Diagonal
TRANSFORMAÇÃO
DE TERRITÓRIOS

FACTTA
factta.com

PROPOSTA PRELIMINAR TERRITÓRIO 1

Produto 2

Março | 2018

ICPS RECIFE
INSTITUTO DA CIDADE
PELÓPIDAS SILVEIRA

RECIFE
PREFEITURA DA CIDADE

APRESENTAÇÃO

A Prefeitura do Recife e o Consórcio Diagonal-Factta apresentam o Produto 2 - Proposta Preliminar do Território 1, objeto do Contrato de Prestação de Serviço de Consultoria nº 3301.02.2017 celebrado entre o Município do Recife e o Consórcio formado pelas empresas Diagonal Empreendimentos e Gestão de Negócios Ltda. e a Factta Consultoria e Assessoria Ltda. EPP, cuja finalidade é a prestação de serviços de consultoria para elaborar o projeto de reestruturação urbana e dinamização econômica territorial de centralidades do Recife, que compõe o Programa de Desenvolvimento da Educação e da Gestão Pública financiado pelo Banco Internacional de Reconstrução e Desenvolvimento (BIRD) através do Empréstimo n.o 8168-BR.

O escopo deste projeto compreende a elaboração de 3 produtos distintos conforme apresentado a seguir:

- PRODUTO 1 – Diagnóstico e Diretrizes Preliminares do Território 1 e do Território 2
- **PRODUTO 2 – Proposta Preliminar para o Território 1 e o Território 2**
- PRODUTO 3 – Projeto Final para o Território 1 e o Território 2

O produto ora apresentado se configura como o Produto 2 – Proposta Preliminar para o Território 1 que contem as **propostas preliminares** de reestruturação urbana e dinamização econômica, abordando ainda os impactos ou implicações que podem advir destas, a fim de abrir o debate para contribuição dos diversos atores da sociedade, especialmente com os moradores e comerciantes das centralidades.

Esta é mais uma etapa de consulta que vai auxiliar a definição das propostas a serem detalhadas no projeto final. Deste modo, este documento foi desenvolvido em seis capítulos:

- Capítulo I – Introdução
- Capítulo II – Território de integração e centralidades
- Capítulo III – Demandas incrementais de abastecimento de água, coleta e tratamento de esgoto e resíduos sólidos.
- Capítulos IV - Impactos no ambiente natural e no patrimônio físico e cultural
- Capítulo V - Indicação de ajustes na legislação urbanística/ambiental
- Capítulo VI - Resultado da consulta

A **Introdução** apresenta os conceitos básicos que constituem referencial de análise e a metodologia utilizada no trabalho, e analise as categorias que delimitam as centralidades e os perímetros urbanos do Território. O

Capítulo II é o componente central do relatório contendo as propostas de reestruturação urbana e dinamização econômica do Território 1 e das suas centralidades. Entretanto, o capítulo inicia com uma caracterização geral do território ea identificação das potencialidades e estrangulamentos, antes de apresentar as propostas; ao final do capítulo, são explicitados os resultados esperados dos projetos propostos e uma recomendação preliminar de novo perímetro das centralidades. No **Capítulo III** é feita uma análise das demandas incrementais de saneamento básico das centralidades decorrentes do crescimento dos domicílios que devem ocorrer por conta da reestruturação urbana e dinamização econômica. E o **Capítulo IV** reflete sobre potenciais impactos ambientais e urbanos dos projetos a serem implementados e definidos no Capítulo II. No **Capítulo V** são indicadas sugestões preliminares de ajustes na legislação urbanística e ambiental para adaptação às propostas de reestruturação urbana e dinamização econômica. Finalmente, o último capítulo (**Capítulo VI**) resume as conclusões da consulta feita à sociedade, até o momento, sobre as propostas de reestruturação urbana e dinamização econômica.

SUMÁRIO

APRESENTAÇÃO....1
SUMÁRIO....3
LISTA DE FIGURAS....5
LISTA DE GRÁFICOS....7
LISTA DE TABELAS....8
1 INTRODUÇÃO....9
1.1 Conceitos básicos....9
1.1.1 Cidade e centralidade....9
1.1.2 Qualidade urbana e dinâmica econômica....12
1.1.3 Cidade cindida e cidade sustentável....15
1.2 Metodologia....18
1.3 Centralidades e perímetros....22
1.3.1 Centralidades do Recife....23
1.3.1 Categorias definidoras das centalidades....26
1.3.3 Perímetros das centralidades....27
2 TERRITÓRIO DE INTEGRAÇÃO....29
2.1 Caracterização do território....29
2.1.1 Potencialidades e Estrangulamentos....42
2.2 Estratégia e projetos para o território de integração e suas centralidades**Erro! Indicador não definido.**
2.3 Resultados das intervenções propostas para o Território de Integração....47
2.4 Encruzilhada....47
2.4.1 Caracterização da centralidade....48
2.4.2 Potencialidades e Estrangulamentos....58
2.4.3 Projetos....59
2.4.4 Resultados....71
2.4.5 Perímetro da centralidade....71
2.5 Água Fria....72
2.5.1 Caracterização da centralidade....73
2.5.2 Potencialidades e Estrangulamentos....82

2.5.3 Projetos 84
2.5.4 Resultados 91
2.5.5 Perímetro proposto para a centralidade de Água Fria 92
2.6 Beberibe 93
2.6.1 Caracterização da centralidade 93
2.6.2 Potencialidades e Estrangulamentos 101
2.6.3 Projetos 102
2.6.4 Resultados 111
2.6.5 Perímetro proposto para a centralidade de Beberibe 112
3 DEMANDAS INCREMENTAIS DE SANEAMENTO (ÁGUA, ESGOTO E RESÍDUOS SÓLIDOS) 114
3.1 Déficit atual 115
3.2 Evolução futura da população 117
3.3 Demanda futura de saneamento 120
4 IMPACTOS NO AMBIENTE NATURAL E NO PATRIMÔNIO FÍSICO E CULTURAL 122
4.1 Projetos territoriais 123
4.2 Projetos na centralidade de Encruzilhada 124
4.3 Água Fria 125
4.4 Beberibe 126
4.5 Síntese 126
5 INDICAÇÃO DE AJUSTES NA LEGISLAÇÃO URBANÍSTICA/AMBIENTAL 128
5.1 Contexto Normativo 128
5.2 Indicações de revisão da legislação vigente 129
6 RESULTADO DA CONSULTA 132
6.1 Pesquisa de avaliação das intervenções propostas. 132
7 BIBLIOGRAFIA 137

LISTA DE FIGURAS

Figura 1: Esquema de camadas para análise territorial 20
Figura 2: Processo de escuta - 21
Figura 3: Território de integração 1 30
Figura 4: Topografia do Território 1....32
Figura 5: Distribuição das atividades econômicas no Território 1....35
Figura 6: Unidades de Conservação do Território 1....37
Figura 7: Padrão de ocupação do Território 1....38
Figura 8: Rede de linhas de transporte público do Território 1 40
Figura 9: Projetos territoriais e urbanos....43
Figura 10 :Local de moradia dos visitantes da Encruzilhada 51
Figura 11: Origem dos trabalhadores ocupados na centralidade da Encruzilhada....52
Figura 12: Densidade de Fluxo de ônibus na Encruzilhada 53
Figura 13: Qualidade da circulação na centralidade....54
Figura 14: Intensidade do Fluxo de Pessoas 55
Figura 15: Vias de concentração de unidades mercantis na Centralidade da Encruzilhada 57
Figura 16: Perímetro proposto para a centralidade da Encruzilhada....72
Figura 17: Local de moradia dos visitantes de Água Fria 76
Figura 18: Destino dos trabalhadores ocupados na Centralidade de Água Fria....77
Figura 19: Densidade do Fluxo de ônibus em Água Fria 78
Figura 20: Qualidade da circulação na centralidade....79
Figura 21: Fluxo de pessoas na centralidade....80
Figura 22: Vias de concentração de unidades mercantis na Centralidade da Água Fria....82
Figura 23: Perímetro Proposto....92
Figura 24: Local de moradia dos usuários de Beberibe....95

Figura 25: Linhas de transporte na centralidade de Beberibe 97

Figura 26: Fluxo de pessoas na centralidade de Beberibe.....99

Figura 27: Vias de concentração de unidades mercantis na Centralidade de Beberibe.....99

Figura 28: Proposta de perímetro para a centralidade de Beberibe.....113

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1: Distribuição da População e da Economia nos bairros do Recife 23

Gráfico 2: Densidade terciária das centralidades do Território 1 (unidades mercantis/densidade demográfica) 27

Gráfico 3: Distribuição da renda das Centralidades por classe de rendimento nominal mensal da população de 10 anos e mais - 2010 33

Gráfico 4: Relação entre PEA e emprego formal nas Centralidades do Território 1 34

Gráfico 5: Distribuição da Receita de IPTU nas Centralidades (bairros) – (%) - 2016 41

Gráfico 6: Local de moradia dos visitantes da Encruzilhada (%) 50

Gráfico 7 :Qualidade das Calçadas na Encruzilhada 55

Gráfico 8: Estrangulamentos e problemas na Encruzilhada na visão dos usuários (% das respostas) 56

Gráfico 9: Local de moradia dos visitantes de Água Fria (%) 75

Gráfico 10: Estrangulamentos e problemas em Água Fria na visão dos usuários (% das respostas) 80

Gráfico 11 : Qualidade das Calçadas em Água Fria 81

Gráfico 12: Síntese dos principais indicadores de Água Fria 93

Gráfico 13: Local de moradia dos usuários de Beberibe (%) 95

Gráfico 14 : Qualidade das Calçadas em Beberibe 97

Gráfico 15: Estrangulamentos e problemas em Beberibe (% das respostas) 98

Gráfico 16: Percentual de pessoas que vivem em domicílios com água encanada no Território 1 (%) 115

Gráfico 17: Percentual da população que vivem em domicílios urbanos com coleta de lixo no Território 1 (%) 116

Gráfico 18: Percentual dos domicílios particulares permanentes das Centralidades com esgotamento sanitário (ligados à rede geral de esgoto ou pluvial) 116

Gráfico 19: Percentual dos domicílios com entorno degradado no Território 1 (%) - 2010 117

Gráfico 20: Taxa de crescimento anual da população das Centralidades - (%) 118

LISTA DE TABELAS

Tabela 1: Dados de mensuração das centralidades do Território 1 27

Tabela 2: Indicadores econômicos e sociais das centralidades do Território 1 33

Tabela 3: Principais cadeias produtivas das Centralidades 36

Tabela 4: Síntese dos principais indicadores da Encruzilhada 48

Tabela 5: Rendimento nominal mensal dos bairros dos visitantes da Encruzilhada – 2010 51

Tabela 6: Síntese dos principais indicadores de Água Fria 74

Tabela 7: Rendimento nominal médio mensal dos domicílios particulares permanentes dos bairros dos visitantes de Água Fria –2010 (*) 76

Tabela 8: Rendimento nominal médio dos domicílios particulares permanentes dos bairros dos visitantes de Beberibe –2010 (*) 96

Tabela 9: Déficit de atendimento de esgoto nas Centralidades e fora das ZEIS 117

Tabela 10: Estimativa da evolução tendencial da população das Centralidades 118

Tabela 11: Aumento futuro da população das Centralidades do Território 1 119

Tabela 12: Aumento futuro do número de domicílios nas Centralidades – 2010/2030 119

Tabela 13: Demanda futura de água e coleta de lixo (2030) nas Centralidades do Território 1 120

Tabela 14: Demanda futura de esgotamento sanitário (2030) nas Centralidades do Território 1 120

Tabela 15: Nível de aprovação das intervenções propostas para Encruzilhada 133

Tabela 16: Priorização das intervenções propostas para Encruzilhada 133

Tabela 17:Nível de aprovação das intervenções propostas para Água Fria 134

Tabela 18: Priorização das intervenções propostas para Água Fria 135

Tabela 19: Nível de aprovação das intervenções propostas para Beberibe 136

Tabela 20: Priorização das intervenções propostas para Beberibe 136

1 INTRODUÇÃO

Centralidade é uma porção do território cujo grau de acessibilidade e conexão com o território, bem como a concentração, intensidade e diversificação de atividades terciárias, públicas e privadas, constituem fatores de polarização de pessoas, bens, conhecimento e informações às mais diversas escalas: regional, metropolitana, urbana e local. A centralidade se caracteriza pela concentração de atividades econômicas, tendo como suporte uma articulação imprescindível para promover o fluxo de pessoas e mercadorias de distintas partes da cidade. As centralidades se formam pela tendência de hierarquização do território que define diferentes níveis de aglutinação social e concentração econômica em interação com o território que leva à movimentação de pessoas e mercadorias de acordo com a eficiência e economia de aglomeração.

1.1 Conceitos básicos

Este capítulo apresenta os elementos conceituais que orientaram a análise e a formulação das propostas de reestruturação urbana e dinamização econômica do território. No primeiro item, o capítulo procura analisar a estruturação das cidades como uma hierarquização de centralidades, evidenciando os determinantes desta formação. Em seguida, tenta interpretar as relações entre a dinâmica econômica e a organização do espaço urbano e a interação entre as dimensões e, finalmente, no último sub-capítulo mostra a cidade cindida e avança na definição de postulados para a construção de uma cidade sustentável.

1.1.1 Cidade e centralidade

A cidade, segundo M. Santos (1985) é um ponto privilegiado no espaço cuja evolução depende de sua força acumulada: homens na qualidade de fornecedores de trabalho, as firmas enquanto produção de bens, serviços e ideias, e as instituições que têm como função essencial a produção de normas, ordens e legitimações. Forças e funções estas, que constantemente se entrelaçam e confundem seus papeis apresentando-se de forma bastante intrincada, o que torna mais exigente e cuidadosa a análise e o plano/projeto sobre a cidade. Acrescentem-se ainda, os fluxos que a atravessam a cada momento ou período.

Portanto, como condição particularmente decisiva, sobretudo a contemporaneidade não pode prescindir do reconhecimento de que cada lugar e cada segmento da realidade estão cada vez mais interconectados, e é sempre mais interdependente dos outros. E isso se dá nas mais diversas escalas. O que remete à ideia de que a constituição e as transformações do território só podem ser flagradas na intersecção de dois espaços: um **espaço-ambiente**, de relações horizontais, sincrônicas, formado pelo

entrecruzamento de linhas e escalas geográficas; e um **espaço-lugar**, de relações verticais, diacrônicas, composto pela sobreposição e acúmulo de estratos históricos. O primeiro espaço refere às interações econômicas, sociais, culturais, institucionais que os centros urbanos mantêm entre si nas mais diversas escalas e que lhes conferem valor ou significado territorial. O segundo refere aos componentes naturais e histórico-culturais próprios a cada lugar ou área, conferindo a eles sua especificidade morfológica, especificidade essa que não só individualiza e identifica os diversos setores constituintes da cidade, como "desenha" (engendra ou, pelo contrário, dificulta, inibe) as condições para determinados usos, conteúdos ou objetivos sociais (DEMATTEIS, 1998), (SALES, 1999). De todo modo, o primeiro é que confere pertinência prática ao segundo.

É precisamente na combinação das escalas, temas e técnicas que tais matérias pressupõem onde erigir uma teia teórico-metodológica capaz de captar as linhas de força e as tendências de forma-conteúdo do território.A produção do espaço urbano define determinada distribuição da população e das atividades econômicas formando uma hierarquia articulada pela trama urbana. A formação de novas centralidades surge em grandes e médias cidades como uma forma diferente de articular o espaço urbano, e estão relacionadas ao processo de urbanização que impulsiona o crescimento das cidades e as mudanças na economia urbana que favorecem a descentralização de equipamentos e atividades deslocadas do centro tradicional. (CAVALCANTE; BEZERRA, 2009)

A hierarquia das centralidades articula o espaço urbano com descentralização de equipamentos e atividades deslocadas do centro tradicional para novas aglomerações. A expressão máxima desse processo em um território está no centro principal, no entanto, com certas condições, podem surgir centralidades em vários outros pontos do espaço urbano, tendo como fator primordial para sua durabilidade a acessibilidade oferecida. Segundo (SPOSITO, 2004)essa aglutinação se mantém pelo processo de concentração de atividades (comércio, serviços, gestão pública e privada, lazer e valores materiais e simbólicos). Essa aglomeração tende a sofrer menos desgastes e a otimizar deslocamentos regulares, essas duas condições são a essência de uma centralidade (VILLAÇA, 2001).

O fenômeno urbano das centralidades, especialmente as de caráter secundário, tem como principal elemento de sua atratividade as externalidades que realçam sua qualidade urbana como fator de polarização de fluxos, tanto de pessoas quanto de mercadorias e serviços, o que configura uma localidade marcada pela concentração de relações econômicas diversas (materiais ou simbólicas). De modo que se estrutura como parte de uma hierarquia territorial.

A hierarquia das cidades se forma pela combinação de forças de aglomeração (economia de aglomeração) que aproximam atividades econômicas em busca de ganhos de externalidades positivas, e forças de dispersão (deseconomia de aglomeração), afastando para longe atividades em espaços superconcentrados. A partir de certo nível, a aglomeração territorial pode provocar o efeito inverso decorrente dos custos externos do esgotamento da infraestrutura, elevação do custo do solo e da matéria prima, escassez de mão de obra e da degradação ambiental. A excessiva concentração, que aumenta os preços dos impostos, aluguéis e custos da terra, congestionamentos, de perdas de amenidades urbanas, ausência de espaço para expansão e restrições legais, enquanto em áreas não centrais a maior oferta de

terras, baixos preços, infraestrutura implantada, acesso a transporte, e por vezes mais atrativas pela paisagem e/ou amenidades físicas e sociais (CAVALCANTE; BEZERRA, 2009). Desta forma, os centros transbordam formando novas centralidades (centros secundários) que conferem sinergia e dinâmica ao sistema urbano. Centros secundários são as áreas, potenciais ou consolidadas, vinculadas aos centros principais, que concentram atividades múltiplas, classificadas de acordo com a sua configuração espacial e que têm um raio de influência em relação a um conjunto de bairros.

Assim, vai-se formando um mosaico de aglomerados produtivos conectados pela rede de infraestrutura que estabelece as relações de prestação de serviços e de trocas. A população é atraída para estes espaços que oferecem emprego e renda e, ao mesmo tempo, constituem o destino dos produtos das empresas localizadas no espaço urbano. Na medida em que os aglomerados produtivos atraem população, principalmente mão de obra, o território ganha densidade de renda que atrai mais negócios.

Os investimentos e as atividades econômicas tendem a se concentrar no território gerando e buscando ganhos e economia de aglomeração[1] na medida em que garantem rendimentos crescentes ou custos decrescentes com as empresas compartilhando ativos e equipamentos e custos fixos. As empresas aglomeradas no território ganham competitividade e, ao mesmo tempo, contribuem para a eficiência coletiva do território no qual se agrupam e com o qual interagem (CGEE, 2012).

Este processo de aglomeração provoca uma hierarquização de cidades que combina o tamanho da população com a quantidade e diversidade dos produtos e serviços produzidos e ofertados. Segundo a teoria dos lugares centrais de Christaller (1933)[2], os núcleos urbanos de grande porte requerem escala de população e renda para sustentar suas funções mais elevadas e especializadas.

A aglomeração econômica no espaço urbano busca também os ganhos da fertilização cruzada (*cross-fertilization*) de informação e de ideias que, segundo Jane Jacobs[3], tornam a cidade o centro da inovação econômica. Enquanto a economia de aglomeração industrial de Marshall estava ligada à especialização econômica, na cidade o que determina o adensamento é a diversificação das atividades que reforçam a troca e a inovação. Abstraindo as sinalizações dos governos na gestão urbana, os investimentos tendem a desenhar a cidade com uma hierarquia de concentração de população e empresas na busca de eficiência e fertilização cruzada.

Em certa medida, as atividades produtivas e os grandes investimentos já não dependem tanto nem da distância (da fonte de matérias primas, da força de trabalho ou do mercado consumidor), nem das economias de aglomeração das grandes cidades. Todo o território está cada vez mais equipado, conectado e interdependente; por isso, como tendência em ato, as empresas podem se multi-localizar em qualquer ponto do território (tomado, no limite, à escala mundial).

Os grandes avanços tecnológicos das últimas décadas, principalmente na informática e nas telecomunicações, têm compensado a importância da economia de aglomeração na medida em que

---

1Alfred Marshall(1842/1924)foi o primeiro a analisar esta tendência de aglomeração na busca de economia pela disponibilidade de mão de obra qualificada, serviços e fornecedores de matéria prima especializada, e a presença de spillovers de tecnologia e conhecimento.
2 Walter Christaller (1893/1969) construiu sua teoria dos lugares centrais no livro clássico "Lugares Centrais da Alemanha Meridional" publicado em 1933.
3 Jane Jacobs (1916/2006) publicou "Theeconomyofcities"em1969

provocam uma mudança radical nas relações de tempo e espaço (menor significado da distância territorial). Manuel Castells[4] utiliza o conceito de "espaços de fluxos" para destacar o relativo descolamento das atividades econômicas em relação aos territórios (lugares) e, portanto, da proximidade e da aglomeração física para ganhos de economia e eficiência econômica. É esta dimensão dos fluxos de relações relativamente descolados do território que conforma a rede de cidades regionais, nacionais e globais.

Parece óbvio, diz Castells, que "as telecomunicações avançadas tornariam onipresente a localização de escritórios, assim permitindo que as empresas transferissem suas sedes de bairros comerciais centrais caros, congestionamento e desagradáveis para instalações personalizadas, em bonitos lugares ao redor do mundo" (CASTELLS, 2000, p. 467). Entretanto, o próprio autor mostra que, na cidade informacional, ocorre um movimento mais complexo que combina a dispersão com a concentração espacial das camadas superiores das atividades em alguns centros nodais que coordenam, inovam e gerenciam as redes de empresas, vale dizer, dispersão e concentração simultânea de serviços avançados. As cidades são lugares, locais com forma, função e significado próprios que, no entanto, estão conectados ao espaço de fluxos da rede global.

Na mesma direção, (DEMATTEIS, 1998) chama a atenção para dois fenômenos principais, decorrentes das dinâmicas de passagem da cidade moderna para a contemporânea: i) perda da coincidência geográfica entre sistemas produtivos e cidade. As modificações nas lógicas produtivas, de logística, e de consumo, o desenvolvimento de novas tecnologias da informação e comunicação, possibilitaram a aproximação entre os mercados, a ampliação dos fluxos de pessoas, de valores financeiros e simbólicos e a (des) concentração de atividades e recursos no território; eii) tendência à defasagem entre os interesses territoriais da economia e aqueles da sociedade civil. A cidade passa a ser encarada como 'plataforma de operação' (suporte físico e infraestrutural) de atividades das grandes empresas transnacionais e sua ocorrência 'não localizável ou multi-localizável'.

1.1.2 Qualidade urbana e dinâmica econômica

A cidade é o produto da estrutura social em sua totalidade, ao mesmo tempo em que o resultado e o objeto das contradições entre classes. No seio desta estrutura, portanto, nenhum elemento pode ser considerado como um dado. Quer se trate do ambiente construído, das políticas públicas ou das práticas sociais, não existe mais variável independente tudo deve ser analisado simultaneamente como parte de um mesmo processo.

Para compreender os usos que se faz da cidade é necessário estudar também a sua produção. Não se pode considerar separadamente os agentes econômicos privados e a ação pública. Não se pode isolar a técnica da política, nem a política dos movimentos sociais. Esta abordagem implica a abolição das fronteiras entre disciplinas acadêmicas, e a nova pesquisa urbana vai efetivamente mobilizar sociólogos e economistas, juristas e arquitetos.

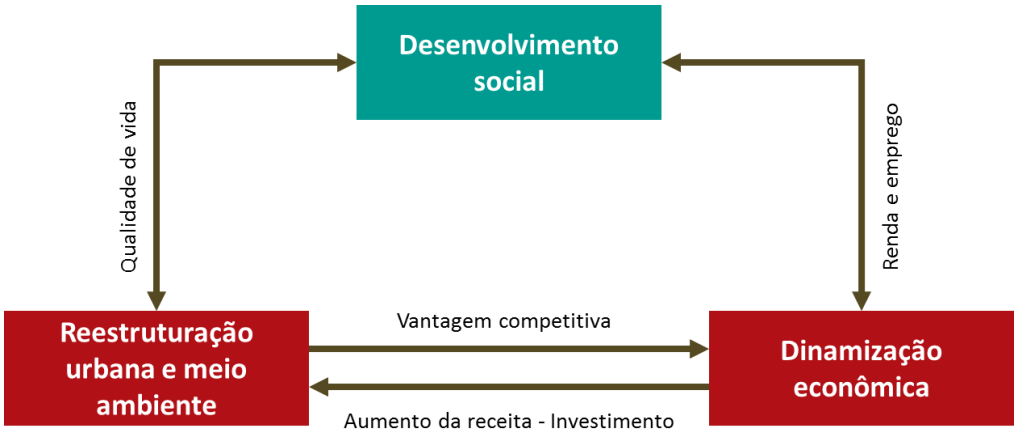
O processo espontâneo de formação da rede hierarquizada da cidade, compondo as centralidades, pode

[4] Manuel Castells. A Sociedade em Rede. São Paulo: Paze Terra. Volume 1. 8ª ed. 2000.

ser alterado e induzido por planos e estratégias, como este plano de Reestruturação urbana e dinamização econômica, mas sempre considerando as condições de economia e deseconomia de aglomeração. De modo que, a interdependência e complementaridade que existe entre a estrutura urbana e a dinâmica econômica no território orienta a definição das propostas de intervenção para o desenvolvimento das centralidades.

Como mostra o fluxograma abaixo, a reestruturação urbana e ambiental cria – ou restaura – as condições de atratividade do território (fundada, sobretudo, nas suas singularidades), favorecendo assim a ampliação dos investimentos produtivos que levam ao crescimento e diversificação de sua economia. Diversificação esta que, por sua vez, constitui-se como uma das principais características da centralidade. Afinal, é, justamente, a conjugação de fatores relativos à qualidade do espaço urbano e suas condições de atratividade que resultam em fatores de polarização de pessoas, bens, conhecimento e informações.

Fluxograma 1: Dinamização econômica x reestruturação urbana



Fonte: Diagonal/Factta, 2017

Assim, esta reestruturação pode adquirir duas naturezas em função do espaço urbano alvo de sua intervenção. A primeira destas tem como objetivo a recuperação das condições de atratividade do lugar, devolvendo sua vantagem a partir dos fatores que constituem sua eficácia espacial[5] – podendo, ainda, dotá-la de condições para o desenvolvimento de novas atividades econômicas; enquanto a segunda tem o objetivo de implantar as condições necessárias para conferir ao local da intervenção uma vantagem de aglomeração para a ampliação de sua atratividade.

A reestruturação urbana e do meio ambiente promove a melhoria da acessibilidade, da habitabilidade, do conforto e da convivência social no território com impacto positivo sobre a qualidade de vida da população. E o crescimento da economia eleva o nível de renda da população local e reduz a pobreza e as desigualdades sociais na Cidade, o que realimenta a dinâmica econômica com ampliação dos negócios que se orientam para demanda das famílias com a vantagem da proximidade (bens e serviços de consumo pessoal). Trata-se de espraiar fluxos de oportunidade na cidade que, outrora, fora

5 Condições sociais e de infraestrutura urbana que facilitam o estabelecimento de relações de trocas materiais e simbólicas em uma Localidade de Mercado Diversa (LMD).

predominantemente concentrada – espacial, social e economicamente.

Portanto, com mais recursos públicos, os governos podem também promover a educação e qualificação profissional da população nas centralidades, favorecendo a empregabilidade e criando competências técnicas que serão requeridas pelos investimentos locais. Quando as centralidades concentram pobreza e desigualdades sociais, é necessário complementar os benefícios do crescimento da economia – geração de emprego e elevação da renda – com ações voltadas para inclusão social da população de renda baixa.

A dinamização da economia passa, inicialmente, pelo adensamento das cadeias produtivas já existentes nos territórios, criando oportunidades de investimento na agregação de valor (beneficiamento dos produtos) e no suprimento de insumos e serviços. Como as principais cadeias dos territórios estão focadas no consumo final de bens e serviços das famílias, o adensamento tende a se limitar no suprimento de matérias primas, insumos e serviços, assim mesmo considerando as limitações da pequena escala territorial. De qualquer forma, tão ou mais importante que o adensamento das cadeias produtivas existentes, seja o aumento da produtividade e a melhoria da qualidade dos produtos e serviços. Além do adensamento das cadeias existentes, é importante promover também atração de atividades econômicas inovadores para aproveitar as potencialidades, incluindo a busca de mercado mais abrangente que a centralidade.

A atratividade econômica do território passa também pela qualificação da mão obra e existência de unidades de ensino e formação de recursos humanos nas proximidades e pela capacidade de inovação. Em todo caso, quando se trata de uma pequena escala territorial, como uma centralidade, os trabalhadores qualificados podem buscar emprego em outros espaços, da mesma forma que as atividades na centralidade podem empregar pessoas residentes em outras centralidades ou inovação fora do território.

Melhoria da mobilidade e da acessibilidade, condições logísticas e de infraestrutura, a redução do predomínio rodoviário e a ampliação dos espaços para pedestres, a limpeza, a arborização, a iluminação, ampliação e tratamento das calçadas, e a melhoria da paisagem, aumentam a qualidade de vida mas também criam condições econômicas vantajosas das centralidades. A qualidade do meio ambiente e a recuperação dos rios e canais aumenta a qualidade de vida e ajuda na redução dos custos e na atração de pessoas para viver nas centralidades. A reciclagem de lixo e a utilização de energia renovável reduzem custos, melhora a qualidade e ainda criam uma imagem pública positiva das centralidades pela sua adesão aos Objetivos do Desenvolvimento Sustentável (ODS). Além disso, a melhoria do espaço urbano e a definição de critérios urbanísticos para construção podem também atrair pessoas de maior renda para moradia ou ao menos consumo nas centralidades, favorecendo a elevação geral da renda.

A reestruturação pode adquirir duas naturezas em função do espaço urbano alvo de sua intervenção. A primeira destas tem como objetivo a recuperação das condições de competitividade do lugar, devolvendo sua vantagem a partir dos fatores que constituem sua eficácia espacial[6] – podendo, ainda, dotá-la de condições para o desenvolvimento de novas atividades econômicas; enquanto a segunda tem o objetivo

6 Condições sociais e de infraestrutura urbana que facilitam o estabelecimento de relações de trocas materiais e simbólicas em uma Localidade de Mercado Diversa (LMD).

de implantar as condições necessárias para conferir ao local da intervenção uma vantagem competitiva para a ampliação de sua competitividade.

A competitividade econômica do território depende também pela qualificação da mão obra e existência de unidades de ensino e formação de recursos humanos nas proximidades e pela capacidade de inovação. Em todo caso, quando se trata de uma pequena escala territorial, como uma centralidade, os trabalhadores qualificados podem buscar emprego em outros espaços, da mesma forma que as atividades na centralidade podem empregar pessoas residentes em outras centralidades ou inovação fora do território.

Como cada centralidade tem suas especificidades urbanísticas, sociais e econômicas e que, portanto, devem ter tratamento distinto na promoção da dinamização econômica, tanto na forma quanto no ritmo. O fundamental é que todas as centralidades avancem na qualidade urbana e ambiental e, principalmente, social mesmo que em termos econômicos não tenham o mesmo crescimento da base produtiva. As funções que as centralidades exercem no conjunto do território e mesmo da cidade são diferentes embora devam receber qualidade de vida equitativa.

A construção e reconstrução permanente da cidade expressa a disputa pela ocupação e uso dos espaços por parte de diferentes atores sociais, com múltiplos interesses e poderes assimétricos, mediados pela atuação do Estado na gestão do território. Da mesma forma, é influenciada pela relação dos lugares (espaço urbano) com as ondas emitidas pelas cidades de fluxos e seus diferentes impactos no território. No essencial, estes processos se manifestam na relação entre o mercado (poder econômico) e o Estado, entre os investimentos para apropriação de lucro na utilização do espaço privado, e a produção dos espaços públicos, a regulação e a gestão do uso e ocupação do solo.

O Estado expressa, em cada momento histórico, uma determinada hegemonia política (mais ou menos permeável às pressões e lobbies do capital) que se traduz em diretrizes e regras de ocupação do espaço e, principalmente, de delimitação dos espaços públicos. Desta forma, mesmo assumindo diretrizes de desenvolvimento urbano consistentes com os valores contemporâneos de equidade, sustentabilidade e eficiência, os planejadores e urbanistas não podem ignorar o jogo político que configura a hegemonia e, portanto, atuação do Estado frente ao mercado.

Além da regulação e delimitação do uso do espaço, o Estado tem também um papel central na construção da cidade pela decisão de investimentos públicos, a criação e disponibilidade de espaços públicos e a localização de infraestrutura, equipamentos e serviços públicos. Para a inserção positiva da cidade (e suas centralidades) na rede global de cidades (espaços de fluxos) é necessário que o Estado promova a melhoria das condições de **habitabilidade** e o aumento da **competitividade** sistêmica do lugar, dois fatores interdependentes: a habitabilidade é uma condição para a competitividade e esta permite o dinamismo da economia local com elevação da renda e do emprego e da arrecadação pública que viabiliza o investimento público.

1.1.3 Cidade cindida e cidade sustentável

Apesar de avanços importantes na gestão das cidades e da emergência de novos valores e conceitos urbanísticos, as cidades brasileiras, incluindo o Recife, ainda são territórios cindidos: de um lado, uma "cidade formal", isolada por muros, condomínios, câmeras, guaritas e jardins, barreiras reais e/ou simbólicas e, de outro, a autoconstruída com favelas, cortiços e loteamentos irregulares (Água Fria de baixo e de cima, Beberibe de baixo e de cima etc.). As duas cidades com diferentes formas, se entrelaçam em relações funcionais, porém a cissura formal é evidente denuncia a ausência de uma cidadania completa, denuncia a exclusão sócio-espacial, a marginalização e a violência urbana, e o agravamento dos déficits estruturais em infraestrutura de saneamento básico, em transporte público, em educação, saúde, e segurança.

As dinâmicas da cidade central impõem privilégios em investimentos públicos na cidade de modo segmentado e exclusivo, assim, novos equipamentos urbanos provocam valorização do solo urbano e contribuem para o processo de substituição de população nas áreas requalificadas (gentrificação), expulsando progressivamente a população mais pobre para as periferias mais distantes. O avanço do capital exclui os menos favorecidos em termos de renda e formação, gerando ondas de transformação urbana que têm levado à ruptura com o sistema de infraestrutura, destruição da paisagem e do meio ambiente, e generalização do fluxo de mobilidade individual motorizada.

A prática da gestão urbana corrente mostra um escasso interesse pelo planejamento democrático e pelo direito à cidade prevalecendo às lógicas do mercado imobiliário, a higiene público-social, a renovação excessiva, a distribuição residencial estratificada por classes sociais, a mobilidade seletiva, etc. A lógica excessiva da "rentabilidade do capital" e do "privilégio de partes da população" implica a segregação social e espacial com a população pobre condenada a viver em solo reduzido e carente de infraestrutura urbana (saneamento, transporte coletivo). A existência de ociosidade do estoque construído não serve à população pobre que continua morando em solo inadequado e em áreas de risco e fragilidade ambiental.

As cidades continuam sendo, predominantemente, mono funcionais com atribuição de uso específico a cada parte do território segundo razões funcionais, higiênicas, paisagísticas e, inclusive, sociais. Esta estrutura espacial de funções e especializações gera demandas de mobilidade que expressam as necessidades de maior relação entre residência, trabalho, compra lazer, estudo, maior hibridização de usos e de modos de vida.

Embora o processo de decisão sobre o futuro da cidade seja o resultado da ação direta do jogo político dos atores sociais e, principalmente, da disputa pela definição das diretrizes de Estado, o planejamento urbano deve partir de alguns pressupostos sobre a cidade desejada. Cidade inteligente, conectada, e sustentável (sustentabilidade que sintetiza equidade social, conservação ambiental e eficiência econômica) pode resumir a visão de futuro do desenvolvimento urbano como resposta à realidade atual marcada pela fragmentação e pela exclusão social.

Como propõe Solá-Morales(1993)os urbanistas e planejadores urbanos devem assumir os seguintes pressupostos morais e éticos na sua atuação como formuladores e técnicos no apoio às decisões e na influência dos atores sociais e lideranças políticas:

1. **Identidade** - construção da identidade pressupõe um processo de reconhecimento e de expressão de símbolos e valores culturais, na revelação dos territórios invisíveis que conformam a cidade. Constitui a capacidade do espaço urbano em resumir como local a sua força atrativa. A cidade, o bairro, a paisagem e qualquer espaço de um sistema urbano, consegue maior identidade na medida em que seja sensível às características específicas de suas relações internas e externas (movimentos, contatos, fluxos e dependências em relação a seu exterior). Na identidade está o poder de sedução da cidade (RYKWERT, 2004). Mas, ao mesmo tempo, a identidade é construída pelo reconhecimento de uma alteridade que demanda interação e relações de contato entre grupos diversos, a diversidade compondo a identidade.
2. **Sensualidade** – compreensão visual do espaço, a experiência sensorial de ruídos e sons, do ar e do ambiente, das cores, o toque do corpo humano com os materiais urbanos, muros, chão e paredes, sensações de vibração ou suavidade do deslocamento, o sentimento de velocidade, de repouso ou de impacto. Diante da tradicional assepsia da racionalidade urbanística e da racionalidade puritana da quantificação, da objetividade e da coerência, faz-se necessário postular um urbanismo ansioso de valores urbanos do espaço sensual. Destacar valores de apreço, e de desfrute que trabalhem pela qualificação do espaço como experiência de relações sensíveis de corpos humanos (erotismo espacial)[7].
3. **Equidade** – reconhecimento das desigualdades territoriais e urbanas, com diferente distribuição dos bens e serviços aos distintos grupos sociais, de modo a promover a equidade social. Neste sentido, deve se dar a cada um segundo as suas particularidades e peculiaridades com reconhecimento das diferenças (Harvey, 1996), e procurar diluir as muitas barreiras visíveis e invisíveis na cidade.
4. **Diferença** – a valorização das diferenças é uma condição para a equidade, a identidade e a sensualidade na medida em que a boa cidade é híbrida, mesclada, multifuncional, diversificada e ambígua (SOLÁ-MORALES, 2004). A mistura de usos cria estruturas urbanas funcionalmente mais equilibradas e espacialmente mais interessantes, com usos compatíveis e desde uma visão não estática da cidade, que atenda a natural evolução das atividades, o que prevê flexibilidade funcional e formal para as tipologias edilícias, tanto das atividades produtivas e de serviços como das residenciais.

A partir destes princípios morais e éticos assumindo uma postura flexível e estratégica - "flexibilidade tropical" de Milton Santos (SANTOS, 2014)- o planejamento deve ser orientado para o **desenvolvimento sustentável**: construir um território mais eficiente com respeito às suas funções, mais equitativo quanto ao meio ambiente e mais justo quanto às questões sociais (CAMAGNI, 2002). De forma direta, deve adotar os seguintes postulados:

1. **Mobilidade** - incremento da circulação do transporte coletivo e redução da motorizada e adequada localização das atividades de modo a aproximar os lugares de residência e do trabalho, ajustando a infraestrutura de transporte público. Mobilidade, conectividade, acessibilidade e logística são valores fundamentais da cidade de qualidade. A cidade de qualidade é aquela onde as pessoas caminham, se encontram, interagem, o que exige calçadas amplas, bem construídas, e espaços públicos disciplinados.

[7] Vera respeito Sennet, 1990

2. **Estrutura polinuclear** – entendimento da cidade como um sistema aberto, donde as especificidades de cada lugar devem ser aproveitadas, onde próximos se complementam, otimizando sinergias em rede.
3. **Público e privado** – superação da ideia de espaço público como oposto ao espaço privado. Urbanidade pressupõe aumento dos espaços privados de uso público.
4. **Conservação e reforma urbana** – combinação de reestruturação urbana com adequada proteção e conservação do patrimônio edificado e do espaço urbano em geral como capital social fixo – conservação inovadora - aproveitando o sistema de suporte instalado e evitando custos de novas estruturas, de modo a atender às necessidades atuais e poder legar às futuras gerações um território em melhores condições. Neste sentido, construir uma cidade durável, melhorar a relação da carga de urbanização e o sistema de suporte, romper a barreira privada entre o térreo e a rua, e reabilitar o sobrado e a arquitetura moderna, e aproveitar o vazio como ativo fundamental para novos paradigmas urbanos. Trata-se da busca de um equilíbrio entre transformação e conservação, tanto em termos materiais quanto no campo simbólico da cidade.
5. **Aproveitamento de espaços livres (vazio)** – espaços livres podem ter um papel de equilíbrio e constituir reserva urbana como ativo fundamental para novos paradigmas urbanos. A existência de espaços abandonados ou subutilizados nas cidades (zonas industriais, armazéns e depósitos desocupados, edifícios abandonados ou corredores e pátios ferroviários desativados) podem constituir reservas para reconversão urbana. Como diz Solá-Morales, são "*lugares aparentemente esquecidos onde parece predominar a memória do passado sobre o presente [...] obsoletos nos quais apenas certos valores residuais parecem manter-se apesar de sua completa ausência de atividade*"(SOLÁ-MORALES, 1993). Na contemporaneidade, sua retomada se remete tanto a um plano espacial quanto a um plano programático (TSCHUMI, 1999-2000). Espaços livres de interesse ambiental são peças indiscutíveis para a proteção, assim como vazios não comprometidos ambientalmente, são oportunidades para suprir demandas e corrigir desequilíbrios. A alternância de eixos urbanos e corredores verdes permite pensar em um equilíbrio funcional, desenvolvimento sustentável, e valorização da paisagem urbana e territorial apoiada na identidade do lugar.
6. **Densidade "ajuizada"** - a densidade e a composição funcional dos assentamentos aumentam a eficiência dos serviços públicos e a racionalidade viária, reduzindo custos e melhorando a mobilidade e a qualidade de vida da população. Entretanto, há um limite para a densidade "ajuizada" a partir da qual se acumulam "deseconomias de aglomeração" e pressão desproporcional sobre a capacidade de suporte do território.

1.2 Metodologia

M. Solà Morales (1987) afirma que descrever era escolher, e escolher era projetar. Quanto melhor a descrição, melhor a escolha, ou seja, melhor para decidir qual projeto seria o mais 'adequado'. Porém, com que critérios são feitas as escolhas? Parece claro neste enunciado que grande parte da escolha deva avançar da descrição, do específico, e singular, de cada parte do território.

Já DEMATTEIS(1998) sugere que a constituição e as transformações do território só podem ser flagradas na intersecção de dois espaços: um espaço de relações horizontais (i) sincrônicas, formado pelas mais diversas escalas e segundo as mais diversas naturezas dos fluxos que o atravessam; e um espaço-lugar (ii), de relações verticais, diacrônicas, composto pela sobreposição e acúmulo de estratos históricos.

(i) O primeiro espaço se refere às interações econômicas, sociais, culturais, institucionais que estes mantêm entre si, às mais diversas escalas e que lhes conferem seu valor ou significado territorial.

(ii) O segundo diz respeito à acumulação de estratos ambientais, infra estruturais, e materiais de ocupação, que historicamente se sobrepõem em determinado espaço, representando as configurações que irão conferir singularidades a estes lugares (SABATÉ, 2010).

Atenta-se que em última instância o que confere sentido prático a estas singularidades é o lugar que ocupa e assume na rede de fluxos e circuitos, assim como os indivíduos e grupos sociais que os opera.

No que diz respeito à abordagem propositiva para o Plano de Dinamização Econômica e Reestruturação Urbana de Centralidades do Recife, devem estabelecer um recorte no conjunto das informações existentes acerca do território, elegendo aquelas que dão suporte a decisões, e formas de ordenamento que permitam uma reestruturação urbano-ambiental e socioeconômica compatível e coerente entre suas partes, seus fluxos, suas atividades e os indivíduos que atuam no espaço, respeitando as singularidades que conferem identidade ao lugar.

Para tanto, o percurso metodológico adotado parte da necessidade de tradução territorial dos princípios acima, e busca responder às seguintes questões norteadoras:

- Com quais escalas estas centralidades interagem na cidade e por quais meios? materiais e imateriais?
- Quais são as 'singularidades' que elas detêm?
- Quais as relações verticais (diacrônicas=arqueologia) e horizontais (sincrônicas=fluxos) que as permitem exercer essa polaridade?

A partir destes princípios e questões norteadoras, duas condições se apresentam para potencializar as centralidades, a saber:

- Identificação dos fluxos materiais e imateriais que se dirigem e cruzam o território,
- Interpretação da diversidade de práticas socioeconômicas, socioculturais, e socioambientais, e identificação das lacunas nos Territórios de Integração e ZEDES.

