegurar a preservação dos aspectos morfo-tipológicos do lugar como parcelamento e escala.
- Nas áreas de renovação do Centro Continental considerar a diversidade de tipos edilícios como característica relevante da identidade do território.













Indicação da área a ser integrada na ZEPH08 e dos edifícios modernos.



Mapa com indicação das áreas para presevação da morfologia existente.

#### POR UM Centro PRESERVADO e PRODUTIVO



Promover o aumento da DENSIDADE populacional do território, considerando as diversas escalas de adensamento coerentes com as demandas habitacionais de toda a cidade.

LEGENDA

ESPAÇOS PÚBLICOS VIÁRIOS

ESPAÇOS PÚBLICOS POLARES

SETOR DE ADENSAMENTO POPULACIONAL POR REABILITAÇÃO

SETOR DE ADENSAMENTO POPULACIONAL MODERADO

SETOR DE ADENSAMENTO POPULACIONAL PRIORITÁRIO

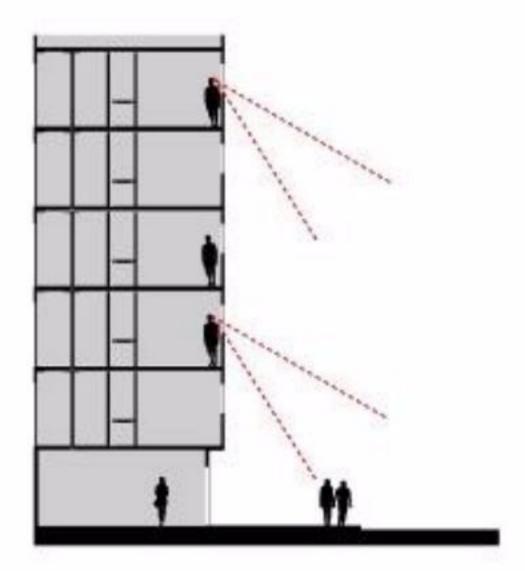


- Rever a Lei de Uso e Ocupação do Solo de modo a assegurar a diversidade tipológica das edificações de uso habitacional com objetivo de possibilitar a inclusão de diferentes classes e perfis sociais, reforçando a diversidade da paisagem cultural do território.
  - Aprofundar os estudos sobre os perfis da população existentes e desejados para o local distribuindo equilibradamente o uso habitacional em todo o território de modo a garantir a vitalidade permanente do Centro Continental;
  - Incrementar o uso habitacional nas áreas próximas aos principais eixos de transportes urbanos.
- Requalificar edifícios existentes com vistas a uma melhor habitabilidade das edificações incluindo a criação de programas de moradia no Centro.
  - Mapear as edificações vazias ou subutilizadas para identificar a área construída existente disponível para reabilitação com uso habitacional, particularmente, os edifícios de uso misto, no bairro da Boa Vista, resultante dos Planos de Quadra das décadas de 50 e 60.

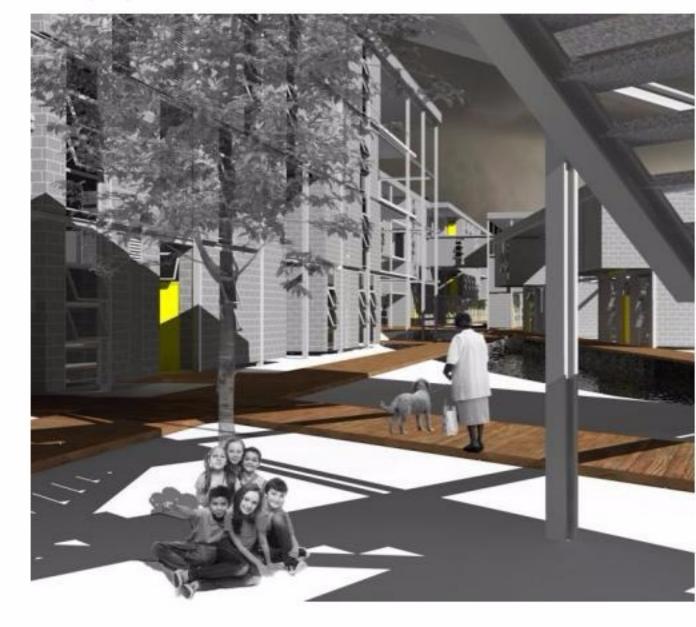


- Definir políticas públicas que vinculem o processo de renovação urbana, através da construção de novas edificações, à reabilitação de áreas ou edifícios existentes.
- Dimensionar adequadamente a infraestrutura de suporte ao crescimento populacional do território.

 Perseguir uma densidade mais horizontal que favoreça maior relação visual entre os ocupantes do lote com seu entorno público, auxiliando na vigilância social.



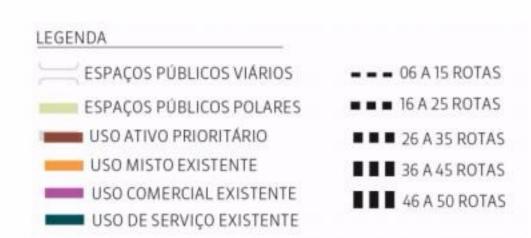
 Ampliar a oferta de habitação de interesse social através da proposição de planos urbanísticos que considerem uma tipologia para as áreas de ZEIS, que agregue sobretudo o conceito de flexibilidade e ampliação das estruturas.



#### POR UM Centro PRESERVADO e PRODUTIVO

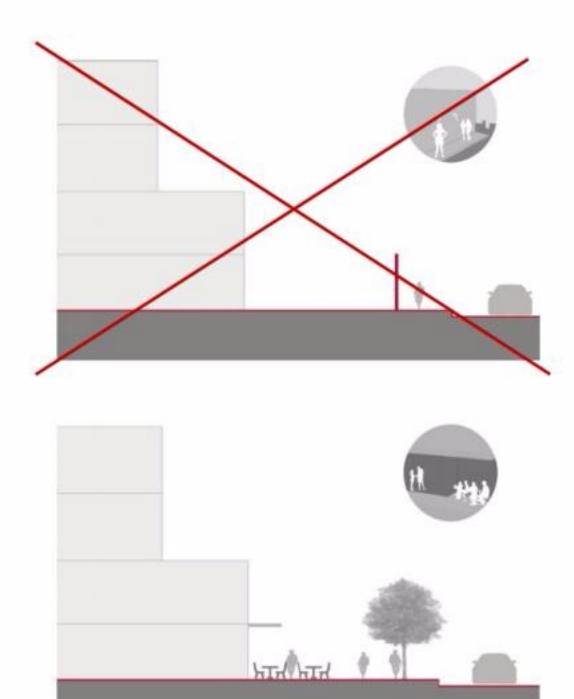


**Estimular a DIVERSIDADE** de usos visando uma maior produtividade do território e intensidade de pessoas, nos diversos dias e horários, priorizando o pavimento térreo como plataforma da urbanidade.

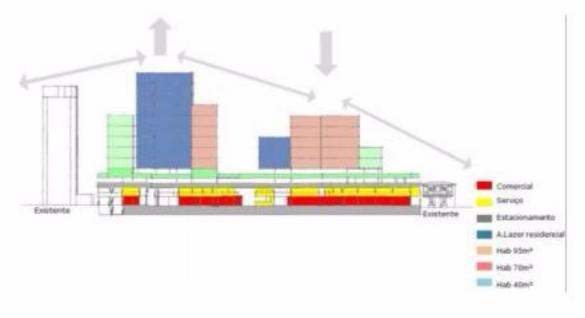




- Assegurar uma diversidade e continuidade de atividades, de comércio e serviço, no pavimento térreo das edificações, especialmente, nas rotas estratégicas.
  - Incentivo à construção de edifícios de uso misto com fachada ativa perfazendo, no mínimo, 50% das faces externas.
  - Incentivar uso que favoreça atividades de horário noturno e diurno nas esquinas através da criação de rotas de atividades noturnas.
  - o Estimular a presença de um número maior de pequenas unidades de comércio e serviços nos pavimentos térreos evitando que o comércio no pavimento térreo seja predominado por grandes lojas que reduzem os pontos de acessos diretos para a rua.
  - Inibir fachadas cegas e usos passivos no térreo, tais como estacionamento de veículos, empresas de segurança, entre outros.
- Implantar as edificações, e suas atividades, próximas às ruas, contribuindo com uma maior e mais intensa relação entre espaços privados e públicos:
  - Estimular a utilização dos recuos frontais das edificações para extensão das atividades internas
  - Nas áreas de renovação garantir a proximidade da edificação à calçada de modo a promover a continuidade do tecido construído no pavimento térreo.
- Desenvolver políticas de parceria público-privada para reabilitação dos entornos imediatos dos Grandes Equipamentos (Espaços Semi-Públicos) uma vez que estes atraem e irradiam grande número de pessoas, serviços e comércio popular.
- Ordenar a ocupação do setor popular para potencializar as atividades complementares às atividades econômicas principais (incluindo estímulo a formalização, formação de mão de obra e empreendedorismo, em articulação com SEBRAE)
- Revitalização do comércio tradicional do CBD (Central Business District) – Avenida Conde da Boa Vista e entorno. Fortalecimento das ruas com aglomerações econômicas relevantes (Rua do Aragão, Rua Manoel Borba, Rua Conceição, Imperatriz, etc.)



Inibir fachadas cegas e estimular atividades no térreo das edificaçõess.



Diversidade de usos e formas.



Esquinas com térreo ativo

#### POR UM Centro PRESERVADO e PRODUTIVO



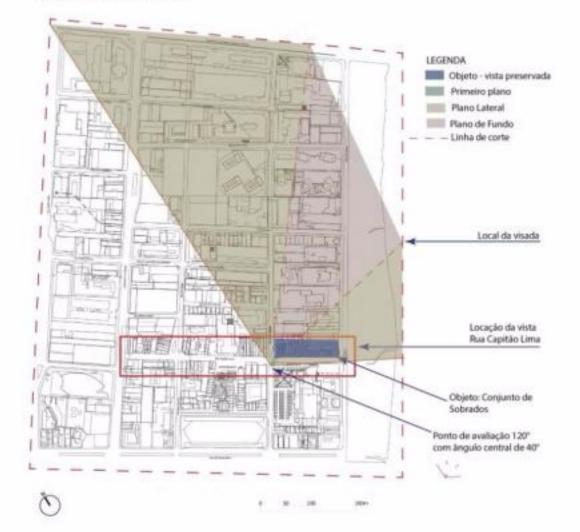
Assegurar uma boa relação de PROPORCIONALIDADE entre as intervenções propostas e as diversas escalas da paisagem cultural do lugar: a escala humana, a escala do espaço construído e a escala dos espaços públicos.

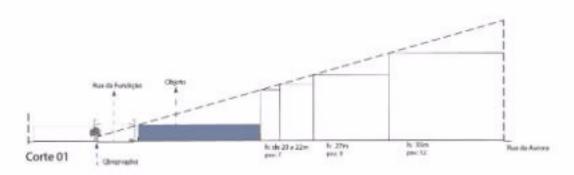


- Definir parâmetros urbanísticos para Leis de Uso e Ocupação do Solo que considerem a escala da preexistência e seus aspectos de natureza material e imaterial.
  - Limitar alturas das novas edificações considerando o caráter das edificações existentes e a necessidade de preservar a paisagem cultural dos sítios históricos, considerando os ângulos de visada a integração com o sitio e o contexto local.
  - Os edifícios verticais deverão ser projetados de modo a integrar na sua forma os requisitos funcionais da coberta tais como, casa de máquinas, reservatórios, sistema de ar condicionado, etc.
- Estabelecer uma relação com o entorno preexistente através de formas e volumes que se articulem a morfologia da área:
  - Considerar uma verticalização gradual dos volumes edificados considerando a escala da pré-existência;
  - Considerar a ocupação horizontal do edifício com proporções, de largura e profundidade, compatíveis com a escala do sitio e sem prejuízo da distribuição espacial dos ambientes.
- Rever a atual Lei de Edificações, utilizando como princípio os conceitos do Urbanismo Sustentável e da Arquitetura Urbana.
- Revisar a legislação urbanística para incentivar elementos como marquises, galerias, escalonamentos e outras soluções arquitetônicas que aproximem as edificações da escala humana ou escala do pedestre e, ainda, promovam maior conforto térmico e proteção das chuvas.

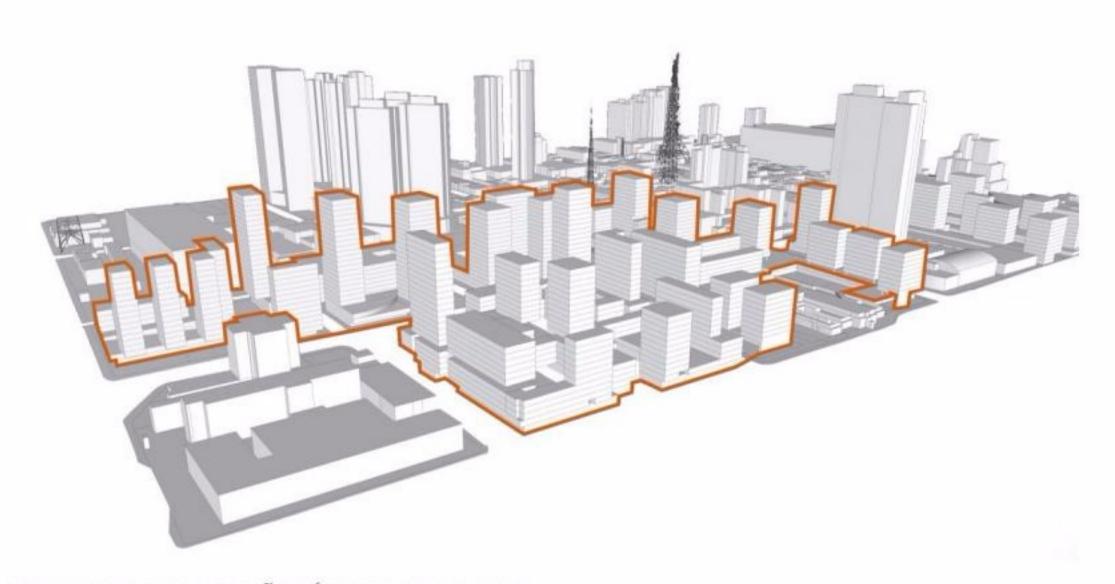
#### Vista Linear:

Local da visada: bairro de Santo Amaro, localizado na Região Político Administrativa 01 (RPA 1), no Centro Expandido do Recife. Locação da vista: Rua Capitão Lima Ponto de avallação: Rua da Fundição













#### POR UM Centro INTEGRADO E INCLUSIVO



Promover uma maior CONECTIVIDADE do Centro Continental com a cidade e entre seus diversos lugares, considerando as rotas estratégicas para pedestres como principal sistema de articulação local.