A análise se organiza a partir dos conceitos e diretrizes adotados para a confecção e compatibilização das bases cartográficas segundo cinco grandes camadas (conforme(SABATÉ, 2010) – quatro horizontais e uma (Análise Sócioeconômica) uma vertical - que já apontam, em termo propositivos, alguma direção, a saber:

MATRIZ AMBIENTAL: fornece as bases para a compreensão da forma e das primeiras vocações do território. Análise da estrutura física do território – (geomorfologia, hidrografia, relevo, unidades de conservação) e as transformações derivadas dos usos do território.

REDES DE INFRAESTRUTURAS E DE MOBILIDADE: fornece o suporte estrutural necessário em diferentes

cenários de ocupação. Pauta as condições das redes de mobilidade, de transportes, sistemas de saneamento atentos às características do território e a futuros desenvolvimentos urbanísticos sobre o mesmo.

FORMAS DE USO E OCUPAÇÃO DO SOLO:revela as formas de uso e ocupação do solo, que permitem individualizar padrões morfológicos, tipológicos e funcionais mais ou menos homogêneos, revelando as lógicas das localizações e funcionamento de partes da cidade, e seus conteúdos sociais - processos de expansão, de inclusão e exclusão, de separação ou proximidade relativas, de compatibilidades e incompatibilidade de usos.

IDENTIDADE DO LUGAR: Permite uma análise do território por meio do levantamento histórico e do patrimônio cultural, da leitura da paisagem e do estudo da etnografia urbana, visando aprofundar as especificidades, as singularidades do lugar, aquilo que lhe é único o *genius loci*[8].

ANÁLISE SOCIOECONÔMICA: Analisa as questões sociais e econômicas que atuam no território de estudos com a finalidade da melhor compreensão dessas dinâmicas e seus possíveis desenvolvimentos.

Figura 1: Esquema de camadas para análise territorial

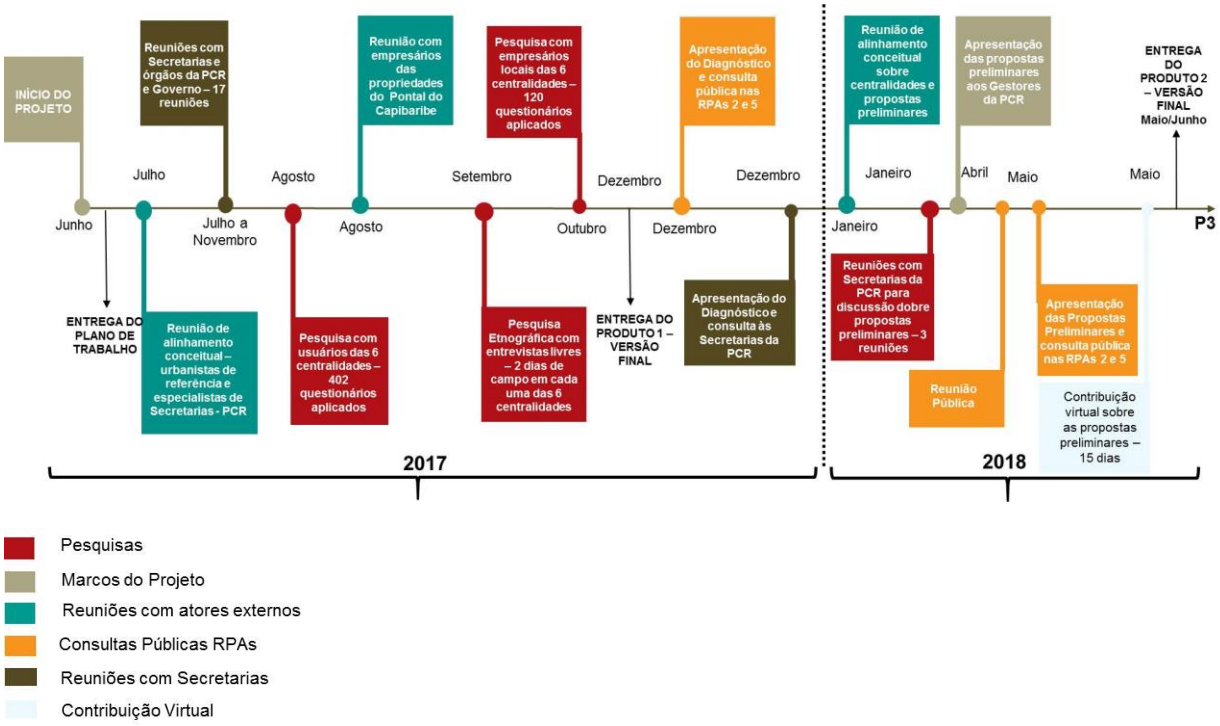
Elaboração: Consórcio Diagonal-Factta, 2017. Acervo Diagonal

A análise técnica foi complementada por diferentes instrumentos de participação da sociedade e envolvimento das instituições públicas, tanto no Diagnóstico, consultando a visão dos atores e dos usuários em relação à realidade das centralidades, quanto na formulação de propostas, testando o grau de aprovação do entendimento técnico. Neste envolvimento dos atores e agentes públicos foram realizadas as seguintes atividades:

[8]Termo latino que se refere ao "espírito do lugar" Modernamente, *genius loci* tornou-se uma expressão adotada pela teoria da arquitetura para definir uma abordagem fenomenológica do ambiente e da interação entre lugar e identidade, tal como propõe Christian Norberg-Schulz. A expressão *genius loci* diz respeito, portanto, ao conjunto de características socioculturais, arquitetônicas, de linguagem, de hábitos, que caracterizam um lugar, um ambiente, uma cidade. Indica o "caráter" do lugar.
.

Na fase do Diagnóstico foram realizadas duas consultas à sociedade além de uma Pesquisa etnográfica com entrevistas livres durante dois dias de campo em cada uma das centralidades. A primeira consulta foi com os usuários das centralidades, principalmente dos equipamentos âncoras e seu entorno, para captar a sua origem e motivação, assim como sua percepção da realidade e condições de atratividade[9]. Nesta consulta, foram entrevistados 200 usuários distribuídos nas três centralidades do Território. A segunda procurou conhecer a visão dos empresários das centralidades em relação ao negócio, sua relação de mercado, assim como sua percepção do ambiente urbano em que operam, tendo sido aplicados 60 questionários nas três centralidades. Foram realizadas, ainda, reuniões com lideranças e moradores nas duas RPAs (2 e 5) para ampliação da leitura do território e garantia de maior alcance do projeto.

Figura 2: Processo de escuta



O Método utilizado foi uma amostra não probabilística: universo desconhecido (população que frequenta o Centro Secundário e realiza suas atividades econômicas no local). A amostragem foi definida por conveniência/acidental: pessoas que frequentam os CS's. Em geral, aplicada em estudos exploratórios ou qualitativos (GIL, 2008).Foram coletadas informações sobre o tipo de atividade realizada no Centro Secundário (comércio, serviços), atividades não realizadas, modo de transporte utilizado para deslocamento, origem (local de residência) e frequência com que realiza atividades no centro. A Abordagem da pesquisa foi qualitativa visando investigar os fatores de atratividade dos CS's pela ótica de seus frequentadores. O foco da pesquisa é o CS e seu fator de atratividade, tendo como fonte de informação as pessoas que frequentam. Para a pesquisa com empresários e empreendedores, com

[9] Detalhes da metodologia e dos resultados estão apresentados no Produto 1 – Diagnóstico, embora parte dos resultados estejam utilizados neste relatório para a análise do Alcance e da Atratividade das Centralidades.

abordagem qualitativa, foram selecionadas em cada centralidade as atividades produtivas com o peso na economia local, distribuindo aleatoriamente os entrevistados nos principais aglomerados de atividades econômicas.

Nas reuniões realizadas nas RPAs foram coletadas informações, com abordagem qualitativa, visando investigar as potencialidades e os desafios dos Centros Secundários pela ótica de seus moradores e comerciantes.

Na fase propositiva, foi feita uma nova consulta aos atores locais para testar a opinião dos usuários das centralidades sobre as intervenções propostas de reestruturação urbana e dinamização econômica formuladas pela equipe técnica. A consulta presencial com base em questões decorrentes das propostas, ouviu 220 pessoas entre consumidores e trabalhadores das centralidades, estimuladas a opinar sobre a pertinência das intervenções propostas e sobre as prioridades de implementação.

A leitura do espaço urbano no âmbito local faz-se através da observação direta da área nos seus diversos aspectos. Para tanto, o primeiro passo foi definir a área do mapeamento valendo-se dos limites definidos no Plano Diretor do Recife (2008) para as ZEDEs – Centros Secundários. Nas áreas, onde não está definido pela legislação, como ocorre nos Bairros de Beberibe e Jardim São Paulo, considerou-se as áreas de maior concentração de atividades mercantis[10] no entorno dos equipamentos âncoras. Mercado Público de Beberibe e Praça de Jardim São Paulo, respectivamente.

O segundo passo foi percorrer as seis localidades com roteiro pré-definido e auxilio de mapas fazendo o reconhecimento das suas estruturas urbanas e dos elementos que as definem, considerando as camadas ambiental, infraestrutural e a forma e ocupação do solo (SABATÉ, 2008), para a produção de mapas e desenhos que traduzam as estruturas, características do espaço urbano e demais elementos observados.

Para as observações em campo utilizou-se a visão serial como método de compreensão do espaço abordado por Gordon Cullen (1983); associado à busca pela legibilidade da paisagem citadina adotada por (LYNCH, 1997). O método utilizado se propôs a analisar o espaço através de sequencias de campos visuais e dinâmicas da paisagem urbana enquanto conjunto urbano (fluxos, pessoas, arborização e o edificado), permitindo conhecer e interpretar as características especificas do lugar, parte do contexto urbano das centralidades.

1.3 Centralidades e perímetros

As centralidades do Recife – centros principais e secundários – foram definidas pelo Plano Diretor da Cidade de 2008. No entanto, esta configuração é dinâmica e tende a mudar como resultado dos processos econômicos e sociais e de investimentos na cidade. Por isso, a análise das categorias que delimitam as centralidades e definem os perímetros, aplicando à realidade do território. Como a transformação na cidade não acontece de modo homogêneo e linear, é muito provável que a partir dos estudos, do planejamento e projetos destas centralidades seja identificado o surgimento de novos centros locais, a

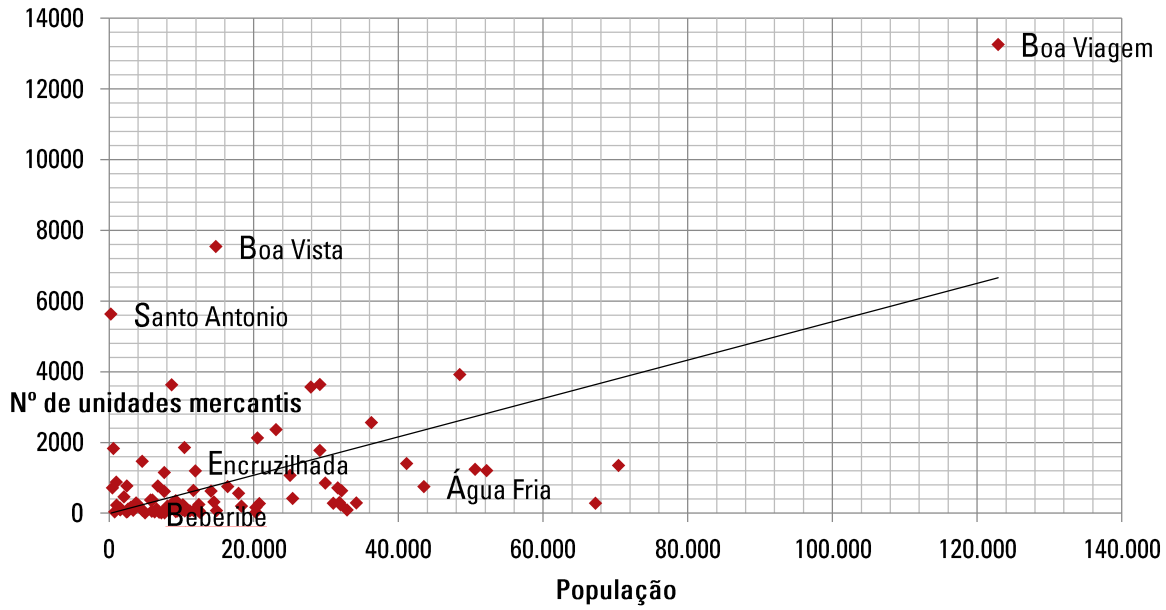
[10]A concentração foi observada a partir da análise do cadastro de atividades mercantis da Prefeitura da Cidade do Recife(2016)

intensificação da dinâmica, ou o declínio de outras áreas, o que resultará em ajustes e necessidade de compatibilização com a atual realidade. Este capítulo analisa a hierarquia urbana e as centralidades do Recife, as categorias definidoras das centralidades e os perímetros que delimitam as centralidades objeto deste plano.

1.3.1 Centralidades do Recife

A hierarquia da Cidade do Recife pode ser visualizada pelo cruzamento do tamanho da população com o número de unidades mercantis que diferencia os bairros pelo seu potencial de polarização territorial. O Gráfico 1mostra três aspectos diferenciados das centralidades: (1) os bairros da Boa Vista e de Santo Antônio têm grande número de unidades mercantis para uma população muito pequena, o que ressalta seu papel de centro principal do Recife com intenso movimento de negócios e pessoas de fora do bairro; (2) Boa Viagem tem a maior população e também o maior número de unidades mercantis combinando um intenso mercado interno ao próprio bairro com a movimentação de negócios e pessoas, consolidando sua posição de centro principal; (3) o bairro de Afogados, no Território 2, tem uma posição de liderança (frente às outras duas centralidades, Areias e Jardim São Paulo) na relação entre a população e o número de unidades mercantis, evidenciando que sua base econômica atende a um território mais amplo que a própria centralidade.

Gráfico 1: Distribuição da População e da Economia nos bairros do Recife



Fonte: IBGE, 2010/ Cadastro Mercantil,2015.

A preocupação no Recife com a distribuição de núcleos não residenciais nas áreas residenciais já se faz presente na legislação urbanística desde 1936[11], época em que a cidade foi dividida em quatro zonas: 1ª

11 RECIFE. Prefeitura da Cidade do Recife. Regulamento de construções do município do Recife. Decreto nº 374, de 12 de agosto de 1936.

Zona ou Principal; 2ª Zona ou Urbana; 3ª Zona ou Suburbana; e 4ª Zona ou Rural. Nesta divisão, as 1ª e 2 ª Zonas ainda apresentavam subzonas comerciais em seu interior. Na 1ª Zona Principal, estas subzonas comerciais foram nominadas como Quatro Cantos da Capunga; Ilha do Leite: Rua da Saúde; e Praça João Alfredo. Na 2ª Zona (Urbana), esta subdivisão compreendia o Barracão de Santo Amaro (cruzamento das avenidas Norte e Cruz Cabugá); Largo da Encruzilhada; Praça do mercado de Casa Amarela; trecho da Avenida Caxangá, no local denominado Cordeiro; Avenida José Rufino; cruzamento da ligação da Great Western; Largo da Matriz do Barro; Largo do Mercado de Tejipió; Arruda, no pátio da feira e adjacências; e Campo Grande, no largo onde termina a linha da Tramways.

Segundo a normativa de 1961[12], a cidade do Recife foi dividida em três setores – Urbano, Suburbano e Rural, instituindo três zonas comerciais como parte do setor Urbano e apenas uma zona comercial no setor Suburbano. Estas zonas, em um total de quatro, foram nominadas de ZC1 (Central); ZC2 (Encruzilhada); ZC3 (Afogados) – todas localizadas no setor Urbano; e ZC4 (Casa Amarela), no setor Suburbano. Já em 1983[13], a legislação urbanística trouxe algumas inovações quanto ao conceito monofuncional da cidade, introduzindo a noção de Zonas de Atividades Múltiplas, classificadas em Eixos e Centros de Atividades Múltiplas, definidas como áreas urbanas onde se concentram atividades diversificadas, notadamente as de comércio e serviços, cuja configuração nuclear ou linear as define como Centro ou Eixo. Concebida como uma estrutura hierarquizada, as Zonas de Atividades Múltiplas do início dos anos 1980 compreendiam o Centro Principal, os centros secundários de Casa Amarela, Encruzilhada, Afogados, Arruda/Água Fria, Torre/Madalena, Pina, Boa Viagem, IPSEP, Werneck, Coqueiral e Curado, bem como os principais eixos viários da cidade, notadamente aqueles servidos pelo transporte coletivo[14].

Em 1996[15], a legislação urbanística do Recife recuperou a ideia de Zonas Especiais de Centros (ZEC), como "áreas caracterizadas pela alta intensidade de uso e ocupação do solo [...], onde se concentram atividades urbanas diversificadas, notadamente as de comércio e serviços e, ainda, áreas de entorno de estações de metrô existentes e previstas". Como tal, obedeciam a uma estrutura hierárquica composta de Centro Principal (identificado, prioritariamente, pelas áreas de fundação da cidade); Centros Secundários (Afogados, Água Fria, Casa Amarela, Encruzilhada, Coqueiral, Areias e Boa Viagem); e Centros Metroviários (entorno das estações de metrô). Pela primeira vez, a legislação urbanística do Recife fez referência ao potencial de centralidade das estações de metrô.

Finalmente, o Plano Diretor do Recife, aprovado em 2008, instituiu as Zonas Especiais de Dinamização Econômica (ZEDE), classificadas em ZEDE I ou ZEDE Centro (Centro Principal, Centro Secundário e Centro Local); e ZEDE II ou ZEDE Eixo (Principal, Secundário e Local), cujos limites e parâmetros são os definidos na legislação de 1996. A maior inovação do Plano Diretor em relação às "áreas, potenciais ou consolidadas, que

12 RECIFE. Prefeitura da Cidade do Recife. Código de Urbanismo e Obras. Lei nº 7427, de 19 de outubro de 1961.
13 RECIFE. Prefeitura da Cidade do Recife. Lei de Uso e Ocupação do Solo, nº 14.511, de 17 de janeiro de 1983.
14 Os Eixos de Atividades Múltiplas compreendem as avenidas as avenidas Abdias de Carvalho/Paissandu, Norte, Caxangá, Doutor José Rufino/Falcão de Lacerda, Boa Viagem, General Mac Artur, Antônio de Goes/rua Herculano Bandeira, Agamenon Magalhães, Visconde Albuquerque/rua Real da Torre, Rosa e Silva/Estrada do Arraial, Rui Barbosa/Parnamirim/Estrada do Encanamento e Beberibe; Estradas de Belém e dos Remédios e a BR 101 nos trechos Paulista/avenida Norte, avenidas Norte e Caxangá, avenida Caxangá e BR 232, BR 232 e o limite de Jaboatão e as ruas de São Miguel e Barão de Souza Leão
15 RECIFE. Prefeitura da Cidade do Recife. Lei de Uso e Ocupação do Solo, nº 16.176, de 13 de abril de 1996.

concentram atividades múltiplas" é a criação da ZEDE Centro Principal Boa Viagem que incluiu o Shopping Center Recife e seu entorno. Nesta última e no trecho do Centro Expandido não contido dentro do limite da Zona Especial de Centro Principal deverão ser adotados os parâmetros definidos no Plano Diretor para a Zona de Ambiente Construído Moderado até a publicação de legislação especifica.

O Plano Diretor (PD-2008) concede tratamento diferenciado a algumas zonas, unidades e imóveis denominados especiais, nos quais se incluem as Zonas Especiais de Preservação Histórica (ZEPH), as Zonas Especiais de Interesse Social (ZEIS) e de Dinamização Econômica (ZEDE).

As ZEDEs estão categorizadas, segundo o artigo 132, em:

- ZEDE I – que correspondem aos centros urbanos do município, conceituadas como "áreas qualificadas, como centros de atividades múltiplas, potenciais ou consolidados", distribuídos de maneira hierarquizada em principais, secundários e locais; e
- ZEDE II – representadas pelas áreas situadas ao longo dos "eixos viários e metroviários de atividades múltiplas, potenciais ou consolidadas", igualmente hierarquizados em: principais – corredores exclusivos de transporte coletivo; secundários – quadras limítrofes aos eixos viários dos corredores não exclusivos de transporte coletivo; e locais – quadras limítrofes aos eixos viários locais de circulação de transporte coletivo.

Os Centros Principais – se constituem nos centros da metrópole, com área de influência de abrangência regional, polarizam outros estados nordestinos e os demais municípios de Pernambuco. São caracterizados por predomínio de atividades relativas ao terciário (e terciário moderno) - comércio atacadista e varejista, centro financeiro e administrativo, serviços de comunicação e, mais recentemente, educação.

- Centro Principal 1 - Santo Antônio, São José, Santo Amaro e Boa Vista com predomínio de atividades do comércio atacadista e varejista, centro financeiro e administrativo, serviços de comunicação e, mais recentemente, serviços educacionais;
- Centro Principal 2 - Boa Viagem e Imbiribeira com forte presença de empresas de grande porte, shoppings, comércio atacadista, unidades de ensino superior, rede hoteleira, gastronomia e outros serviços diversificados relativos ao Terciário Moderno;
- Centros Secundários são centralidades cujo raio de influência alcançam um conjunto de bairro. O Plano Diretor identifica os seguintes Centros Secundários: Casa Amarela, Encruzilhada, Água Fria, Afogados e Areias.

Como observado no conteúdo das diversas legislações urbanísticas do Recife, as áreas de concentração de atividades múltiplas são parte da estruturação e formação da cidade. Algumas desapareceram no processo de crescimento urbano, como por exemplo, Quatro Cantos da Capunga, Ilha do Leite, Praça João Alfredo, Barracão de Santo Amaro, Cordeiro, Largo da Matriz do Barro, Largo do mercado de Tejipió, Campo Grande e Torre/Madalena. Outras, entretanto, se consolidaram e configuram, na atualidade, as centralidades da cidade, como Afogados, Água Fria, Casa Amarela, Encruzilhada, Areias e outras áreas são apontadas nas recentes legislações, como Jardim São Paulo, Beberibe e Boa Viagem (entorno do Shopping Center Recife).

Entretanto, considerando o caso do Recife, a classificação tanto de centro (configuração nuclear) quanto de eixo (configuração linear) constituem a característica mais consistente do conceito de concentração de atividades múltiplas ou de centralidades. Esta classificação expressa, então, a concentração destas atividades polarizadas no entorno de um equipamento âncora (centro) ou distribuídas ao longo das principais vias de transporte coletivo (eixos).

1.3.2 Categorias definidoras das centralidades

A centralidade se manifesta através de três características complementares, refletindo a concentração de atividades econômicas e culturais e o fluxo de pessoas de fora em busca das suas capacidades de oferta de bens e serviços. De forma sistemática podem ser definidos os seguintes atributos das centralidades:

1) **Alcance** – abrangência territorial da sua influência e da origem de seus visitantes e usuários dos bens e serviços da centralidade que depende, em grande parte, da ***extensão e qualidade da rede viária*** que conecta o território.

2) **Atratividade** – ***qualidade do espaço urbano e ambiental*** e ***convivência social*** que torna a centralidade atraente para negócios e pessoas assim como a base de oferta de bens e serviços na centralidade.

3) **Capacidade** – a capacidade de cada centro secundário responder às demandas e movimentos do entorno a partir da ***base econômica com oferta diversificada de bens e serviços de qualidade***.

A posição das centralidades na hierarquia da cidade pode ser percebida por diversas lentes: i) o tempo de formação e estruturação da área; ii) as características das atividades não residenciais que abrigam; iii) a população que a frequenta; iv) o número de unidades mercantis instaladas; v) o grau de acessibilidade e conexão; e vi) a superfície do solo de proximidade. Para mensuração das características das centralidades podem ser utilizados critérios de densidade terciária baseados em indicadores simples que permite classificar os aglomerados territoriais de modo a orientar a intervenção urbana.

1. Superfície do solo de proximidade (bairro).
2. População do entorno imediato (bairro).
3. Unidades mercantis localizadas

Os indicadores adotados permitem revelar aspectos da atual realidade das áreas estudadas e, como tal, sugerem apenas um cenário de relação, nominado densidade terciária, cuja variação ao longo do tempo possibilita constatar mudanças no ranking da centralidade. Portanto, destacam-se, inicialmente, como elementos idôneos para avaliar a hierarquia das diversas áreas de concentração de atividades econômicas do Recife e se inspira na questão suscitada em "Quantificando a centralidade urbana: uma proposta de índice simples e comparação internacional" (IPEA, 2011)[16]. Aplicando estes critérios, temos o quadro abaixo de mensuração das centralidades do Território 1:

16 BRASIL. Secretaria de Assuntos Estratégicos da Presidência da República. MORAES MOREIRA, Rafael et ali. Brasília: Ipea, 2011.

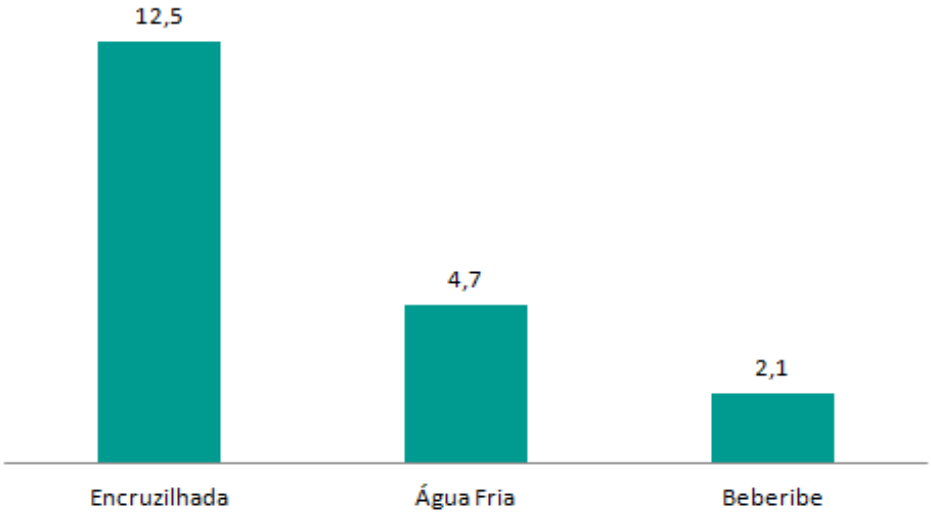
Tabela 1: Dados de mensuração das centralidades do Território 1

Centralidades	Superfície (ha)	População (hab)	Unidades mercantis
Encruzilhada	102	11.940	1.467
Água Fria	193	43.529	1.056
Beberibe	49	8.856	376

Fonte: IBGE e Cadastro Mercantil

Com base nesses dados pode ser gerado um indicador que expressa adensidade terciária das centralidades: **Unidades mercantis por densidade demográfica** (superfície de solo de proximidade ou bairro por habitante). Para as centralidades do Território 1, tem-se, portanto, os seguintes resultados de mensuração das centralidades (ver Gráfico 2): Encruzilhada com 12,5 unidades mercantis por densidade demográfica, muito acima de Água Fria, com 4,7 e, principalmente Beberibe com apenas 2,1 unidades mercantis por densidade demográfica.

Gráfico 2: Densidade terciária das centralidades do Território 1 (unidades mercantis/densidade demográfica)



Fonte: Diagonal/Factta

1.3.3 Perímetros das centralidades

A aplicação de critérios para a leitura de lugares considera o âmbito cujas atividades atraem a população de um conjunto de bairros, e cujo deslocamento de usuários se dá prioritariamente a pé e, ainda, onde se constata a disponibilidade de equipamentos (âncora) capazes de oferecer uma boa oferta de atividades de comércio e serviços e/ou garantir a fluidez dos usuários e caracteriza-se pela diversidade de oferta distinta do comércio e serviço de vizinhança (completude). Esta leitura permite definir o polígono passível de denominar-se centralidade. Entretanto, indo além do óbvio, a centralidade pode ser definida como um processo contínuo de transição entre a cidade monofuncional e a cidade multifuncional, entre a cidade de motoristas e a cidade de pedestres.

A dinâmica de aglomeração que gera economias e deseconomias cobra atenção especial tanto à qualidade das externalidades e quanto à permanência das atividades econômicas. Dessa forma, é

possível estimar que a permanente atenção na qualidade das externalidades – principal atribuição do poder público – é uma questão básica para que as atividades se aglomerem com o menor suporte de recursos públicos para tal; elementar também, que decorrente dos fluxos de pessoas sempre crescentes, a aglomeração de atividades a eles associada tenderá a crescer continuadamente – quer seja por meio do adensamento de um âmbito físico, quer seja pelo espraiamento espacial das atividades. É necessário considerar ainda que os eixos viários por onde circulam o transporte coletivo vão, pouco a pouco, passando por transformações funcionais, donde parte da residência dá lugar à instalação de atividades terciárias. Neste caso, tem-se, então, a Aglomeração ao longo dos corredores de transporte.

A classificação das centralidades deve dar uma atenção especial à porção de solo linear, localizada entre Afogados e Areias e delimitada pela linha férrea e as avenidas São Miguel e José Rufino, e ainda pelo solo situado entre a linha férrea e a Avenida 21 de abril. O papel desempenhado pela linha férrea na estruturação deste território, antes conectando arredores e subúrbio, distribuindo a população e impulsionando a urbanização no entorno das antigas estações de trem e, hoje, do metrô sugere revisitar a legislação urbanística de 1996, que propõe a criação dos Centros Metroviários.

Neste sentido, a descrição preliminar de perímetros que demarcam as centralidades deve ser feita com base em referências relativas à distribuição de usos e atividades econômicas atuais (Perímetro atual), que pode ser diferente do que foi delimitado pelo Plano Diretor há cerca de dez anos (2008). Pensando no futuro, orientando para o perímetro que deve resultar da implementação deste plano -, adensamento ou espraiamento desejado –surge outra delimitação da centralidade (Perímetro de aglomeração desejada).A linha limite dos perímetros coincide, predominantemente, com o eixo das vias, prevalecendo as recomendações/condições de centralidade para todos os imóveis lindeiros às mesmas .Esta proposta de perímetro de adensamento será apresentada para cada centralidade ao final do capítulo que contém as propostas de reestruturação urbana e dinamização econômica. Considerando a dinâmica da cidade, o perímetro de futuro deve ser ajustado constante e automaticamente pelo simples registro de instalação de um conjunto de atividades. Suporte digital dará conta do referido processo, adequando e/ou propondo os instrumentos consistentes com as definições dos perímetros.

A delimitação dos perímetros de aglomeração desejados para cada centralidade está apresentada nos capítulos respectivos (diferenciando dos perímetros atuais), expressando a estratégia de adensamento ou espraimento desejado das atividades como resultado mesmo dos projetos propostos para reestruturação urbana e dinamização econômica. Fonte: IBGE e Cadastro Mercantil

2 TERRITÓRIO DE INTEGRAÇÃO

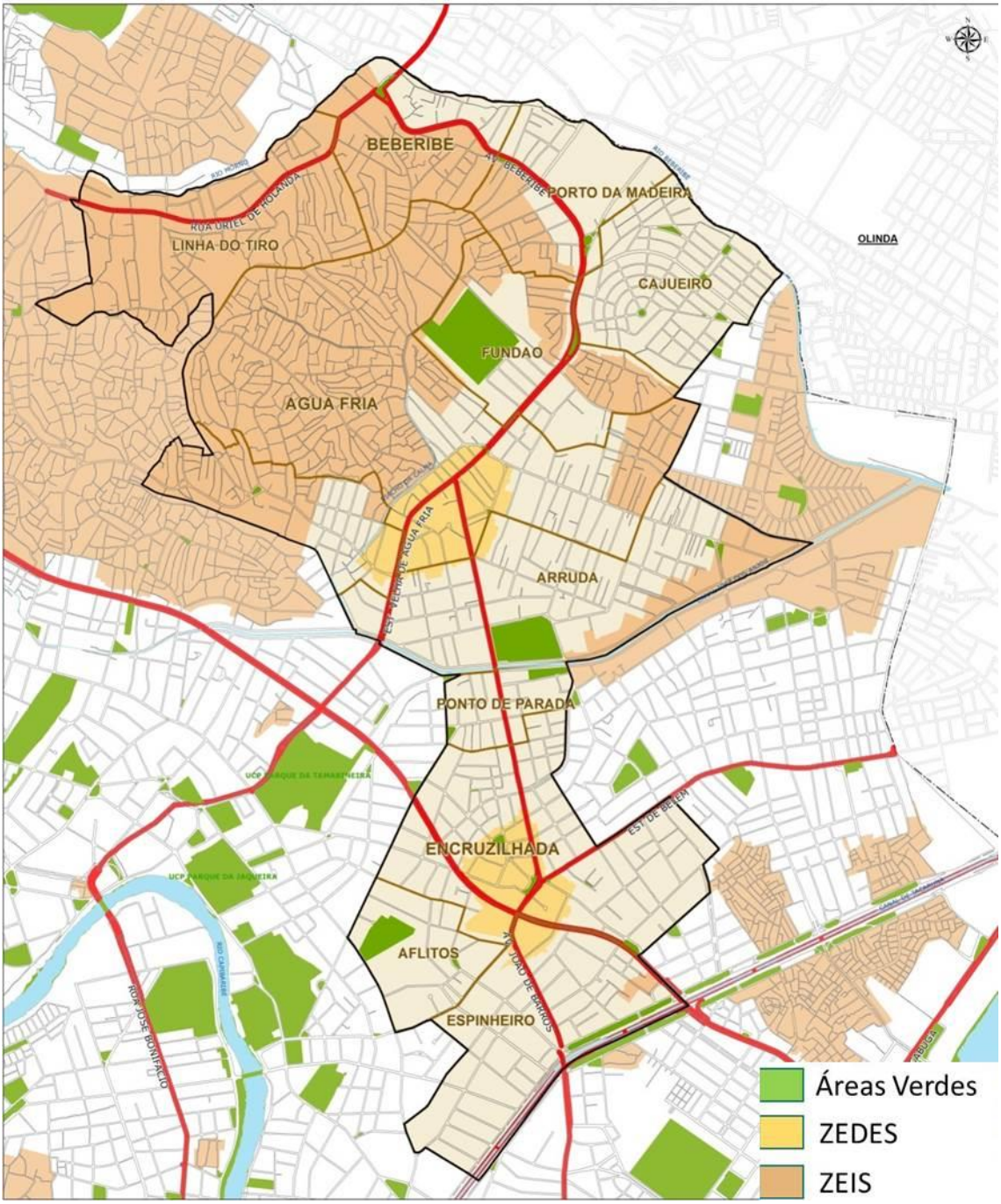
O Território 1 é constituído por **três centralidades** – Encruzilhada, Água Fria e Beberibe – articuladas **pelos eixos viários** da Avenida Norte, da Avenida Beberibe e da Estrada Velha de Água Fria e formando uma mancha urbana com mais nove bairros vizinhos: Espinheiro, Aflitos, Ponto de Parada, Arruda, Linha do Tiro, Fundão, Cajueiro, Bomba do Hemetério e Porto Madeira. Complementado pela II Perimetral, o território consolida a maior superfície contínua de urbanização de baixa renda do Recife, também caracterizada por alta densidade populacional.

2.1 Caracterização do território

As três centralidades têm uma população de 64.325 habitantes (dados de 2010), que representam 4,18% da população do Recife, e contam com 6.811 empregos formais e 1.407 empresas (ou 1.467 unidades mercantis). O conjunto dos 12 bairros articulados pelo território tem uma população de 133.916 habitantes, que representa 8,7% do total municipal17. A área do Território foi estimada em 343,9 hectares, equivalentes a 1,6% do total do município do Recife, bem menos que os 4,18% que representa a população municipal, evidenciando a sua elevada densidade demográfica (187 habitantes por hectare). A centralidade de Água Fria tem a maior população, mas também a área mais vasta, com cerca 56,1% do total do território.

17 Esta anállise do Território 1 resume o Diagnóstico (Produto 1)

Figura 3:Território de integração 1



Fonte: Elaboração Diagonal/Factta, 2018

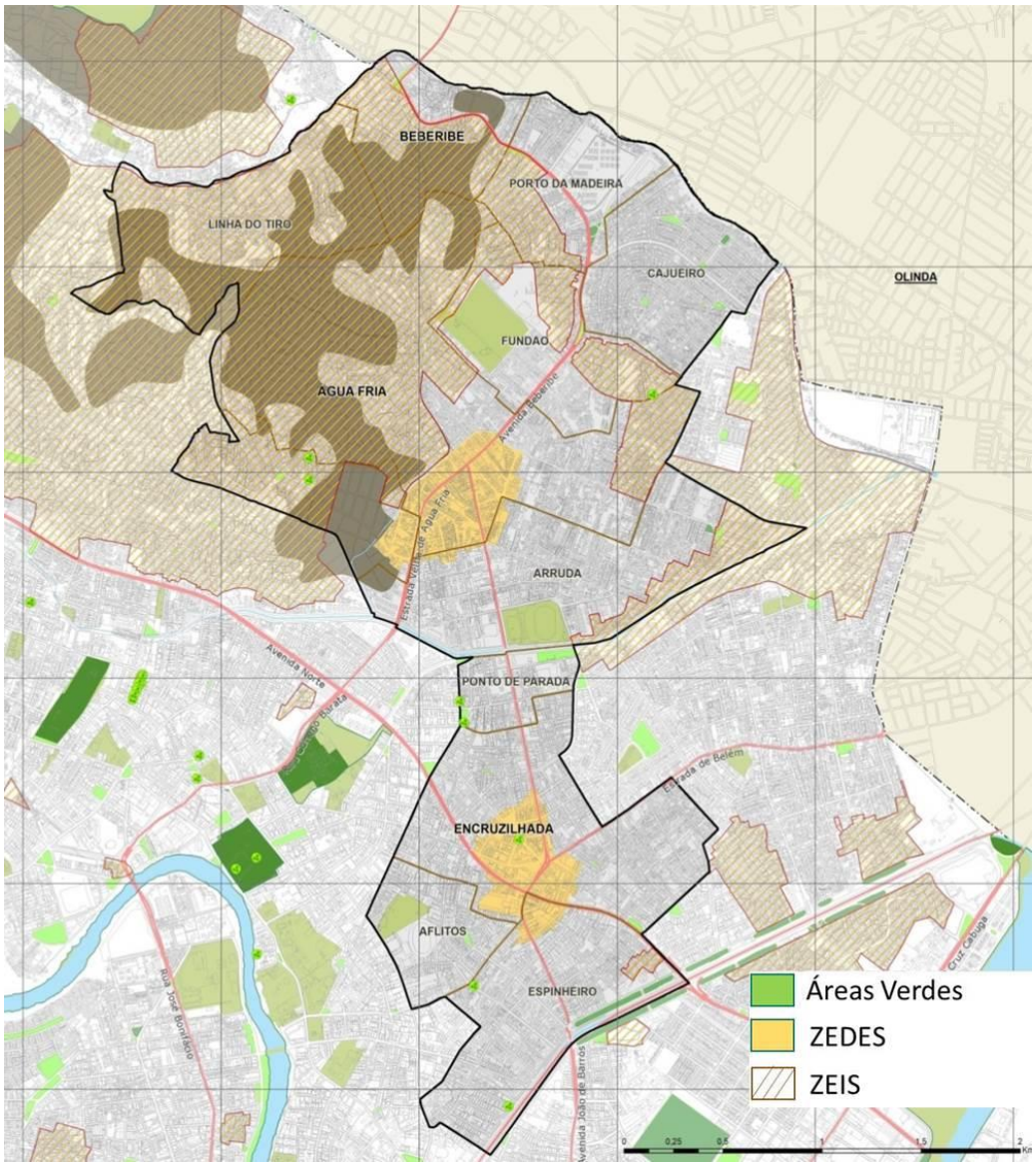
A Avenida Beberibe é um caminho de passagem que amarra o território desde a sua formação inicial e, a partir dele, abrindo caminhos horizontais que marcam a sua ocupação. O Território 1 é drenado pela bacia do Beberibe que corre na divisa entre o Recife e Olinda, ocupado de forma desordenada, o que vem acarretando obstruções e estreitamentos, e concentrando áreas de risco, população de baixa renda e pouca infraestrutura de saneamento. Esta posição confere um caráter metropolitano ao Território 1, atravessando a margem direita do rio Beberibe e adentrando em Olinda pela Estrada de Águas Compridas.

O Território se caracteriza por uma diversidade da topografia e, principalmente, por uma enorme

desigualdade econômica e social. A população está altamente concentrada em Água Fria (67,7% do total do território) enquanto a Encruzilhada apresenta um grande predomínio econômico que se manifesta também num enorme diferencial de renda.

O território alterna **morro** e a **planície** que configuram diferentes formas de ocupação. Cerca de 39,55% da área total são de morro com declividade alta (acima de 45%) onde se situam as ZEIS-Zonas Especial de Interesse Social que ocupam e 38,4% da área e agrupam 53,4% dos domicílios do território. A diferença de topografia e da presença de ZEIS é muito desigual nas três centralidades, principalmente quando se compara a Encruzilhada com Água Fria e Beberibe.

Figura 4: Topografia do Território 1



Fonte: Elaboração Diagonal/Factta

A Encruzilhada tem a maior base econômica do território, a mais elevada renda(Valor do rendimento nominal médio mensal dos domicílios particulares permanentes)e o menor índice de pobreza, medido pelo percentual da população de 10 anos e mais que não tem rendimento ou com rendimento até um salário mínimo. Com 3.909 empregos formais (2015), a Encruzilhada tem 57% de toda população ocupada formalmente nas três centralidades, tem um rendimento nominal médio mensal dos domicílios particulares permanentes quase cinco vezes superior ao de Água Fria e mais de cinco vezes o rendimento registrado em Beberibe. A Encruzilhada gerou uma receita per capita de ISS de, aproximadamente, R$ 194,89 (muito superior à média do território e, principalmente, de Água Fria e Beberibe). Em praticamente todos os indicadores econômicos e sociais a Encruzilhada se diferencia bastante das outras duas centralidades, principalmente na renda, como mostra a tabela 2.

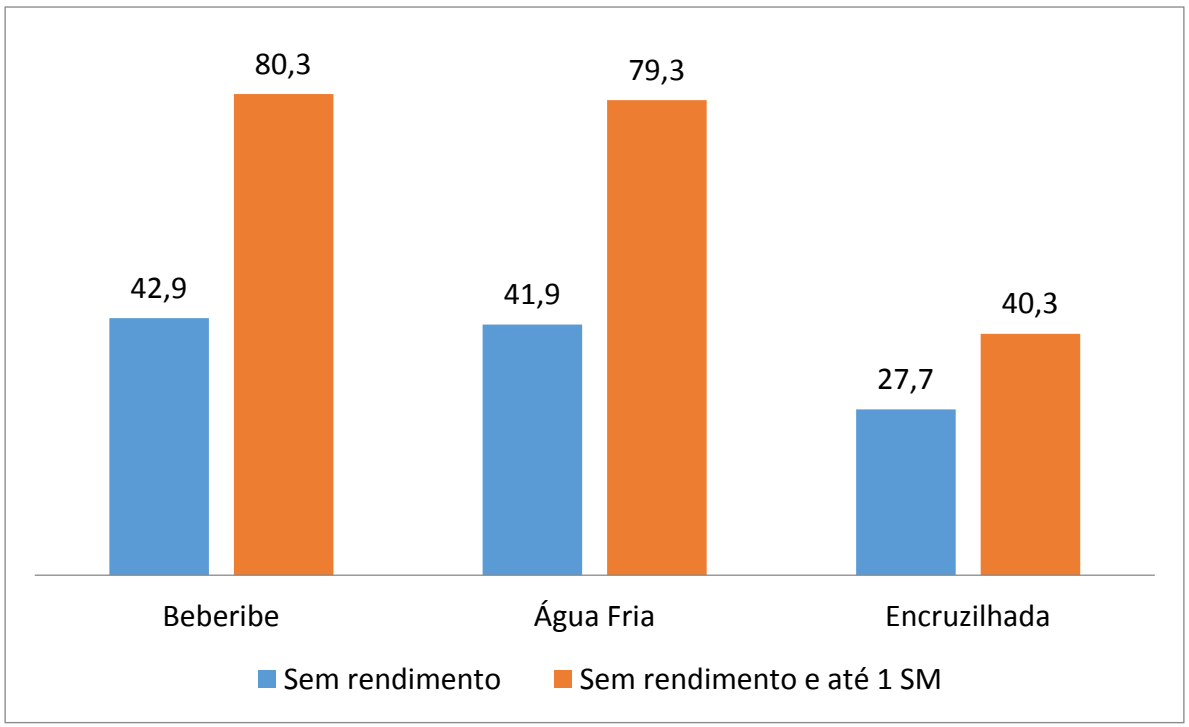
Tabela 2:Indicadores econômicos e sociais das centralidades do Território 1

CENTRALIDADES	Renda domiciliar (*)	População	Emprego formal	Pobreza - % até 1 SM (**)	Domicílios em ZEIS	Relação PEA;emprego formal
Encruzilhada	5.693,56	11.940	3.909	40,3	0,5	1,0
Água Fria	1.189,95	43.529	2.306	79,3	66,9	5,6
Beberibe	1.038,23	8.856	596	80,3	75,7	6,6

(*) Valor do rendimento nominal médio mensal dos domicílios particulares permanentes (Reais) - 2010
(*) Classe de rendimento da população de 10 anos e mais em percentual de salário mínimo
Fonte: IBGE/RAIS-MT,
Nota: Atualizando os dados para 2017, Encruzilhada teria uma renda de R$ 8.659,90, sendo de R$ 1.809,91 em Água Fria e R$ 1.579,15 em Beberibe.