ESPAÇOS PÚBLICOS VIÁRIOS

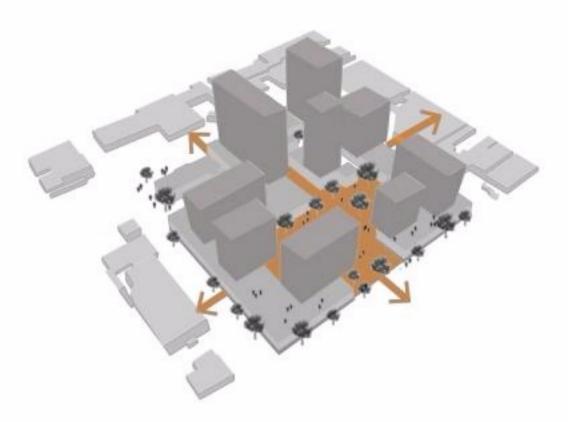
ESPAÇOS PÚBLICOS POLARES

ESPAÇOS PÚBLICOS VIÁRIOS

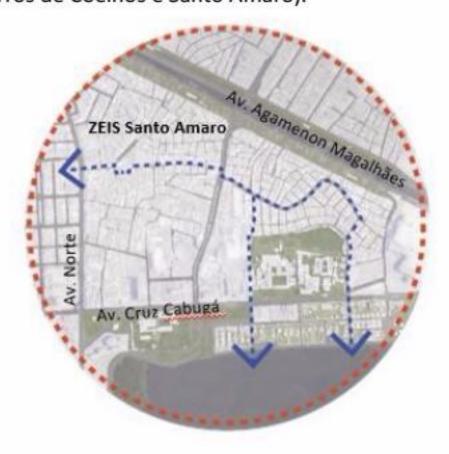
ESPAÇOS PÚBLICOS V



- Permitir melhor conexão do território através da abertura de novos caminhos para favorecer maior integração em áreas mais segregadas. (Ver mapa na página ao lado)
- Realizar um estudo para implantação de sistema de transporte público de média ou alta capacidade articulando o território à cidade.
- Nas áreas consolidadas, estudar a possibilidade de acesso (ainda que controlado) ao interior da quadra (ou através dela), facilitando as travessias e a mobilidade das pessoas e, ainda, propiciando a necessária penetração dos ventos e da luz em meio às edificações.
  - Criação de percursos por entre edificações de caráter semi-público (Ex.: Polos Geradores de Viagens - PGVs).
- Nas áreas de renovação, inserir parâmetros urbanísticos que orientem o projeto das novas edificações a permitir passagens transversais e longitudinais, definidas segundo os fluxos e características espaciais de cada localidade.



- Articular áreas de ZEIS ao território através da requalificação de percursos já existentes.
- Melhorar a conectividade de áreas que concentram lotes de baixo valor econômico (destaque para os bairros de Coelhos e Santo Amaro).



- Realizar intervenções para favorecer a conectividade dos espaços públicos polares com o território.
  - Conectar o Parque 13 de maio a Rua da Aurora através da rua Mamede Simões;
  - Conectar a rua Sete de setembro à rua da Aurora através da praça Machado de Assis.