A Encruzilhada registrou, em 2010, um rendimento nominal médio mensal dos domicílios particulares permanentes de R$ 5.693,56 (equivalentes a R$ 8.659,90 a preços de 2017), Água Fria registou menos de um quarto, apenas R$ 1.189,95, e Beberibe apenas R$ 1.38,23. O índice de pobreza, medido pela distribuição da renda da população de dez anos e mais por faixa de salário mínimo, mostra também uma clara vantagem da Encruzilhada frente às outras centralidades; tomando a população (com 10 anos e mais) com renda de zero a 1 Salário Mínimo, Água Fria tem 79,3% nesta faixa, Beberibe registra 80,3%, percentuais que caem para metade na Encruzilhada. Mais grave que este nível de renda baixa é o fato de que 42,9% e 41,9% da população (de 10 anos e mais) de Beberibe e Água, respectivamente, não terem rendimento ou dependerem de benefícios da assistência social. Na Encruzilhada este percentual cai para 27,7%, ainda alto mas muito inferior à dramática situação das duas outras centralidades (ver Gráfico 3).

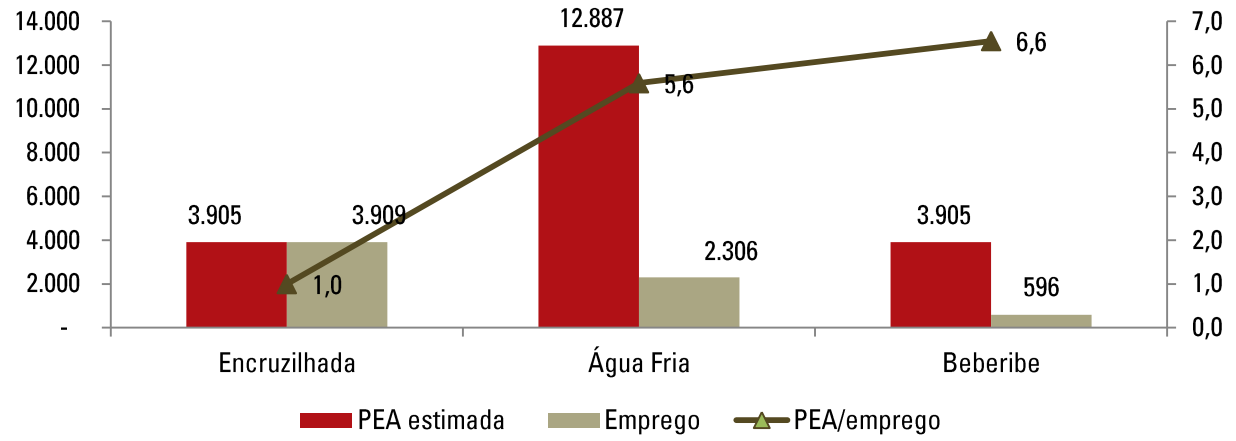
Gráfico 3:Distribuição da renda das Centralidades por classe de rendimento nominal mensal da população de 10 anos e mais - 2010



Fonte: IBGE, 2010

Estes indicadores econômicos e sociais refletem, em grande medida, o peso relativo dos domicílios em áreas de ZEIS-Zona Especial de Interesse Social nas centralidades: a Encruzilha tem apenas 0,5%, Água Fria chega a 66,9% e Beberibe salta para 75,7% dos domicílios. A desigualdade na base econômica das centralidades se manifesta também na relação entre a PEA-População Economicamente Ativa e o emprego formal, o que indica a capacidade de absorção da mão de obra local pelas centralidades. Na Encruzilhada, a PEA é praticamente igual ao número de pessoas ocupadas formalmente (para uma PEA de 3.905 pessoas, estão ocupadas na Encruzilhada 3.909)[18]. Em Água Fria e, mais ainda, em Beberibe, a relação PEA/emprego é muito mais alta, indicando que parte significativa da PEA local tem que buscar emprego fora da centralidade (em Água Fria existe um emprego formal para cada 5,6 pessoas economicamente ativas e em Beberibe são 6,6 pessoas economicamente ativas para cada emprego formal).

Gráfico 4: Relação entre PEA e emprego formal nas Centralidades do Território 1

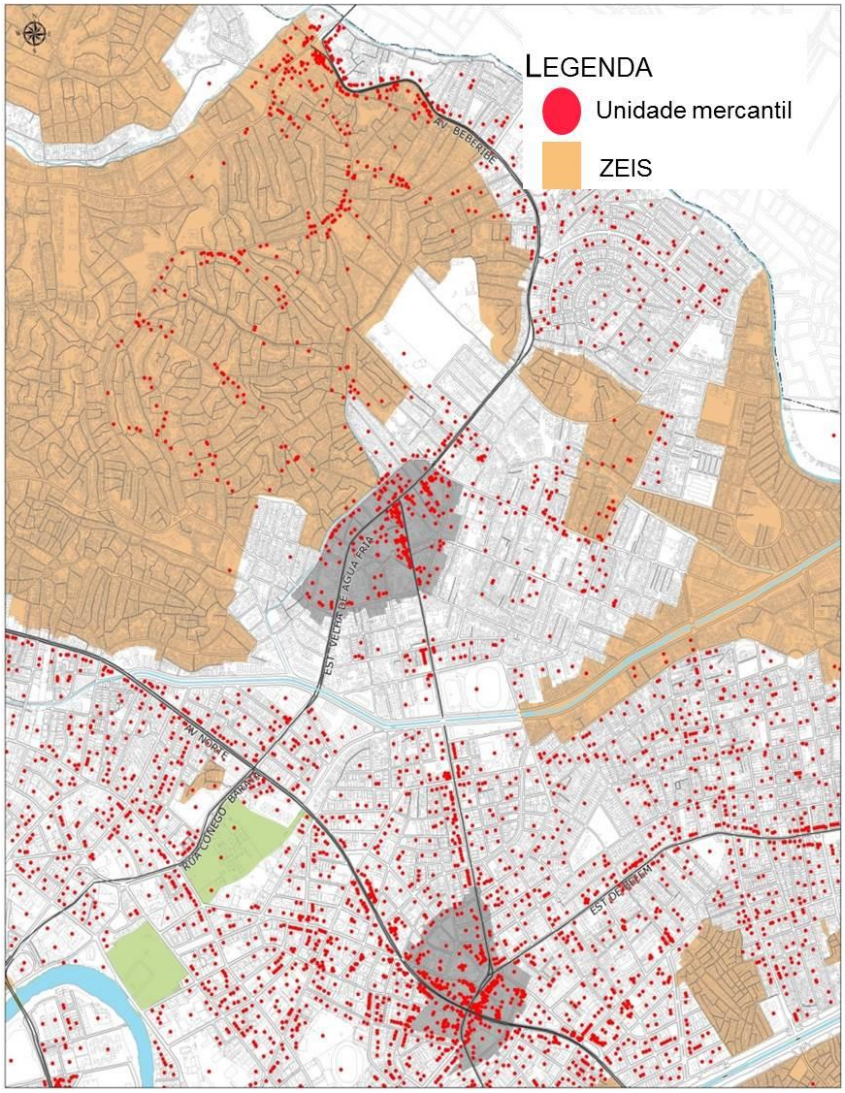


Fonte: IBGE/RAIS

As atividades econômicas do Território 1 se distribuem ao longo das vias e eixos de transporte com uma concentração clara na Encruzilhada que congrega 50,6% das unidades mercantis e 57,4% do total do emprego formal (ver **Figura 5**).

[18] Não significa que todas as pessoas economicamente ativas da Encruzilhada trabalham na própria centralidade nem que trabalhadores de outros bairros não estejam ocupados na centralidade mas indica uma alta capacidade de absorção de mão de obra local.

Figura 5: Distribuição das atividades econômicas no Território 1



Fonte: Cadastro Mercantil, 2015. Elaboração Diagonal/Factta, 2018

As atividades econômicas nas Centralidades tendem a se concentrar em quatro cadeias produtivas – Casa e construção, Transporte e logística, Saúde e bem estar e Alimentos e bebidas. Esta última lidera com grande destaque em Beberibe e, em menor medida, em Água Fria, mas é apenas a quarta cadeia produtiva na Encruzilhada. Nesta centralidade, a cadeia de Casa e construção lidera o número de empregos formais, com 32% do total, seguida de Transporte e logística, com 12%, e Saúde e Bem estar com o mesmo percentual[19].

[19] Para detalhes sobre a estrutruração das atividades econômicas nas cadeias produtivas, ver relatório do Diagnóstico.

Tabela 3: Principais cadeias produtivas das Centralidades

CENTRALIDADES	Emprego Formal por Cadeia Produtiva (%)			
	Casa e construção	Transporte e logística	Saúde e bem estar	Alimentos e bebidas
Encruzilhada	32,0	12,0	12,0	11,9
Água Fria	13,7	10,5	9,1	31,5
Beberibe	7,2	1,2	8,7	55,0

Fonte: MTE – RAIS 2015

Apesar da enorme diferença da base econômica, do rendimento médio dos domicílios particulares e das condições de habitações nas centralidades, não existem desigualdades relevantes dos indicadores sociais, exceto na taxa de analfabetismo, bem mais baixa na Encruzilhada, e no esgotamento sanitário. No abastecimento de água e na coleta de lixo as três centralidades registram índices bem semelhantes e todos bastante elevados: na média, flutua em torno de 99,5% dos domicílios atendidos com água, bem acima da média do município (87%), e mais de 96% dos domicílios com coleta de lixo.Mesmo assim, ainda ocorrem casos de lixo acumulado nos logradouros, tendo a Encruzilhada a pior situação.

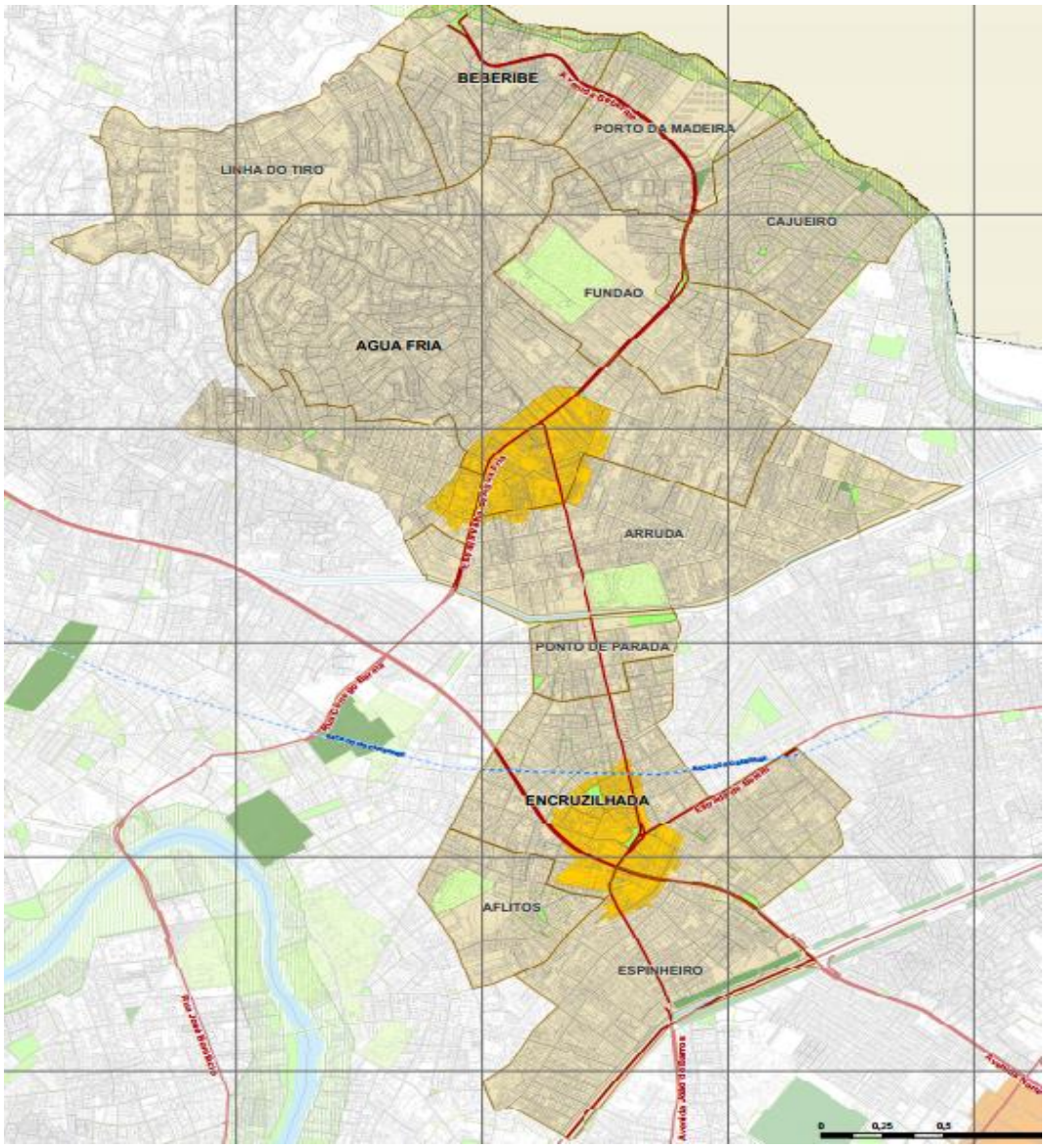
No esgotamento sanitário, a desigualdade volta a ser muito elevada. Na Encruzilhada, em 2010, cerca de 94,2% dos domicílios estavam ligados à rede de esgoto ou pluvial enquanto em Água Fria apenas 28,8% contavam com este serviço, percentual que cai dramaticamente em Beberibe para insignificantes 6,8%. A disparidade em relação à qualidade dos logradouros também é elevada. Enquanto quase 100% dos logradouros da Encruzilhada tem iluminação pública, em Beberibe o percentual é de apenas 8,43%, sendo de 24,14% em Água Fria, com a maior população e maior número de domicílios. A pavimentação das ruas tem a mesma distribuição desigual entre as três centralidades com grande destaque para Encruzilhada com 94,34% dos domicílios com ruas pavimentadas (dados mais atualizados e completos na análise detalhada das centralidades).

O processo de ocupação antrópica vem provocando, ao longo das décadas, mudança importante no meio ambiente do Território. Das unidades de proteção ambiental do Recife, apenas uma UCN-Unidade de Conservação Ambiental se localiza em parte do Território 1, nomeadamente a UCN de Dois Unidos (área do entorno), que está contemplada na ZAN-Zona de Ambiente Natural de Beberibe, mesmo assim sem uma caracterização ou categorização especificada.

Em relação à UEA-Unidade de Equilíbrio Ambiental[20], é possível observar no Território 1a presença de três IPAVs-Imóvel de Proteção de Área Verde com dimensões relevantes: o IPAV existente no bairro do Fundão onde funciona uma casa de eventos (Casa de Recepções Letícia Antunes), além de dois outros IPAVs: estádio do Arruda e o Country Club do Recife (este num bairro contíguo à centralidade da Encruzilhada), e algumas praças e áreas verdes menores (árvores tombadas).

[20] UEA são os espaços inseridos na malha urbanos, geralmente vegetados, necessários à preservação das condições de amenização climática, cuja função é manter ou elevar a qualidade ambiental e paisagística da cidade.

Figura 6: Unidades de Conservação do Território 1



LEGENDA

Unidades de Conservação

- Uso Sustentável
- Proteção Integral
- Proteção de Manancial
- Limite de Bacias Hidrográficas

Plano Diretor - LEI nº 17.511/2008

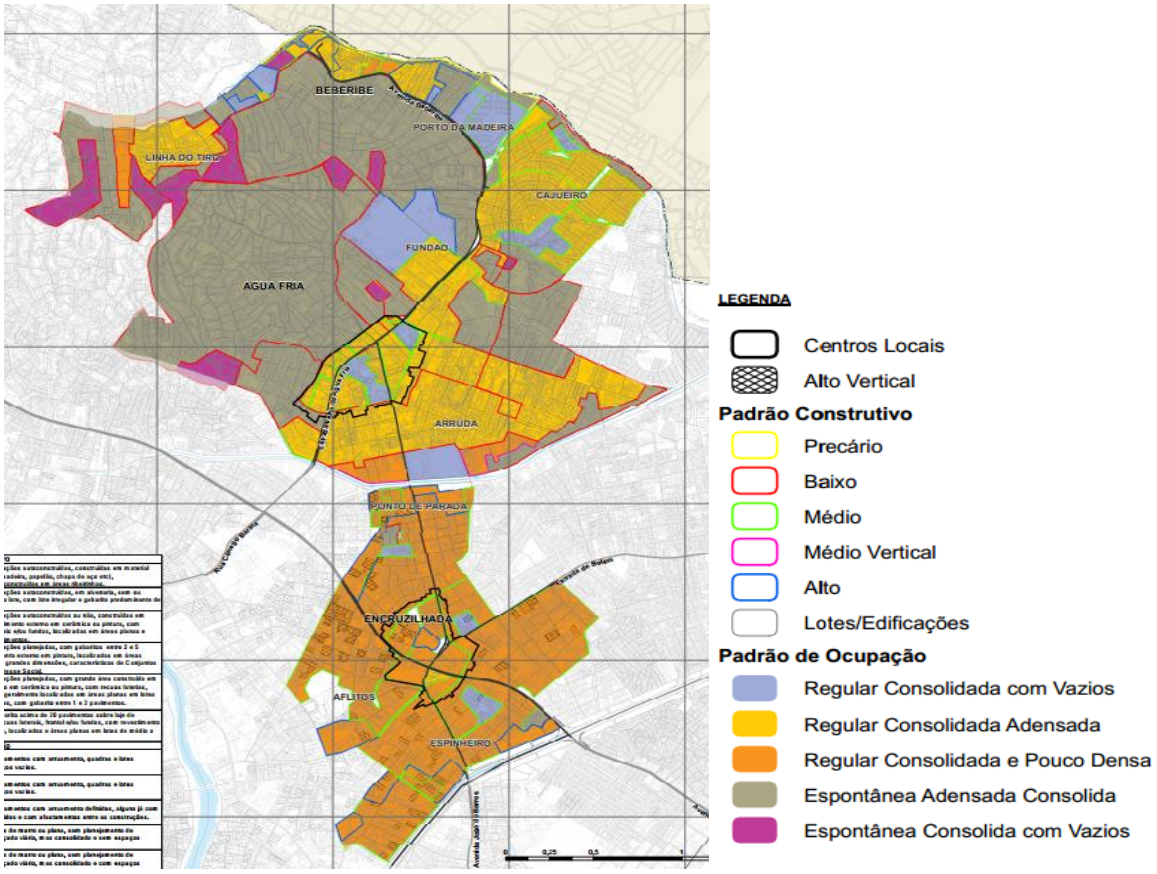
- UCN - Unidade de Conservação da Natureza (Uso Sustentável)
- ZAN - Zonas de Ambiente Natural
- IPAV - Imóveis de Proteção de Área Verde
- SSA - Setor de Sustentabilidade Ambiental
- Centros Locais (Beberibe a definir)
- Lotes/Edificações
- Limite de Bairros

Fonte: Plano Diretor , 2008. SMUP,

O parcelamento do solo no Território 1 é desordenado e irregular nas áreas correspondentes aos bairros situados em áreas de morro, como é o caso de Água Fria, Beberibe e Linha do Tiro. O Bairro de Cajueiro que tem um parcelamento radiocêntrico, característico dos bairros planejados na década de 50. No território predomina o uso residencial, com as atividades comerciais e de serviços concentrando-se nas ZEDEs e ao longo das vias principais, e as edificações de baixo padrão construtivo, de ocupações espontâneas, adensadas e consolidadas, principalmente na medida em que se avança para o norte e o oeste, onde se concentram as ZEIS, de Água Fria, Linha do Tiro, Beberibe.

As áreas ao sul do canal do Arruda, bairros de Ponto de Parada, Encruzilhada, Espinheiro e Aflitos, são classificadas como um setor de ocupações regulares consolidadas e pouco densas, ou seja, com loteamento com arruamentos, quadras e lotes definidos e com afastamento entre as construções. A maior parte dessa área possui padrão construtivo médio com predomínio de construções de alvenaria com revestimento externo em cerâmica ou pintura, recuos laterais, frontais e/ou de fundo, localizadas em áreas planas e com gabarito entre 1 e 2 pavimentos.

Figura 7: Padrão de ocupação do Território 1



Fonte: Diagnóstico e Diretrizes Preliminares do Território 1 e do Território 2, 2017

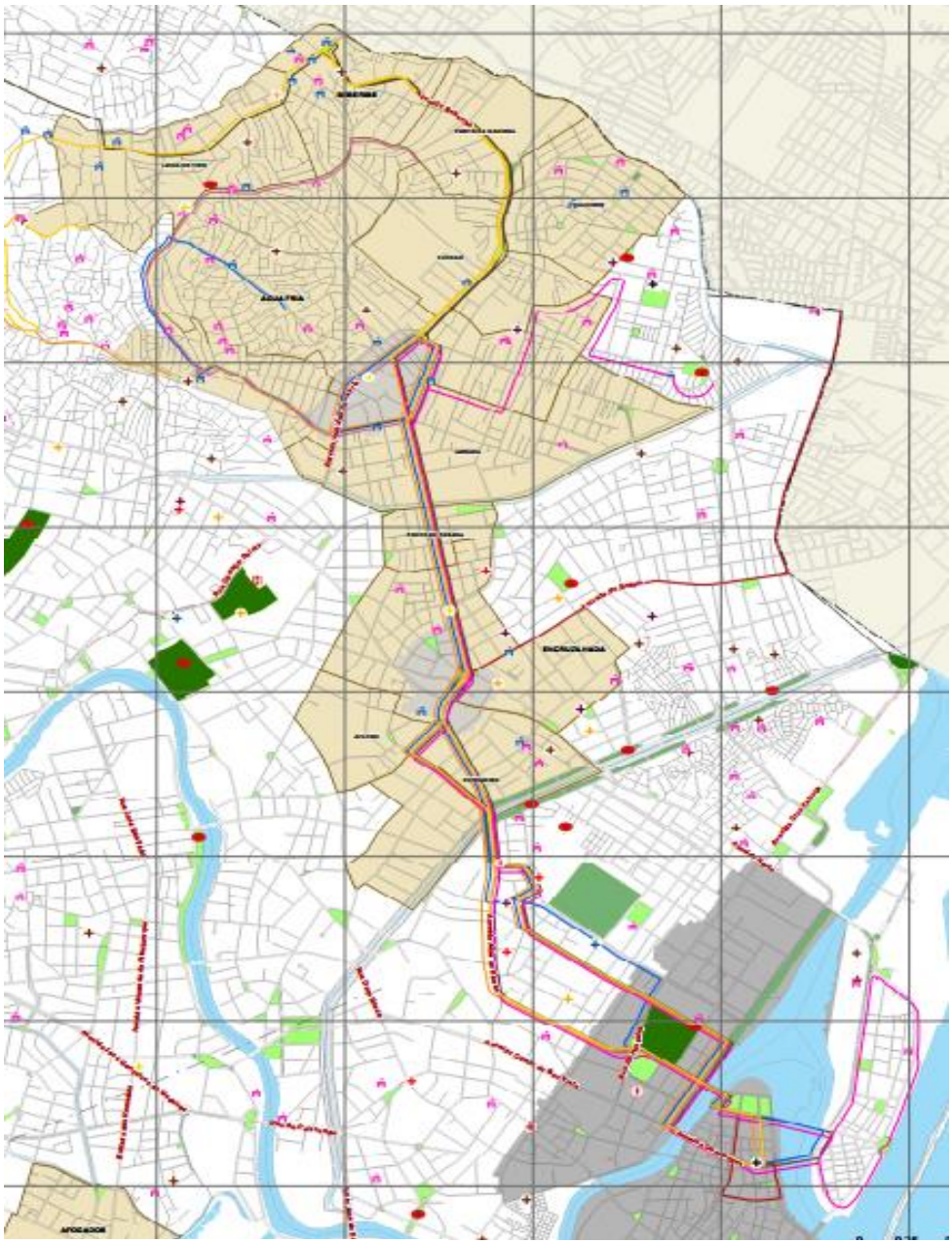
No bairro do Arruda, às margens do canal, encontram-se 2 tipos de ocupação: a Regular Consolidada e pouco densa, que correspondente a alguns lotes de Conjuntos Habitacionais de Interesse Social, e áreas de ocupação espontânea consolidada e adensada, ambas consideradas de baixo padrão construtivo. Ao norte do Canal do Arruda, estão os bairros do Cajueiro, Água Fria, Porto da Madeira, Beberibe e Linha do

Tiro com ocupações regulares, consolidadas e adensadas, especificamente no polígono da ZEDE e ao longo da Avenida Beberibe, no geral, com o padrão construtivo foi considerado médio.

A mobilidade do Território 1 é precária como decorrência da supremacia do sistema de transporte rodoviário baseado, principalmente, nos veículos automotivos privados. O transporte público de passageiros tem uma estrutura essencialmente radial com três eixos principais convergindo na Centralidade Encruzilhada em direção ao centro do Recife: Av. Norte, Av. Beberibe e Estrada de Belém. As ligações perimetrais se fazem principalmente via II Perimetral por onde circulam quatro linhas que ligam o Território 1 ao Território 2.

A rede de linhas (sistema viário) existentes oferece uma cobertura espacial satisfatória, que abrange quase a totalidade da área, ficando descobertas as áreas dos morros do território, pois mesmo quando existem linhas o intervalo é alto. Como, no entanto, o corredor principal - Av. Beberibe - não é um corredor tronco-alimentado, as linhas operam com itinerários superpostos com os mais variados intervalos. A maioria dos usuários que residem ou trabalham nos bairros que compõem o Território 1 pagam duas tarifas para ter direito a utilizar a linha do SEI. É o caso, por exemplo, de Alto do Pascoal, Cajueiro, Alto Santa Terezinha entre outras que queiram se deslocar até Afogados, utilizando duas linhas.

Figura 8: Rede de linhas de transporte público do Território 1



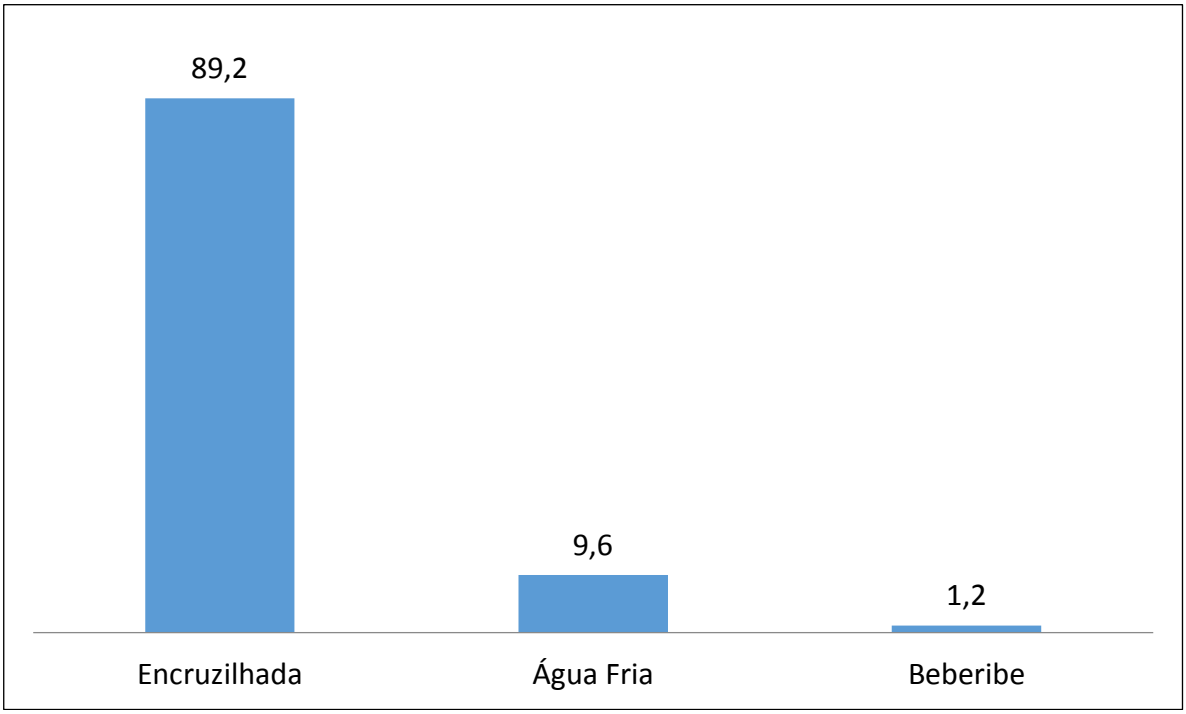
Fonte: Consórcio Grande Recife, 2017

Mas o sistema de transporte coletivo apresenta vários problemas de acessibilidade, tanto do aspecto viário quando do mobiliário e dos veículos. Com efeito, os corredores não têm acessibilidade para deficientes, as travessias de pedestres não têm sinalização sonora, as áreas de difícil acesso não têm

escadarias apropriadas, falta acesso nas paradas e terminais, e os elevadores dos veículos, quando existem, estão quebrados. As calçadas tem qualidade melhor na Encruzilhada mas são ruins em Água Fria e péssimas em Beberibe, principalmente no que se refere a sinalização e rampa.

O perfil diferenciado das edificações nas centralidades se expressa também na distribuição da receita de IPTU. Mesmo com três vezes mais domicílios que a Encruzilhada, a receita de IPTU residencial de Água Fria, em 2016, representou apenas 9,6% do total da receita residencial do Território. Enquanto isso, a Encruzilhada contribuiu com 89,2% da receita residencial de IPTU do Território 1. A baixa receita de IPTU em Água Fria, reflete a existência de uma grande parte dos domicílios situados nas ZEIS (quase 67% do total de domicílios na centralidade) que são isentos do imposto, além do baixo padrão construtivo.

Gráfico 5: Distribuição da Receita de IPTU nas Centralidades (bairros) – (%) - 2016



Fonte: Secretaria de Finanças

A principal singularidade do Território 1 reside, paradoxalmente, na enorme desigualdade econômica e social entre as três centralidades, mais precisamente entre a Encruzilhada e as outras duas. Mesmo assim, as três centralidades convivem com alguns graves problemas semelhantes, entre os quais se destacam: a persistência de violência, embora abaixo da média do Recife, a existência de um grande número de jovens ociosos (nem trabalham nem estudam) que representa enorme perda de recursos humanos e cria um ambiente propício à marginalidade, drogas e violência; com efeito, em todo o Território 1, o percentual de jovens (de 15 a 24 anos) que não trabalham nem estudam é superior a 23,9%, sendo mais alto em Água Fria (acima de a 27,4%), precisamente o bairro com maior população. Embora a Encruzilhada tenha maior índice de escolaridade do território, medida pelos anos médios de estudo, no que se refere à qualidade do ensino e aprendizagem das escolas municipais não se percebe diferenças entre as centralidades sendo, na média, em torno de 4,4 nos anos iniciais do ensino fundamental.

2.1.1 Potencialidades e Estrangulamentos

Da análise do Território 1 pode ser destacado um conjunto de **estrangulamentos** - fatores que comprometem a qualidade urbana e dificultam a dinamização econômica - e de **potencialidades** que podem ser utilizadas para o desenvolvimento do território.

2.1.1.1 Potencialidades

Entre as potencialidades do Território 1, que podem ser a base para o seu desenvolvimento futuro, destacam-se as seguintes:

- Rede viária de integração com a Cidade e com o município vizinho de Olinda
- Posição intraurbana favorável e conectada através das linhas de transporte público a vários bairros
- Existência e potencial de espaços livres públicos
- Presença de Unidade de Conservação Ambiental de Dois Unidos (área do entorno), da ZAN-Zona de Ambiente Natural de Beberibe e existência de três IPAVs-Imóvel de Proteção de Área Verde com dimensões relevantes.
- Presença de relevante patrimônio material e imaterial

2.1.1.2 Estrangulamentos

Entre os estrangulamentos do Território 1, fatores indesejados ou que comprometem o seu desenvolvimento futuro, destacam-se as seguintes:

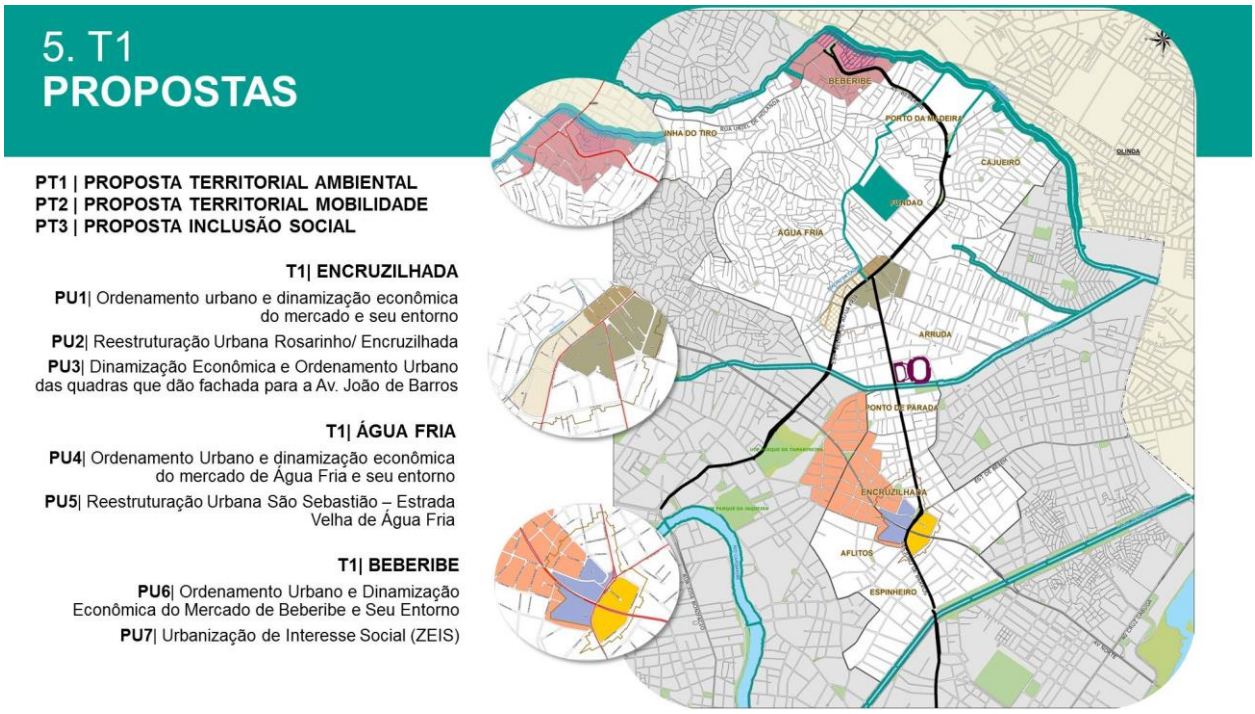
- Carácter excessivamente rodoviário das Avenidas João de Barros, Norte e Beberibe
- Sobreposição de linhas de ônibus, limitada integração entre modos de transporte (coletivo, bicicleta e veículo) e circulação de pedestres, má qualidade das paradas de ônibus e longa espera entre viagens
- Carência de Áreas Verdes Públicas e arborização prejudica a qualidade urbana e influencia negativamente a atratividade local.
- Carência de infraestrutura urbana, baixa qualidade das calçadas, alagamentos, acúmulo de lixo nas ruas e iluminação precária.
- Recursos ambientais desarticulados da trama urbana
- Enorme desigualdade econômica e social entre as três centralidades

2.2 Estratégias de intervenção para integração do território e suas centralidades

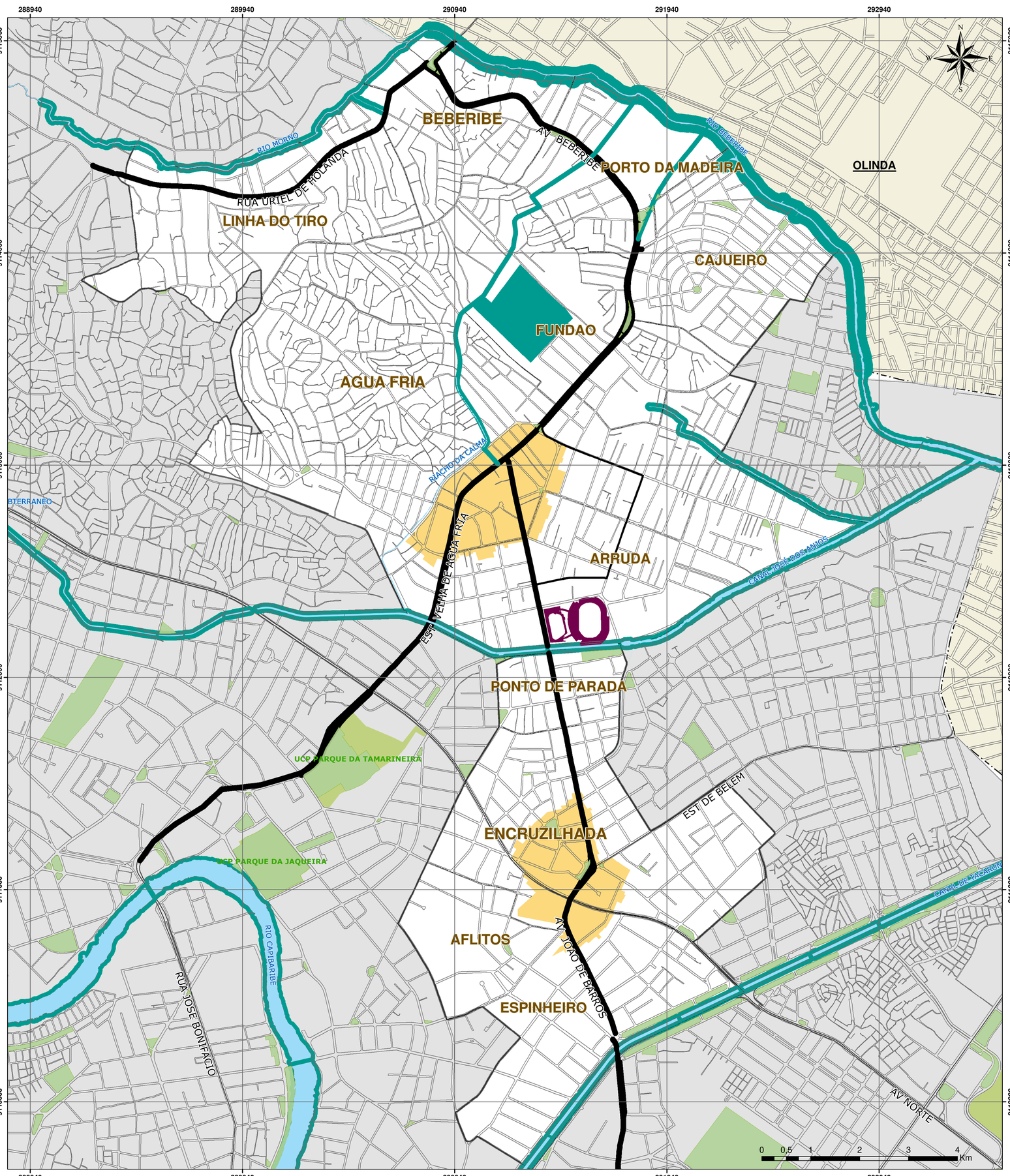
Definimos como estratégia de intervenção integrada as propostas que impactam em todo território, pela sua dimensão, abrangência e complexidade. São propostas de projetos que, pela sua condição estruturadora do desenvolvimento do território, serão elaborados com o aprofundamento e detalhamento de modo específico posteriormente.

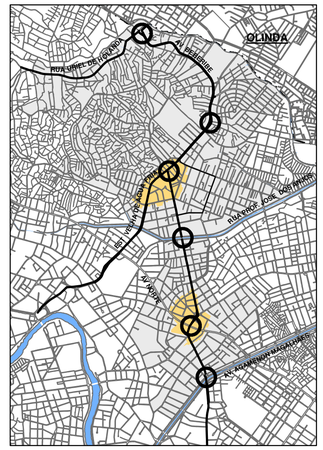
O Plano de Reestruturação Urbana e Dinamização Econômica do Território 1 se implementa através de três propostas de intervenção agregadas (nível territorial) e sete projetos focados diretamente nas três Centralidades (três na Encruzilhada, dois em Água Fria e dois em Beberibe), como mostra a Figura 9.

Figura 9: Estratégias e propostas preliminares de intervenções territoriais



Para o território em termos agregados, estão previstas as três intervenções estruturadoras indicadas a seguir:



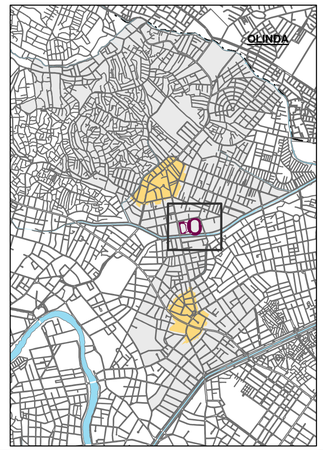


PTI 1 - REESTRUTURAÇÃO DOS EIXOS VIÁRIOS:
AV. BEBERIBE E ESTRADA VELHA DE ÁGUA FRIA (II PERIMETRAL)

I. Adequação da geometria, racionalização do leito carroçável, inclusão dos modos não motorizados – cicloviário e pedestres;
II. Implantar elementos de tráfego calmo nos principais cruzamentos;
III. Melhoria do mobiliário de transportes públicos, acessibilidade universal, sinalização, iluminação, segurança, etc.;
IV. Ordenamento/enterramento da fiação elétrica, cabeamento ótico, etc.;
V. Adensamento construtivo, populacional e de atividades terciárias ao longo da avenida Beberibe.

PTI 2 - ARTICULAÇÃO RECURSOS AMBIENTAIS:
PARQUE BEBERIBE/PARQUE CAPIBARIBE

I. Eixo Verde Rua São Sebastião: Reurbanização de todo o viário com tratamento da infraestrutura de drenagem e esgoto e tratamento paisagístico ao longo do córrego;
II. Parque Linear Beberibe: Implantação do PAC/Prometropole;
III. Eixo Verde Av. Cidade do Monteiro: Requalificação Urbanística e Paisagística de todo o eixo;
IV. Eixo Verde Canal da Regeneração: Requalificação Urbanística e Paisagística de todo o eixo;
V. Eixo Verde Córrego do Arruda: Requalificação Urbanística e Paisagística de todo o Eixo;
VI. Parque Capibaribe: articulação dos parques Beberibe e Capibaribe UCP Tamarineira/UCP Jaqueira.



PTI 3 - INCLUSÃO SOCIAL TERRITORIAL

I. Implantar um Centro comunitário no território, contendo biblioteca, serviços públicos, assistência jurídica, delegacia da mulher, cursos de capacitação, atividades sociais, culturais, esportivas e de lazer;
II. Promover capacitação empresarial e profissional com base em parceria com Secretarias de Governo, SEBRAE, SENAC, SENAR, SESC, British Council, etc.

LEGENDA

PROPOSTAS

PTI - PROJETO TERRITORIAL INTEGRADO

- PTI1 - REESTRUTURAÇÃO DOS EIXOS VIÁRIOS
- PTI2 -ARTICULAÇÃO RECURSOS AMBIENTAIS
- PTI3 - INCLUSÃO SOCIAL TERRITORIAL

PLANO DE REESTRUTURAÇÃO URBANA E DINAMIZAÇÃO ECONÔMICA DE CENTRALIDADES DO RECIFE

P2 - PRODUTO PRELIMINAR

Data: Março 2018

PROPOSTAS DE PROJETOS TERRITORIAIS INTEGRADOS (PTI) DO TERRITÓRIO 1

Nº do Mapa: T1.05.01

Fonte dos Dados:

PLANO DIRETOR DO RECIFE – ZONAS ESPECIAIS (PREFEITURA DA CIDADE DO RECIFE, 2008); BASE CARTOGRÁFICA CONTÍNUA DO BRASIL - 1:250.000 (IBGE, 2015); BASE DE DADOS DO TRANSPORTE PÚBLICO (GRANDE RECIFE CONSÓRCIO DE TRANSPORTE, 2014); BASE CARTOGRÁFICA DO MUNICÍPIO DE RECIFE (PREFEITURA DA CIDADE DO RECIFE, 2015/2016); LEVANTAMENTO DE CAMPO (DIAGONAL/FACTTA, 2017)

Informações Cartográficas:

Sistema Geodésico de Referência - Sirgas2000 / Projeção - Universal Transversa de Mercator/UTM - Fuso 25s

Notas: Possíveis distorções podem ocorrer pela utilização e aplicação de bases cartográficas em escalas diferentes

Responsável Técnico (Documento Cartográfico):
Thatiana Lima Vasconcelos
Geógrafa CREA-PE048939
Edla Siqueira de Farias
Engenheira Cartógrafa CREA-PE042812

2.3 Resultados das intervenções propostas para o Território de Integração

A implementação das três intervenções Territoriais (agregados) indiciados no capítulo anterior devem gerar como efeito combinado os seguintes resultados no desenvolvimento do Território 1:

- Território integrado e com **articulação no conjunto da cidade** reforçada através de conectores urbanos e ambientais
- **Eixos de articulação metropolitana consolidados** e com qualidade com caráter rodoviário reduzido, provida de calçadas acessíveis, iluminação, arborização, segura para o uso da bicicleta e com prioridade para o transporte público.
- Mobilidade do território melhorada
- **Recursos hídricos e ativos ambientais valorizados** e devolvidos como áreas de lazer, convivência e contemplação.
- **Parque linear do Beberibe conectado pelos eixos de articulação metropolitana** (Av. Beberibe e Estrada velha do Arraial) e eixos verdes ao Parque linear do Capibaribe
- **Ativos Ambientais constituindo novas âncoras do território** com bosque/parque do IPAV, Praça Encontro das Águas no encontro do canal do Arruda com o Rio Beberibe, nodalidade Arruda com praça requalificada e centro comunitário instalados, canais da Rua São Sebastião, Av. Cidade do Monteiro e Rio Morno revitalizados e vias requalificadas como eixos verdes.
- Quadras lindeiras adensadas (adensamento construtivo e populacional) ao longo dos principais eixos viários com garantia de equilíbrio entre uso residencial e comercial
- Mix funcional e fachadas ativas ampliadas com recuos e alinhamentos integrados à calçada, espaços de fruição pública e eixos de atravessamento de quadra para pedestre.
- Competitividade da economia do território ampliada
- **Economia do território dinamizada** com a base econômica ampliada e diversificada
- Empregabilidade da população aumentada como resultado da qualificação profissional e facilitada pela dinamização da economia
- Renda da população aumentada como consequência do aumento do emprego e dinamização da economia

2.4 Encruzilhada

A Encruzilhada é um importante **centro comercial e de serviços**, principalmente um comércio varejista diversificado, e se beneficia de uma **posição favorável** no cruzamento da Avenida Norte, Avenidade Beberibe e Estrada de Belém, com baixo relevo e próxima de bairros de média e alta renda que cria uma demanda elevada de bens e serviços. A Encruzilhada conta com **1.467 unidades** mercantis (1,5% do total operando no Recife) e tem uma renda média alta – R$ 5.693,56 de rendimento nominal médio mensal dos

domicílios particulares permanentes (R$ 8.659,90 a preços de 2016)

2.4.1 Caracterização da centralidade

A **Encruzilhada** se destaca como um importante **centro comercial e de serviços** e se beneficia de uma **posição favorável**, com baixo relevo e próxima de bairros de média e alta renda que cria uma demanda elevada de bens e serviços. A centralidade tem uma superfície de 102 hectares, que corresponde a 0,47% do total do Recife e uma população de 11.940 habitantes (2010), cerca de 0,78% da população municipal, resultando numa densidade demográfica de 117,27 habitantes por hectar. A Encruzilhada emprega 0,6% do total das pessoas ocupadas formalmente na Cidade (2015), e conta com 1.467 unidades mercantis (1,5% do total operando no Recife). A centralidade tem uma renda média alta – R$ 5.693,56 de rendimento nominal médio mensal dos domicílios particulares permanentes (R$ 8.659,90 a preços de 2016) – baixa taxa de analfabetismo e índice de violência ainda elevado, mas bem abaixo da média da Cidade, e conta com alto índice de esgotamento sanitário (ver tabela 4).

Tabela 4: Síntese dos principais indicadores da Encruzilhada

Indicador	Valor
Superfície (hectar)	102
Percentual da área do Recife (%)	0,47
População (2010)	11.940
Percentual da população do Recife (%)	0,78
Densidade populacional (habitrantes/hectar)	117,27
Área construída (m2) - 2014	823.338
Número de domicílios (2010)	4.008,00
Emprego formal (2015)	3.909
Percentual do emprego do Recife (%)	0,6
Número unidades mercantis (2015)	1.467
Percentual de unidades mercantis do Recife (%)	1,5
Rendimento nominal médio mensal dos domicílios particulares pernamentes R$ (2010) (*)	5.693,56
Analfabetismo (2010)	1,68
CVLI (em cem mil habitantes) - 2010	33,5

Fonte: IBGE/ NGR - SDS/PE

(*) R$ 6.084,75 a preços de 2016.

Com 3.909 empregos formais (2015), a Encruzilhada tem praticamente uma ocupação para cada residente no mercado de trabalho (PEA- População Economicamente Ativa)[21],cerca de 3.905 pessoas, o que evidencia uma grande capacidade de absorção de mão de obra local. Evidentemente que parcela dos trabalhadores da Encruzilhada não trabalham na centralidade e muitos dos que estão ocupados vêm de

[21] Estimativa baseada na PIA-População em Idade Ativa e utilizando como referência a taxa de atividade do Recife (percentual da população em idade ativa que trabalha ou procura trabalho).

outros bairros do Território e d, Recife e mesmo de outros municípios vizinhos, como mostra a pesquisa Origem/destino apresentada adiante.

Os principais elementos do lugar são o Largo da Encruzilhada, a Galeria sob pilotís, e o Mercado da Encruzilhada, com distribuição de lotes e edificações caracterizada pela homogeneidade que confere uma sensação de permanência, sem rupturas no lugar observado pelos caminhantes. A sensação que se destaca na centralidade é a presença constante do mercado que tem claras formas expressionistas marcadas pelas curvas das alas laterais e constitui a principal âncora da Encruzilhada. O ETEPAM, por sua vez, é caracterizado por sua arquitetura protorracioalista.

Galerias modernistas com pequenos comércios servem de passagem segura do sol e da chuva para os transeuntes. Festival de cores, pequenas barracas de ambulantes que ocupam sua larga calçada se utilizam de guarda-chuvas para proteção, coexistindo ambulantes com suas mercadorias e retóricas dispostas nos corredores humanos. A Encruzilhada apresenta uma distribuição de lotes e edificações caracterizada pela homogeneidade proporcionada pelo seu plano de galerias, contando com maior número de edificações com gabarito de até 20 andares e padrões construtivos de alta qualidade.

A Avenida João de Barros constitui o eixo estruturador da Encruzilhada, desde os primórdios da sua configuração na segunda metade do século XIX, cumprindo o importante papel de distribuição do fluxo para Beberibe e Olinda (Avenida Beberibe e Estrada de Belém, respectivamente), daí formando o conceito de encruzilhada que batiza o bairro.

A Encruzilhada tem uma riqueza da diversidade tipológica que retrata fragmentos dos vários momentos da ocupação do bairro e da área em particular: construções ecléticas entre medianeiras, com estreitas fachadas; prédios de pouca altura protorracionalistas (até 4 pavimentos); prédios de pouca ou média altura com 1º pavimento sobre pilotis, largas calçadas cobertas e remanescentes dos planos de quadra aprovados para a área nas décadas de 1940/1950; edifícios modernos de maior altura (16 pavimentos ou mais), porém abundantes a partir de 2001. Na Encruzilhada e em alguns bairros vizinhos estão sendo implementados grandes projetos imobiliários com nítida demonstração do interesse do mercado imobiliário em substituir as construções unifamiliares por multifamiliares de maior altura, resultado provável da lei que limita a verticalização em 12 bairros do Recife e que não inclui Encruzilhada e Rosarinho.

No entorno do Mercado existe um estoque construído ocioso (vazio e/ou subutilizado), principalmente no trecho entre as avenidas João de Barros e avenida Norte, vazio que se estende para o primeiro trecho da avenida Norte, após o cruzamento com a avenida João de Barros. A dimensão e a forma do terreno ocupado pela ETEPAM limitam a permeabilidade física e a continuidade da Rua Teles Júnior, grande lote localizado no centro de uma grande quadra.

O traçado e desempenho da Avenida João de Barros é eminentemente rodoviário, e existe o comprometimento da fluidez do transito e travessia de pedestre nos cruzamentos da Avenida João de Barros com Rua Conselheiro Portela, Avenida Norte e Rua Castro Alves.

O padrão da arborização pública da área é satisfatório, especialmente no trecho da Avenida João de Barros e a avenida Conselheiro Portela que se classifica como importante pulmão verde da cidade. Dados

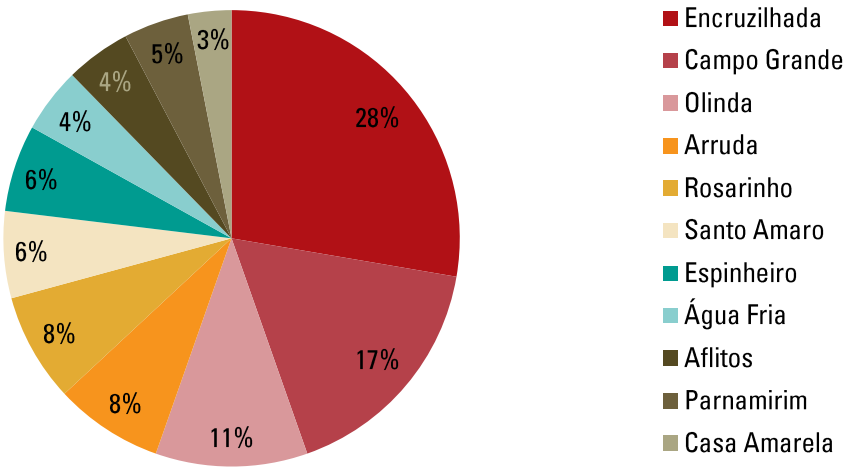
do IBGE mostram a existência de um elevado percentual de domicílios com arborização no seu entorno dos domicílios da Encruzilhada; em 2010, cerca de 94,9% dos domicílios da centralidade contavam com arborização no entorno.

Para uma visualização da Encruzilhada como uma centralidade, deve ser analisado como se comportam nela as categorias definidoras de centralidade: alcance, atratividade e capacidade. Da análise a seguir, constata-se que a Encruzilhada tem um grande **alcance** e uma relevante **atratividade** assim como **capacidade** significativa de resposta a demandas de potenciais usuários e visitantes.

Alcance

Quando medido pela quantidade de bairros de onde provêm visitantes e usuários dos bens e serviços da centralidade (segundo a pesquisa com usuários das centralidades), a Encruzilhada tem um amplo alcance territorial, aproveitando a articulação territorial viabilizada pela estrutura viária. De acordo com a pesquisa com usuários, a Encruzilhada recebe visitantes e usuários de dez bairros[22] que representam uma população total de 187.191 pessoas (incluindo a população da própria Encruzilhada), boa parte deles com renda alta, como Espinheiro, Aflitos e Parnamirim. O destaque de Campo Grande (primeiro maior percentual de visitantes) e Olinda(segundo maior percentual de visitantes) evidenciam uma irradiação da centralidade para leste da Encruzilhada (ver Gráfico 6eFigura 10).

Gráfico 6: Local de moradia dos visitantes da Encruzilhada (%)



Fonte: Pesquisa direta com usuários, 2017

[22] Considerando aqueles bairros que, na pesquisa, tiveram mais de um usuário entrevistado.

Figura 10:Local de moradia dos visitantes da Encruzilhada

Fonte: Fonte: Pesquisa direta com usuários

Como mostra a tabela 5, quatro dos bairros de visitantes da Encruzilhada têm renda domiciliar nominal mensal maior que a da própria centralidade (esta mesma alta e quatro vezes superior à média do Recife).

Tabela 5: Rendimento nominal mensal dos bairros dos visitantes da Encruzilhada – 2010

Bairros do Recife de origem dos usuários	Valor do rendimento nominal médio mensal dos domicílios particulares permanentes (R$)
Parnamirim	10.712,79
Aflitos	8.822,27
Espinheiro	7.299,96
Rosarinho	6.547,75
Encruzilhada	5.693,56
Casa Amarela	4.289,15
Arruda	2.234,64
Campo Grande	2.132,15
Santo Amaro	1.892,17
Água Fria	1.189,95
MÉDIA (não ponderada)	5.081,44

Fonte: IBGE – Censo 2010
Nota: A atualização destas rendas para 2016, acompanhando a inflação, deve ser utilizado o multiplicador 1,521187

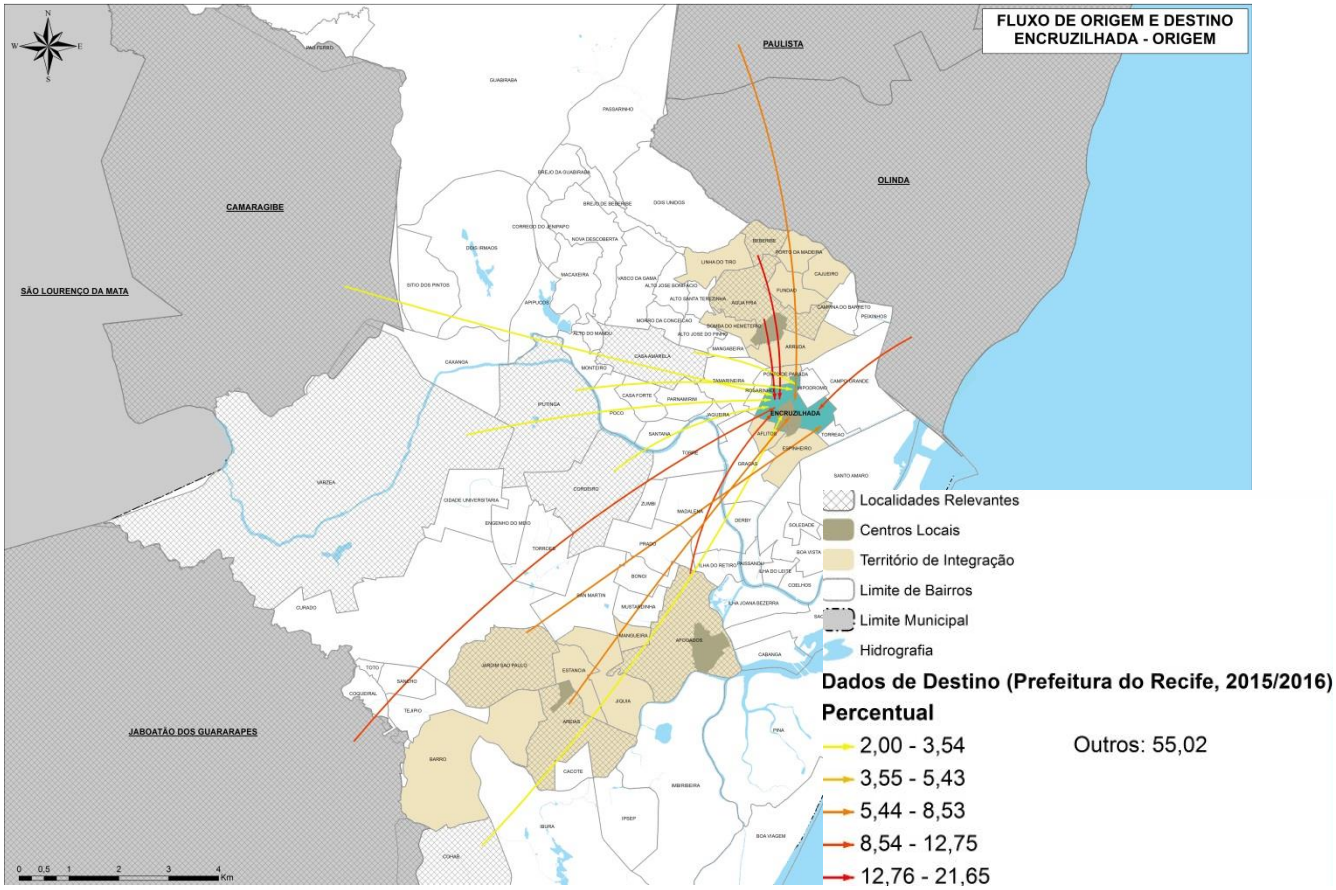
A renda relativamente alta da centralidade da Encruzilhada gera uma despesa total anual de consumo de R$ 226,74 milhões por ano[23], que chega a R$ 1,9 bihões quando se consideram as famílias dos 10 bairros de origem dos visitantes (incluindo Encruzilhada).

O alcance da Encruzilhada pode ser avaliado também pela movimentação de trabalhadores de fora da centralidade ocupados nas suas atividades produtivas. Segundo a pesquisa Origem-Destino, cerca de 20% das pessoas entrevistadas que trabalham na Encruzilhada residem em Beberibe e Água Fria e nos

[23]Estimativa baseada na POF- pesquisa de Orçamento Familiar (de Pernambuco para 2008) e utilizando o intervalo de renda no qual se situa o rendimento médio domiciliar do bairro. O resultado indica valor aproximado das despesas das famílias. A preços de 2016, esta despesa de consumo chegaria a R$ 344,64 milhões.

municípios de Olinda e Jaboatão (ver figura)

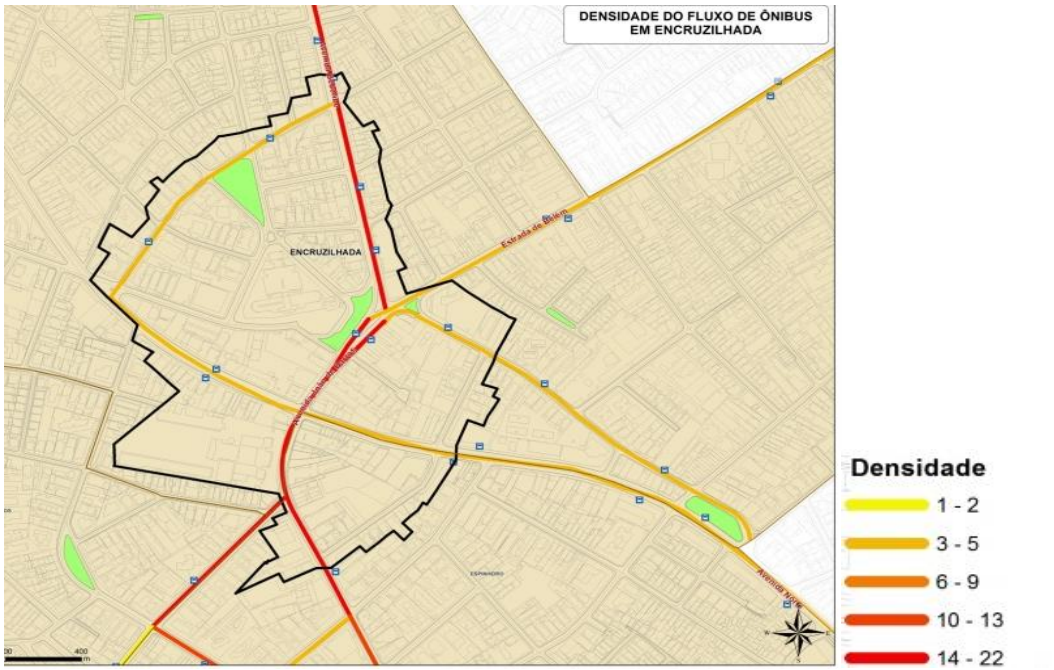
Figura 11:Origem dos trabalhadores ocupados na centralidade da Encruzilhada



Fonte: Pesquisa Origem – Destino ICPS, 2016

Este alcance é amplamente facilitado pela posição privilegiada da Encruzilhada com vias de articulação da cidade através do trajeto de 17 linhas de transporte público que integra a centralidade com a Zona Norte do Recife e ao Centro Principal, assim como os bairros de Afogados e o município vizinho de Olinda (ver figura abaixo).

Figura 12: Densidade de Fluxo de ônibus na Encruzilhada



Fonte: Prefeitura da Cidade do recife, 2014

Atratividade

Apesar de problemas de mobilidade e acessibilidade, as condições de circulação de pessoas na Encruzilhada podem ser consideradas regulares, principalmente quando se compara com outras centralidades e bairros. A centralidade possui calçadas com menor índice de obstruções, irregularidades, degraus e rampa, contando com duas ruas – Rua Castro Alves e Rua Amaro Coutinho – com calçadas de boa qualidade.

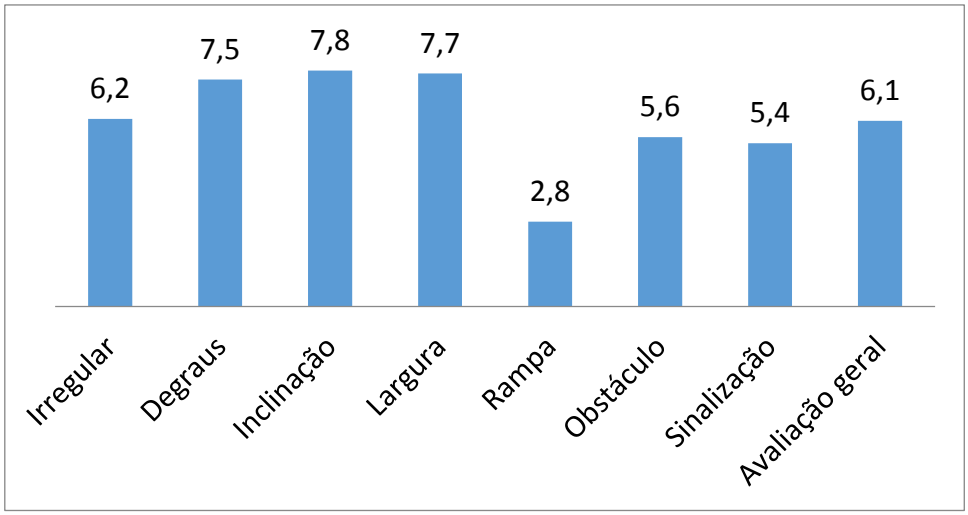
Figura 13: Qualidade da circulação na centralidade

Fonte: Diagnóstico e Diretrizes Preliminares do Território 1 e do Território 2, 2017

De acordo com pesquisa de campo, numa classificação de zero a 10, as calçadas da Encruzilhada foram classificadas com nota média 6,1, sendo os melhores desempenhos em "Inclinação", com 7,8 e "Largura" que alcançou nota 7,7. A centralidade carece quase total de rampa e fica na média quando se trata de "Obstáculo" (5,5) e "Sinalização" (5,4)[24].

[24] Para maiores detalhes sobre a pesquisa da qualidade das calçadas ver Diagnóstico

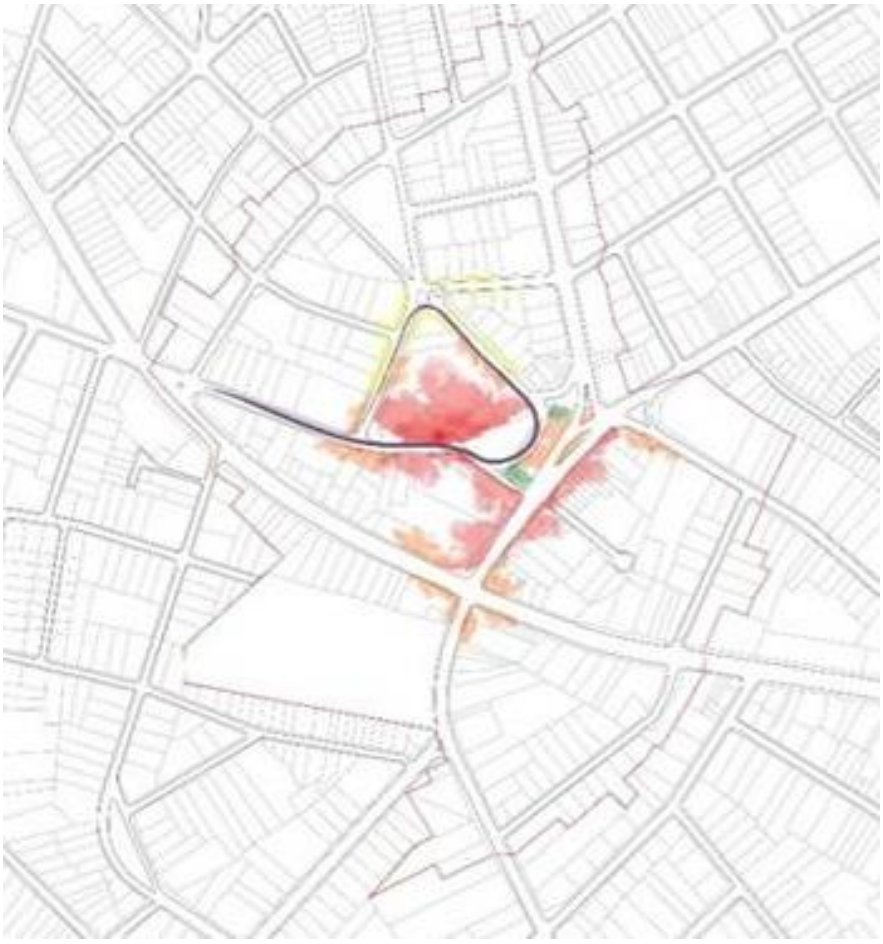
Gráfico 7 : Qualidade das Calçadas na Encruzilhada



Fonte: Pesquisa direta Diagonal/Factta

A Encruzilhada apresenta homogeneidade na distribuição de lotes e edificações e Plano de Galerias que transmite uma sensação de permanência, sem rupturas no lugar observado pelos caminhantes. A sensação que se destaca é a presença constante do Mercado (ver figura).

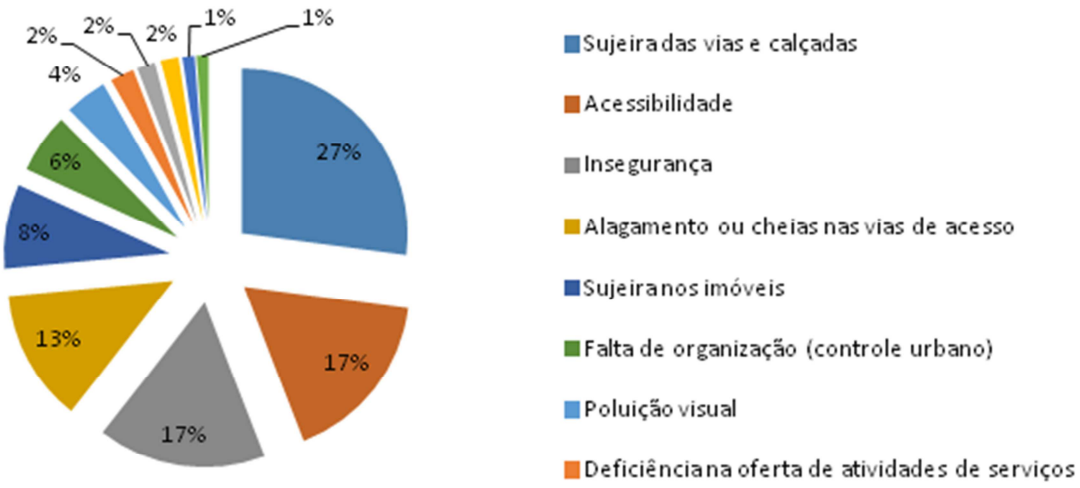
Figura 14: Intensidade do Fluxo de Pessoas



Fonte: Etnografia,Diagnóstico e Diretrizes Preliminares do Território 1 e do Território 2, 2017

O acúmulo de lixo em algumas áreas da Encruzilhada, principalmente nas ruas do entorno do mercado, e sujeira nas vias e calçadas, como destacado pelos usuários, constituem uma restrição à atratividade da centralidade. De acordo com os usuários da centralidade, o maior problema da Encruzilhada é a "Sujeira das vias e calçadas" (27% das respostas na consulta), seguido de limitações na "Acessibilidade" (17%) e, em terceiro lugar, "Insegurança".

Gráfico 8: Estrangulamentos e problemas na Encruzilhada na visão dos usuários (% das respostas)



Fonte: Pesquisa direta com usuários

Capacidade

A Encruzilhada tem uma base econômica significativa com oferta diversificada de bens e serviços, um comércio varejista ativo, tendo no Mercado a sua principal âncora comercial. O bairro da Encruzilhada tem 1.467 unidades mercantis, cerca de 1,5% do total do Recife, sendo 69% delas concentradas na centralidade e nas principais vias, principalmente na Avenida Beberibe, na Avenida João de Barros, na Avenida Norte, na Rua Amaro Coutinho e na Rua Doutor José Maria (ver Figura 15).

Figura 15: Vias de concentração de unidades mercantis na Centralidade da Encruzilhada

1. Av. Beberibe e Rua Amaro Coutinho
2. Av. João de Barros
3. Av. Norte
4. Rua Doutor José Maria

Fonte: Diagonal/Factta, 2018

Apesar da diversidade produtiva, a maior parte das atividades pode ser agrupada em quatro cadeias produtivas: Casa e construção (32,06%), Transporte e logística (12%), Saúde e bem estar (12%) e Alimentos e bebidas, com apenas 11,9% do total. Além disso, tem um número relevante de empreendimentos nos Serviços especializados (7,3%) que, gera pouco emprego mas tem alto valor agregado, entre as quais se destacam "Serviços prestados a empresas", "Consultoria empresarial", "Arquitetura e engenharia", "Serviços de TIC", "Contabilidade, consultoria e auditoria contábil e tributária", "Publicidade" e "Atividades jurídicas" .

Algumas atividades econômicas da Encruzilhada, mesmo representando uma capacidade de resposta a demandas externas, podem representar limitações na atratividade da centralidade por conta dos seus impactos negativos no espaço urbano, prejudicando movimentação das pessoas ou degradando os espaços e o conforto. Entre estas atividades, que devem merecer uma atenção nas propostas de reestruturação urbana de modo a reorganizar e adequar ao ambiente, podem ser destacadas as seguintes: duas unidades de Fabricação de estruturas metálicas e obras de caldeiraria pesada, duas Serralharias, uma Forjaria, estamparia, metalurgia do pó e serviços de tratamento de metais, uma unidade de Recondicionamento e recuperação de motores para veículos automotores, 23 unidades de Manutenção e reparação de veículos e motocicletas, além de negócios com comércio, manutenção e reparação de motocicletas, peças e acessórios (7 unidades) e comércio varejista de combustíveis (13 unidades).

2.4.2 Potencialidades e Estrangulamentos

A centralidade da Encruzilhada tem vários **estrangulamentos** - fatores que comprometem a qualidade urbana e dificultam a dinamização econômica - e algumas relevantes **potencialidades** que podem ser utilizadas para o seu desenvolvimento.

2.4.2.1 Potencialidades

Entre as potencialidades da Encruzilhada, que podem ser a base para o seu desenvolvimento futuro, destacam-se as seguintes:

- Posição intraurbana favorável e conectada a vários bairros através das linhas de transporte Público, favorecendo o alcance da centralidade.
- Nível médio a alto de renda da centralidade e dos bairros vizinhos que gera uma demanda significativa de bens e serviços e, portanto, base para a dinamização da economia;
- Presença de relevante patrimônio Material (IEPS Mercado da Encruzilhada e ETEPAM, Plano de Galerias, Edificações Protorracionais, neocloloniais e ecléticas)e Imaterial (Paisagem urbana largo da Encruzilhada)
- Existência de equipamentos com potencial para oferecer capacitações voltadas para segmentos estratégicos de atividades econômicas existentes e para implantação de novas atividades (com destaque para o ETEPAM);
- Presença de áreas sem uso e/ou vazias, com potencial para instalação de espaços de convivência e lazer;
- Potencial da Rua Samuel Campelo para atrair circulação do Bairro dos Aflitos para a Av. João de Barros (porta de entrada para o Largo da Encruzilhada).

2.4.2.2 Estrangulamentos

A Encruzilhada tem vários problemas e estrangulamentos que comprometem a qualidade urbana e a dinamização econômica da centralidade, entre as quais se destacam as seguintes:

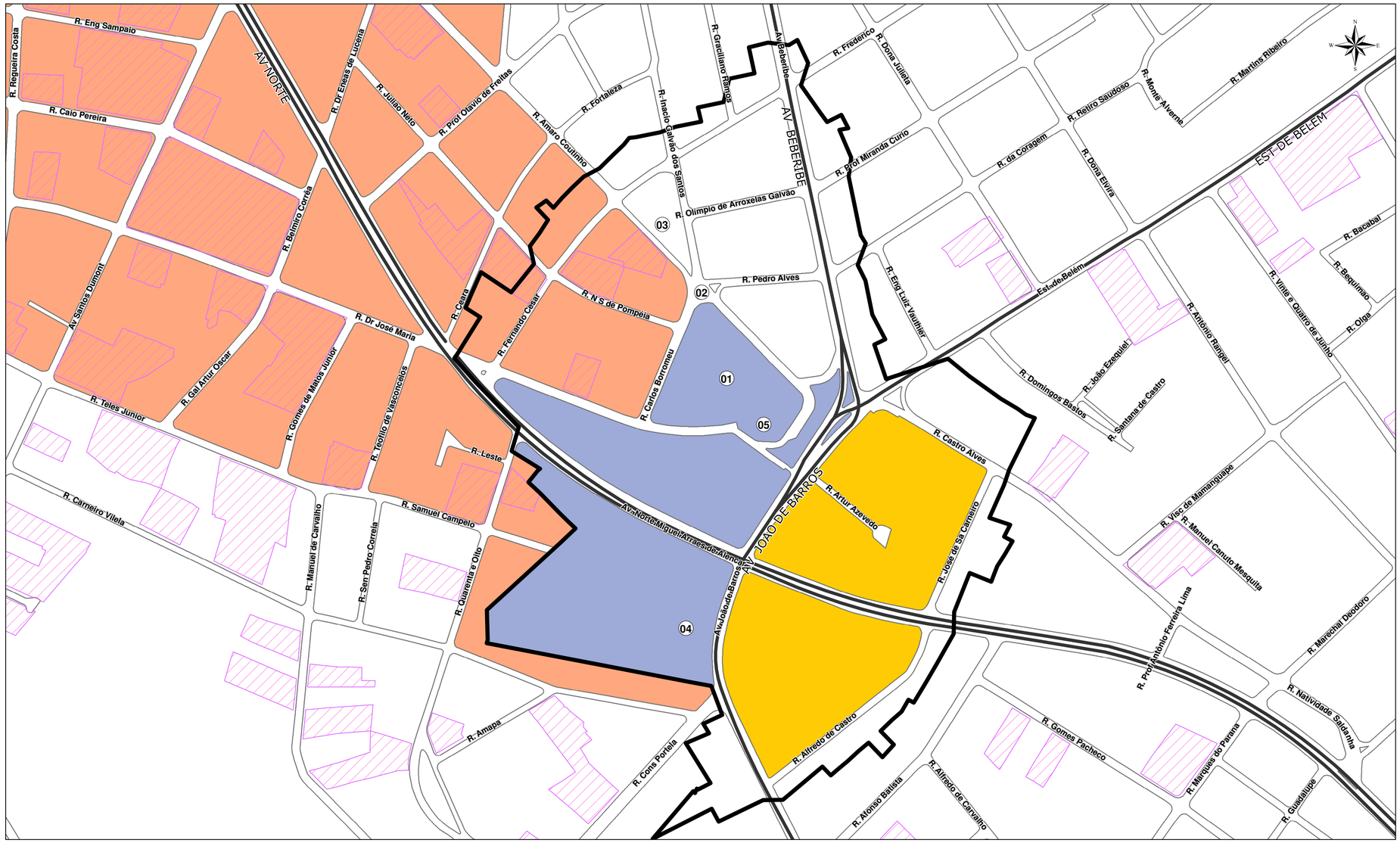
- Caráter eminentemente rodoviário da Avenida João de Barros e os nós desta com a Avenida Norte, Avenida Beberibe e Rua Conselheiro Portela.
- Pressão exercida pelas construções em altura sobre alto consumo de solo;
- Pouca permeabilidade de algumas quadras;
- Carência de Áreas Verdes Públicas e arborização, prejudicando a qualidade urbana e influenciando negativamente na atratividade local.
- Carência de infraestrutura urbana, baixa qualidade das calçadas, alagamentos, acúmulo de lixo nas ruas, iluminação precária.
- Sobreposição de linhas de ônibus, limitada integração entre modos de transporte e circulação (transporte coletivo, bicicleta, veículo e pedestres), má qualidade nas paradas de ônibus e longa

espera entre viagens.

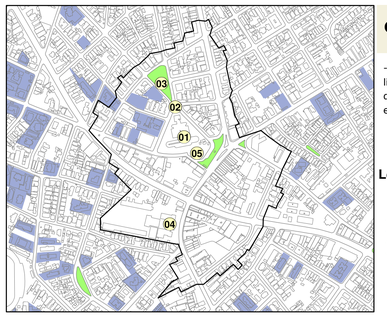
- Feira ocupando o largo do Mercado, limitando a visibilidade do Mercado e o uso do largo para outras atividades de lazer e convivência.
- Ineficiência do sistema de carga e descarga

2.4.3 Projetos

Para equacionar os estrangulamentos e explorar as potencialidades da centralidade, promovendo a reestruturação urbana e a dinamização econômica, devem ser implementados três projetos complementares como indicados nas Pranchas a seguir:



CARACTERIZAÇÃO

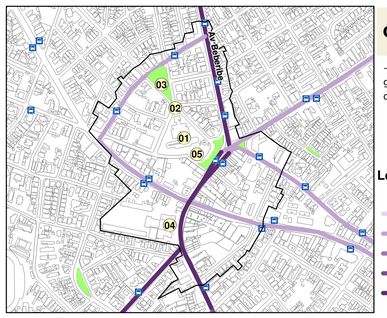


CONECTIVIDADE

- Posição intraurbana favorável e conectada através das linhas de transporte Público a vários bairros, e próxima de bairros de média e alta renda que cria uma demanda elevada de bens e serviços.

Legenda

- Prédios acima de 15 Pavimentos
- Praças



CIRCULAÇÃO

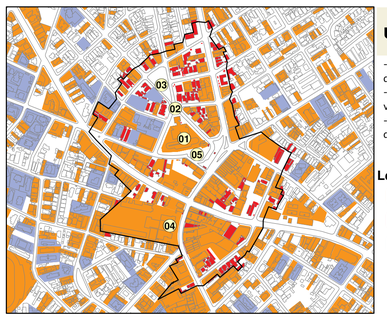
- Alta densidade de linhas de ônibus sobrepostas, grande tempo de espera e pontos de ônibus desconfortáveis.

Legenda

- Parada de Ônibus
- 1 - 2 (Sem Ocorrência na Área)
- 3 - 5
- 6 - 9 (Sem Ocorrência na Área)
- 10 - 13 (Sem Ocorrência na Área)
- 14 - 22 Linhas

FLUXOS

- Conflito nas travessias dos enlaces:
1. Av Norte e AV. João deBarros
2. Av. João de Barros, Av. Beberibe, Rua Castro Alves e Estrada de Belém



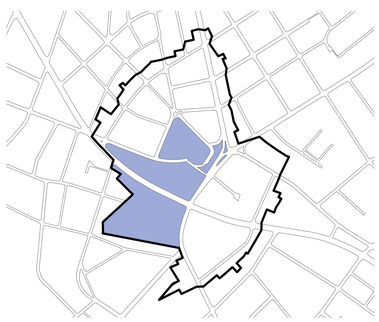
USOS

- Concentração das atividades mercantis no entorno imediato do mercado e ao longo dos eixos principais.
- Uso residencial de médio e alto padrão nos bairros vizinhos.
- Pressão do mercado imobiliário crescente nos bairros do Rosarinho e encruzilhada

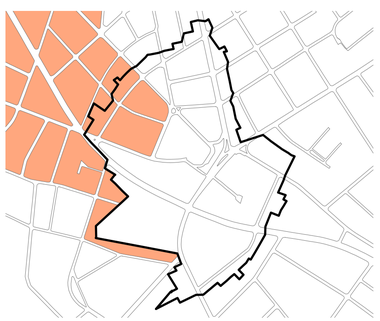
Legenda

- Atividade Mercantil
- Residencial
- Prédios acima de 15 Pavimentos

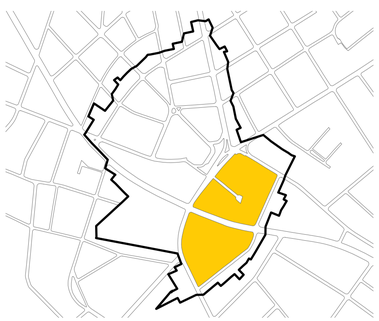
PROPOSTAS



PU1 - Ordenamento urbano e dinamização econômica do Mercado da Encruzilhada e seu entorno
Projeto de escala urbana que visa a melhoria urbanística dos espaços públicos e do funcionamento dos grandes equipamentos e eventos comerciais públicos, a ocupação de imóveis vazios e/ou adensamento de imóveis existentes com estímulo para a ampliação da cadeia produtiva local e, consequentemente, do número de usuários e da oferta de emprego, a segura mobilidade da área com destaque para a articulação de pedestre e a eficiência do transporte público.



PU2 - Reestruturação da renovação urbana Rosarinho/ Encruzilhada
Projeto determina a quadra como unidade de intervenção e visa a melhoria urbanística dos espaços públicos a partir da renovação urbana da área. A formulação de novas relações entre o espaço edificável e o espaço livre que se busca no projeto visa criar parâmetros para que a substituição das tipologias unifamiliares e/ou horizontais por multifuncionais de média e grande altura atente para "potenciais adequados ao equilíbrio da paisagem e à infraestrutura" (art. 97 do PD, 2008) e construa espaço público de qualidade.



PU3 - Dinamização socioeconômica e ordenamento urbano das quadras que dão fachada para a Av. João de Barros
Projeto das quadras delimitadas pelas avenidas João de Barros e Norte e rua Alfredo de Castro e avenidas Norte e João de Barros e ruas Castro Alves e José de Sá Carneiro, respectivamente, busca adensar as atividades econômicas, criar novos empregos e ampliar a diversidade de funcional e social da área por meio da intervenção coordenado pelo poder público, planejada e executada com a participação de proprietários e investidores privados.