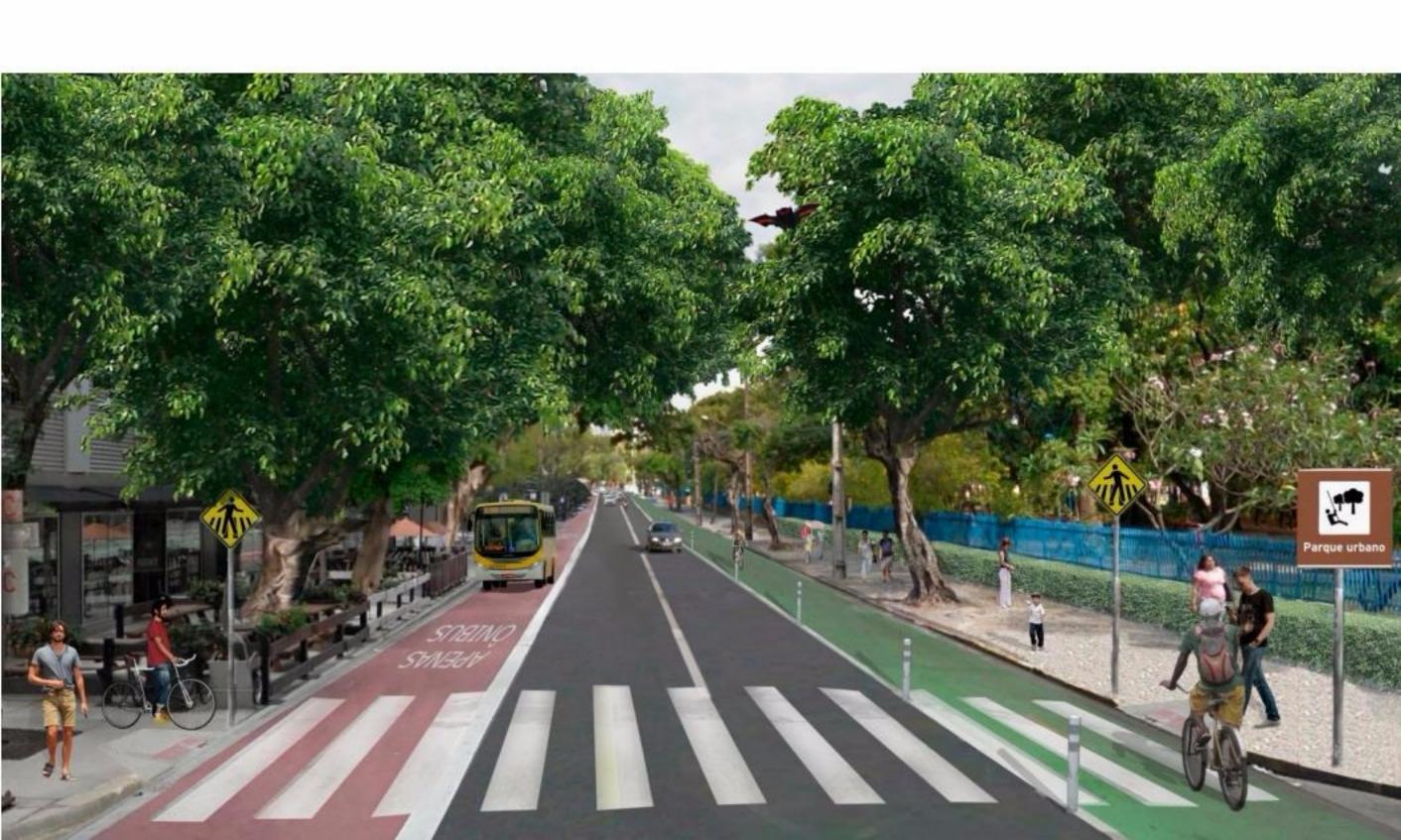




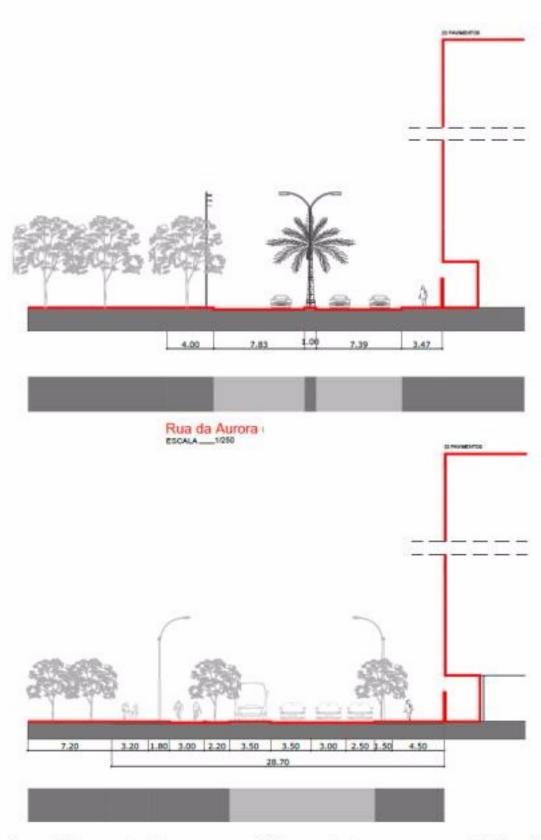
POR UM Centro INTEGRADO E INCLUSIVO



Priorizar a **MULTIMODALIDADE** do espaço público viário, planejando equilibradamente todos os meios de deslocamento, com foco nos meios não motorizados e no transporte coletivo.



- REpartilhar a RUA de modo a incorporar diretrizes de mobilidade sustentável, garantindo apriorização do pedestre e do ciclista nos projetos de requalificação viária a serem desenvolvidos no território do Centro Expandido Continental, de forma a contemplar atributos físicos e operacionais para a segurança e conforto dos pedestres e ciclistas.
  - Considerar as diretrizes geométricas e operacionais para calçadas em função da classe hierárquica da via e o uso do solo.
  - Inserir ciclo-rotas permanenctes no território considerando as rotas estratégicas e as diretrizes previstas no Plano Diretor Cicloviário.
  - Adotar padrões de setorização (visual e material construtivo) em desenvolvimento para o Plano de Mobilidade Urbana;
  - Ordenar, através de sinalização (Ex.: pintura no piso, colocação de cones em horários estratégicos), as faixas de deslocamento de automóveis considerando o fluxo de entradas, retornos e paradas nas vias.
- Incorporar, nos projetos de requalificação viária a serem desenvolvidos no Centro Expandido Continental, estratégias de priorização do transporte público, considerando a oferta do transporte público e a classe hierárquica das vias.
- Gerenciara oferta de estacionamentos de forma equilibrada com a real demanda das atividades existentes:
  - Implantar a estratégia de substituição das vagas de estacionamento na via por vagas em edifícios garagens, considerando a classe hierárquica da via e o uso do solo;
  - Rever a legislação referente ao estacionamento nos recuos frontais dos lotes privados, assegurando áreas verdes, paraciclos e calçadas, e limitando o uso deste espaço como estacionamento de veículos:
  - Rever a estratégia de oferta de estacionamento no entorno dos parques e praças, restringindo a oferta ao atendimento de idosos, gestantes e deficientes físicos.
- Rever a legislação referente aos espaços destinados a guarda de veículos de modo a:
  - Rever a exigência mínima de vagas de estacionamento;
  - Incentivar o uso de vagas compartilhadas considerando os turnos de funcionamento dos estabelecimentos.



Repartilhamento de ruas possibilita projetos com apropriação do pedestre e do ciclista.

#### ANTES



DEPOIS



Vias com com pavimentação diferenciada, as diferentes zonas de circulação para os diferentes usuários do lugar (pedestres, ciclistas, transporte coletivo, veículos particulares, comércio popular.

#### POR UM Centro INTEGRADO E INCLUSIVO

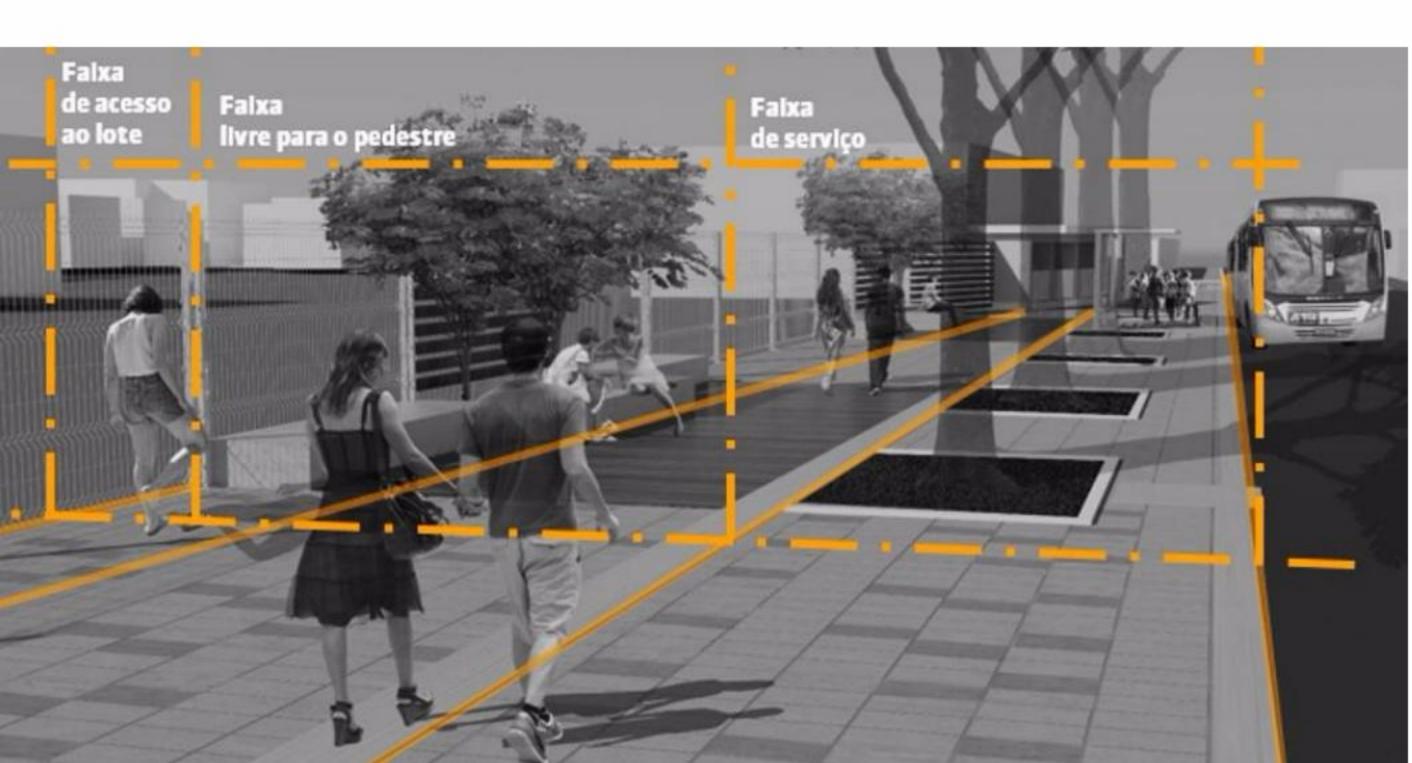


Garantir a **ACESSIBILIDADE** física das pessoas nos espaços privados, semi-públicos e públicos, favorecendo tanto o acesso seguro e confortável ao interior das quadras e lotes, como percursos contínuos e qualitativos entre as diversas áreas do território.