LEGENDA

- PU1 - ORDENAMENTO URBANO E DINAMIZAÇÃO ECONÔMICA DO MERCADO DA ENCRUZILHADA E SEU ENTORNO
- PU2 - REESTRUTURAÇÃO DA RENOVAÇÃO URBANA ROSARINHO/ENCRUZILHADA
- PU3 - DINAMIZAÇÃO SOCIOECONÔMICA E ORDENAMENTO URBANO DAS QUADRAS QUE DÃO FACHADA PARA A AV. JOÃO DE BARROS
- CENTRALIDADES (PLANO DIRETOR - LEI Nº 17.511/2008)
- PRÉDIOS ACIMA DE 15 PAVIMENTOS

Pontos de Referência

01 - Mercado da Encruzilhada
02 - Baobá
03 - Praça Dom Miguel Valverde
04 - ETEPAM
05 - Feira Livre

PLANO DE REESTRUTURAÇÃO URBANA E DINAMIZAÇÃO ECONÔMICA DE CENTRALIDADES DO RECIFE

P2 - PRODUTO PRELIMINAR	**Data:** Março 2018
PROPOSTA DE REQUALIFICAÇÃO URBANA DA ENCRUZILHADA	**Nº do Mapa:** T1.05.02

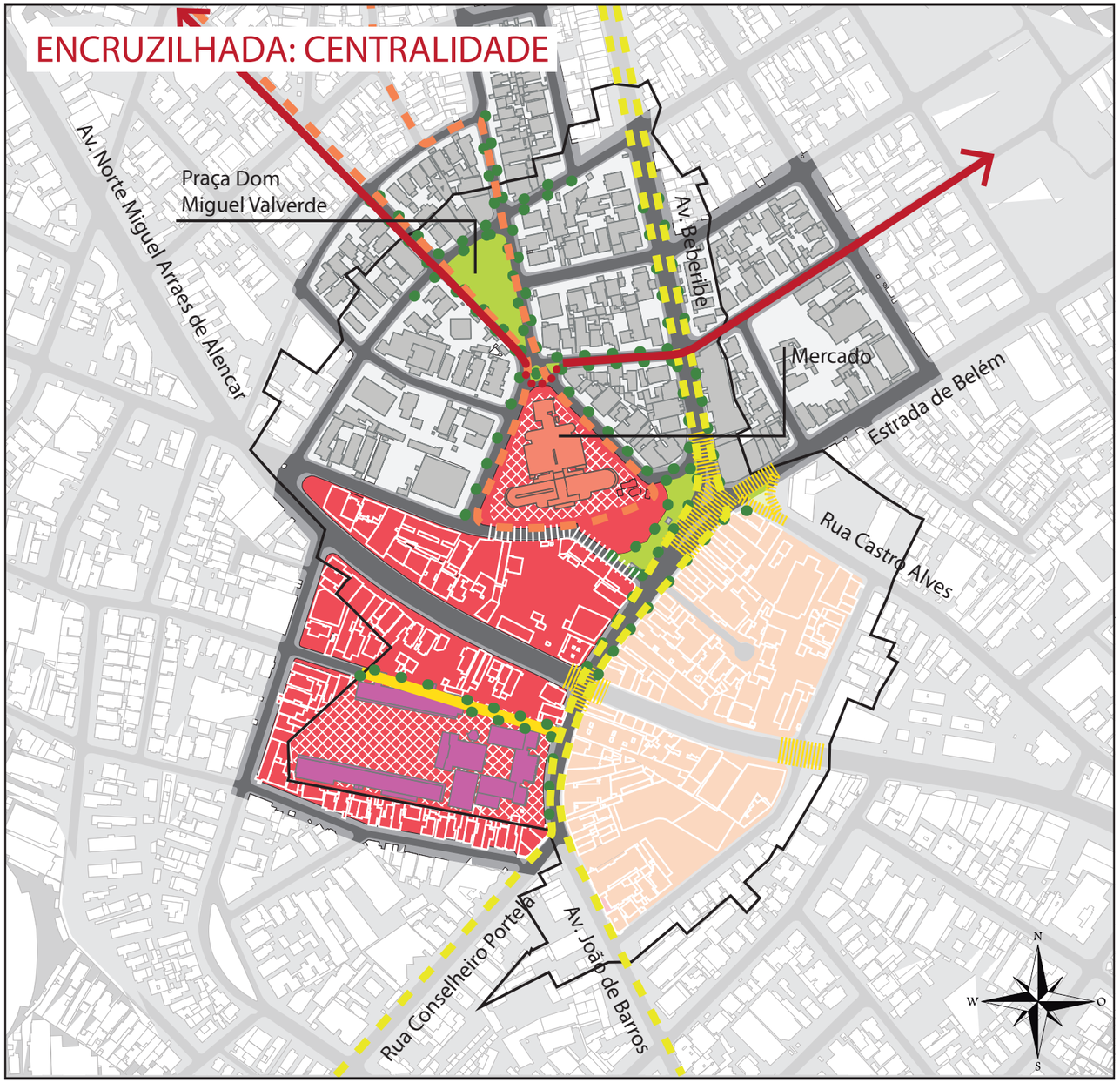
Fonte dos Dados:
PLANO DIRETOR DO RECIFE – ZONAS ESPECIAIS (PREFEITURA DA CIDADE DO RECIFE, 2008); BASE CARTOGRÁFICA CONTÍNUA DO BRASIL - 1:250.000 (IBGE, 2015); BASE DE DADOS DO TRANSPORTE PÚBLICO (GRANDE RECIFE CONSÓRCIO DE TRANSPORTE, 2014); BASE CARTOGRÁFICA DO MUNICÍPIO DE RECIFE (PREFEITURA DA CIDADE DO RECIFE, 2015/2016); LEVANTAMENTO DE CAMPO (DIAGONAL/FACTTA, 2017)

Informações Cartográficas:
Sistema Geodésico de Referência - Sirgas2000 / Projeção - Universal Transversa de Mercator/UTM - Fuso 25s

Notas: Possíveis distorções podem ocorrer pela utilização e aplicação de bases cartográficas em escalas diferentes

Responsável Técnico (Documento Cartográfico):
Thatiana Lima Vasconcelos
Geógrafa CREA-PE048939
Edla Siqueira de Farias
Engenheira Cartógrafa CREA-PE042812

ICPS RECIFE INSTITUTO DA CIDADE PRÓPOLIS MOREIRA
RECIFE PREFEITURA DA CIDADE
diagonal TRANSFORMAÇÃO DE TERRITÓRIO
FACTTA consultoria, estratégia e inteligência



PU 1 - Ordenamento urbano e dinamização econômica do Mercado da Encruzilhada e seu entorno

I - Mercado da Encruzilhada: âncora terciário/eficiência ambiental/-qualidade física/gestão inovadora/atividades culturais e de lazer/serviços públicos;

II - Ciclofaixa no Eixo João de Barros/Av. Beberibe e faixa de cooper;

III - Prolongamento da rua Samuel Campelo;

IV - Âncora formação e capacitação de jovens e adultos;

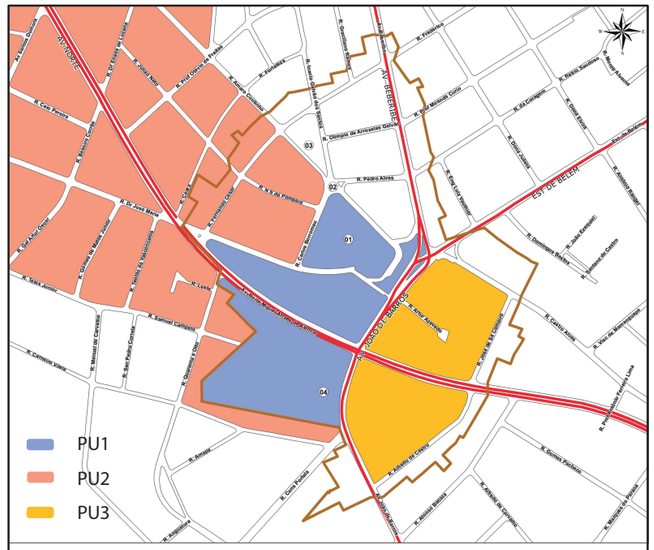
V - Ampliação e melhoria do comércio varejista, gastronomia e serviços;

VI - Melhoria da qualidade dos produtos, serviços e do atendimento nas atividades do mercado e do entorno através de capacitação para empresas;

VII - Atrair empresas de serviços especializados;

VIII - Organizar e controlar as atividades com potencial de impacto negativo;

IX - @ENCRUZILHADA.

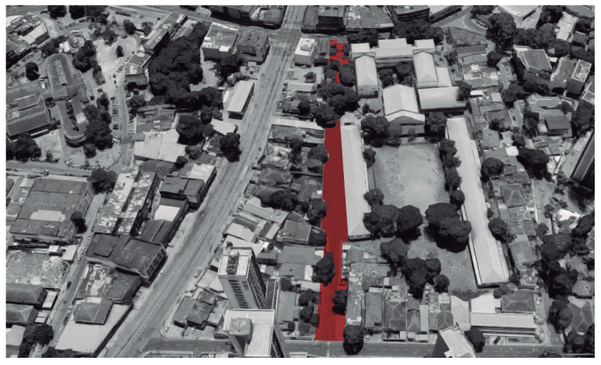


LEGENDA

- Ciclovia existente
- Limite atual ZEDE
- IEP
- ETEPAM
- Praças

PROPOSTA

- Arborização
- Ciclovia
- Rota Cooper
- Prioridade pedestre
- PU1
- PU3



Proposta de conexão entre R. Samuel Campêlo e Av. João de Barros.
Fonte: Google
Elaboração: Diagonal/ Factta

Situação atual do Largo da Encruzilhada (miniatura) e proposta.
Fonte: Google Sreetview
Elaboração: Diagonal/Factta

PLANO DE REESTRUTURAÇÃO URBANA E DINAMIZAÇÃO ECONÔMICA DE CENTRALIDADES DO RECIFE

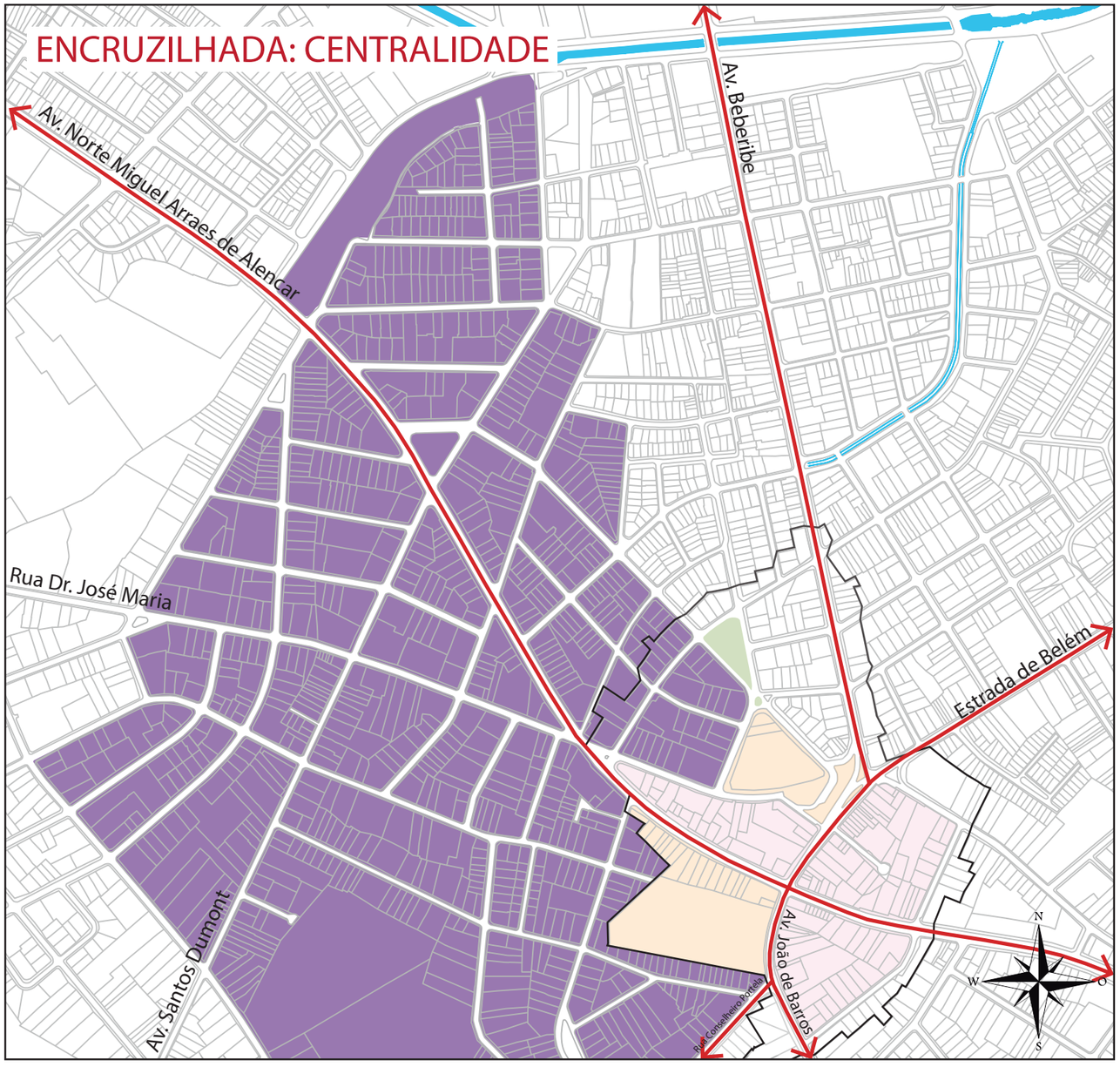
P2 - PRODUTO PRELIMINAR	Data: Março 2018
PROPOSTA DE REQUALIFICAÇÃO URBANA DA ENCRUZILHADA	Nº do Mapa: T1.PU.01

Fonte dos Dados:
PLANO DIRETOR DO RECIFE – ZONAS ESPECIAIS (PREFEITURA DA CIDADE DO RECIFE, 2008); BASE CARTOGRÁFICA CONTÍNUA DO BRASIL - 1:250.000 (IBGE, 2015); BASE DE DADOS DO TRANSPORTE PÚBLICO (GRANDE RECIFE CONSÓRCIO DE TRANSPORTE, 2014); BASE CARTOGRÁFICA DO MUNICÍPIO DE RECIFE (PREFEITURA DA CIDADE DO RECIFE, 2015/2016); LEVANTAMENTO DE CAMPO (DIAGONAL/FACTTA, 2017)

Informações Cartográficas:
Sistema Geodésico de Referência - Sirgas2000 / Projeção - Universal Transversa de Mercator/UTM - Fuso 25s

Notas: Possíveis distorções podem ocorrer pela utilização e aplicação de bases cartográficas em escalas diferentes

Responsável Técnico (Documento Cartográfico):
Thatiana Lima Vasconcelos
Geógrafa CREA-PE048939
Edla Siqueira de Farias
Engenheira Cartógrafa CREA-PE042812



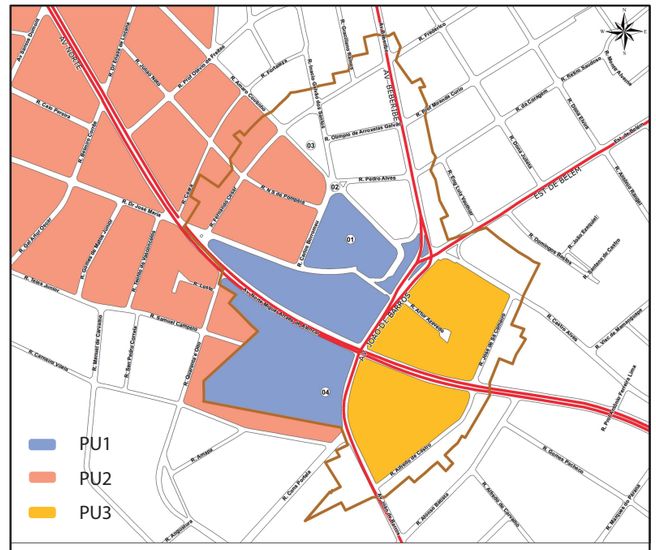
PU2: Reestruturação da Renovação urbana Rosarinho/Encruzilhada

I - Reestruturar a renovação urbana Rosarinho/Encruzilhada: qualificar a urbanização e ofertar espaço público de qualidade;

II - Renovação urbana cautelosa (âmbito delimitado): definir quadras objeto da renovação urbana cautelosa;

III - Propiciar a mescla social pela implantação de Habitação de Interesse Social (HIS): definir % de IEIS para novas construções, em locais estratégicos;

IV - Definir Parâmetros e regras urbanísticas para os espaços públicos e para as novas construções.



LEGENDA

- Sistema viário principal
- Canal
- Praça

PROPOSTA

- PU 1
- PU 2
- PU 3

Perspectiva para o bairro do Rosarinho a partir do Largo da Encruzilhada.
Fonte: Diagonal/Factta

Trecho da Rua Alfredo de Castro.
Fonte: Diagonal/Factta

Perspectiva para o bairro do Rosarinho a partir da Av. Norte Miguel Arraes de Alencar.
Fonte: Diagonal/Factta

PLANO DE REESTRUTURAÇÃO URBANA E DINAMIZAÇÃO ECONÔMICA DE CENTRALIDADES DO RECIFE

P2 - PRODUTO PRELIMINAR	Data: Março 2018
PROPOSTA DE REQUALIFICAÇÃO URBANA DA ENCRUZILHADA	Nº do Mapa: T1.PU.02

Fonte dos Dados:

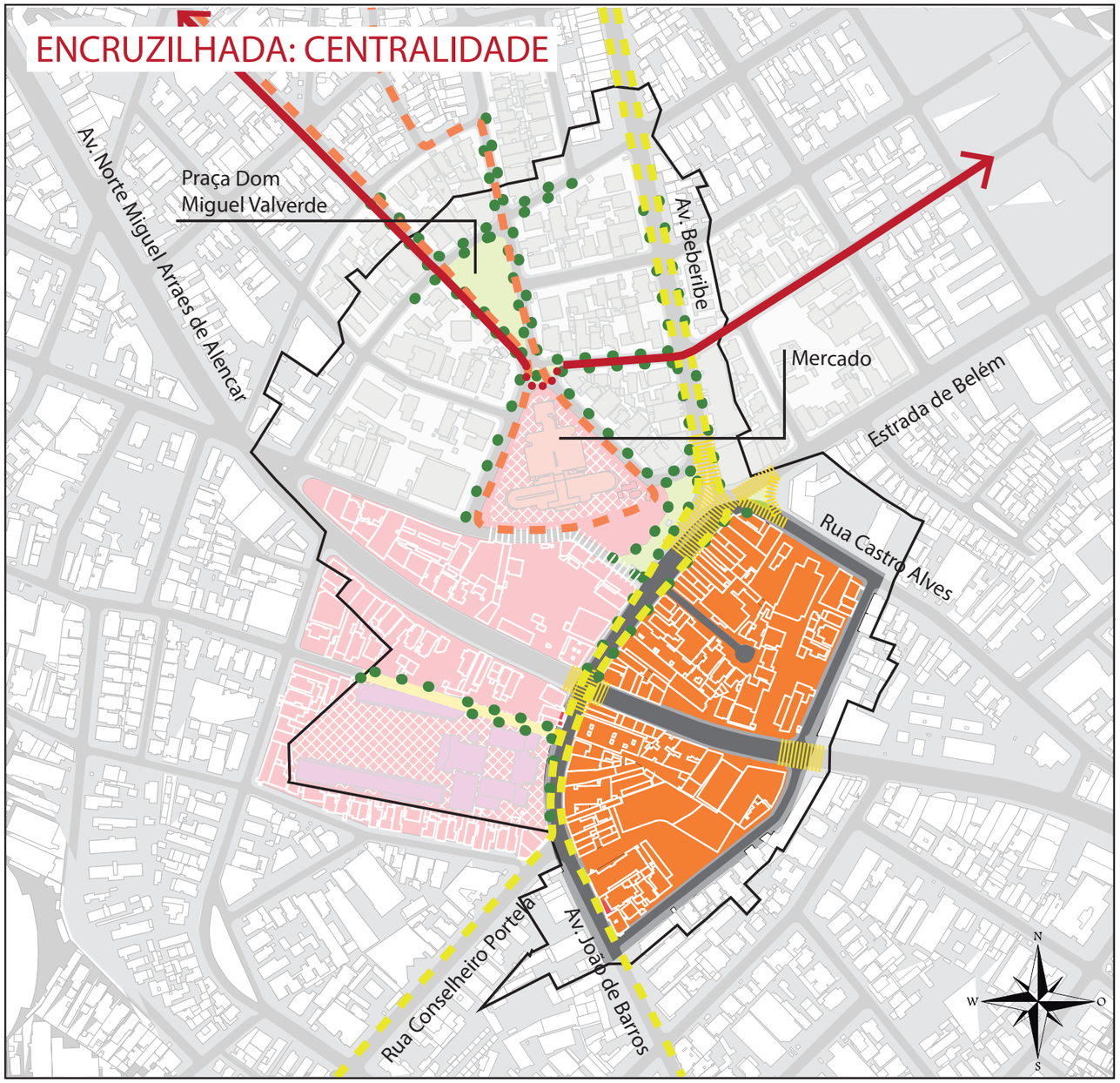
PLANO DIRETOR DO RECIFE – ZONAS ESPECIAIS (PREFEITURA DA CIDADE DO RECIFE, 2008); BASE CARTOGRÁFICA CONTÍNUA DO BRASIL - 1:250.000 (IBGE, 2015); BASE DE DADOS DO TRANSPORTE PÚBLICO (GRANDE RECIFE CONSÓRCIO DE TRANSPORTE, 2014); BASE CARTOGRÁFICA DO MUNICÍPIO DE RECIFE (PREFEITURA DA CIDADE DO RECIFE, 2015/2016); LEVANTAMENTO DE CAMPO (DIAGONAL/FACTTA, 2017)

Informações Cartográficas:

Sistema Geodésico de Referência - Sirgas2000 / Projeção - Universal Transversa de Mercator/UTM - Fuso 25s

Notas: Possíveis distorções podem ocorrer pela utilização e aplicação de bases cartográficas em escalas diferentes

Responsável Técnico (Documento Cartográfico):
Thatiana Lima Vasconcelos
Geógrafa CREA-PE048939
Edla Siqueira de Farias
Engenheira Cartógrafa CREA-PE042812



PU3 - Dinamização socioeconômica e ordenamento urbano das quadras que dão fachada para a Av. João de Barros

I - Consolidar/recuperar conceito de galerias dos planos de quadra/fachadas vivas;

II - Loggias: calçadas sob pilotis do plano de quadra (primeira metade do século XX) como padrão das calçadas internas aos edifícios existentes a permanecer e sob pilotis nos novos edifícios de modo a garantir a continuidade das calçadas;

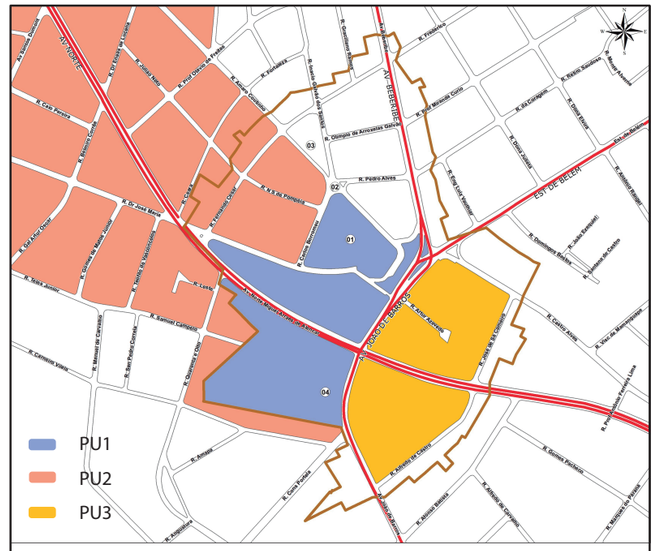
III - Definir o local de comércio de pequeno porte e vitrines no interior das loggias;

IV - Habitação de interesse social (HIS), tanto ocupando imóveis vazios e/ou subutilizados como de nova construção (definir %)/condomínio sustentável HIS;

V - Adensar as atividades econômicas/criar novos empregos/ampliar a diversidade funcional e social da área;

VI - Atrair Serviços Avançados: consultoria, advocacia, contabilidade, publicidades, arquitetura, engenharia e TIC;

VII - Via urbana para as avenidas João de Barros e Norte, com destaque para o cruzamento das vias.



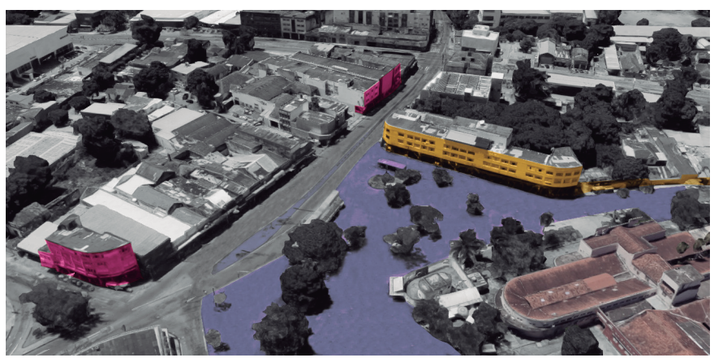
LEGENDA

- Ciclovia existente
- Limite atual ZEDE
- IEP
- ETEPAM
- Praças

PROPOSTA

- Arborização
- Ciclovia
- Rota Cooper
- Prioridade pedestre
- PU1
- PU3

Galerias existentes no entorno do largo da Encruzilhada. Rua Dr. José Maria e Av. João de Barros.
Fonte: Google Sreetview



Identificação das galerias existentes no entorno imediato do mercado. Ruas Dr. José Maria, Castro Alves e Av. João de Barros.
Elaboração: Diagonal/Factta

PLANO DE REESTRUTURAÇÃO URBANA E DINAMIZAÇÃO ECONÔMICA DE CENTRALIDADES DO RECIFE

P2 - PRODUTO PRELIMINAR	Data: Março 2018
PROPOSTA DE REQUALIFICAÇÃO URBANA DA ENCRUZILHADA	Nº do Mapa: T1.PU.03

Fonte dos Dados:
PLANO DIRETOR DO RECIFE – ZONAS ESPECIAIS (PREFEITURA DA CIDADE DO RECIFE, 2008); BASE CARTOGRÁFICA CONTÍNUA DO BRASIL - 1:250.000 (IBGE, 2015); BASE DE DADOS DO TRANSPORTE PÚBLICO (GRANDE RECIFE CONSÓRCIO DE TRANSPORTE, 2014); BASE CARTOGRÁFICA DO MUNICÍPIO DE RECIFE (PREFEITURA DA CIDADE DO RECIFE, 2015/2016); LEVANTAMENTO DE CAMPO (DIAGONAL/FACTTA, 2017)

Informações Cartográficas:
Sistema Geodésico de Referência - Sirgas2000 / Projeção - Universal Transversa de Mercator/UTM - Fuso 25s

Notas: Possíveis distorções podem ocorrer pela utilização e aplicação de bases cartográficas em escalas diferentes

Responsável Técnico (Documento Cartográfico):
Thatiana Lima Vasconcelos
Geógrafa CREA-PE048939
Edla Siqueira de Farias
Engenheira Cartógrafa CREA-PE042812

2.4.4 Resultados

A execução dos projetos na Encruzilhada deve promover como resultados a ampliação do Alcance, a melhoria da Atratividade e o aumento da Capacidade da centralidade, como descrito a seguir:

Alcance	
	O **alcance** da Centralidade deve se beneficiar principalmente das intervenções realizadas no âmbito do território mas também será ampliada pela abertura de vias de acesso de bairros vizinhos, especialmente o prolongamento da Rua Samuel Campelo.
Atratividade	
	Os projetos devem promover as seguintes mudanças que aumentam a **atratividade** da Centralidade (melhoria urbana): ▪ Feira do largo do Mercado ordenada com definição de horários de funcionamento. ▪ Espaços apropriados para guarda de bicicletas, promovendo a integração de diferentes modos de transporte instalados. ▪ Patrimônio cultural e histórico existente preservado. ▪ Quadras com maior permeabilidade permitindo maior circulação de consumidores ▪ Infraestrutura melhorada, com vias e calçadas dotadas de acessibilidade universal (cadeirante, sinalização audiovisual, iluminação direcionada para o pedestre etc.) ▪ Cruzamentos e enlaces ordenados e com diversidade funcional ▪ Atividades econômicas de impacto urbano reorientadas e reformuladas (ou mesmo relocadas) para melhoria da acessibilidade e do conforto
Capacidade	
	Os projetos devem promover as seguintes mudanças que elevam a **capacidade** da Centralidade (aumento e diversificação da economia e da qualidade da oferta de bens e serviços e da qualidade de vida da população): ▪ Estoque ocioso e vazio ocupados e com atividades de uso misto. ▪ Equipamento âncora estruturado, com modelo de gestão inovador, com custos adicionais reduzidos e com atividades que respeitem as singularidades da centralidade. ▪ Mercado público reestruturado e com bases sustentáveis pela introdução da geração de energia solar e coleta de lixo seletivo ▪ Polo gastronômico consolidado, melhorado e ampliado. ▪ Fachadas ativadas para instalação de novas atividades comerciais e de serviços, através dos projetos de quadras. ▪ Comércio varejista consolidado, melhorado e ampliado. ▪ Serviços avançados ampliados nas áreas de contabilidade, advocacia, consultoria, engenharia e arquitetura, publicidade e TI ▪ Renda da população aumentada como resultado da ampliação das atividades econômicas com aumento do emprego ▪ Atividades culturais e de lazer promovidas no largo da encruzilhada incentivando a multifuncionalidade do espaço, como cinema ao ar livre e atividades esportivas. ▪ Imagem externa positiva da centralidade pela sua contribuição à melhoria do meio ambiente pela coleta seletiva de lixo no Mercado.

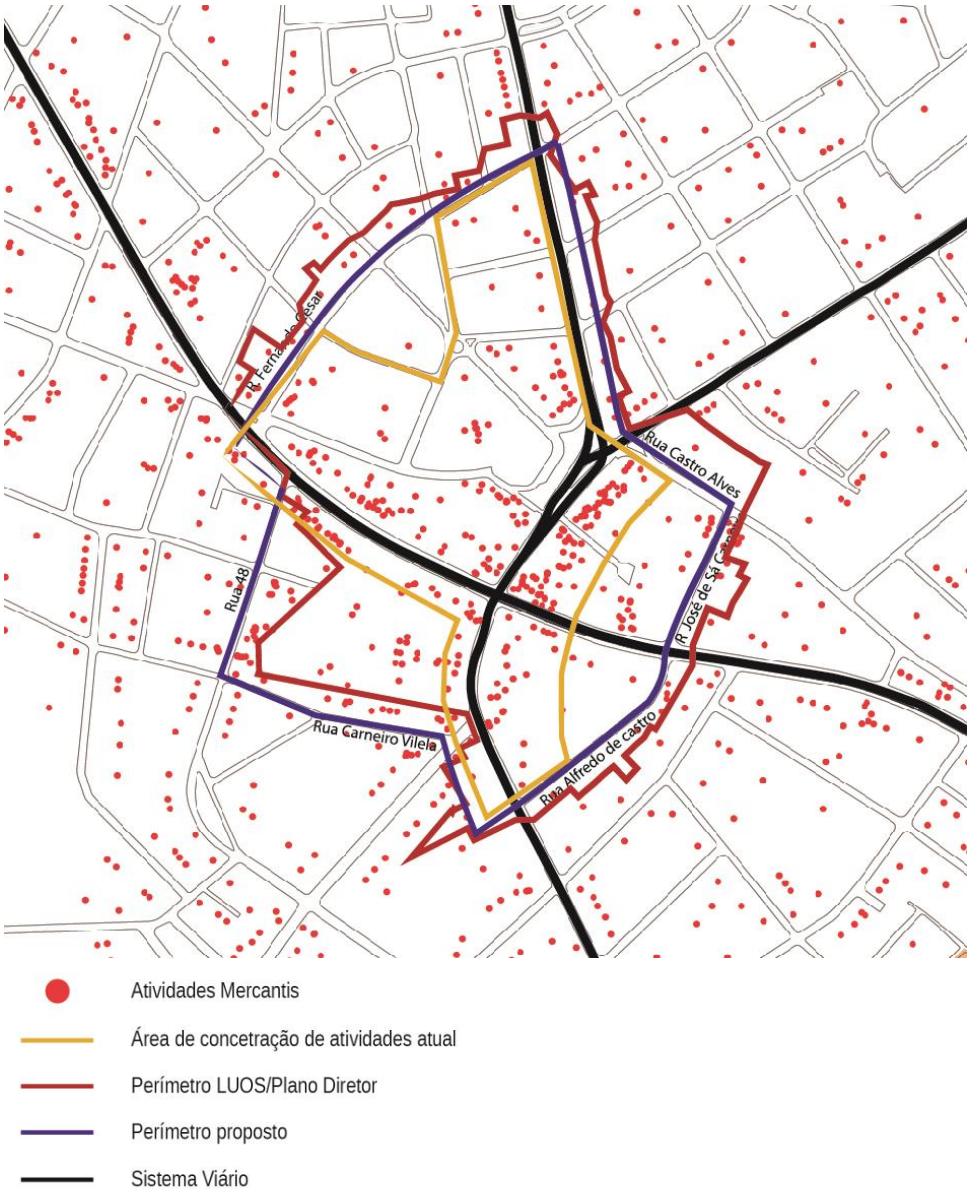
2.4.5 Perímetro da centralidade

A distribuição das atividades econômicas (Unidades Mercantis) define a delimitação atual da centralidade da Encruzilhada que coincide com o eixo das Avenidas Norte e Beberibe e da Rua Fernando César e nos fundos dos imóveis que dão fachada para a Avenida João de Barros, no trecho das Ruas

Alfredo de Castro e Castro Alves, excluindo o âmbito da Praça Miguel Valverde.

O **Perímetro de aglomeração desejada**, por sua vez, aposta no êxito da estratégia de adensamento de atividades, consequência do aumento da demanda dos usuários. Como tal, coincide com os âmbitos dos **PU 1**(Ordenamento urbano e dinamização econômica do Mercado da Encruzilhada e seu entorno) e **PU3** (Dinamização socioeconômica e ordenamento urbano das quadras que dão fachada para a Av. João de Barros).

Figura 16: Perímetro proposto para a centralidade da Encruzilhada



Fonte: Diagonal/Factta, 2018

2.5 Água Fria

A centralidade de Água Fria se forma pela articulação da Avenida Beberibe com a Estrada Velha de Água Fria, além da integração com a Perimetral 2, que definem seu alcance territorial. Água Fria tem um

importante polo de comércio varejista que atende à ampla população local e ao mercado do entorno. A centralidade contava, em 2015, com 2.306 empregos formais, apenas 0,3% do total de pessoas ocupadas formalmente no Recife e tinha, em 2010, baixo rendimento nominal médio mensal dos domicílios particulares permanentes.

2.5.1 Caracterização da centralidade

A riqueza e a diversidade das manifestações culturais constituem a principal singularidade de Água Fria, centralidade com uma população grande (muito superior às outras duas centralidades do Território 1), alta densidade demográfica e renda domiciliar muito baixa, o que também se manifesta nos bairros do entorno. A centralidade apresenta também nível elevado de pobreza e grande parte da população morando em áreas de ZEIS. Água Fria tem uma base econômica limitada, quando comparada com a população, e uma grande tradição de comércio ao ar livre, e uma posição subalterna na hierarquia territorial do Recife e mesmo do Território 1, altamente polarizado pela Encruzilhada. Com a maior população do Território 1, a centralidade tem superfície de 193 hectares, cerca de 0,88% da área do Recife, e uma população de 43.529 habitantes (2010) que corresponde a, aproximadamente, 2,83% da população da Cidade, alcançando uma densidade demográfica de 225,38 habitantes por hectar (ver tabela 6. A maior densidade demográfica de Água Fria se localiza nas áreas de grande relevo com a formação da ZEIS-Zona de Interesse Social.

O tamanho da população, mesmo com renda baixa, movimenta a economia local, e a articulação viária atrai visitantes dos bairros do entorno, definindo a posição da centralidade de Água Fria no território. No entanto, relação da **PEA-População Economicamente Ativa** com o **emprego formal local** (5,6 pessoas procurando emprego para cada ocupação formal) indica que, além da alta informalidade, parcela relevante dos trabalhadores encontra emprego apenas fora de Água Fria, cerca de 10.527 pessoas (24% da população ou 81,7% da PEA). Para cada unidade mercantil de Água Fria existem 40,98 habitantes, o que evidencia proporcionalmente **pequeno potencial de oferta de bens e serviços** para a centralidade (na Encruzilhada são 8,1 pessoas para cada unidade mercantil).

A centralidade contava, em 2015, com 2.306 empregos formais, apenas 0,3% do total de pessoas ocupadas formalmente no Recife e tinha, em 2010, baixo rendimento nominal médio mensal dos domicílios particulares permanentes, apenas R$ 1.189,95(a preços de 2016, seriam R$ 1.809,91).

Tabela 6:Síntese dos principais indicadores de Água Fria

Indicador	Valor
Superfície (hectar)	193
Percentual da área do Recife (%)	0,88
População (2010)	43.529
Percentual da população do Recife (%)	2,83
Densidade populacional (habitantes/hectar)	225,38
Área construída (m2) – 2014	546.426
Número de domicílios (2010)	12.294
Emprego formal (2015)	2.306
Percentual do emprego do Recife (%)	0,3
Número unidades mercantis (2015)	1.100
Percentual de unidades mercantis do Recife (%)	1,0
Rendimento nominal médio mensal dos domicílios particulares permanentes R$ (2010) (*)	1.189,95
Analfabetismo (2010)	10,09
CVLI (em cem mil habitantes) – 2010	29,9

Fonte: IBGE/ NGR - SDS/PE
(*) R$ 1.809,91 a preços de 2016

O bairro de Água Fria teve origem na confluência da Estrada Velha de Água Fria com a Avenida Beberibe, onde estava localizada a Estação do Chapéu de Sol, local de parada do maxambomba (1871/1922) e do bonde elétrico (a partir de 1922) que circularam na Avenida Beberibe. A fundação e o crescimento do bairro de Água Fria estão entrelaçados tanto ao bairro de Beberibe, quanto ao rio homônimo.

A centralidade de Água Fria se caracteriza pelo perfil rodoviário da Avenida Beberibe e da Estrada Velha de Água Fria que organiza a trama urbana com cinco enlaces autônomos: i) cruzamento da Estrada Velha de Água Fria e as Ruas Bomba do Hemetério e São Bento; ii) Rua São Bento, Avenida Beberibe e Rua Alegre; iii) Avenida Beberibe e Estrada Velha de Água Fria; iv) Avenida Beberibe e Ruas Eudes da Costa e da Regeneração (Praça Doutor Pedro Alves Neto) e v)Ruas Alegre, Zeferino Agra, Angelim e Júlio Ramos. A Rua São Sebastião demarca o limite entre a planície e a colina que ocupa toda a porção oeste até o limite da BR 101. O cruzamento da Avenida Beberibe com Estrada Velha de Água Fria forma o nó articulador da centralidade, tendo a Avenida Beberibe como o seu eixo estruturador entre a proximidade do Rio Beberibe (2,2 km) e do Canal do Arruda (1 km).

A forma de ocupação se caracteriza ora por peças ou quadras de traçado geométrico (entre a rua São Sebastião e Estrada Velha de Água Fria + avenida Beberibe), peças ou quadras espontâneas (ocupação da colina a partir do Alto do Pascoal), e peças ou quadras de distintas formas e dimensões entre a Estrada Velha de Água Fria, Avenida Beberibe e Rua Alegre. O padrão tipológico é bastante homogêneo no assentamento urbano da colina, caracterizado por minúsculas construções habitacionais de um pavimento e com dois pavimentos ao longo da Rua São Sebastião (trecho da colina). Na planície, o padrão tipológico entre a Rua São Sebastião e a Rua Alegre é predominantemente residencial com um

pavimento, ressaltando-se, entretanto, a distribuição de peças de maior dimensão (galpões) e conjuntos habitacionais populares (até 4 pavimentos) e dois blocos de padrão médio (nove pavimentos sobre pilotis).

A permeabilidade das quadras é comprometida pela ausência de continuidade de ruas. No entanto, ainda são encontrados vazios não construídos no interior de algumas quadras. Importante ressaltar a franja de permeabilidade entre a colina e a planície: Ladeira da Pedra e rua São Sebastião; local da relação entre as porções relevo e planície; ZEIS e CIS e não ZEIS e não CIS; entre demanda e oferta de insumos de consumo. Água Fria tem 68,6% da sua área em ZEIS, onde se concentram 66,9% do total de domicílios da centralidade.

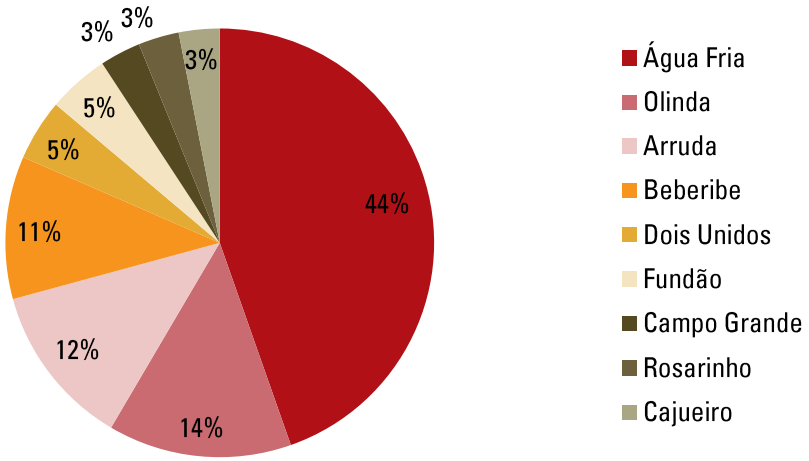
A concentração de atividades não residenciais segue ao longo da Avenida Beberibe no sentido da rua da Regeneração e na Rua Eudes da Costa e com comércio de rua distribuído ao longo das fachadas do Mercado de Água Fria, Ruas Eudes Costa e João Uzeda Luna. Merece destaque ainda a perda de continuidade da circulação de pedestres pela presença de 3 postos de combustíveis localizados ao longo da Avenida Beberibe.

Para uma compreensão mais precisa de Água Fria, vale observar suas características com base nas categorias de centralidade: alcance, atratividade e capacidade. Como está detalhado a seguir, Água Fria é uma centralidade com alcance moderado, decorrente da malha viária, mas com limitada atratividade e modesta capacidade de responder às demandas dos usuários e visitantes.

Alcance

A centralidade de Água Fria tem um alcance moderado, recebendo visitantes e usuários de sete bairros vizinhos - Linha do Tiro, Beberibe, Porto Madeira, Fundão, Arruda (bairros que tiveram pelo menos mais de um entrevistado) – mas também do município de Olinda, maior percentual de usuários de fora da centralidade (14% dos entrevistados). Como mostra o Gráfico 9e a Figura 17, cerca de 44% dos entrevistados são da própria centralidade, evidenciando uma forte atividade endógena e, do outro lado, alcance externo moderado.

Gráfico 9:Local de moradia dos visitantes de Água Fria (%)



Fonte: Pesquisa direta com usuários

Figura 17: Local de moradia dos visitantes de Água Fria

Fonte: Pesquisa direta com usuários

Além do moderado alcance, a maior parte dos bairros de usuários de Água Fria tem baixo nível de renda e, portanto, limitado poder de compra interno. Excetuando o bairro do Rosarinho, com renda alta (R$ 6.547,75), todos os bairros articulados por Água Fria têm renda muito baixa (incluindo a própria centralidade) com apenas R$ 1.189,95 de rendimento nominal médio mensal dos domicílios particulares permanentes.

Tabela 7: Rendimento nominal médio mensal dos domicílios particulares permanentes dos bairros dos visitantes de Água Fria –2010 (*)

Bairros do Recife de origem dos visitantes	Valor do rendimento nominal médio mensal dos domicílios particulares permanentes (R$)
Rosarinho	6.547,75
Cajueiro	2.777,17
Arruda	2.234,15
Campo Grande	2.132,15
Fundão	1.610,67
Água Fria	1.189,95
Beberibe	1.038,23
Dois Unidos	937,94
MÉDIA (não ponderada)	2.308,50

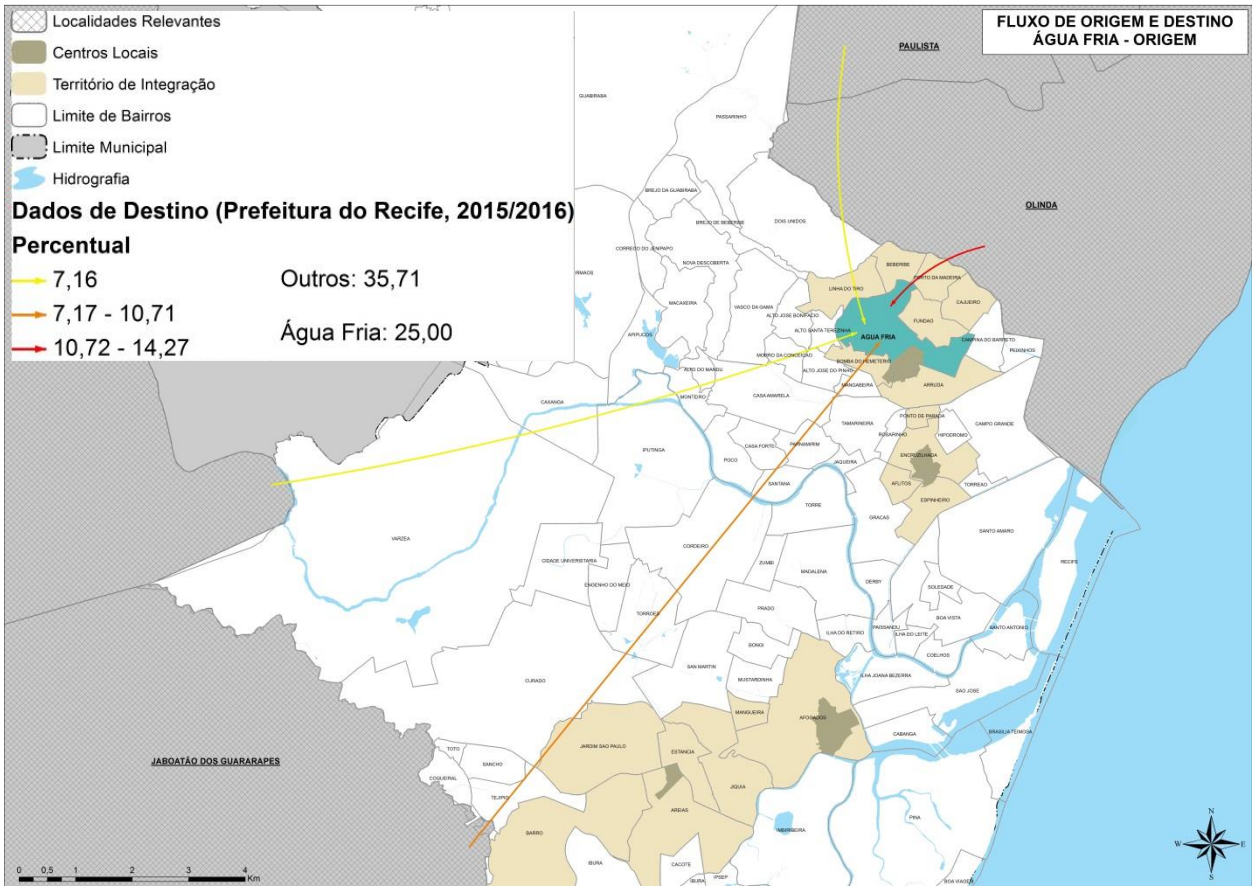
Fonte: IBGE – Censo 2010
(*) Para atualizar a renda desses bairros a preços de 2016, utilizar o multiplicador 1,521187.

Apesar de ter uma renda relativamente baixa, a demanda de bens e serviços de Água Fria é significativa por conta do tamanho da sua população. Em 2010, último ano com dado disponível de renda, a população

de Água Fria realizou despesas de bens e serviços da ordem de **R$ 154,84 milhões** com base em estimativa baseada na POF (a preços de 2016, estas despesas chegariam a **R$ 235,36 milhões**). Se for somado o potencial de demanda de bens e serviços de Água Fria e bairros de usuários da centralidade, o valor sobe para R$ 780,25 bilhões (a preços de 2010).

Por outro, de acordo com a pesquisa de origem e destino realizada pela prefeitura da Cidade do Recife em 2016, cerca de 25% dos entrevistados que trabalham no bairro de Água Fria moram no próprio bairro. Embora 35% dos trabalhadores de Água Fria têm origem diluída entre outros bairros do Recife, é alto o percentual dos trabalhadores provenientes de municípios da Região Metropolitana, como Olinda, com cerca de 15%, e Jaboatão com 10% do total (a Figura 18)mostra os bairros de origem dos trabalhadores ocupados em Água Fria.

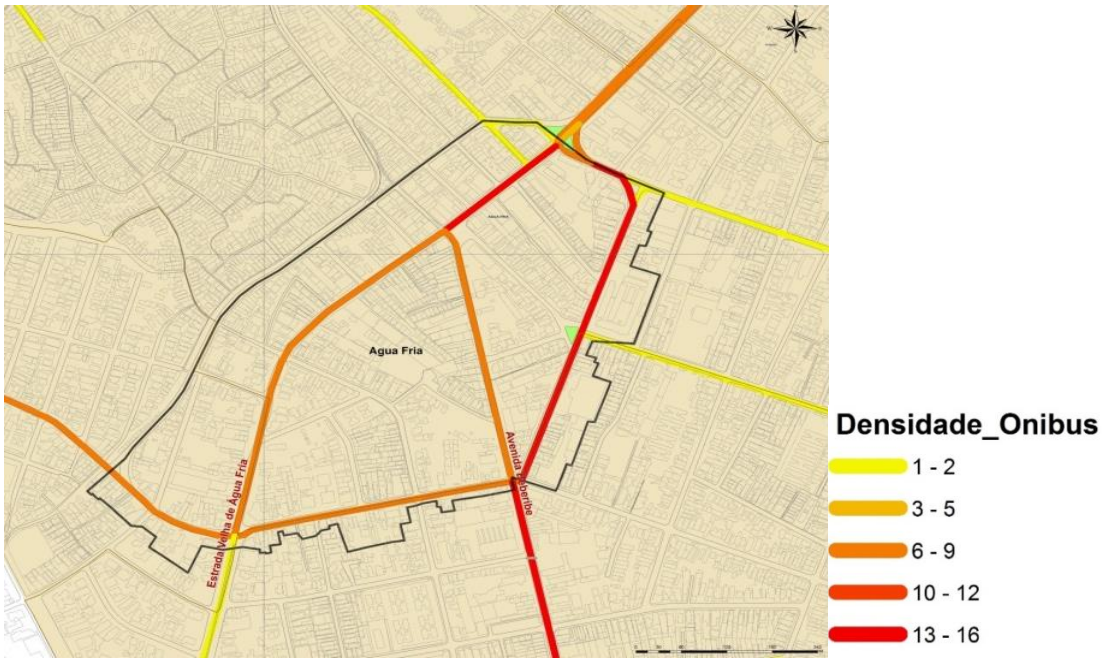
Figura 18: Destino dos trabalhadores ocupados na Centralidade de Água Fria



Fonte: Pesquisa Origem-Destino ICPS, 2016

A centralidade conta com um sistema viário que articula com a cidade, inserindo Água Fria no trajeto de 16 linhas de transporte público. Estas linhas conectam Água Fria com a Zona do Norte do Recife e com o Centro Principal, com o bairro de Afogados e o município vizinho de Olinda.

Figura 19: Densidade do Fluxo de ônibus em Água Fria

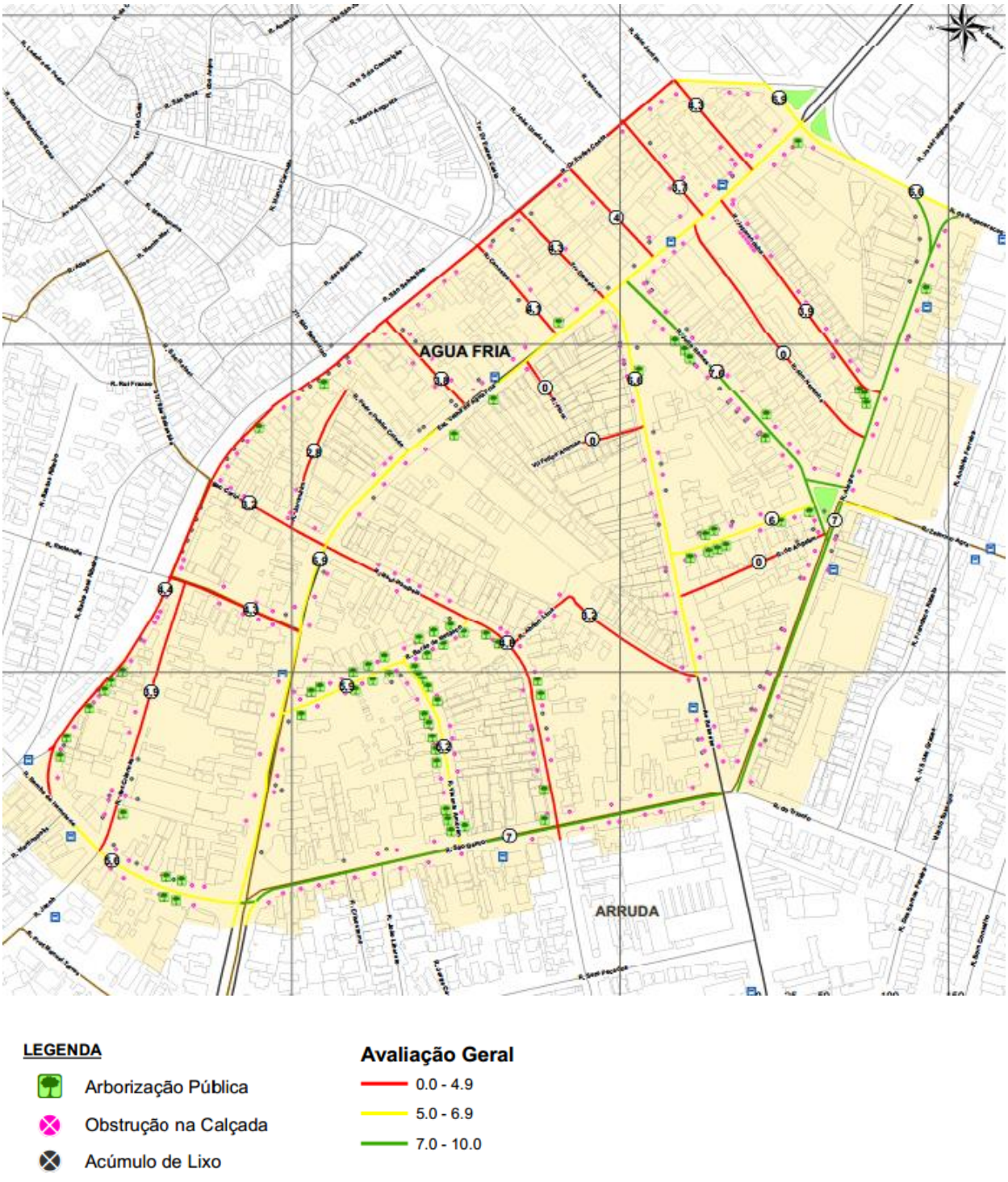


Fonte: Prefeitura da Cidade do Recife, 2014

Atratividade

A centralidade de Água Fria tem limitações na atratividade de pessoas devido à prevalência de calçadas estreitas, irregulares e com obstáculos, e à ausência de arborização pública, principalmente entre as vias transversais à Estrada Velha de Água Fria e ao longo da Rua Alegre. As dificuldades de circulação que caracterizam a centralidade de Água estão presentes na Rua São Sebastião, na Rua Júlio Ramos e na Lateral do Mercado de Água Fria. O acúmulo de lixo é outro item que interfere no fluxo de pessoas, principalmente na Rua São Sebastião.

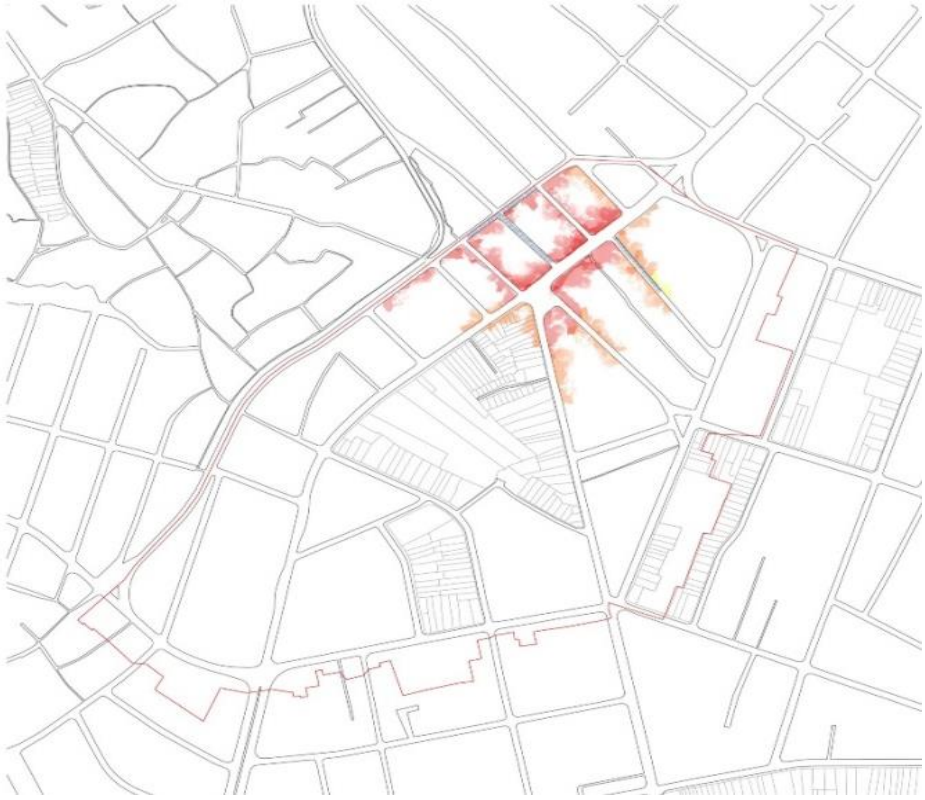
Figura 20: Qualidade da circulação na centralidade



Fonte: Diagnóstico e Diretrizes Preliminares do Território 1 e do Território 2, 2017

Os trajetos mais intensos de Água Fria ocorrem entre o Mercado e a Feira Nova apresentando edificações em escalas semelhantes que contrastam com o histórico do lugar, outrora composto pelo ajuntamento dos tabuleiros da feira, interligando a lateral do Mercado de Água Fria à Rua Dr. Eudes Costa.

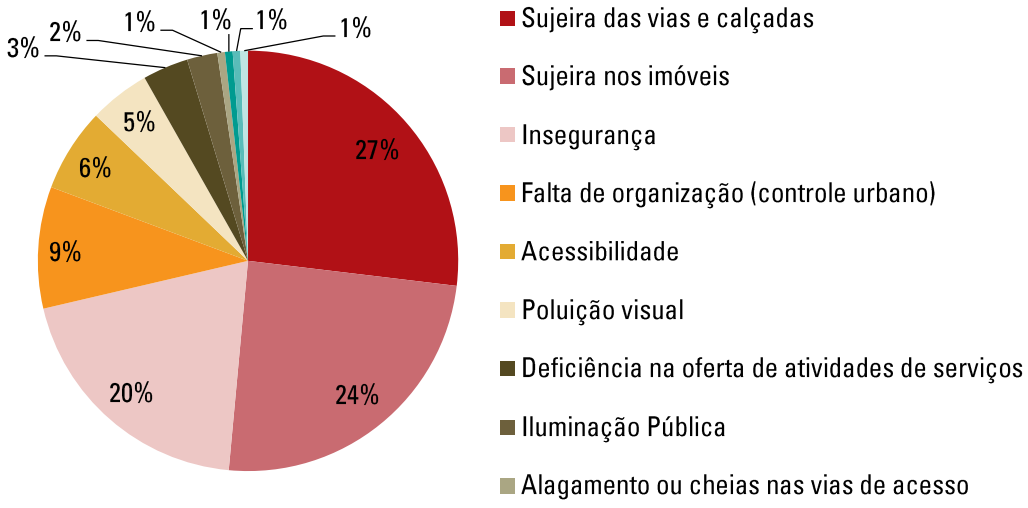
Figura 21: Fluxo de pessoas na centralidade



Fonte: Etnografia,Diagnóstico e Diretrizes Preliminares do Território 1 e do Território 2, 2017

Outro fator que compromete a atratividade de Água Fria são os problemas urbanos identificados pelos usuários da centralidade que, como mostra o Gráfico 10, são, principalmente, sujeira das vias e calçadas, sujeira dos imóveis e insegurança. A insegurança aparece como o terceiro maior problema, embora os dados oficiais de homicídios por cem mil habitantes mostrem que Água Fria tem bem menos violência que a média do Recife (29,9 contra cerca de 42,8 homicídios em cem mil habitantes no Recife).

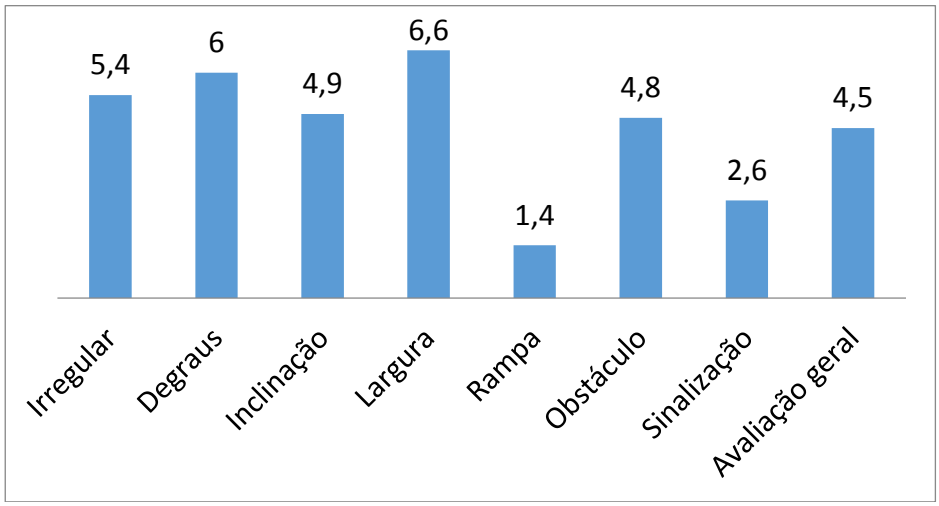
Gráfico 10: Estrangulamentos e problemas em Água Fria na visão dos usuários (% das respostas)



Fonte: Pesquisa direta com usuários, 2017

As calçadas de Água Fria são muito precárias, o que dificulta o movimento das pessoas e, portanto, compromete a atratividade da centralidade. Numa escala a zero a dez, a avaliação geral das calçadas da centralidade foi de apenas 4,5 como mostra o gráfico 11. Apenas nos itens "Largura", "Degraus" e "Irregularidade", as calçadas de Água Fria superam a média 5.

Gráfico 11:Qualidade das Calçadas em Água Fria

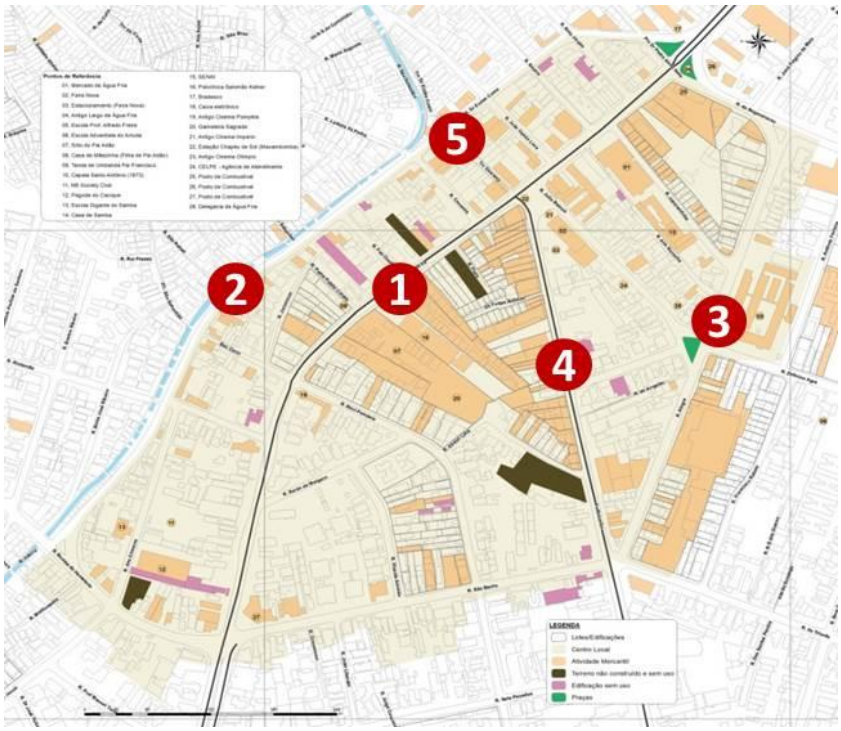


Fonte: Pesquisa direta da Diagonal/Factta

Capacidade

Água Fria conta com 1.100 unidades mercantis (cerca de 1% do total do Recife) sendo que 70% delas estão concentradas na centralidade, particularmente na Estrada Velha de Água Fria, na Avenida Beberibe, na Rua São Sebastião, na Rua Alegre e na Travessa Dowsley (ver figura). A base econômica é bastante diversificada com destaque para quatro cadeias produtivas: Alimentos e bebidas, que representa 31,5% do total do emprego formal, Casa e construção, com 13,7% do total, Transporte e logística, 10,5%, e Saúde e bem estar, 9,1% do emprego formal da centralidade. Embora represente apenas 4,3 do emprego, a cadeia produtiva de Economia criativa tem um enorme potencial em Água Fria pela riqueza e diversidade das manifestações culturais; entre as atividades da economia criativa, a centralidade de Água Fria conta com empresas de "Atividades de rádio", "Comércio de instrumentos musicais e acessórios", "Edição integrada à impressão de cadastros, listas e outros produtos gráficos", e "Artes cênicas, espetáculos e atividades complementares".

Figura 22:Vias de concentração de unidades mercantis na Centralidade da Água Fria



1. Estrada Velha de Água Fria;
2. Rua São Sebastião;
3. Rua Alegre;
4. Avenida Beberibe; e
5. Travessa Downsley.

Fonte: Diagonal/Factta

Algumas atividades econômicas de Água Fria, mesmo representando uma capacidade de resposta a demandas externas, podem representar limitações na atratividade da centralidade por conta dos seus impactos negativos no espaço urbano, prejudicando movimentação das pessoas ou degradando os espaços e o conforto. Entre estas atividades, que devem merecer uma atenção nas propostas de reestruturação urbana para reorganização e adaptação ao ambiente, podem ser destacadas as seguintes:duas unidades de Fabricação de estruturas metálicas e obras de caldeiraria pesada, uma Serralharia, várias unidades de manutenção e reparação de veículos além de cinco unidades de comércio de combustíveis.

2.5.2 Potencialidades e Estrangulamentos

Para orientar e fundamentar a formulação das propostas, está apresentado a seguir o conjunto dos principais **estrangulamentos** - fatores que comprometem a qualidade urbana e dificultam a dinamização econômica - e das **potencialidades** mais relevantes de Água Fria.

2.5.2.1 Potencialidades

Entre as potencialidades de Água Fria, que podem ser a base para o seu desenvolvimento futuro, destacam-se as seguintes:

- Equipamento com potencial para oferecer capacitações à sociedade voltadas para segmentos de maior relevância e dinamismo na centralidade (destaque para o SENAI).

- Presença relevante de patrimônio material (remanescentes de edificações neocoloniais, ecléticas e vilas populares)
- Riqueza e diversidade das manifestações culturais e presença relevante de patrimônio imaterial (terreiros agremiações carnavalescas e grupos culturais).
- Presença de áreas verdes e livres, com potencial para instalação de espaços de convivência, lazer e novas âncoras.
- Existência de uma tradição de comércio ao ar livre que caracterizavam a localidade e sua relação com as principais vias de circulação de pedestres – ordenamento de atividades comerciais ao ar livre para ativar fachadas.
- Riacho da Calma como potencial paisagístico e ambiental para promover corredor de integração entre planície e morro, circulação de pedestres e instalação de atividades comerciais.
- Rua da Canastra e quadras lindeiras com potencial de corredor de ligação entre morro e planície

2.5.2.2 Estrangulamentos

Da análise das características da centralidade de Água Fria percebem-se os seguintes estrangulamentos:

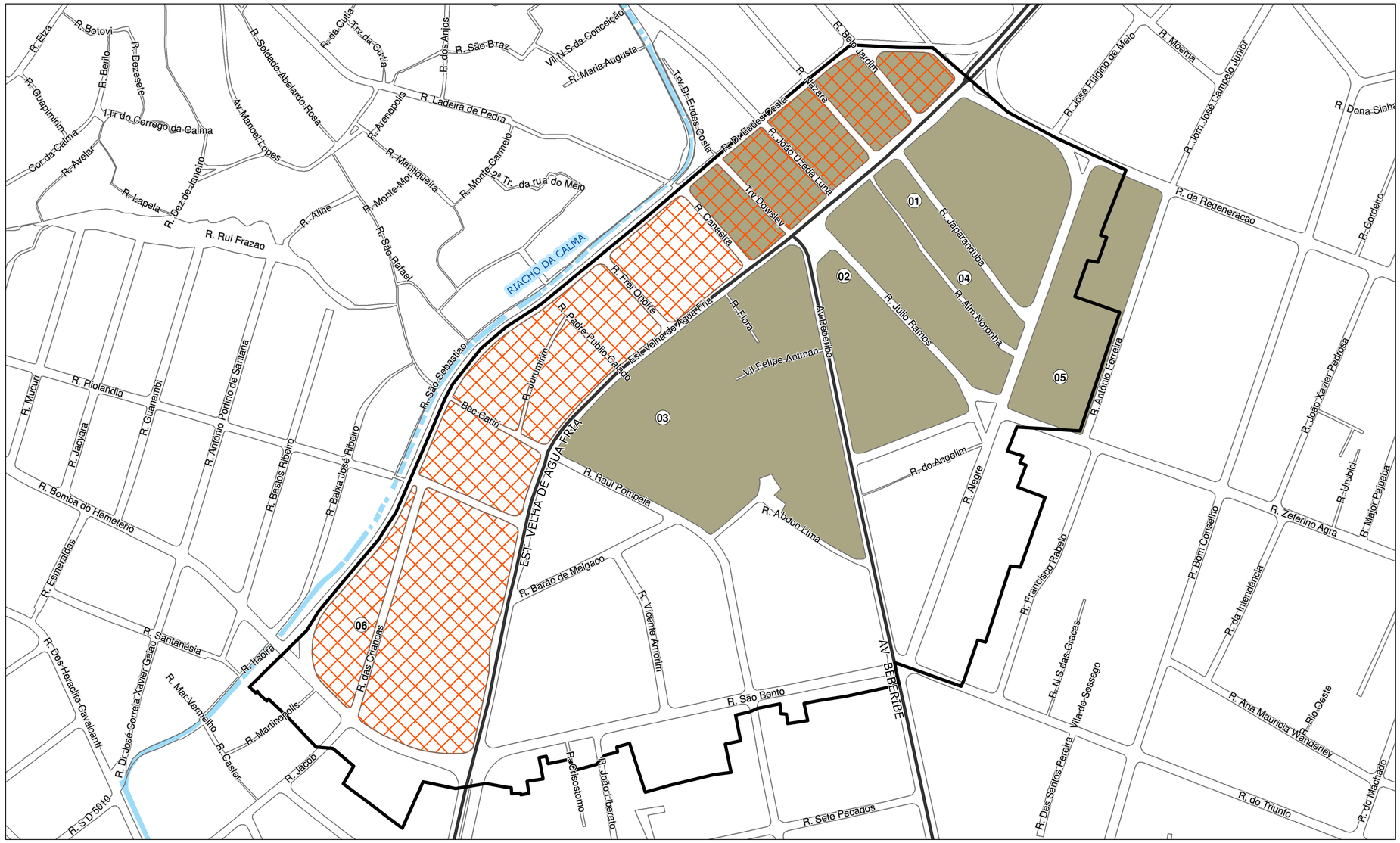
- Limitada permeabilidade de quadras promovendo confinamento de equipamentos, a exemplo do SENAI, do comércio e do Mercado.
- Necessidade de melhoria da infraestrutura do mercado (iluminação, coleta de lixo).
- Deficiência da integração entre modos de transporte e circulação (pedestres, bicicleta, transporte coletivo e veículo particular), má qualidade nas paradas de ônibus e longa espera entre viagens.
- Baixa integração entre a estrutura física da Feira Nova e as rotas de circulação de consumidores, ocasionando fluxo de comerciantes já instalados na Feira Nova para áreas públicas.
- Conflito de pedestres, ciclistas e veículos particulares nos enlaces – nós de articulação da centralidade que representam os principais acessos aos corredores e áreas de atividades econômicas.
- Carência de transporte para conexão entre morro e planície (Ladeira da Pedra com Rua São Sebastião), promovendo atividades de transporte informal, a exemplo de moto-táxi, gerando conflitos entre pedestres, atividades econômicas instaladas e motociclistas.
- Limitada oferta de estacionamento no entorno do Mercado de Água Fria, ocasionando conflitos entre pedestres e áreas de estacionamento irregular, impactando a circulação de consumidores e sua relação com as atividades econômicas instaladas.
- Ausência de locais adequados para a realização de carga e descarga, ocasionando conflitos entre pedestres, ciclistas, transporte público e particular.
- Baixo nível de renda da centralidade e do seu entorno e restrita capacidade de absorção de mão de obra local (oferta de emprego muito aquém da população economicamente ativa do bairro), agravada pela persistência de analfabetismo que dificulta a qualificação da mão de obra e,

portanto, da empregabilidade da população.

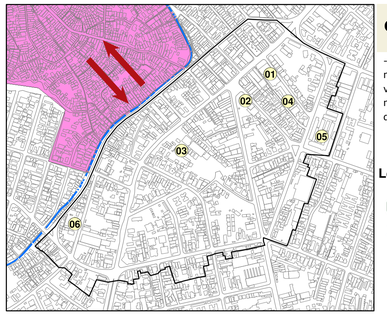
- Alto nível de informalidade das atividades
- Limitação da qualidade dos produtos e serviços oferecidos na centralidade

2.5.3 Projetos

Para a reestruturação urbana e dinamização econômica da centralidade de Água Fria foram definidos dois projetos: i) projeto de Ordenamento urbano e dinamização econômica do mercado de Água Fria e seu entorno e;ii) projeto de Reestruturação urbana São Sebastião – Estrada Velha de Água Fria.



CARACTERIZAÇÃO

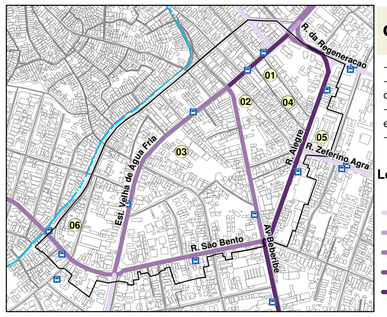


CONECTIVIDADE

- Carência de transporte para conexão entre morro e planície (Ladeira da Pedra com Rua São Sebastião), promovendo atividades de transporte informal, a exemplo de moto-táxi, gerando conflitos entre pedestres, atividades econômicas instaladas e motociclistas.

Legenda

- ZEIS - Zona Especial de Interesse Social
- Riacho da Calma



CIRCULAÇÃO

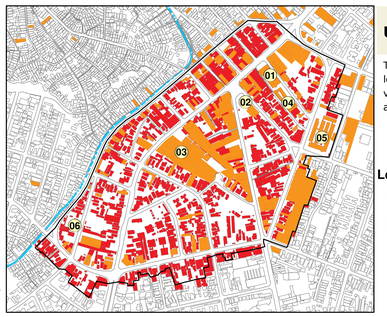
- Alta densidade de transporte Público;
- Falta de integração entre modos de transporte e circulação;
- Má qualidade nas paradas de ônibus e longa espera entre viagens;
- Conflito de pedestres, veículos e ciclistas nos enlaces

Legenda

- Parada de Ônibus
- 1 - 2
- 3 - 5
- 6 - 9
- 10 - 13 (Sem Ocorrência na Área)
- 14 - 22 Linhas

FLUXOS

- Baixa permeabilidade da quadra
- Pouca oferta de estacionamento no entorno do Mercado de Água Fria.
- Ausência de locais adequados para realização de carga e descarga,
- Fraca integração entre a estrutura física da Feira Nova e as rotas de circulação de consumidores



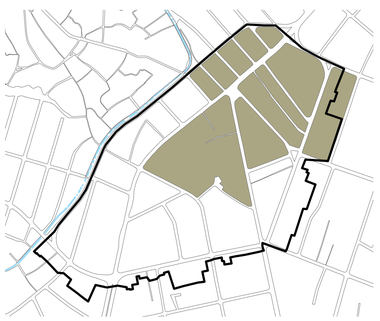
USOS

Tradições de comércio ao ar livre que caracterizavam a localidade e sua relação com as principais vias de circulação de pedestres – ordenamento de atividades comerciais ao ar livre para ativar fachadas.

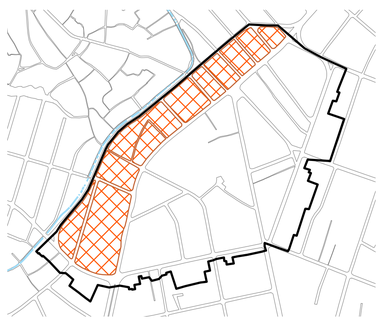
Legenda

- Atividade Mercantil
- Residencial

PROPOSTAS



PU4 - Ordenamento Urbano e dinamização econômica do Mercado de Água Fria e seu entorno
Projeto de escala urbana que visa a melhoria urbanística dos espaços públicos e do funcionamento dos grandes equipamentos e eventos comerciais públicos, a ocupação de imóveis vazios e/ou adensamento de imóveis existentes com estímulo para a ampliação da cadeia produtiva local e, consequentemente, do número de usuários e da oferta de emprego, a inserção de um programa de atividades que valorize as expressivas manifestações culturais existentes (Economia Criativa), a segura mobilidade da área com destaque para a articulação entre o morro e a planície e a ampliação da oferta de habitação de interesse social (HIS e/ou ZEIS II).



PU5 - Reestruturação urbana São Sebastião – Estrada Velha de Água Fria
Projeto urbano da área delimitada pelas ruas São Sebastião, Dr. Eudes Costa e Bomba do Hemetério e Estrada Velha de Água Fria, coordenado pelo Poder Público municipal com a participação de proprietários, moradores, usuários permanentes e investidores privados e visa a ampliação da densidade construtiva e populacional, ampliação do espaço público, dotação de equipamentos públicos e definição de espaços residenciais e não residenciais; ampliação da cadeia produtiva local e a inserção de um programa de atividades complementares as existentes de modo a atrair novos usuários, gerar novos empregos e impulsionar a capacitação de jovens e adultos de modo a atender as novas demandas de mercado.

LEGENDA

- PU1 - ORDENAMENTO URBANO E DINAMIZAÇÃO ECONÔMICA DO MERCADO DE ÁGUA FRIA E SEU ENTORNO
- PU5 - REESTRUTURAÇÃO URBANA SÃO SEBASTIÃO – ESTRADA VELHA DE ÁGUA FRIA
- CENTRALIDADES (PLANO DIRETOR - LEI Nº 17.511/2008)

Pontos de Referência

01 - Mercado de Água Fria
02 - Feira Nova
03 - Sítio do Pai Adão
04 - SENAI
05 - Escola Prof. Alfredo Freire
06 - Escola Gigante do Samba

PLANO DE REESTRUTURAÇÃO URBANA E DINAMIZAÇÃO ECONÔMICA DE CENTRALIDADES DO RECIFE

P2 - PRODUTO PRELIMINAR	**Data:** Março 2018
PROPOSTA DE REQUALIFICAÇÃO URBANA DE ÁGUA FRIA	**Nº do Mapa:** T1.05.03

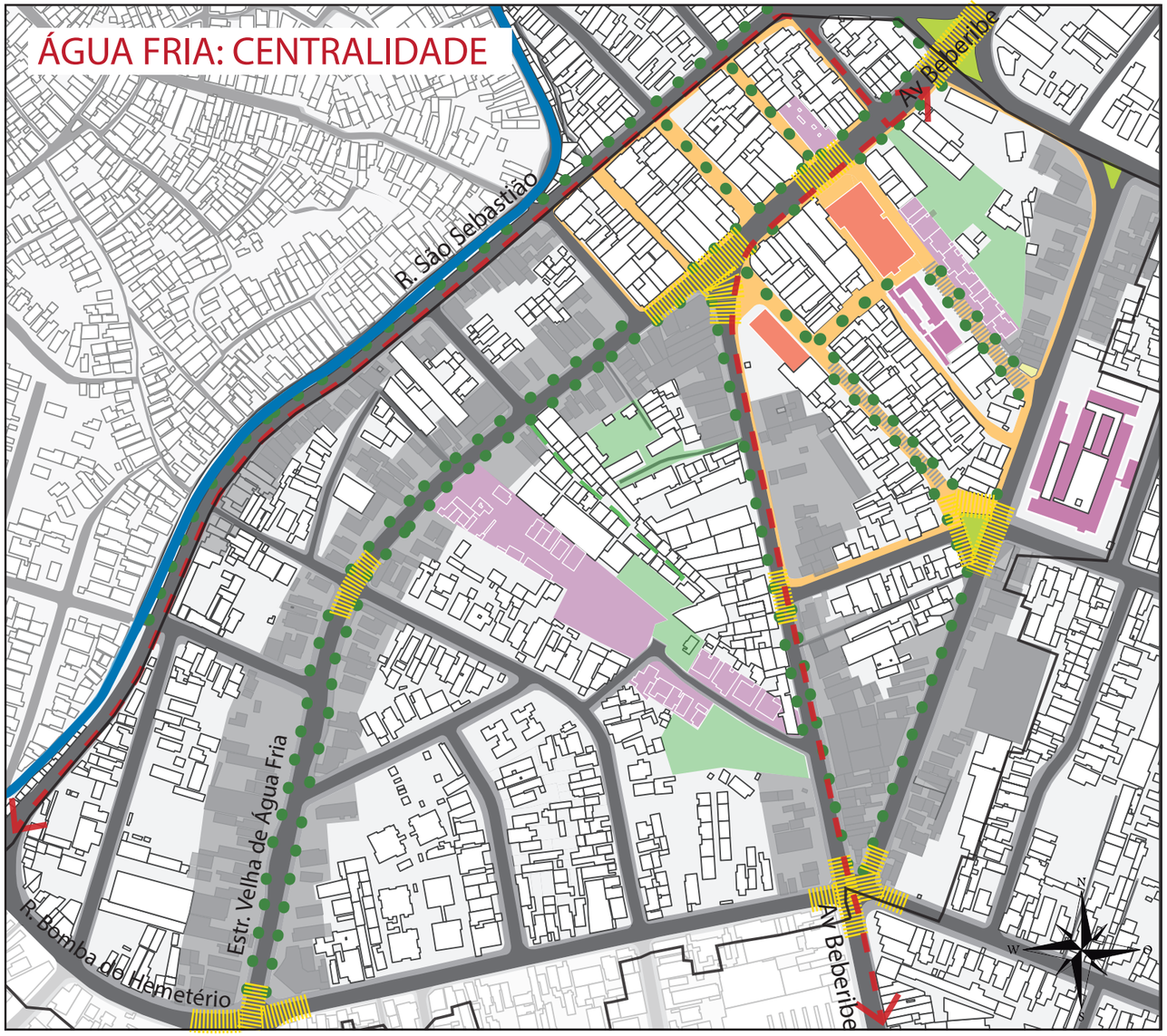
Fonte dos Dados:
PLANO DIRETOR DO RECIFE – ZONAS ESPECIAIS (PREFEITURA DA CIDADE DO RECIFE, 2008); BASE CARTOGRÁFICA CONTÍNUA DO BRASIL - 1:250.000 (IBGE, 2015); BASE DE DADOS DO TRANSPORTE PÚBLICO (GRANDE RECIFE CONSÓRCIO DE TRANSPORTE, 2014); BASE CARTOGRÁFICA DO MUNICÍPIO DE RECIFE (PREFEITURA DA CIDADE DO RECIFE, 2015/2016); LEVANTAMENTO DE CAMPO (DIAGONAL/FACTTA, 2017)

Informações Cartográficas:
Sistema Geodésico de Referência - Sirgas2000 / Projeção - Universal Transversa de Mercator/UTM - Fuso 25s

Notas: Possíveis distorções podem ocorrer pela utilização e aplicação de bases cartográficas em escalas diferentes

Responsável Técnico (Documento Cartográfico):
Thatiana Lima Vasconcelos
Geógrafa CREA-PE048939
Edla Siqueira de Farias
Engenheira Cartógrafa CREA-PE042812

ICPS RECIFE INSTITUTO DA CIDADE PELOPONESA SERTÃOA · RECIFE PREFEITURA DA CIDADE · DIAGONAL TRANSFORMAÇÃO DO TERRITÓRIO · FACTTA consultoria, estratégia e comunicação



PU4 - Ordenamento urbano e dinamização econômica do Mercado de Beberibe e seu entorno

I - Mercado de Água Fria e Feira Nova: âncoras terciário/ /eficiência ambiental/energia solar/coleta seletivo/qualidade física/gestão inovadora/atividades culturais e de lazer/serviços públicos;

II. Implantação de placas fotovoltáicas no teto do Mercado e na Feira Nova de Água Fria para geração de energia solar e de sistema de coleta seletiva de lixo no mercado público e na Feira Nova;

III - Economia criativa;

IV - Permeabilidade/ocupar miolo de quadras;

V - Aproximar a Feira Nova dos passantes;

VI - Requalificação urbana Av. Beberibe/Estrada Velha de Água Fria/demais vias;

VII - Adensar/ocupar ao longo dos eixos/mix funcional e social;

VIII - Preservação do patrimônio material e imaterial;

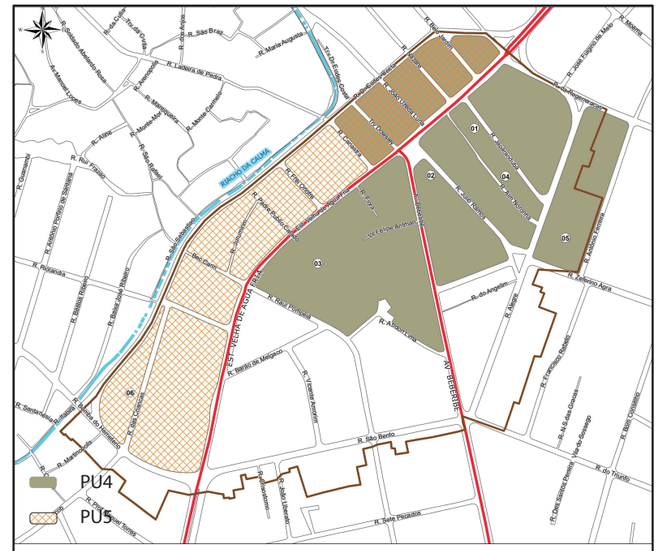
IX - Identidade do lugar: legado afrodescendente;

X - Proposta de parceria com escola pública + privada + SENAI: âncora capacitação e formação empresarial e profissional/formalizar microempreendedores individuais (MEI);

XI - Promover a melhoria da qualidade dos produtos, serviços e do atendimento nas atividades do mercado e do entorno através de capacitação para empresas;

XII - Conselho de produtores, comunidades, organizações da sociedade: parceria público-privado/elaboração, execução e acompanhamento da restruturação urbana e dinamização econômica;

XII - @Aguafria.