- Incorporar aos projetos a serem desenvolvidos no Centro Expandido Continental estratégias de Acessibilidade universal a todas as edificações e equipamentos, especialmente aos Polos Geradores de viagens (PGVs) considerados por este Plano como "Espaços Semi-Públicos" (Exemplo: hospitais, grandes centros comerciais, Universidades, etc.):
  - Estimular o compartilhamento de parte do recuo frontal dos lotes para implantação de áreas de embarque e desembarque de pessoas e de paradas de transporte público e /ou de veículos particulares;
  - o Para as edificações existentes, criar instrumentos legais que estimulem o estudo da viabilidade e sua implementação. Para as novas edificações, rever legislação urbanística no sentido de estabelecer exigências projetuais considerando a escala do equipamento em relação ao lugar.
- Prever a setorização do passeio público utilizando materiais diferenciados segundo a faixa funcional (ex: faixa de serviço, faixa livre para pedestres e faixa de acesso ao lote) visando garantir a acessibilidade e fluidez do pedestre e melhor controlar, quando necessário, o ordenamento do comercio popular existente.
- Priorizar a requalificação das rotas estratégicas identificadas no território com foco na mobilidade dos pedestres e das pessoas com mobilidade reduzida, incorporando aos projetos a serem desenvolvidos no território:

- O dimensionamento adequado das calçadas de modo a promover o passeio continuo do pedestre;
- A continuidade e qualidade da pavimentação das calçadas, conforme estratégias em desenvolvimento para o Plano de Mobilidade Urbana.
- Assegurar uma gestão integrada do mobiliário urbano considerando simultaneamente aspectos relativos a implantação, distribuição e ergonomia.
- Intensificar a fiscalização e, quando necessário, revisar as atuais legislações urbanas que impactam no uso do passeio público e segurança das travessias de pedestres, objetivando:
  - Proibir o rebaixamento continuo total do meio fio para estacionamento no recuo frontal dos lotes, restringindo o uso de estacionamento no recuo frontal das edificações;
  - Assegurar o desenho coerente das esquinas visando o conforto e segurança das travessias;
  - Assegurar travessias seguras em todo o território coerente com as características físicas das vias e a dinâmica e fluxo das pessoas.
- Assegurar a gestão e a padronização da localização e forma de implantação do mobiliário urbano, considerando seu uso, a classe hierárquica da via, e os requisitos de acessibilidade para os pedestres.



Por um CENTRO
INTEGRADO E INCLUSIVO



Assegurar e intensificar a **COLABORAÇÃO** de atores diversos da sociedade, de forma equilibrada e proativa, permitindo a construção de políticas públicas e intervenções urbanas mais sustentáveis.



- Estudar mecanismos para que, de forma gradual, a participação cidadã passe de um papel consultivo para a entrada no processo de tomada de decisão nos planos e projetos urbanos e arquitetônicos da cidade.
- Promover campanhas de educação urbana que fortaleçam o respeito ao pedestre, contribuindo com a coexistência segura nos espaços públicos.
- Incentivar projetos de parceria público-privado, onde as intervenções no espaço público sejam visibilizadas, em parte, pela publicidade no mobiliário urbano.
- Prever um espaço de exposição permanente da Prefeitura para divulgar os planos e projetos, considerando, inclusive a existência de espaços para seminários e oficinas colaborativas.
- Incentivar e promover formas perenes do colaboração, como Oficinas Colaborativas e Ações de Urbanismo Tático (intervenções de curto prazo e baixo custo), contribuindo para mudança de paradigma dos valores urbanos.





Imagens das oficinas colaborativas cidadas e conversas cidadas.







## Por um Centro HUMANIZADO, SEGURO E CONFORTÁVEL



Promover a CAMINHABILIDADE e o planejamento da cidade na escala humana em toda e qualquer intervenção urbana, concebendo os espaços públicos e privados sempre de maneira integrada.

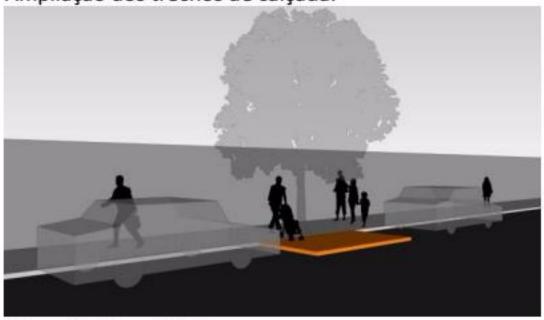


- Investir em estudos e Planos urbano-arquitetônicos de escala local (planos específicos, planos de quadra, etc.), que tenham como meta o planejamento integrado de elementos urbanos como a interface arquitetônica, a mobilidade, a vegetação e o mobiliário urbano.
- Controlar e Reduzir a velocidade média dos veículos no Centro Continental.
  - Implantar áreas de Zona 30 em vias com expressivo fluxo de pedestres e no entorno dos parques e praças, das escolas, hospitais, universidades, Mercados e outros PGVs.
  - Implantar estratégias de redução de velocidade nas vias componentes das Rotas Estratégicas
  - Desenvolver e implantar estratégias de desenho urbano que contribuam com a redução de velocidade dos meios motorizados nas vias locais.
  - O Incorporar, aos projetos a serem desenvolvidos no território, os padrões de calçadas em desenvolvimento para o Plano de Mobilidade Urbana, garantindo conforto, qualidade de pavimentação e adequação à classe hierárquica da via e ao uso do solo.
- Regulamentar as calçadas considerando simultaneamente, a qualidade da pavimentação, a continuidade do percurso e a largura confortável do passeio.
- Adotar, nos projetos urbanísticos a serem desenvolvidos no território, estratégias de travessia de pedestres e ciclistas que sejam constantes e seguras, contemplando minimamente:
  - A definição de uma distância máxima entre travessias de pedestres, visando a redução da travessia fora da faixa pelo pedestre.
  - O dimensionamento correto da largura das faixas de travessia, observando a demanda de pedestres no local, conforme legislação em vigor.
  - A implantação obrigatória de semáforos de pedestres nos cruzamentos de vias arteriais principais, secundárias e coletoras.
  - o Implantar cruzamentos completos (faixas de pedestres em todas as travessias possíveis, inclusive na diagonal) nos cruzamentos entre duas ou mais vias arteriais, por exemplo, Av. Gov. Agamenom Magalhães com Rua Paissandú.
  - Sinalizar faixas considerado as premissas do desenho universal
- Permitir e regulamentar a implantação de passagens temporárias ("Passelets"\*) que visam permitir a passagem segura e em nível dos pedestres sobre o leito da via quando a calçada não permite a passagem livre de pessoas (ex: quando arvores, postes ou quiosques obstruem permanentemente o passeio);

- Planejar as áreas de permanência e descanso nas ruas, de modo confortável e convidativo, potencializando a vigilância social e segurança cidadã;
- Ampliar trechos de calçadas para criar áreas de convivência [Parklets ou áreas pavimentadas] intercaladas a estacionamentos de veículos.



Ampliação dos trechos de calçada.



"Passelets" possibilitam passagens seguras.

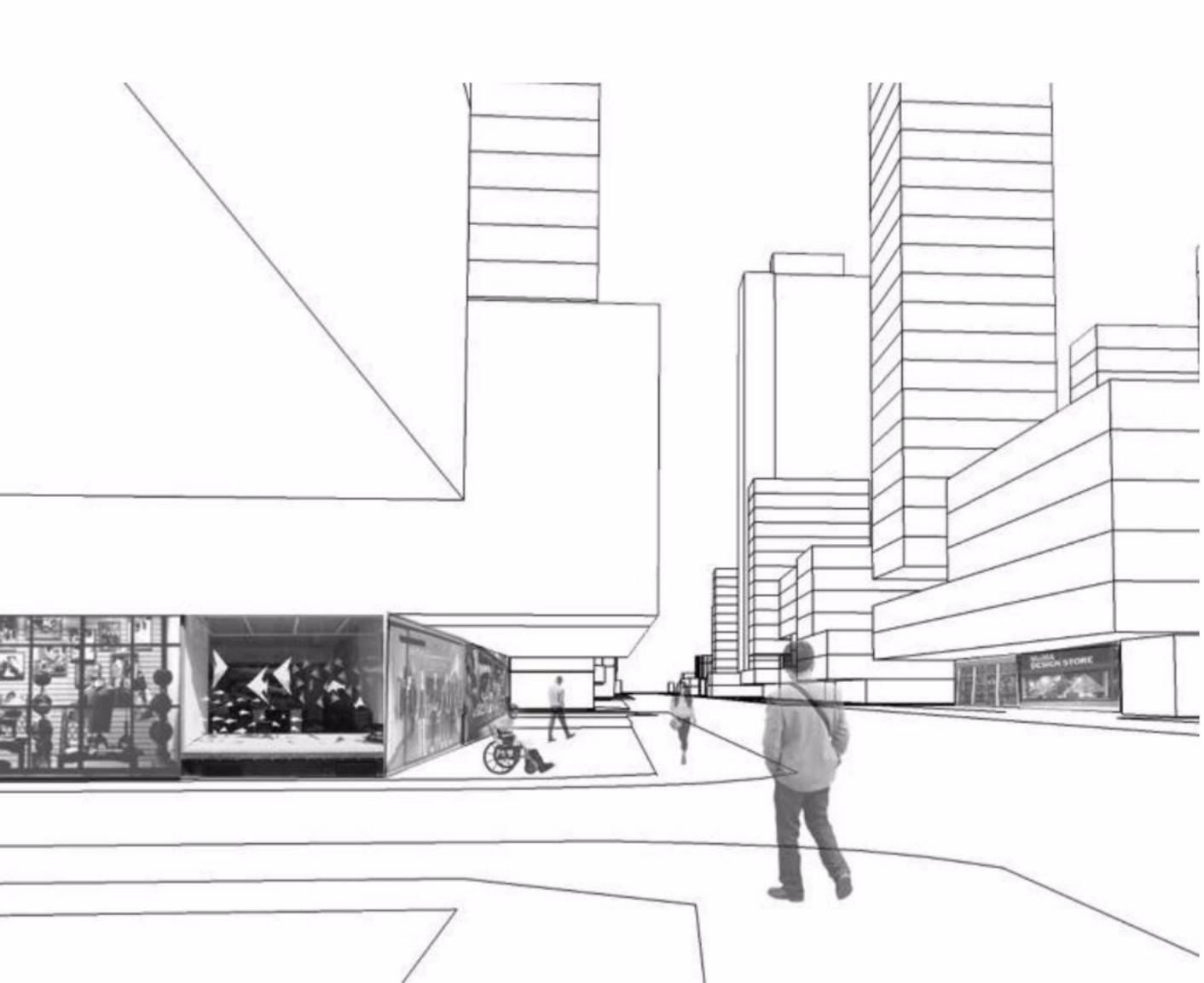


Rua cidadã

Por um Centro HUMANIZADO, SEGURO E CONFORTÁVEL



Assegurar maior PERMEABILIDADE visual entre os espaços públicos e privados, inclusive com o incentivo ao térreo ativo, visando estimular a vigilância social natural do espaço urbano.



- Assegurar a permeabilidade visual continua nas rotas estratégicas através de:
  - Incentivos aos usos ativos no pavimento térreo, principalmente nos lotes de esquina;
  - Maior proximidade das edificações com as calçadas, especialmente o pavimento térreo;
  - Proibição de muros altos e contínuos;
  - Definição de políticas de incentivo a retirada de muros ou substituição por elementos vazados.
- Tratar as esquinas de maneira diferenciada:
  - Priorizar a implantação de usos ativos nas esquinas
  - Desenhar as esquinas com angulações que permitam maior visibilidade de uma rua a sua perpendicular.
- Planejar estacionamentos e edifícios garagens com interface permeável, sendo o térreo e a coberta "ativos"
  - Exigir térreo ativo e com permeabilidade visual alta;
  - Incentivar a implantação de outros usos nos últimos pavimentos ou coberta (restaurantes, auditórios, mirantes, hortas urbanas...)



Uso ativo no pavimento térreo.



Ampliação das calçadas nas esquinas.



Térreo ativo com permeabildiade visual e dinâmica urbana.

## Por um Centro HUMANIZADO, SEGURO E CONFORTÁVEL



Implantar uma política de ILUMINAÇÃO humanizada e sustentável, contribuindo para o sentimento de segurança e convivência noturna dos cidadãos, e valorização dos espaços públicos e do patrimônio construído local.





- Prever a elaboração de um plano diretor de iluminação pública de modo a:
  - Elaborar estratégias de curto, médio e longo prazo para a efetivação do embutimento da fiação aérea
  - o Incentivar o uso da iluminação pública fotovoltaica, contribuindo com a segurança dos cidadãos, reduzindo a poluição visual e os inconvenientes causados pelo excesso de fios aéreos.
  - Priorizar a implantação de iluminação na escala dos pedestres e ciclistas, eliminando as áreas sombrias e inseguras das calçadas durante à noite.

- Reduzir a quantidade de postes implantados no espaço público viário, principalmente os postes de apoio da fiação que não têm função de iluminar e obstruem excessivamente os passeios públicos.
- Disciplinar a fiação, visando maior qualidade paisagística e segurança para o cidadão, como estratégia alternativa ao embutimento da fiação.
- Considerar o respeito às características da fauna urbana, minimizando o impacto no habitat de determinadas espécies.
- Priorizar a iluminação das travessias de pedestres e áreas de permanência de pessoas nas vias e demais espaços públicos, estimulando a vida noturna.
- Explorar a iluminação patrimonial como importante estratégia para valorização da paisagem cultural e atratividade econômica.