LEGENDA

- Limite atual ZEDE
- Calçadas
- Mercado de Água Fria e Feira Nova
- Patrimônio
- Equipamentos Educacionais
- Áreas Verdes
- Canal

PROPOSTA

- Arborização
- Ciclovias
- Articulação Morro/Planícies
- Travessia de Pedestres
- Miolo das quadras
- Proposta estacionamentos
- Adensamento voluntário

Proposta para o entorno do mercado.
Elaboração: Diagonal/ Factta

Proposta para a R. Júlio Ramos.
Elaboração: Diagonal/ Factta

PLANO DE REESTRUTURAÇÃO URBANA E DINAMIZAÇÃO ECONÔMICA DE CENTRALIDADES DO RECIFE

P2 - PRODUTO PRELIMINAR	Data: Março 2018
PROPOSTA DE REQUALIFICAÇÃO URBANA DE ÁGUA FRIA	Nº do Mapa: T1.PU.04

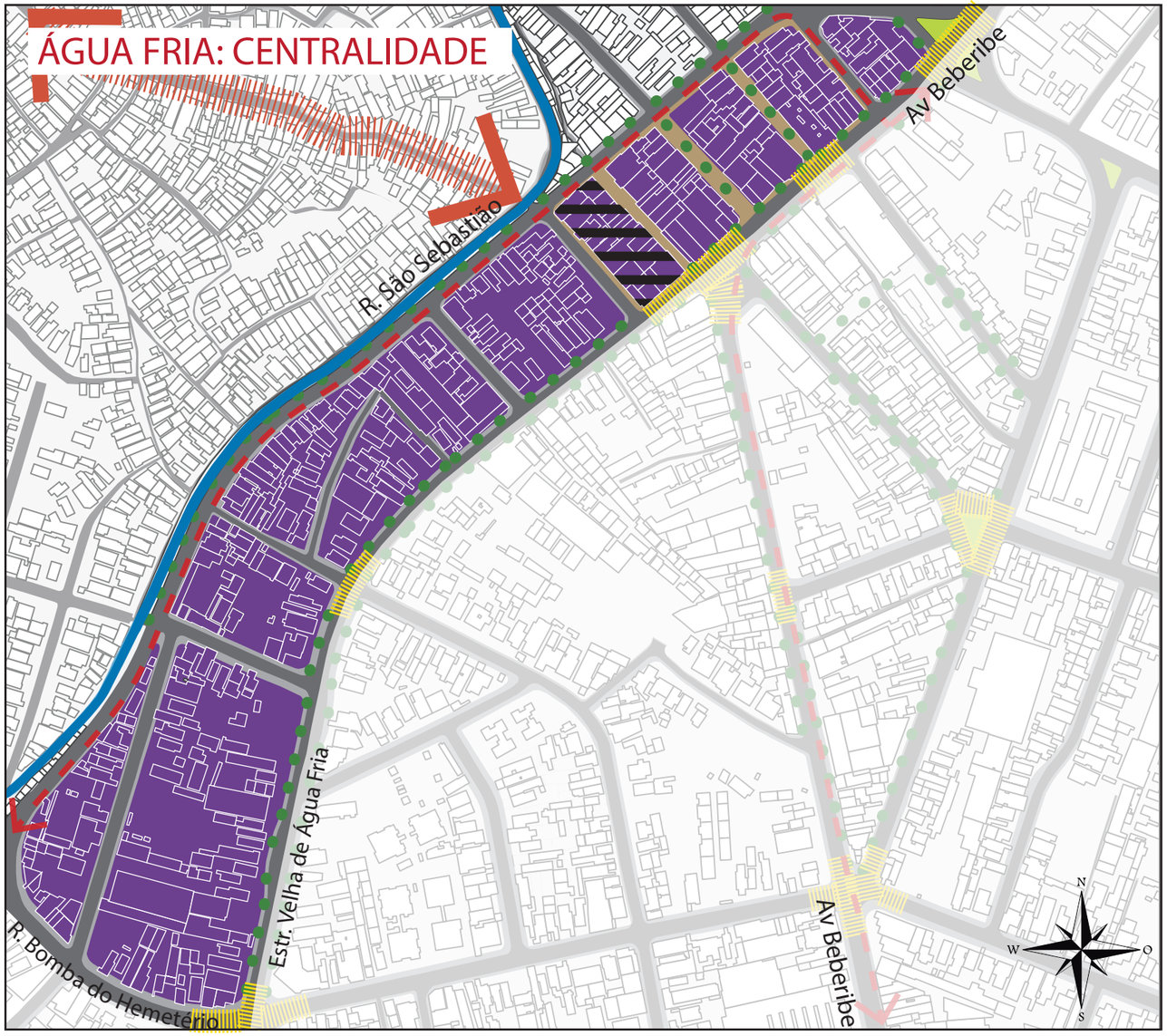
Fonte dos Dados:
PLANO DIRETOR DO RECIFE – ZONAS ESPECIAIS (PREFEITURA DA CIDADE DO RECIFE, 2008); BASE CARTOGRÁFICA CONTÍNUA DO BRASIL - 1:250.000 (IBGE, 2015); BASE DE DADOS DO TRANSPORTE PÚBLICO (GRANDE RECIFE CONSÓRCIO DE TRANSPORTE, 2014); BASE CARTOGRÁFICA DO MUNICÍPIO DE RECIFE (PREFEITURA DA CIDADE DO RECIFE, 2015/2016); LEVANTAMENTO DE CAMPO (DIAGONAL/FACTTA, 2017)

Informações Cartográficas:
Sistema Geodésico de Referência - Sirgas2000 / Projeção - Universal Transversa de Mercator/UTM - Fuso 25s

Notas: Possíveis distorções podem ocorrer pela utilização e aplicação de bases cartográficas em escalas diferentes

Responsável Técnico (Documento Cartográfico):
Thatiana Lima Vasconcelos
Geógrafa CREA-PE048939
Edla Siqueira de Farias
Engenheira Cartógrafa CREA-PE042812

ICPS RECIFE · RECIFE · DIAGONAL · FACTTA



PU5: Reestruturação urbana São Sebastião – Estrada Velha de Água Fria

I - Proposta de Projeto Urbano Consorciado Estrada Velha de Água Fria e Rua São Sebastião (PUC São Sebastião);

II - Regulamentação do uso misto e de fachadas vivas (térreo predominantemente não residencial);

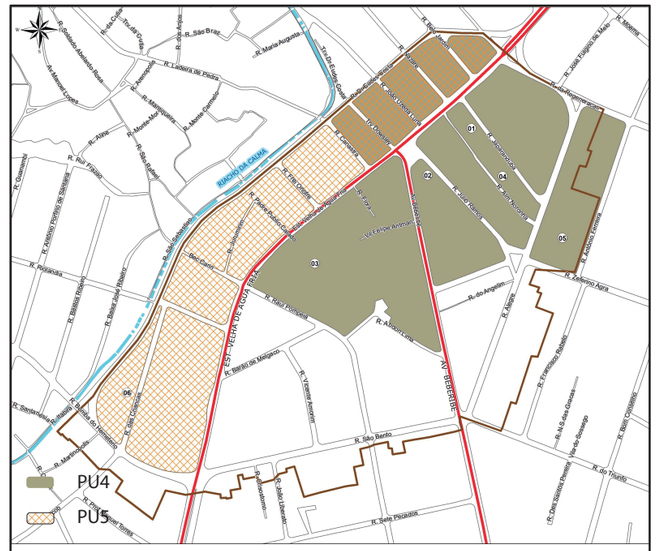
III - Programa de adensamento voluntário de modo a orientar a participação de proprietários de terrenos nos projetos de renovação urbana;

IV - Instituir HIES;

V - Adensamento populacional e de atividades econômicas ao longo da avenida Beberibe e Estrada Velha de Água fria: dimensionar os equipamentos de saúde, educação e lazer em razão da nova carga de urbanização;

VI - Valorizar recurso ambiental hídrico, ao longo da Rua São Sebastião, corrigindo a infraestrutura de saneamento e/ou melhorando a convivência dos moradores com o Córrego da Calma que corre rente as fachadas de suas casas;

VII - Garantia de mobilidade segura entre o morro e a planície através da conexão/articulação das vielas do morro e a quadra delimitada pela travessa Dowsley e rua Canastra, na planície de modo a dignificar a mobilidade morro-planície.



LEGENDA

- Calçadas
- Áreas Verdes
- Canal

PROPOSTA

- Arborização
- PU5: Reestruturação urbana São Sebastião – Estrada Velha de Água Fria
- Articulação Morro/Planícies
- Articulação Ruas e Calçadas (Pedestrianização)
- Ciclovias
- Travessia de Pedestres
- Espaço público

Situação atual da R. São Sebastião (miniatura) e proposta.
Fonte: Google Sreetview
Elaboração: Diagonal/Factta

PLANO DE REESTRUTURAÇÃO URBANA E DINAMIZAÇÃO ECONÔMICA DE CENTRALIDADES DO RECIFE

P2 - PRODUTO PRELIMINAR	Data: Março 2018
PROPOSTA DE REQUALIFICAÇÃO URBANA DE ÁGUA FRIA	Nº do Mapa: T1.PU.05

Fonte dos Dados:
PLANO DIRETOR DO RECIFE – ZONAS ESPECIAIS (PREFEITURA DA CIDADE DO RECIFE, 2008); BASE CARTOGRÁFICA CONTÍNUA DO BRASIL - 1:250.000 (IBGE, 2015); BASE DE DADOS DO TRANSPORTE PÚBLICO (GRANDE RECIFE CONSÓRCIO DE TRANSPORTE, 2014); BASE CARTOGRÁFICA DO MUNICÍPIO DE RECIFE (PREFEITURA DA CIDADE DO RECIFE, 2015/2016); LEVANTAMENTO DE CAMPO (DIAGONAL/FACTTA, 2017)

Informações Cartográficas:
Sistema Geodésico de Referência - Sirgas2000 / Projeção - Universal Transversa de Mercator/UTM - Fuso 25s

Notas: Possíveis distorções podem ocorrer pela utilização e aplicação de bases cartográficas em escalas diferentes

Responsável Técnico (Documento Cartográfico):
Thatiana Lima Vasconcelos
Geógrafa CREA-PE048939
Edla Siqueira de Farias
Engenheira Cartógrafa CREA-PE042812

2.5.4 Resultados

A implementação articulada desses projetos deve gerar como resultado a melhoria da qualidade urbana e o aumento da competitividade da economia de Água Fria o que se manifesta nas categorias de centralidades, como descrito a seguir:

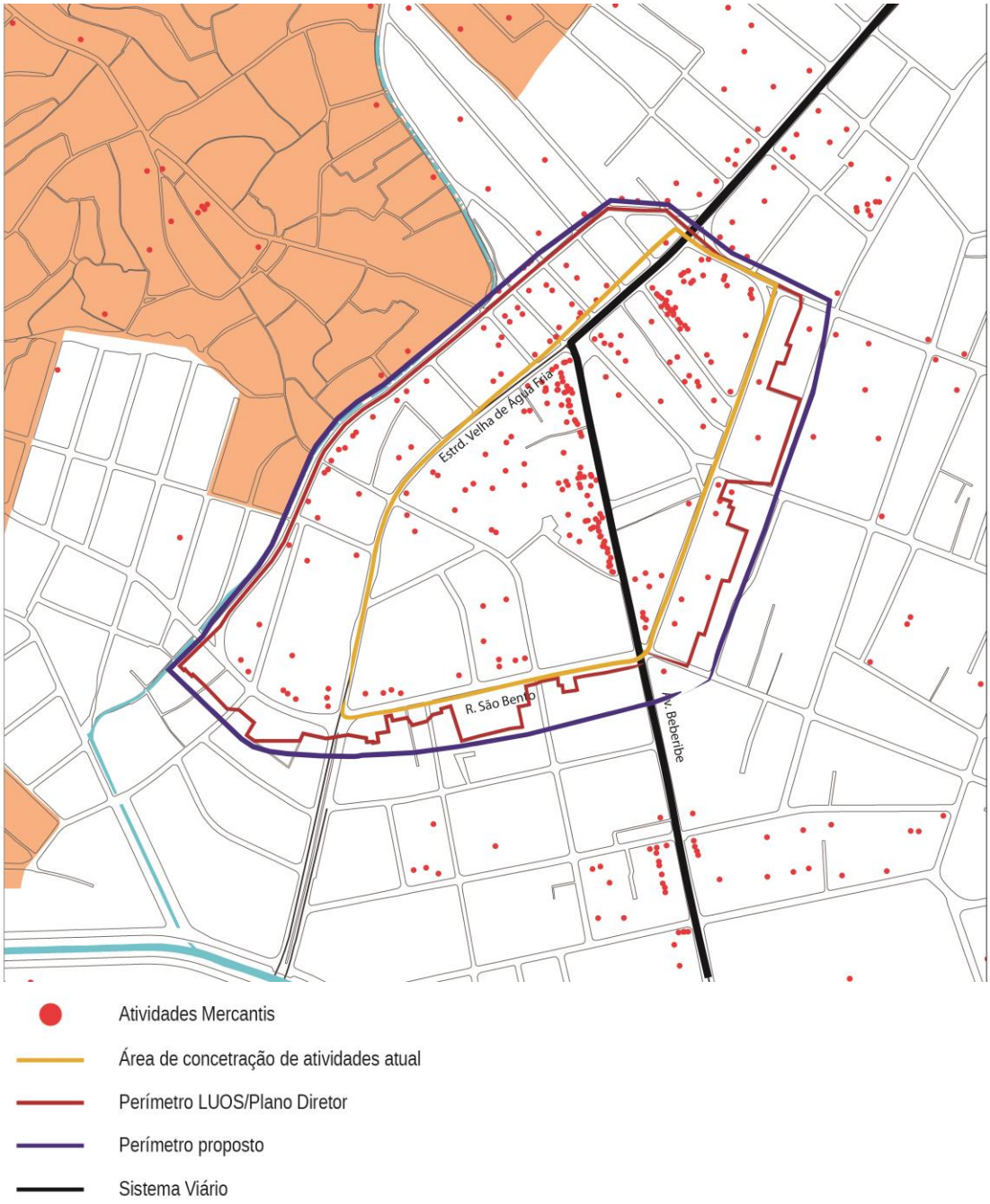
Alcance	
	Os projetos devem promover uma ampliação do alcance da centralidade pela conexão com os bairros cujas linhas de ônibus circulam na centralidade que favorece o acesso da população residente na área do entorno, assim como a articulação entre o morro e a planície favorecendo o acesso de grande parte da população do bairro.
Atratividade	
	Os projetos devem promover as seguintes mudanças que, melhorando o espaço urbano, aumentam a atratividade da Centralidade: ▪ Área de acesso integrada, dotada de mobiliário urbano e equipamentos que promovem a integração entre os diversos modos de transporte e circulação (bicicleta, moto, ônibus, táxi e veículos particulares). ▪ Mercado e Feira Nova conectados através da permeabilidade da quadra, com melhoria de calçadas e trecho de via entre rua da canastra e rua Belo Jardim com velocidade reduzida e compartilhada, e infraestrutura de vias e calçadas dotadas de acessibilidade universal (cadeirante, sinalização audiovisual, iluminação direcionada para o pedestre etc.). ▪ Circulação de consumidores na centralidade ampliada como resultado da instalação da vias pedestrianizadas ou compartilhadas com comércio de rua ordenado. ▪ Peça urbana entre morro e planície, adensada. ▪ Qualidade paisagística e ambiental da centralidade melhorada ▪ Atividades econômicas de impacto urbano reorientadas e reformuladas (ou mesmo relocadas) por conta do controle urbano e ambiental
Capacidade	
	Os projetos devem promover as seguintes mudanças que elevam a capacidade da Centralidade (aumento e diversificação da economia e da qualidade da oferta de bens e serviços e da qualidade de vida da população): ▪ Comércio ambulante dotado de mobiliário urbano, favorecendo o convívio com atividades comerciais instaladas e circulação de pedestres. ▪ Equipamentos âncora estruturados ▪ Mercado público reestruturado e com bases sustentáveis (energia solar e coleta de lixo seletivo) ▪ Polo cultural multiuso com apresentações culturais e cinema durante a noite. ▪ Núcleo de economia criativo constituído e ativo ▪ Polo gastronômico popular dinâmico na rua lateral ao mercado potencializando as vilas operárias e área verde ▪ Comércio varejista consolidado e ampliado com qualidade dos serviços melhorada ▪ Renda da população aumentada como resultado da ampliação das atividades econômicas com aumento do emprego. ▪ Empresas e trabalhadores qualificados e população com empregabilidade ▪ Imagem externa positiva da centralidade pela contribuição para melhoria do meio ambiente pela utilização de energia solar e a coleta seletiva de lixo nos mercados.

2.5.5 Perímetro proposto para a centralidade de Água Fria

A distribuição das atividades econômicas (Unidades Mercantis) define a delimitação atual da centralidade de Água Fria que coincide com o eixo da Avenida Beberibe, da Estrada Velha de Água Fria e das Ruas São bento, Alegre, da Regeneração e da Dr. Pedro Alves Neto (Figura 23).

O **Perímetro de aglomeração desejada**, por sua vez, se aproxima do hoje regulamentado e aposta nos desdobramentos dos projetos de "Ordenamento Urbano e dinamização econômica do Mercado de Água Fria, Feira Nova e seu entorno"e de "Reestruturação urbana São Sebastião – Estrada Velha de Água Fria" que devem dinamizar a economia e adensar as atividades econômicas na centralidade.

Figura 23: Perímetro Proposto



Fonte: Diagonal/Factta, 2018

2.6 Beberibe

Beberibe é a centralidade do Território 1 com a menor base econômica e mais baixa renda, apresentando também os piores indicadores sociais, mas se caracteriza pela sua vizinhança com o município de Olinda – separado pelo rio Beberibe - que lhe confere um **caráter metropolitano.** Beberibe tem a menor área e a menor população do Território – 49 hectares e 8.856 habitantes – com uma densidade demográfica de 180,79 habitantes por hectar. Em 2015, Beberibe tinha apenas 596 empregos formais e 376 unidades mercantis, com peso bem reduzido na economia do território e, principalmente, do Recife (apenas 0,08% dos empregos formais da Cidade).

2.6.1 Caracterização da centralidade

A centralidade tem um rendimento nominal médio mensal dos domicílios particulares permanentes muito baixo, apenas R$ 1.038,230 (dado de 2010), taxa de analfabetismo de 8,71% da população de 10 anos e mais, e muito baixo acesso a esgoto sanitário. Beberibe tem 33,9 homicídios em cada cem mil habitantes, o mais alto índice do território, mas, ainda assim, abaixo da média do Recife (42,8 homicídios por cem mil habitantes).

Gráfico 12: Síntese dos principais indicadores de Água Fria

Indicador	Valor
Superfície (hectar)	49
Percentual da área do Recife (%)	0,22
População (2010)	8.856
Percentual da população do Recife (%)	0,58
Densidade populacional (habitantes/hectar)	180,79
Área construída (m2) – 2014	92.873
Número de domicílios (2010)	2.586
Emprego formal (2015)	596
Percentual do emprego do Recife (%)	0,08
Número unidades mercantis (2015)	376
Percentual de unidades mercantis do Recife (%)	0,4
Rendimento nominal médio mensal dos domicílios particulares permanentes R$ (2010) (*)	1.038,23
Analfabetismo (2010)	8,71
CVLI (em cem mil habitantes) – 2010	33,9

Fonte: IBGE/ NGR - SDS/PE
(*) A preços de 2016, esta renda chega a R$ 1.646,51

A Avenida Beberibe constitui, atualmente, o eixo estruturador da centralidade de Beberibe, tanto na articulação com Olinda como na integração com o conjunto do território 1. A principal característica da centralidade de Beberibe é a proximidade do rio Beberibe, que a margeia e a separa do município de Olinda, região na qual estão em andamento obras do projeto Prometrópole[25] que não está sendo

[25] O Programa de Infraestrutura em Áreas de Baixa Renda da Região Metropolitana do Recife (RMR) - tinha como foco principal de atuação as áreas onde estão concentradas as comunidades pobres da Região Metropolitana do Recife, inseridas na área da Bacia do Beberibe, o Programa

implementado em sua totalidade, mas contém um conceito de intervenção urbanística e social na área de caráter metropolitana. A relação de Beberibe com Olinda gera um fluxo intenso entre os moradores, apesar da restrita articulação por meio de pontes sobre o rio Beberibe que se prolonga com a Avenida Beberibe e Rua Uriel de Holanda, em Beberibe,e através da Estrada de Águas Compridas e Rua Dalva de Oliveira até Avenida Kennedy. O Rio Beberibe está assoreado, com suas margens degradadas e as águas extremamente poluídas, o que compromete a qualidade urbana e dificulta as atividades econômicas da centralidade.

Na centralidade predominam os imóveis com até 2 pavimentos, incluindo áreas adensadas das ZEIS. Ao norte da Avenida Beberibe, próximo ao rio nos bairros de Beberibe e Porto da Madeira, assim como em parte da Linha do Tiro, encontram-se setores homogêneos de ocupações regulares consolidadas e adensadas. Apesar de ter um padrão construtivo médio e alto no entorno da Praça da Convenção e ao longo da Avenida Uriel de Holanda, predominam as edificações de baixo padrão construtivo, de ocupações espontâneas, adensadas e consolidadas. A grande concentração dos domicílios de Beberibe em áreas de ZEIS define, em brande medida, o perfil da ocupação do território; cerca de 72,9% da área do bairro estão em ZEIS, onde se concentram 75,7% de todos os domicílios.

A Praça da Convenção e o Mercado de Beberibe são os elementos do lugar. A Praça da Convenção é o laço que acolhe as necessidades do entorno, caracterizada por conflitos de circulação no espaço, formando uma tela quase ininteligível, onde caminhões disputam calçadas para carga e descarga, cadeirantes disputam ruas com carros, e pedestres com objetos em exposição.

A centralidade de Beberibe apresenta uma grave carência de mobilidade e acessibilidade de pedestres, inclusive na Avenida Beberibe com Postos de combustível e estacionamento de veículos sobre as calçadas. Segundo o IBGE, em 2010, em Beberibe, apenas 2,17% dos domicílios tinham calçadas no seu entorno, mesmo assim, de muito baixa qualidade.

Com a utilização das categorias de centralidade, constata-se que Beberibe tem um **alcance** restrito, agravado pelo baixo nível de renda do contexto, **atratividade** modesta e limitada **capacidade** de resposta às demandas de potenciais usuários e visitantes, como demonstrado abaixo.

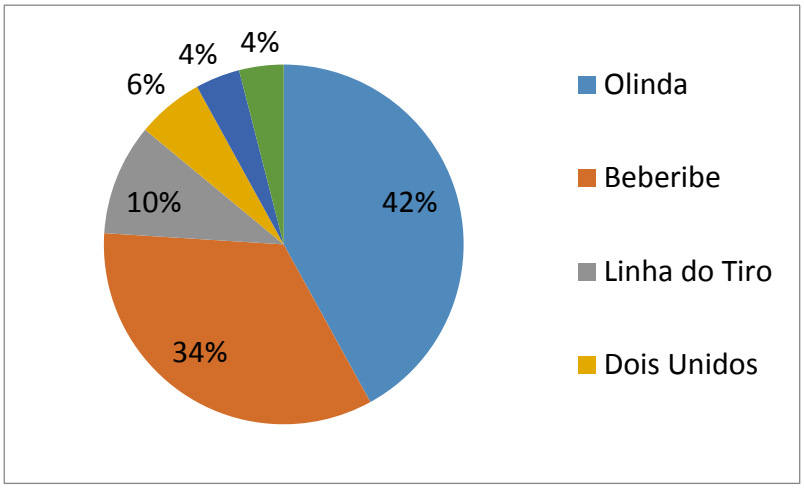
Alcance

Beberibe é um caso **bem peculiar de irradiação porque os usuários procedentes de Olinda** superam os próprios moradores da centralidade, o que mostra uma integração metropolitana. Em todo caso, o alcance da centralidade está restrito a quatro bairros do Recife (considerando apenas o que tiveram mais de um entrevistado) – Linha do Tiro, Dois Unidos, Água Fria e Porto da Madeira - todos no território 1 (ver

Gráfico 13 e Figura 24).

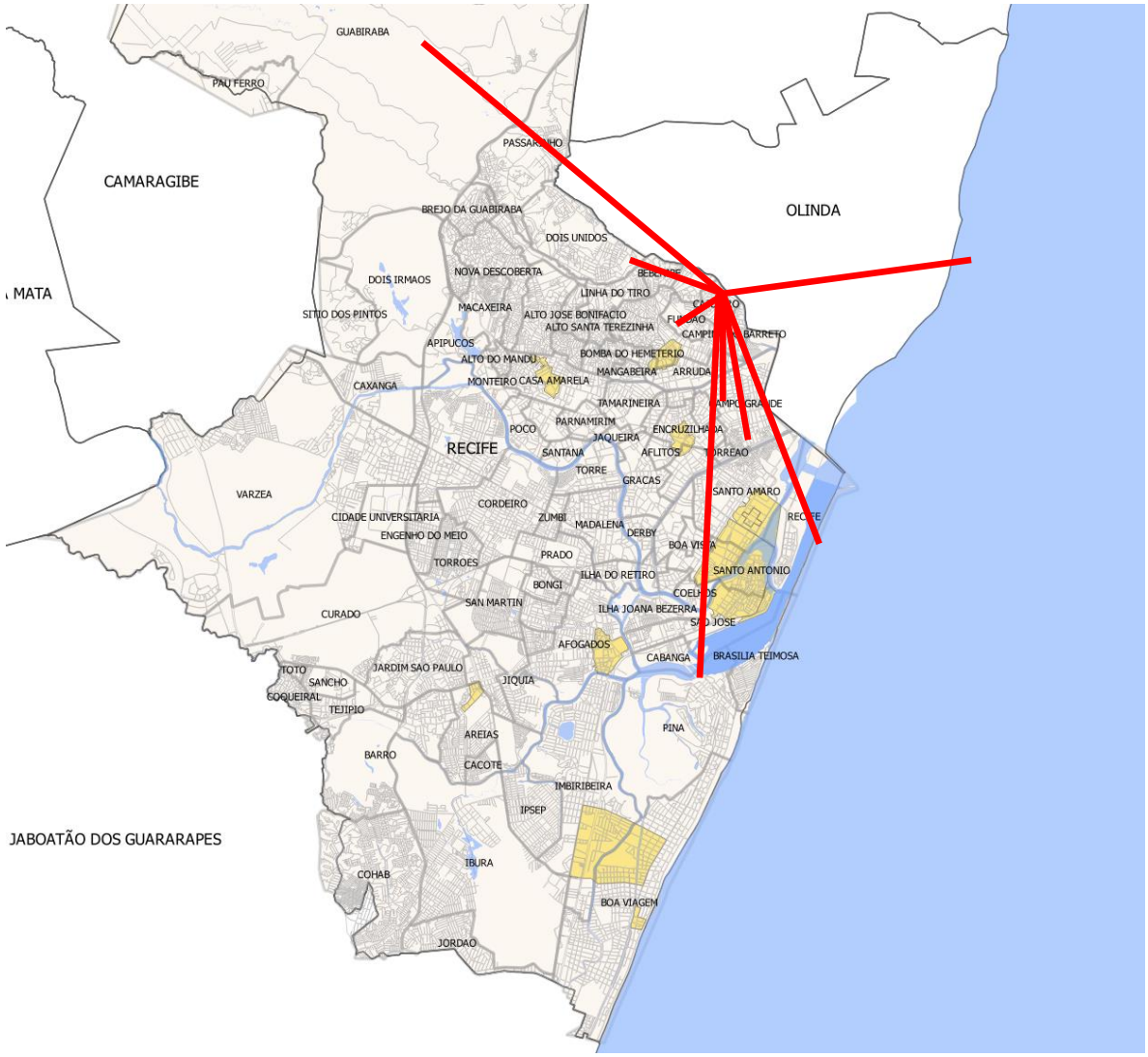
visava promover a melhoria das condições de habitabilidade e de desenvolvimento comunitário dessas comunidades, contribuindo para a redução da pobreza e para a melhoria da qualidade ambiental da RMR.

Gráfico 13: Local de moradia dos usuários de Beberibe (%)



Fonte: Pesquisa direta com usuários ,2017

Figura 24:Local de moradia dos usuários de Beberibe



Fonte: Pesquisa direta com usuários, 2017

Além desta irradiação restrita da centralidade de Beberibe, os bairros de origem dos seus usuários têm **renda muito baixa**, a começar pela própria centralidade com apenas R$ 1.083,23 de rendimento nominal médio mensal dos domicílios particulares permanentes.

Tabela 8: Rendimento nominal médio dos domicílios particulares permanentes dos bairros dos visitantes de Beberibe –2010 (*)

Bairros do Recife de origem dos visitantes	Valor do rendimento nominal médio mensal dos domicílios particulares permanentes (R$)
Porto de Madeira	1.981,06
Fundão	1.610,67
Água Fria	1.189,95
Beberibe	1.038,23
Dois Unidos	937,94
MÉDIA (não ponderada)	**1.351,57**

Fonte: IBGE – Censo 2010
(*) Para atualizar a renda desses bairros a preços de 2016, utilizar o multiplicador 1,521187.

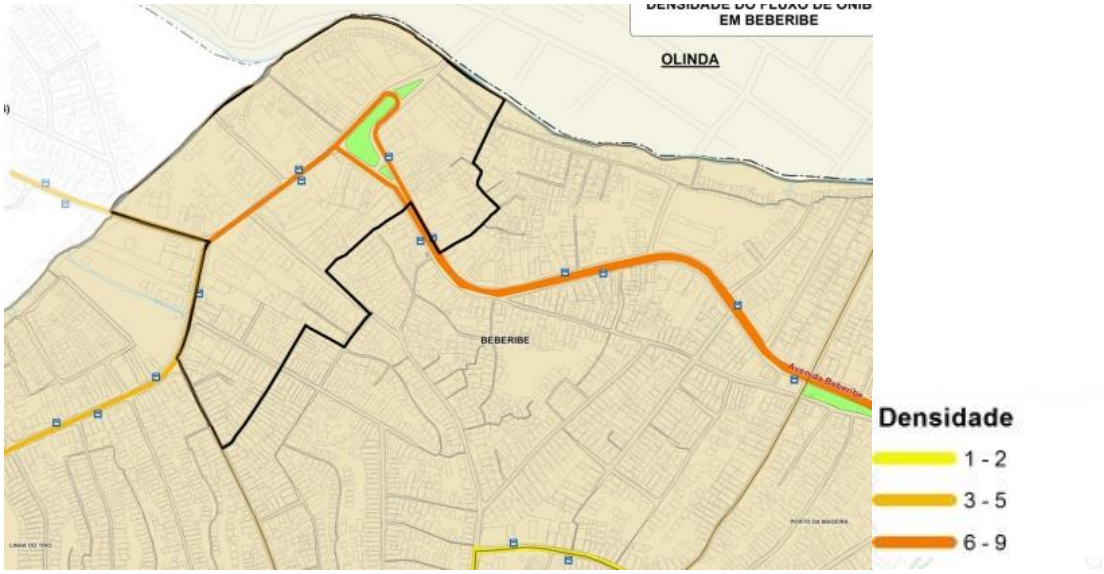
A Pesquisa Origem-Destino não tem dados para a origem dos trabalhadores ocupados em Beberibe mas a análise da relação do emprego formal com a População Economicamente Ativa permite concluir que a centralidade é muito emissora que receptora de trabalhadores. Com efeito, como já foi referido, Beberibe tinha, em 2010, aproximadamente 3.905 pessoas no mercado de trabalho (PEA-População Economicamente Ativa) e contava, em 2015, com apenas 596 empregos formais (pessoas ocupadas formalmente na centralidade)[26], o que dá uma média, 6,6 pessoas para um único emprego. Não é possível identificar origem das pessoas que trabalham na centralidade mas tudo indica que, com tão pouco emprego oferecido, o alcance de Beberibe neste aspecto – atração de trabalhadores de outros bairros – seja bem reduzido.

Com uma população pequena e uma renda domiciliar muito baixa, a demanda de bens e serviços das famílias de Beberibe alcançou (em 2010, último anos com dado de renda disponível) apenas **R$ 29,83 milhões**, segundo estimativa baseada na POF (a preços de 2016, esta despesa chegaria a **R$ 45,34** milhões). Mesmo com baixa renda e baixa irradiação, o conjunto dos quatro bairros do Recife de irradiação de Beberibe apresenta uma demanda de bens e serviços de, aproximadamente, **R$ 382,41 milhões** (a preços de 2010).

Sete linhas de transporte público articulam Beberibe com a cidade, favorecendo o alcance da centralidade, principalmente com bairros da Zona Norte do Recife, o Centro Principal e Olinda (verFigura 25).

Figura 25: Linhas de transporte na centralidade de Beberibe

[26]Como já foi ressaltado, dado de população é de 2010 e do emprego 2015. Mas, como visto antes, o crescimento da população na centralidade foi baixo, de modo que praticamente não altera o resultado.

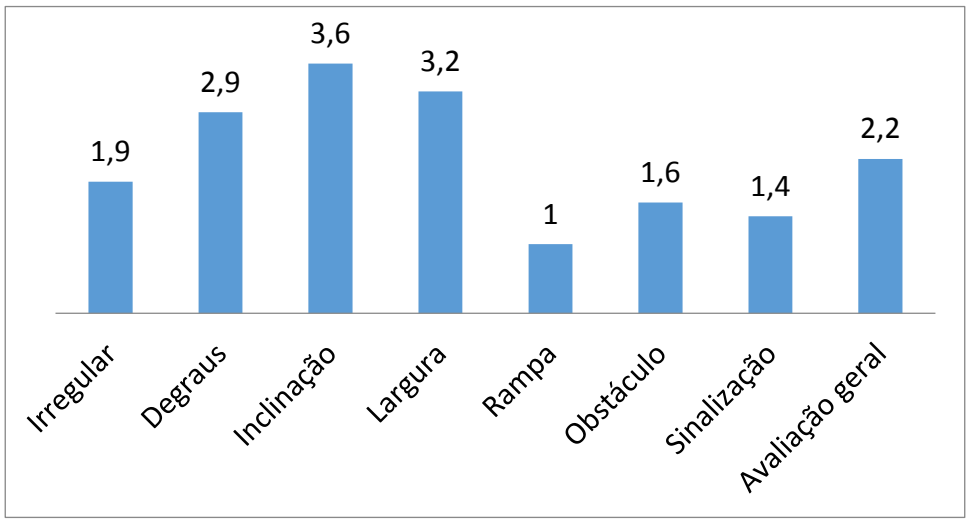


Fonte: Prefeitura da Cidade do Recife, 2014

Atratividade

As condições de circulação da centralidade de Beberibe não são atrativas para os usuários devido, principalmente, à prevalência de calçadas estreitas e ausência de arborização pública, destaque para as vias transversais à Rua Uriel de Holanda. A pesquisa de campo para avaliação das calçadas chegou a uma nota geral lamentável de apenas 2,2 (numa escala de zero a dez). A maior nota alcançada pelas calçadas de Beberibe, no item inclinação, foi de apenas 3,6 na mesma escala, sendo de 3,2; na largura e todos os outros itens se situando abaixo de 3 (gráfico .

Gráfico 14 :Qualidade das Calçadas em Beberibe

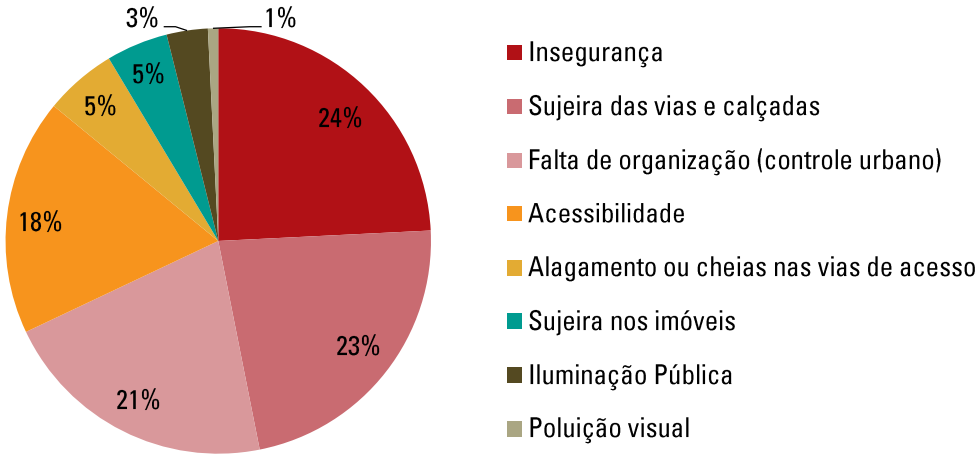


Fonte: Pesquisa direta da Diagonal/Factta

Ocorrem, com frequência, obstruções nas vias como Taguatinga, Avenida Operária e Rua Uriel de Holanda. O acúmulo de lixo é outro item que interfere no fluxo de pessoas, principalmente na Rua São Sebastião.

Pesquisa com os usuários e visitantes de Beberibe mostra a Insegurança como o principal problema da centralidade, embora os dados oficiais mostrem que a taxa de homicídios no bairro é bem menor que a média do Recife. Do ponto de vista urbanístico, foram citados problemas como "Sujeira nas vias e calçadas", "Falta de organização e controle urbano", "Limitada Acessibilidade" e "Alagamento ou cheias nas vias de acesso", estrangulamentos que comprometem a atratividade da centralidade (Gráfico 15).

Gráfico 15: Estrangulamentos e problemas em Beberibe (% das respostas)



Fonte: Pesquisa direta com usuários, 2017

Os trajetos em Beberibe encontram como fundo uma transição de dimensões que começa com a disputa entre pedestres e práticas de carga e descarga – nos lotes de grande porte – e termina com a disputa de espaço com mercadorias expostas na calçada – lotes de menor porte. O Mercado, desconectado pela intensa circulação de carros no entorno da Praça, perde destaque frente ao novo comércio. A figura mostra o fluxo de pessoas nas áreas centrais do Mercado e da Praça da Convenção.

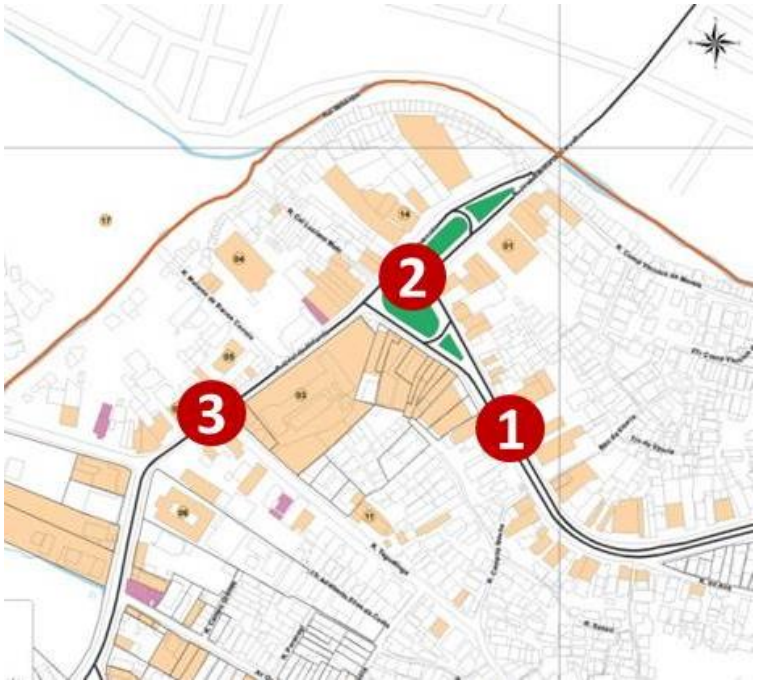
Figura 26: Fluxo de pessoas na centralidade de Beberibe

Etnografia, Diagnóstico e Diretrizes Preliminares do Território 1 e do Território 2, 2017

Capacidade

A centralidade de Beberibe tem uma modesta base produtiva com apenas 376 unidades mercantis, 74% delas concentradas na Avenida Beberibe, no entorno da Praça da Convenção e na Rua Uriel de Holanda.

Figura 27: Vias de concentração de unidades mercantis na Centralidade de Beberibe



1. Av. Beberibe;
2. Praça da Convenção;
3. Rua Uriel de Holanda

Fonte: Diagonal/Factta, 2018

Apesar de ter uma base produtiva limitada, a economia de Beberibe conta com uma relativa diversidade de bens e serviços com um comércio varejista em várias áreas, com destaque para alimentos e bebidas e artigos de vestuário. Quatro cadeias produtivas concentram quase 79,7% da economia de Beberibe, com destaque para "Alimentos e bebidas" que gera 55% do total de emprego formal da centralidade, seguida "Saúde e bem estar" (8,7%) e Moda (8,7%). Em quarto lugar, mas não menos importante, aparece a cadeia de "Casa e construção", com 7,2% do emprego formal da centralidade. Na cadeia de "Alimentos e bebidas" se destaca a gastronomia e se inclui a indústria de captação, engarrafamento e distribuição de Água Mineral Santa Clara aproveitando a boa qualidade da água do aquífero.

Algumas atividades econômicas de Beberibe, mesmo representando uma capacidade de resposta a demandas externas, podem representar limitações na atratividade da centralidade por conta dos seus impactos negativos no espaço urbano, prejudicando movimentação das pessoas ou degradando os espaços e o conforto. Entre estas atividades, que devem merecer uma atenção nas propostas de reestruturação urbana, merecem destaque as seguintes: duas unidades de Produção de ferro-gusa e de ferrovias, uma de Fabricação de estruturas metálicas e obras de caldeiraria pesada, e cerca de 10 unidades de manutenção e reparação de veículos.

2.6.2 Potencialidades e Estrangulamentos

A análise anterior permite identificar um conjunto de **estrangulamentos** e **potencialidades** da centralidade de Beberibe, como apresentado abaixo:

2.6.2.1 Potencialidades

Entre as potencialidades de Beberibe, merecem destaque as seguintes:

- Caráter metropolitano da centralidade, pela vizinha de Olinda, o que contribui para atrair número de consumidores de fora do Recife.
- Obras em andamento do projeto Prometrópole, de caráter metropolitano, com um conceito de intervenção urbanística e social na área.
- Presença de equipamentos relevantes, como o Centro de Treinamento do Santa Cruz Futebol Clube - Escola Profissional, o SEST/SENAT - Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte .
- Presença de espaços simbólicos como a Praça da Convenção, a Igreja e o próprio Mercado de Beberibe e de relevante de patrimônio material e imaterial e paisagístico (Rio Beberibe e Rio Morno).
- Presença de áreas livres no interior das quadras com potencial para instalação de espaços de convivência e de produção de atividades comunitárias.
- Existência de água de boa qualidade nos reservatórios do sistema Guabiraba/Beberibe que pode ser atrativo para produção de cerveja artesanal articulada à gastronomia.

2.6.2.2 Estrangulamentos

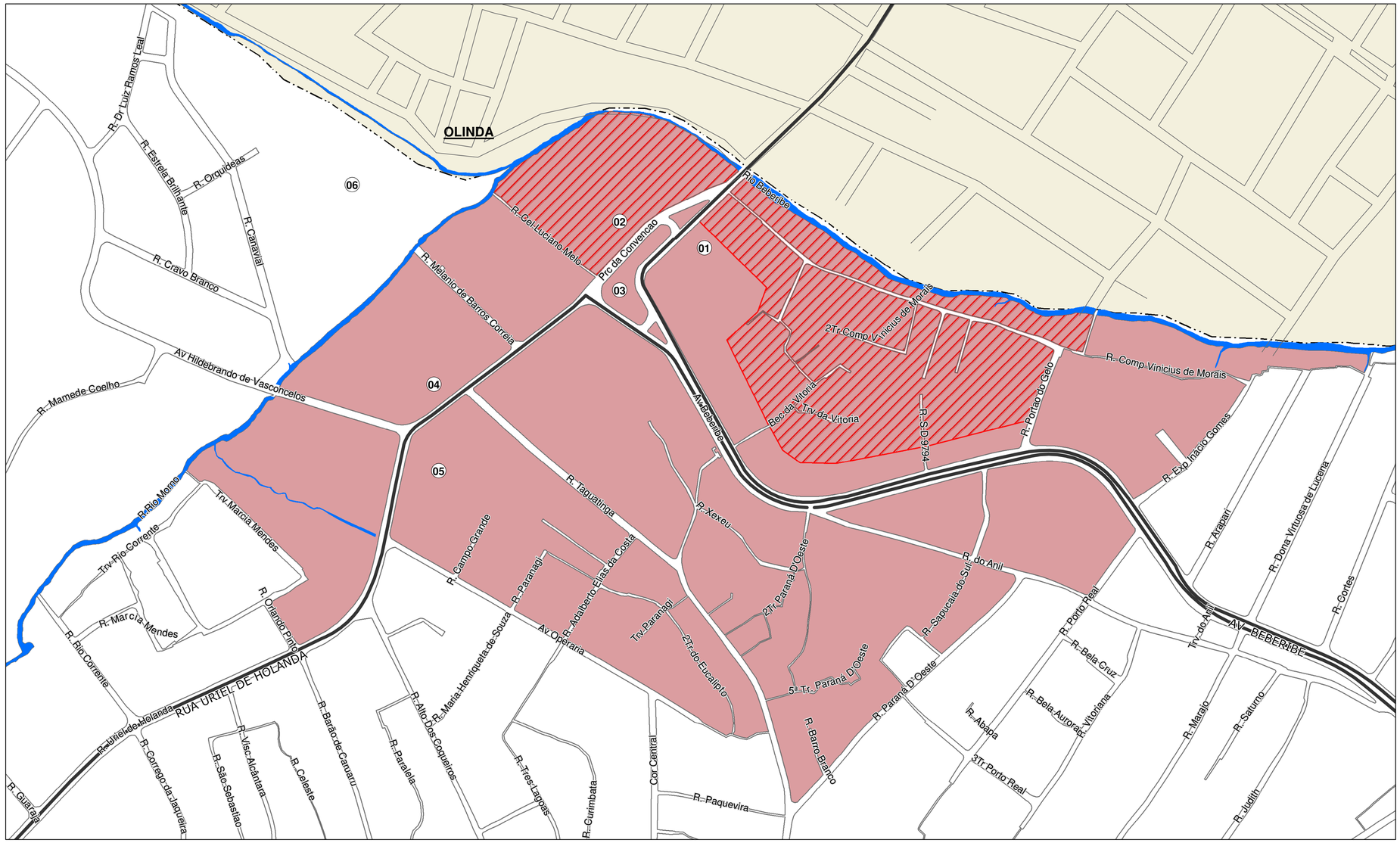
A centralidade de Beberibe padece dos seguintes estrangulamentos:

- Baixa permeabilidade de quadras promovendo confinamento de equipamentos e infraestrutura precária (iluminação, boxes, lixo, esgoto etc.) dificultando a circulação de potenciais consumidores e interferindo no estabelecimento de relações comerciais.
- Ausência de locais adequados para realização de carga e descarga, ocasionando conflitos entre pedestres, ciclistas, transporte público e particular.
- Mercado desconectado do entorno pela alta circulação de veículos em torno da Praça e estacionamentos informais.
- Insatisfação de parte dos feirantes com as condições dos negócios, por estarem nos fundos do mercado e distantes da movimentação dos possíveis consumidores.
- Fluxo intenso e conflituoso entre veículos, pessoas e comércio informal na Ponte de acesso a Olinda
- Rio Beberibe assoreado, com suas margens degradadas e as águas extremamente poluídas, o que compromete a qualidade urbana, funcionando como uma barreira que anula o seu atrativo visual e paisagístico.