Iluminação na escala dos pedestres



Iluminação na escala dos pedestres

## Por um Centro HUMANIZADO, SEGURO E CONFORTÁVEL



Incentivar a **VEGETALIZAÇÃO** do espaço urbano, estimulando o aumento da porosidade do solo e a continuidade da arborização viária, de modo a contribuir para uma paisagem mais atrativa, um saneamento mais eficaz e amenização do clima urbano.





- Conectar, sempre que possível, os parques e praças existentes às áreas naturais ou outros espaços livres públicos e semi-públicos através de vias arborizadas, afirmando o sistema de Espaços Públicos existente e sua importância para a sustentabilidade do lugar.
- Ampliar a quantidade de áreas livres vegetadas ou com solo predominantemente permeável:
  - Identificar áreas potenciais para implantação de pequenas praças, "pocket parks", principalmente ao longo das rotas estratégicas, nas comunidades de interesse social e nas áreas da ZEPH BOA VISTA
  - Promover espaços apropriados para lazer e recreação nos espaços públicos polares, incluindo formas de lazer produtivo como hortas comunitárias.
  - Estimular a implantação de jardins nos recuos frontais dos lotes que atualmente são ocupados por estacionamento de veículos.
- Ampliar as áreas vegetadas ao longo das vias:
  - Ampliar os alegretes atualmente existentes no entorno das árvores para dimensão mínima adequada ao porte da árvore (min. 1,5 x 1,5m\* ver referencia);
  - Vegetalizar canteiros contínuos (centrais ou laterais às calçadas) interrompendo sempre que necessário com travessias para pedestres;
  - Estimular a criação de jardins com áreas de permanência em refúgios ou áreas livres potenciais atualmente subutilizados;
- Assegurar a continuidade e adequação da arborização viária que permita um percurso sombreado e desimpedido para os pedestres.
  - Planejar e implantar espécies arbóreas coerentes com as dimensões dos passeios públicos e dinâmica social neles presente.
  - Estimular o plantio de árvores de médio e grande porte nos recuos frontais dos lotes, quando não houver dimensionamento adequado das calçadas.
  - Planejar, a longo prazo, o plantio, poda e/ou substituição da arborização viária.
  - Redimensionar as faixas de circulação dos automóveis, de modo a garantir a implantação de novas espécies e/ou manutenção de árvores existentes, assegurando o deslocamento continuo e seguro do pedestre na calçada.
- Estimular a vegetalização das edificações (fachadas e tetos verdes).
- Gerir os corpos d água com sua flora e fauna como elementos essenciais para a sustentabilidade e identidade do território.







## REFERÊNCIAS

AJUNTAMENT DE BARCELONA. Disponível em: http://ajuntament.barcelona.cat/en. Acesso em: Março, 2015.

ASCHER, François; Apel-Muller, Mireille. La rue est à nous...tous! (The street belongs to all of us! Paris: Au diablevauvert, 2007. ISBN 978284626129-6.

ATLAS DE DESENVOLVIMENTO HUMANO NO BRASIL. Disponível em: http://www.atlasbrasil.org.br/2013/. Acesso em: Março, 2015.

BAUMAN, Zygmunt. Confiança e Medo na Cidade. Rio de Janeiro: Zahar, 2009.

BENTLEY, Ian; ALCOCK, A.; MURRAIN, Paul; McGLYNN, Sue; SMITH, Graham.Responsive environments: A manual for designers. Oxford: Butterworth Architecture, 1985. ISBN 0750605667

BORTHGARAY, Andrés. Conquistar a rua! Compartilhar sem dividir. São Paulo: Romano Guerra, 2010. 160p.

CAMARA, A. N. D.; CANUTO, R.; MACIEL, P.; DUARTE, Clarissa. Plano centro cidadão e o processo de planejamento do espaço urbano cidadão. caderno do CEAS, v. 01, p. 112-128-128, 2016.

CAMARA, A. N. D.; DUARTE, Clarissa; NOBREGA, M.LOURDES; Juca, Mucio. Nosso Cais: Integração, mobilidade, paisagem cultural: diretrizes para intervenção no cais Jose Estelita. 1. ed. recife: FASA, 2012. v. 01. 80p.

CAMARA, A. N. D.; Isabella I. Trindade. A experiência de desenho do Bairro da Boa Vista como referência para intervenção contemporânea. Paisagens: ensino, historia, planejamento. 01ed.Recife: Prazer de Ler, 2012, v. 01, p. 08-20.

CAMARA, A. N. D.; Isabella I. Trindade; Teixeira, N. . Normativas urbanísticas como instrumento para a configuração da cidade. In: Maria de Lourdes Carneiro da Cunha Nóbrega. (Org.). Arquitetura e urbanismo. Projetos, estudos urbanos, patrimônio. 01ed.Recife: Prazer de Ier, 2010, v., p. 97-113.

CAMARA, A. N. D.; Isabella I. Trindade; DUARTE, Clarissa; NOBREGA, M.LOURDES; OLIVEIRA, B.; SILVA, L. . Cuando el edficio encuentra la calle. In: VII Seminario de Instigación en Urbanismo, 2015, Barcelona. VII Seminario de Instigación en Urbanismo. Barcelona: DUOT, 2015. v. 01. p. 22-23.

CAMARA, A. N. D.; Isabella I. Trindade; NOBREGA, M.LOURDES. La ordenza de la edificación como instrumiento de deseno urbano. In: VI Seminario de Instigación en Urbanismo, 2014, barcelona. VI Seminario de Instigación en Urbanismo. Barcelona: DUOT, 2014. v. 01. p. 22-23.

CAMPOS, Vânia B. G.; RAMOS, Rui A. R. Proposta de Indicadores de Mobilidade Urbana Sustentável relacionando Transporte e Uso do Solo. PLURIS. São Carlos, 2005.

CANUTO, R.; MACIEL, P.; CAMARA, A. N. D.; DUARTE, Clarissa; CAVALCANTI, L.; Joao Petribu. Plano centro cidadão e o processo de colaboração social no planejamento urbano. In: 1º Congresso Internacional de Espaços públicos, 2015, Porto Alegre. Congresso Internacional de Espaços públicos. Porto Alegre: EdPUCRGS, 2015. v. 1.

CERRENO, A.; SANDER, E. Pedestrian and Bicyclist Standards and Innovations in Large Central Cities. New York: Rudin Center for Transportation Policy & Management, 2006.

CERQUEIRA, Isabella W. Cultura urbana e Espaço Público: Analisando a Mobilidade dos Pedestres e a Qualidade dos Espaços de Passeio no entorno da UNICAP. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduado em Arquitetura e urbanismo) — Curso de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Católica de Pernambuco (UNICAP), Recife, 2013.

CUNHA, Francisco; HELVECIO, L. Calçada: o primeiro degrau da cidadania urbana. Recife: INTG, 2013. ISBN: 9788598586205.

DUARTE, Clarissa D.C. A ARQUITETURA URBANA E SUAS PROPRIEDADES. Metodologia de Desenho urbano. Recife: Curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Católica de Pernambuco, 2014.

DOCUMENTO PARA REUNIÃO PÚBLICA - JUNHO 2017

A RUA CIDADÃ E OS ELEMENTOS DA COEXISTÊNCIA. Metodologia de Urbanismo. Recife: Curso de Arquitetura
e Urbanismo da Universidade Católica de Pernambuco, 2014.
; NOBREGA, M. L. C. C Pela Coexistência Urbana: Estratégias de Planejamento para Espaços Públicos Viários. In: NOBREGA, Ma de Lourdes; ROLIM, Ana Luisa (Org.). Paisagens: Ensino, História,   Planejamento. 1ed.Recife: Prazer
de Ler, 2012, v. 1, p. 02-160.
A Cultura da Coexistência: o uso dos espaços públicos na Cidade do Recife. Arrecifes (Recife), v. 10, p. 71-84,
2005.
Le dessin de la coexistence - L'impact des politiques d'aménagement urbain sur l'usage de l'espace public
DEA/Master Paris: Université Paris 1 Panthéon Sorbonne, 2005.
Estratégias de Reabilitação Urbana para o Centro Histórico do Recife : repensando a Avenida Dantas Barreto
In: VI ENEPEA (VI Encontro Nacional de Ensino de Paisagismo em Escolas de Arquitetura e Urbanismo, 2002, Recife. Anais
VI Encontro Nacional de Ensino de Paisagismo em Escolas de Arquitetura e Urbanismo- Construção da Paisagem
Brasileira, 2002.

FARR, Douglas. Urbanismo Sustentável: desenho urbano com a natureza. Porto Alegre: Bookman, 2013.

GEHL, Jan. Cidades para pessoas. Tradução Anita Di Marco. 1 ed. São Paulo: Perspectiva, 2013.

GEHL, Jan. GEMZOE, Lars. Novos Espaços Urbanos. Barcelona: Editorial Gustavo Gili, 2002. 264 p.

JACOBS, Jane. Morte e vida nas grandes cidades. São Paulo: Martins Fontes, 2000.

LIMA, Natália T. N. Repensando o eixo norte-sul: Estratégias de mobilidade urbana para a Avenida Agamenon Magalhães. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduado em Arquitetura e urbanismo) — Curso de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Católica de Pernambuco (UNICAP), Recife, 2011.

MAIRIE DE PARIS. Charte D'Aménagement des Espaces Civilisés. Atelier Parisien d'Urbanisme, 2002. Disponível em http://www.apur.org/etude/charte-8217-amenagement-espaces-civilises. Acesso: Março/2015.

MASBOUNGI, d'Ariella; GROUEFF, Sylvie. (Ré)aménagerlesrez-de-chaussée de laville. Paris: Lemoniteur, 2013. ISBN: 9782281195545.

NOBREGA, M.LOURDES; CANUTO, R.; Isabella I. Trindade; MACIEL, P.; CAMARA, A. N. D.; Juca, Mucio; DUARTE, Clarissa; MORAES, E. B. A. . Por um espaço publico cidadão: a mobilidade e a conquista da rua. 1. ed. recife: Sindicato dos engenheiros do estado de Pernambuco, 2015. v. 01. 128p .

NOBREGA, M.LOURDES; DUARTE, Clarissa; CAMARA, A. N. D.; MACIEL, P.; ROLIM, A. L. Por um espaço publico cidadão: o encontro do edifício com a rua. 1. ed. Recife: Senge Publicações, 2014. v. 01. 77p.

PANERAI, Philippe. Análise Urbana. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 2006.

PANERAI, Philippe. Urban Forms: The Death and Life of Urban Block. Oxford: Architectural Press, 2004.

PREFEITURA DA CIDADE DE SÃO PAULO. Disponível em: http://www.capital.sp.gov.br/portal/. Acesso em: Março, 2015.

PREFEITURA DA CIDADE DO RECIFE. Disponível em: http://www2.recife.pe.gov.br/. Acesso em: Março, 2015.

PREFEITURA DA CIDADE DO RECIFE. Decreto no 13.957 / 1979. In: PREFEITURA DA CIDADE DO RECIFE. Preservação de Sítios Históricos. Recife. p. 13-15. Prefeitura do Recife.

PREFEITURA DA CIDADE DO RECIFE. Lei Municipal no 16.290 / 1997. D.O.M. dias 31/01 e 01/02 de 1997. Diário Oficial, Recife, 1997.

PREFEITURA DA CIDADE DO RECIFE. Plano Diretor da Cidade do Recife, Lei № 17.511. Diário Oficial, 2008.

DOCUMENTO PARA REUNIÃO PÚBLICA - JUNHO 2017

PREFEITURA DA CIDADE DO RECIFE. Lei Municipal no. 17.511 / 2008. Plano Diretor. Diário Oficial da União, Recife, 2008.

PREFEITURA DA CIDADE DO RECIFE. Lei Municipal no. 16.176 / 1996. Estabelece a lei de Uso e Ocupação do Solo da Cidade do Recife. Diário Oficial da União, Recife, 1997.

PREFEITURA DA CIDADE DO RECIFE. Lei Municipal n° 16.290 / 1997. D.O.M. dias 31/01 e 01/02 de 1997. Diário Oficial, Recife, 1997.

PREFEITURA DA CIDADE DO RECIFE. Plano Diretor da Cidade do Recife, Lei № 17.511. Diário Oficial, 2008.

PREFEITURA DA CIDADE DO RECIFE. Lei de uso e Ocupação do Solo nº. 16.176 / 1996.

PREFEITURA DA CIDADE DO RECIFE. Plano Diretor de Desenvolvimento da Cidade do Recife, Secretaria de Planejamento e Urbanismo da Prefeitura da Cidade do Recife, Companhia Editora de Pernambuco, Recife, 2006.

PREFEITURA DA CIDADE DO RECIFE. Atlas Do Desenvolvimento Humano no Recife 2005. Recife. Acesso em data: http://www.recife.pe.gov.br/pr/secplanejamento/pnud2006/index.html

PREFEITURA DA CIDADE DO RECIFE. Lei de Uso e Ocupação do Solo da Cidade do Recife, de 30 de janeiro de 1997. Acesso em data: http://www.recife.pe.gov.br/pr/leis/luos/

PREFEITURA DA CIDADE DO RECIFE. Projeto Recife Centro - Desenho e Negócios. Recife, 2005.

PREFEITURA DA CIDADE DO RECIFE. Secretaria de Planejamento, Urbanismo e Meio Ambiente. As praças que a gente tem, as praças que a gente quer: manual de procedimentos para intervenção em praças. Lucia Leitão, Organizadora. Recife: A Secretaria, 2002. 118 p.

SÁ CARNEIRO, Ana Rita; MESQUITA, Liana de Barros. Espaços Livres do Recife. Recife: Prefeitura da Cidade do Recife/Universidade Federal de Pernambuco, 2000.

SANTOS, Élida S.; SIQUEIRA, Lúcia de A.; MARANHÃO, Maria Helena P. Gomes. Espaços Urbanos Seguros: Recomendações de projetos e gestão comunitária para obtenção de espaços urbanos seguros. Adaptação do Manual Espacios Urbanos Seguros. 2004.

SILVA, Eveline Cinara B. Arquitetura da Coexistência: Análise das interfaces arquitetônicas do entorno da Universidade Católica de Pernambuco. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduado em Arquitetura e urbanismo) — Curso de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Católica de Pernambuco (UNICAP), Recife, 2014.

SPECK, Jeff. Walkable City: how downtown can save America, one step at a time. North Point Press: New York, 2012.

UNESCO. Recomendação sobre as passagens históricas urbanas. 36 conferência Geral da Unesco / 2011. Paris, 2011.