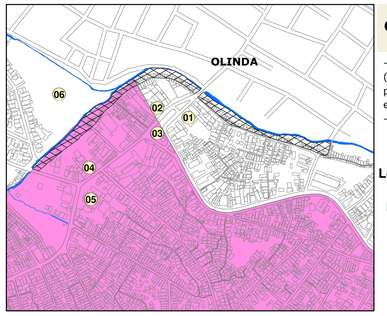
- Carência de áreas livres de convivência.
- Sobreposição de linhas de ônibus e limitada integração entre modos de transporte e circulação (transporte coletivo, bicicleta, veículo e pedestres), assim como má qualidade nas paradas de ônibus e longa espera entre viagens.
- Áreas de risco localizadas no bairro que evidenciam a necessidade de reassentamento das famílias moradoras dessas áreas
- Baixo nível de renda e restrita capacidade de absorção de mão de obra local,
- Alto nível de informalidade, persistência do analfabetismo e baixa qualidade dos produtos e serviços.

2.6.3 Projetos

Para a reestruturação urbana e dinamização econômica da centralidade de Beberibe devem ser implementados dois projetos:



CARACTERIZAÇÃO

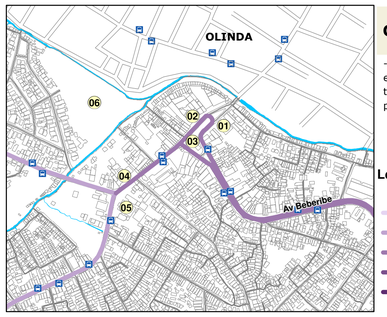


CONECTIVIDADE

- Conflito de pedestres, veículos e ciclistas nos enlaces (nós de articulação da centralidade que representam os principais acessos aos corredores e áreas de atividades econômicas) principalmente nos nós de acesso a Olinda;
- Ocupações irregulares como barreira para o rio.

Legenda

- ZEIS - Zona Especial de Interesse Social
- Hidrografia



CIRCULAÇÃO

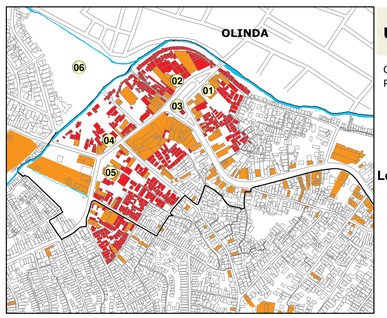
- Sobreposição de linhas de ônibus, falta de integração entre modos de transporte e circulação (transporte coletivo, bicicleta, veículo e pedestres), má qualidade nas paradas de ônibus e longa espera entre viagens.

Legenda

- Parada de Ônibus
- 1 - 2 (Sem Ocorrência na Área)
- 3 - 5
- 6 - 9
- 10 - 13 (Sem Ocorrência na Área)
- 14 - 22 (Sem Ocorrência na Área)

FLUXOS

- Conflitos entre pedestres, sobretudo na frente do Mercado e no espaço ao redor da Praça da Convenção:
- Ausência de locais adequados para realização de carga e descarga,
- Mercado desconectado do entorno pela Alta circulação de veículos no entorno da Praça e estacionamentos informais faz com que o Mercado perca destaque frente ao novo comércio.



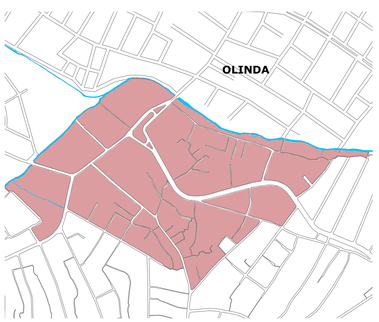
USOS

Concentração de atividades mercantis no entorno da Praça da Convenção.

Legenda

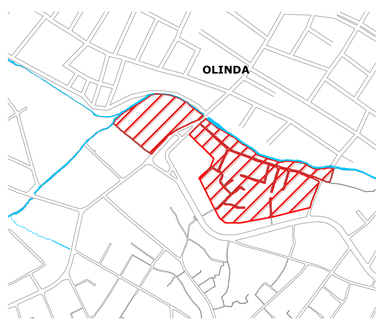
- Atividade Mercantil
- Residencial

PROPOSTAS



PU4 - Ordenamento Urbano e dinamização econômica do Mercado de Beberibe e seu entorno

Projeto de escala urbana que visa a melhoria urbanística dos espaços públicos e do funcionamento dos grandes equipamentos e eventos comerciais públicos, a ocupação de imóveis vazios e/ou adensamento de imóveis existentes com estímulo para a ampliação da cadeia produtiva local e, consequentemente, do número de usuários e da oferta de emprego, a segura mobilidade da área com destaque para a articulação de pedestre e a eficiência do transporte público.



PU7 – Urbanização de Interesse Social

Projeto de escala urbana que visa garantir a habitabilidade de qualidade da população de baixa renda, a melhoria urbanística dos espaços públicos e a segura mobilidade da área com destaque para a articulação entre a trama urbana e a borda e o rio Beberibe.

LEGENDA

- PU6 – ORDENAMENTO URBANO E DINAMIZAÇÃO ECONÔMICA DO MERCADO DE BEBERIBE E SEU ENTORNO
- PU7 – URBANIZAÇÃO DE INTERESSE SOCIAL

Pontos de Referência

01 - Mercado Público de Beberibe

02 - Paróquia Nossa Senhora da Conceição

03 - Praça da Convenção

04 - Centro Comercial de Beberibe

05 - E.R.E.M de Beberibe

06 - Centro de Treinamento do Santa Cruz

PLANO DE REESTRUTURAÇÃO URBANA E DINAMIZAÇÃO ECONÔMICA DE CENTRALIDADES DO RECIFE

P2 - PRODUTO PRELIMINAR	**Data:** Março 2018
PROPOSTA DE REQUALIFICAÇÃO URBANA DE BEBERIBE	**Nº do Mapa:** **T1.05.04**

Fonte dos Dados:

PLANO DIRETOR DO RECIFE – ZONAS ESPECIAIS (PREFEITURA DA CIDADE DO RECIFE, 2008); BASE CARTOGRÁFICA CONTÍNUA DO BRASIL - 1:250.000 (IBGE, 2015); BASE DE DADOS DO TRANSPORTE PÚBLICO (GRANDE RECIFE CONSÓRCIO DE TRANSPORTE, 2014); BASE CARTOGRÁFICA DO MUNICÍPIO DE RECIFE (PREFEITURA DA CIDADE DO RECIFE, 2015/2016); LEVANTAMENTO DE CAMPO (DIAGONAL/FACTTA, 2017)

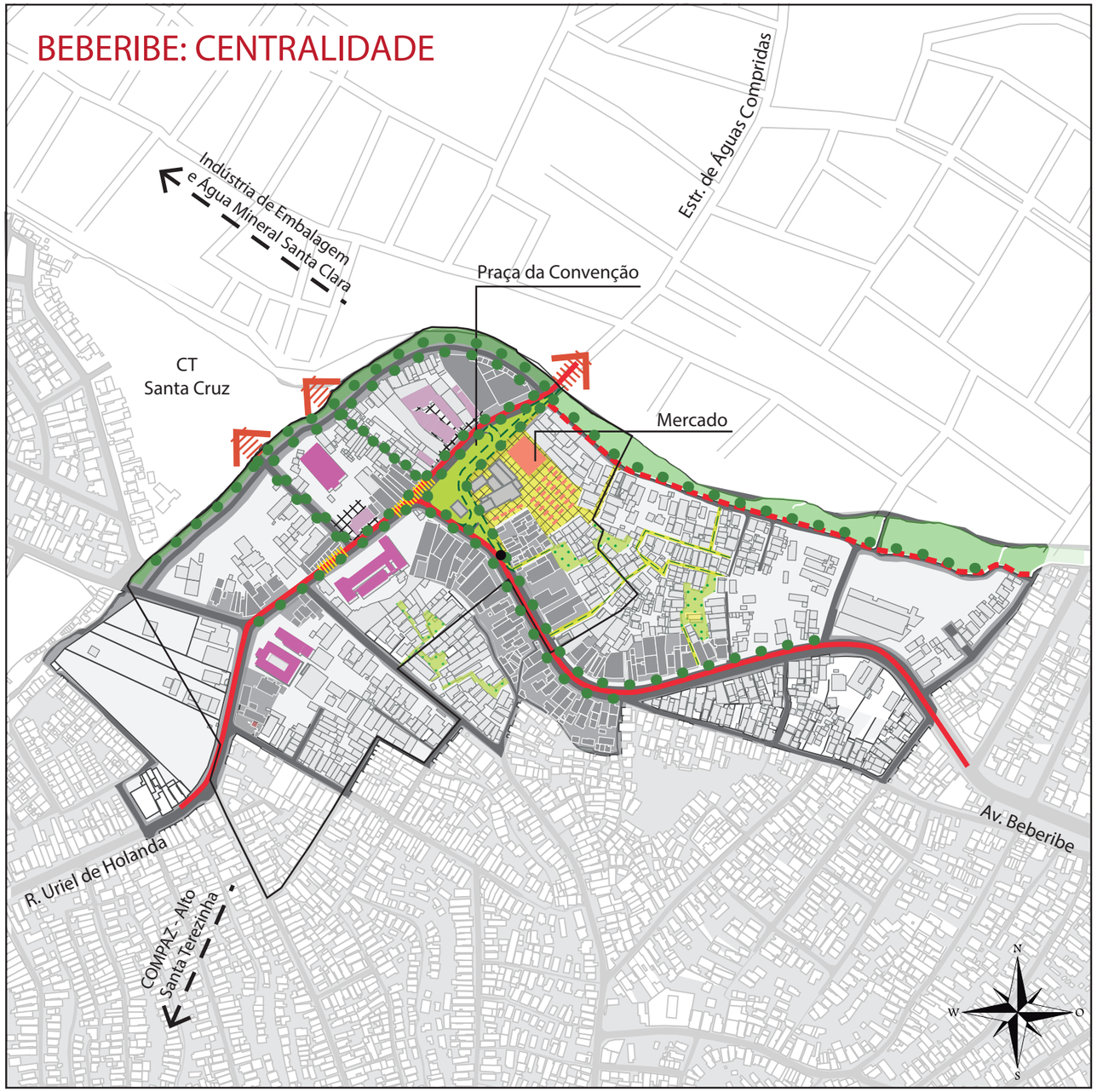
Informações Cartográficas:
Sistema Geodésico de Referência - Sirgas2000 / Projeção - Universal Transversa de Mercator/UTM - Fuso 25s

Notas: Possíveis distorções podem ocorrer pela utilização e aplicação de bases cartográficas em escalas diferentes

Responsável Técnico (Documento Cartográfico):
Thatiana Lima Vasconcelos
Geógrafa CREA-PE048939

Edla Siqueira de Farias
Engenheira Cartógrafa CREA-PE042812

BEBERIBE: CENTRALIDADE



Situação atual da Praça da Convenção (miniatura) e proposta.
Fonte: Google Sreetview
Elaboração: Diagonal/Factta

PU6 – Ordenamento Urbano e dinamização econômica do Mercado de Beberibe e seu entorno

I - Recursos ambientais versus trama urbana;

II - Travessia rio Beberibe/espaço metropolitano;

III - Adensar eixos/padrão de ocupação/uso misto/fachadas vivas/programa voluntário de adensamento;

IV - Mercado de Beberibe: âncora terciário/eficiência ambiental/energia solar/coleta seletiva/qualidade física/gestão inovadora/atividades culturais e de lazer/serviços públicos;

V - Implantação de placas fotovoltáicas no teto do mercado para geração de energia solar e de sistema de coleta seletiva de lixo no mercado público;

VI - Promover a melhoria da qualidade dos produtos, serviços e do atendimento nas atividades do mercado e do entorno através de capacitação para comerciantes e empreendedores;

VII - Preservação patrimônio construído;

VIII - Praça da Convenção: âncora lazer/permanência/estar/ambiental;

IX - Permeabilidade de quadras/ocupar miolo de quadras;

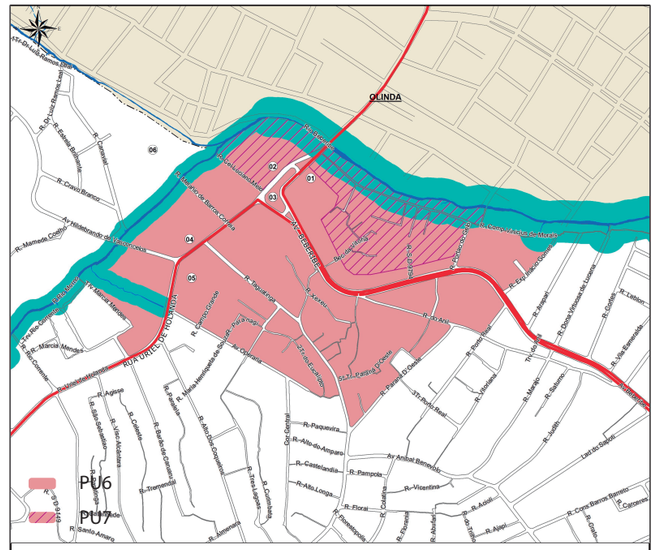
X - Conectar Mercado, igreja e Praça da Convenção;

XI - Vias urbanas/reordenar a circulação de ônibus e comércio paradas;

XII - Escolas públicas e igreja: potenciais âncoras da formação/capacitação;

XIII - Reorganizar e controlar as atividades com potencial de impacto negativo;

XIII - @BEBERIBE.



LEGENDA

- Limite do estudo
- Praça
- Rio Beberibe
- Equipamentos educacionais
- Patrimônio

PROPOSTA

- Arborização
- Redutores de velocidade
- Ciclofaixa (parque)
- Ciclovia
- Áreas Livres (fundo de lote)
- Becos
- Ampliação pátio mercado/feira
- Ampliação/Alteração
- Adensamento voluntário
- Ponto de ônibus

PLANO DE REESTRUTURAÇÃO URBANA E DINAMIZAÇÃO ECONÔMICA DE CENTRALIDADES DO RECIFE	
P2 - PRODUTO PRELIMINAR	Data: Março 2018
PROPOSTA DE REQUALIFICAÇÃO URBANA EM BEBERIBE	Nº do Mapa: T1.PU.06

Fonte dos Dados:
PLANO DIRETOR DO RECIFE – ZONAS ESPECIAIS (PREFEITURA DA CIDADE DO RECIFE, 2008); BASE CARTOGRÁFICA CONTÍNUA DO BRASIL - 1:250.000 (IBGE, 2015); BASE DE DADOS DO TRANSPORTE PÚBLICO (GRANDE RECIFE CONSÓRCIO DE TRANSPORTE, 2014); BASE CARTOGRÁFICA DO MUNICÍPIO DE RECIFE (PREFEITURA DA CIDADE DO RECIFE, 2015/2016); LEVANTAMENTO DE CAMPO (DIAGONAL/FACTTA, 2017)

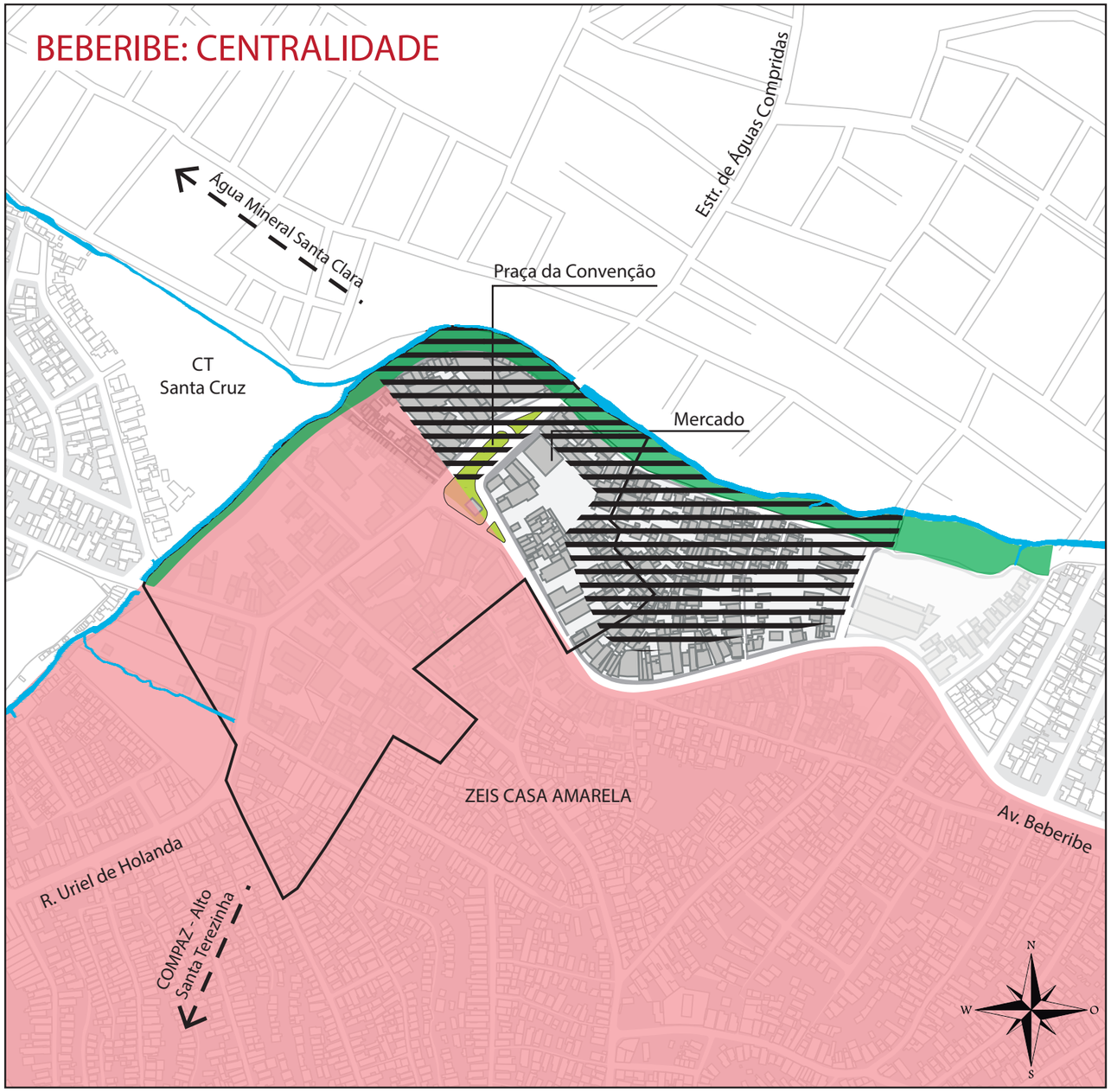
Informações Cartográficas:
Sistema Geodésico de Referência - Sirgas2000 / Projeção - Universal Transversa de Mercator/UTM - Fuso 25s

Notas: Possíveis distorções podem ocorrer pela utilização e aplicação de bases cartográficas em escalas diferentes

Responsável Técnico (Documento Cartográfico):
Thatiana Lima Vasconcelos, Geógrafa CREA-PE048939
Edla Siqueira de Farias, Engenheira Cartógrafa CREA-PE042812

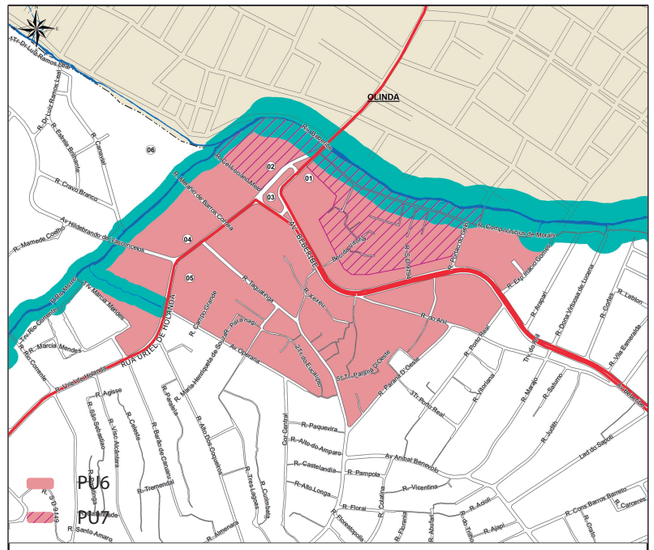
ICPS Recife Instituto da Cidade Pelópidas Silveira · Recife Prefeitura da Cidade · Diagonal Transformação de Territórios · Factta

BEBERIBE: CENTRALIDADE



PU 7 – Urbanização de Interesse Social (ZEIS II)

A ampliação da oferta de habitação de interesse social em um espaço urbano, dotado de infraestrutura e serviços urbanos - responde a função social do solo urbano e tem como público alvo a população que hoje ocupa as áreas alagadas e de risco nas margens do rio Beberibe.



LEGENDA

Rio Beberibe

PROPOSTA

Limite do estudo

PTI 2

PU 6

PU 7

Vista para o morro a partir da Av. Beberibe.
Fonte: Diagonal/Factta

Situação atual das habitações nas margens do Rio Beberibe.
Fonte: Diagonal/Factta

PLANO DE REESTRUTURAÇÃO URBANA E DINAMIZAÇÃO ECONÔMICA DE CENTRALIDADES DO RECIFE

P2 - PRODUTO PRELIMINAR	Data: Março 2018
PROPOSTA DE REQUALIFICAÇÃO URBANA EM BEBERIBE	Nº do Mapa: T1.PU.07

Fonte dos Dados:

PLANO DIRETOR DO RECIFE – ZONAS ESPECIAIS (PREFEITURA DA CIDADE DO RECIFE, 2008); BASE CARTOGRÁFICA CONTÍNUA DO BRASIL - 1:250.000 (IBGE, 2015); BASE DE DADOS DO TRANSPORTE PÚBLICO (GRANDE RECIFE CONSÓRCIO DE TRANSPORTE, 2014); BASE CARTOGRÁFICA DO MUNICÍPIO DE RECIFE (PREFEITURA DA CIDADE DO RECIFE, 2015/2016); LEVANTAMENTO DE CAMPO (DIAGONAL/FACTTA, 2017)

Informações Cartográficas:

Sistema Geodésico de Referência - Sirgas2000 / Projeção - Universal Transversa de Mercator/UTM - Fuso 25s

Notas: Possíveis distorções podem ocorrer pela utilização e aplicação de bases cartográficas em escalas diferentes

Responsável Técnico (Documento Cartográfico):

Thatiana Lima Vasconcelos
Geógrafa CREA-PE048939

Edla Siqueira de Farias
Engenheira Cartógrafa CREA-PE042812

2.6.4 Resultados

Com a implantação dos projetos, a centralidade de Beberibe deve melhorar a conexão com Olinda, ampliando o seu alcance, melhorar a qualidade urbana (favorecendo a atratividade) e a capacidade de resposta da economia às demandas de bens e serviços. De forma esquemática são os seguintes os resultados esperados:

Alcance	
	A reestruturação da Ponte Beberibe/Águas Compridas e a requalificação da Avenida Cidade de Monteiro favorecem a conexão da centralidade com Olinda, melhorando o seu alcance.
Atratividade	
	A atratividade da centralidade deve aumentar como decorrência das mudanças geradas pelos projetos, como indicando abaixo: ▪ Circulação no entorno da Praça da Convenção reduzida, liberando a entrada do mercado e ampliando a circulação de pedestres. ▪ Mercado e praça conectados através da pedestrianização do trecho da Av. Beberibe em frente ao mercado, com melhoria de calçadas e infraestrutura de vias e calçadas dotadas de acessibilidade universal (cadeirante, sinalização audiovisual, iluminação direcionada para o pedestre etc.). ▪ Lateral do Mercado conectada à Av. Beberibe e feira aproximada dos consumidores através de maior permeabilidade da quadra. ▪ Circulação de pessoas (consumidores) aumentada em função de atividades culturais e de lazer implementadas na área do Mercado. ▪ Qualidade paisagística e ambiental do Rio morno e Rio Beberibe melhorada ▪ Patrimônio Material e Imaterial preservados ▪ Atividades econômicas de impacto urbano reorientadas e reformuladas.
Capacidade	
	Os projetos devem promover ampliação da capacidade da Centralidade na melhoria do comércio e dos serviços e da qualidade de vida da população: ▪ Fachadas ativadas e uso misto ampliado do adensamento voluntário[27] nas edificações lindeiras a Rua Uriel de Holanda e Av. Beberibe (entorno da praça da convenção) ▪ Espaços de convivência ampliados, aproveitando espaços ociosos no interior das quadras para atividades de uso coletivo, a exemplo das hortas comunitárias ▪ Equipamentos âncora estruturados e considerando com as singularidades da centralidade ▪ Mercado público reestruturado e com bases sustentáveis (geração de energia solar e coleta de lixo seletivo) ▪ Polo cultural multiuso no entorno do mercado público, permitindo a usos diferentes durante o dia e a noite. ▪ Polo gastronômico implantado com ideia de atração de cervejaria artesanal aproveitando a qualidade da água da área ▪ Comércio varejista consolidado e ampliado com qualidade ▪ Renda da população aumentada ▪ Empresas e trabalhadores qualificados e população com empregabilidade ▪ Imagem externa positiva da centralidade pela melhoria do meio ambiente através da utilização de energia solar e da coleta seletiva de lixo nos mercados.

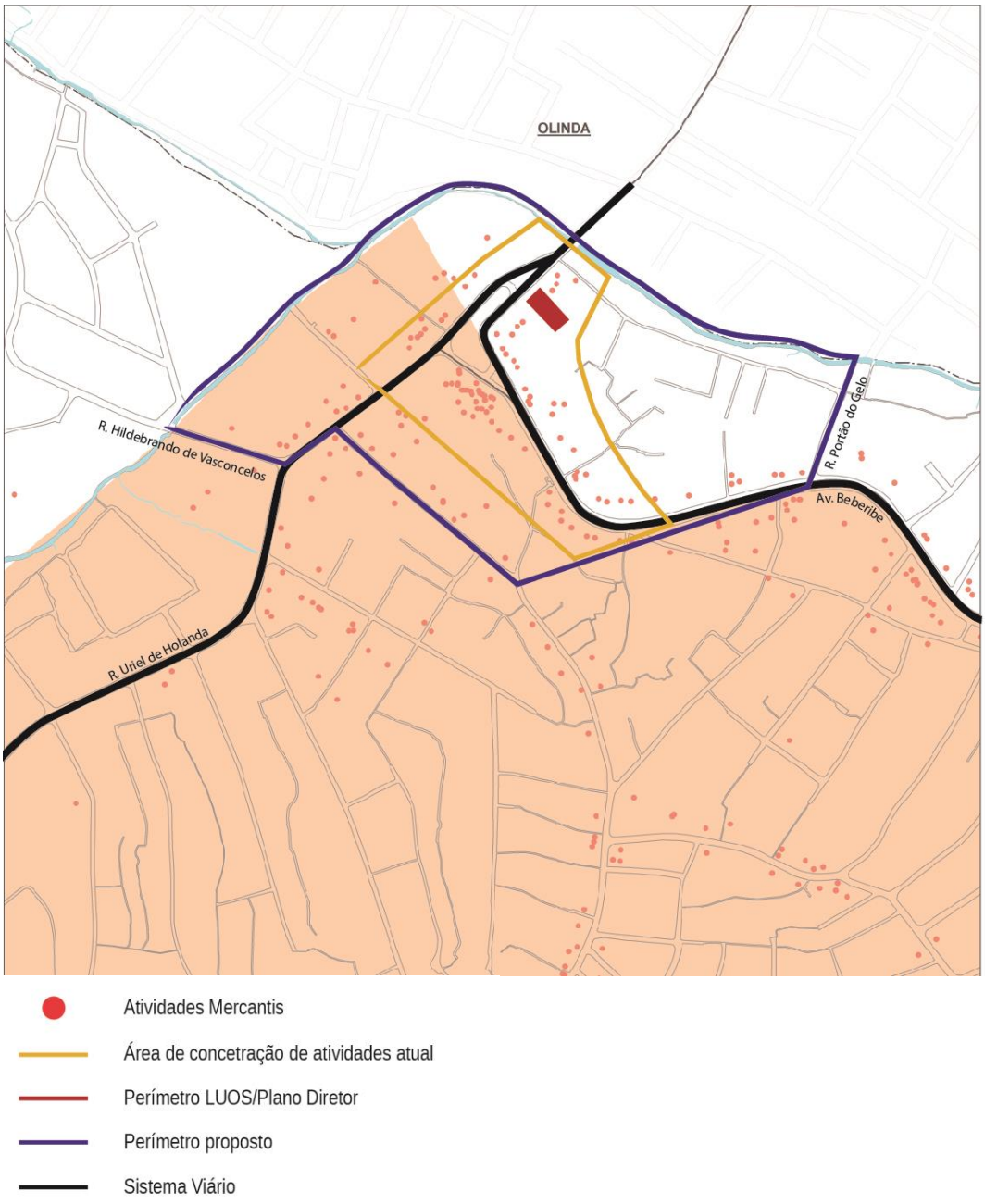
[27] Adensamento voluntário é o resultado de um processo negociado de adesão da população a um Projeto Urbano Consorciado, apoiado pela maioria, no qual os proprietários podem ceder porção do seu terreno, revertida em recursos financeiros para custear o projeto, e que constituirá estoque de terra pública para infraestrutura e demais equipamentos urbanos, evitando a desapropriação.

2.6.5 Perímetro proposto para a centralidade de Beberibe

A distribuição das atividades produtivas (unidades mercantis) delimita a área da centralidade de Beberibe que, como mostra a figura, coincide com a divisa de fundos dos imóveis que dão fachada para a Avenida Beberibe, Rua Uriel de Holanda, Praça da Convenção, com a divisa lateral direita do mercado de Beberibe e do eixo do Beco da Vitória.

O **Perímetro de aglomeração desejada**, por sua vez, aposta na articulação do rio Beberibe com a trama urbana, bem como no êxito da estratégia de adensamento de atividades, consequência do aumento da demanda de usuários. Como tal, contorna a margem direita do Rio Beberibe, coincide com o eixo do Portão do Gelo, da Avenida Beberibe, do Beco que leva até ao eixo da rua Taguatinga, da Rua Uriel de Holanda até o encontro do eixo da Avenida Hildebrando de Vasconcelos, seguindo por este até a margem esquerda do Rio Morno até encontrar a margem do rio Beberibe. Este perímetro compreende parte dos âmbitos dos **PU 6** (Ordenamento urbano e dinamização econômica do Mercado de Beberibe e seu entorno) e **PU7** (Urbanização de Interesse Social - ZEIS II)

Figura 28: Proposta de perímetro para a centralidade de Beberibe



Fonte: Diagonal/Factta

3 DEMANDAS INCREMENTAIS DE SANEAMENTO (ÁGUA, ESGOTO E RESÍDUOS SÓLIDOS)

Este capítulo analisa a demanda adicional de saneamento (água, esgoto e lixo) que pode resultar da evolução futura da população e do número de domicílios por conta da proposta de Reestruturação Urbana e Dinamização Econômica das Centralidades dos Territórios. A análise compara a situação atual do atendimento dos domicílios com a demanda adicional que resultará da ampliação futura da população nas centralidades[28]. Existe, de imediato, uma restrição técnica que decorre da falta de dados atualizados sobre a população e o número de domicílios e, principalmente, sobre o nível de atendimento com os serviços de saneamento (os dados oficiais por bairro são dos Censos Demográficos, último dos quais de 2010)[29].

Para a análise da evolução futura da população das Centralidades foi adotado como referência o Método de Tendência de Crescimento (Aibi) utilizado pelo Consórcio Diagonal/Aqualoguy no estudo para a PPP do Saneamento da Região Metropolitana do Recife[30]. O método trabalha com a proporcionalidade da população do território de menor escala em relação ao seu entorno de escala superior (calculada no passado) e projeta o futuro com base nesta proporcionalidade[31].

Considerando a menor escala das centralidades e suas peculiaridades e levando em conta que a reestruturação urbana e a dinamização econômica devem estimular um movimento demográfico, devem ocorrer mudanças na correlação passada. Para utilização do método foi utilizado como referência a correlação de cada centralidade com o Recife, adotando a projeção futura da população recifense (2015/2030) feita pelo consórcio Diagonal/ Aqualoguy.

Mesmo sem a previsão de implantação de projetos de grandes consumidores nas centralidades, deve ser considerado um provável crescimento diferenciado da população por conta de melhoria da qualidade do espaço urbano e aumento das oportunidades de emprego, assim como do adensamento urbano em alguns eixos viários. Para expressar este movimento, identificado qualitativamente, foram introduzidos diferenciais de

---

[28] Foi considerado o horizonte de 2030 como referência para a análise desta demanda futura.

[29] As informações da COMPESA, que poderiam atualizar estes dados, tem como recorte territorial o sistema de tratamento e distribuição que não coincide com os bairros e as centralidades, dificultando sua utilização nesta análise da demanda. Apesar da limitação dos dados, a projeção indica a ordem de grandeza da evolução futura da demanda incremental a partir da base atual (2010) e das hipóteses sobre o aumento do número de domicílios. Quando se trata de esgoto existe uma limitação adicional dos dados porque o IBGE não separa a rede geral de esgoto da rede de águas pluviais, deixando implícito um problema de coleta e tratamento dos efluentes.

[30] DIAGONAL/AQUALOGY – Relatório Técnico - Produto 3 – Projeção Populacional e Análise do Território - 2018

[31] Pc (t) =xPrec (t) + y (sendo x o coeficiente de proporcionalidade de crescimento da centralidade em relação ao Recife e y o coeficiente linear de correção.

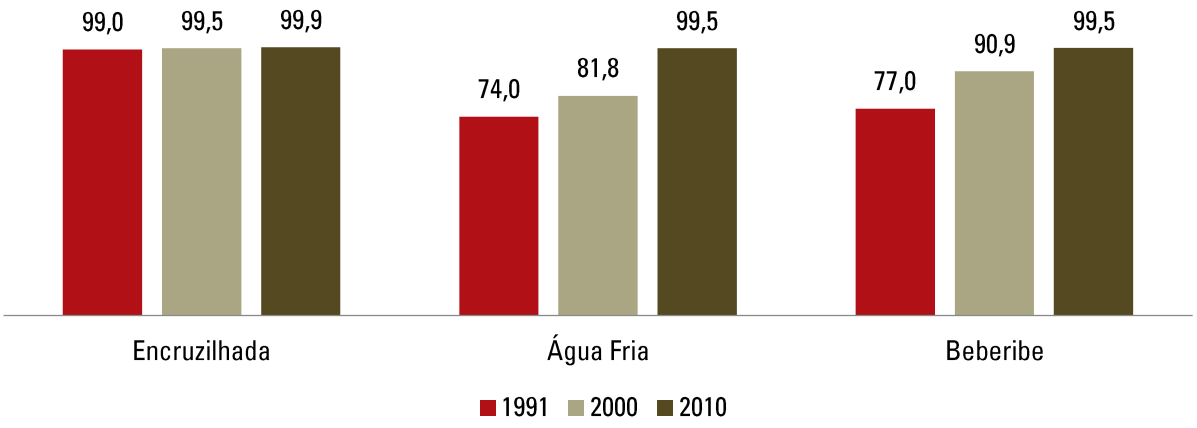
correlação como ordem de grandeza do impacto esperado no crescimento diferenciado da população.

O capítulo está dividido em três subcapítulos. No primeiro subcapítulo são apresentados os dados atuais do déficit (com a defasagem já referida) do atendimento de água, esgoto sanitário e coleta de lixo (percentual de domicílios não atendidos). Quando se trata de esgoto existe uma limitação dos dados porque o IBGE não separa a rede geral de esgoto da rede de águas pluviais, deixando implícito um problema de coleta e tratamento dos efluentes. O segundo subcapítulo estima o crescimento futuro da população e, portanto, dos domicílios das centralidades que define a demanda adicional de saneamento. A soma dos dois – déficit atual e adicional futuro do número de domicílios – expressa ordem de grandeza da demanda de água, esgoto e coleta de lixo das centralidades, apresentada no terceiro subcapítulo.

3.1 Déficit atual

O déficit de saneamento (água, esgoto e coleta de lixo) no Território 1 é baixo quando se trata de abastecimento de água e coleta de lixo nas três Centralidades mas muito alto e desigual no esgotamento sanitário (sendo especialmente elevado em Água Fria e Beberibe). Como mostra o Gráfico 16, em 2010, o nível mais baixo de abastecimento de água nas centralidades foi de 99,5%, tendo alcançado praticamente 100% na Encruzilhada, resultado de uma ampliação significativa em Água Fria e Beberibe nas últimas décadas. Estes dados demonstram que, embora seja conhecida a irregularidade no fluxo de água nas torneiras, praticamente todos os domicílios estão conectados com a rede geral, incluindo domicílios das ZEIS.

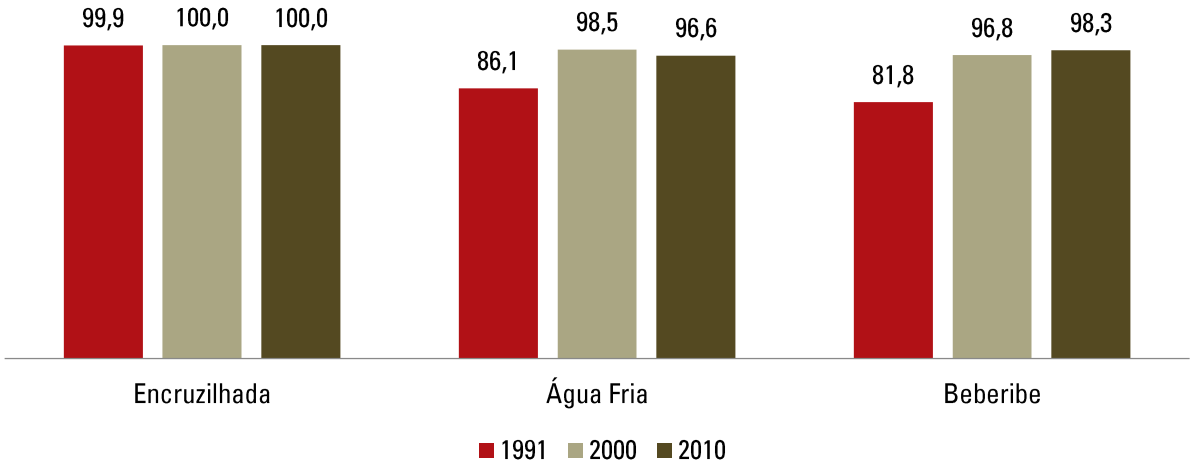
Gráfico 16: Percentual de pessoas que vivem em domicílios com água encanada no Território 1 (%)



Fonte: IBGE – Censos 1991, 2000 e 2010

Na coleta de lixo, o Território 1 também está bem atendido, como pode ser visto no Gráfico 17 . Na Encruzilhada, o atendimento alcança 100% dos domicílios, mas em Beberibe e, principalmente, Água Fria, pequeno percentual de domicílios não conta com coleta de lixo domiciliar (mais de 3%, em Água Fria). De qualquer forma, a maioria dos domicílios situados em ZEIS das duas centralidades, em 2010 está sendo atendida pela coleta de lixo, apesar das dificuldades operacionais para coleta nestas áreas.

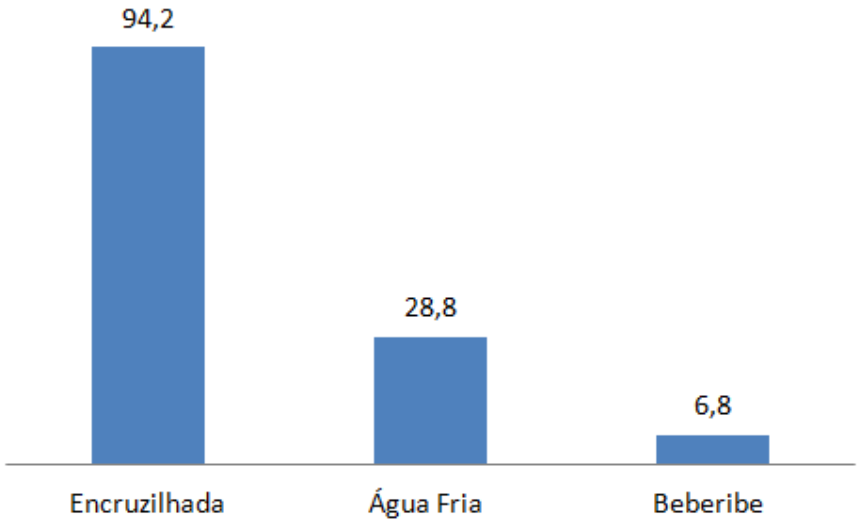
Gráfico 17: Percentual da população que vivem em domicílios urbanos com coleta de lixo no Território 1 (%)



Fonte: IBGE – Censos 1991, 2000 e 2010

O déficit é significativo, contudo, quando se trata de esgoto sanitário. Na centralidade da Encruzilhada, 94,2% dos domicílios estão ligados à rede de esgoto ou pluvial (já em 2010), mas Água Fria tem um déficit muito elevado (apenas 28,8% dos domicílios atendidos) e Beberibe quase não conta com ligações à rede de esgoto ou pluvial (insignificantes 6,8% dos domicílios atendidos), como mostra o Gráfico 18.

Gráfico 18: Percentual dos domicílios particulares permanentes das Centralidades com esgotamento sanitário (ligados à rede geral de esgoto ou pluvial)



Fonte: IBGE – Censo Demográfico - 2010

Quando os domicílios não atendidos com ligação à rede de esgoto sanitário superam os domicílios localizados nas ZEIS, a diferença representa o déficit nas áreas urbanizadas. A Tabela 9 mostra o déficit total e o déficit fora das ZEIS (dados de 2010), áreas urbanizadas dos três bairros: 212 domicílios na Encruzilhada, 553 domicílios em Água Fria, 527 em Beberibe. Embora Beberibe tenha o menor percentual de domicílios atendidos, como a população fora das ZEIS é relativamente pequena, o déficit representa

apenas 527 domicílios (em termos absolutos), menos que Água Fria com 553 domicílios fora da ZEIS sem esgoto. Na Encruzilhada, quase sem ZEIS (apenas 20 domicílios nesta área), eram 212 os domicílios particulares sem ligação com a rede geral de esgoto e pluvial.

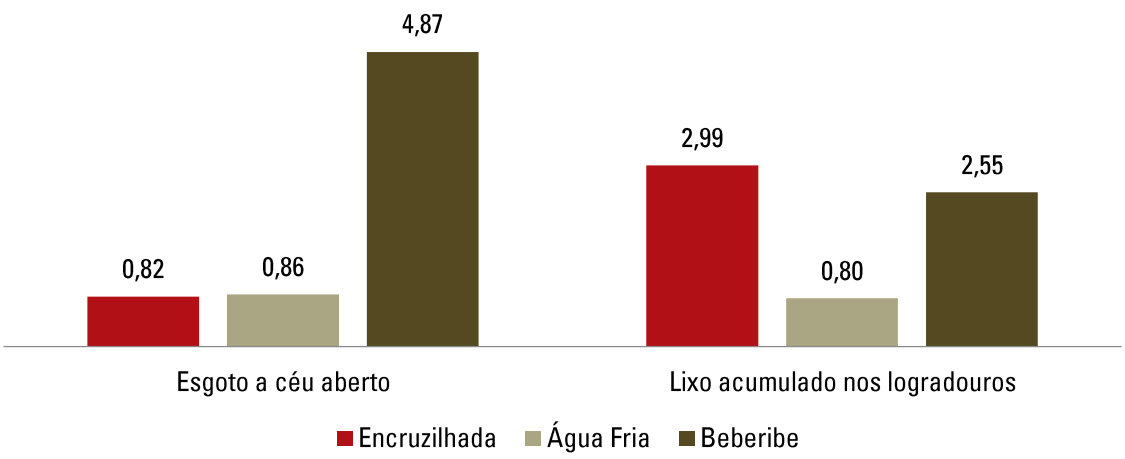
Tabela 9: Déficit de atendimento de esgoto nas Centralidades e fora das ZEIS

Centralidades	Total de Domicílios Particulares Permanentes	Déficit (domicílio sem rede coletora)	Domicílios em ZEIS	Déficit fora das ZEIS
Encruzilhada	4.008	232	20	212
Água Fria	12.294	8.753	8.200	553
Beberibe	2.586	2.410	1.883	527

Fonte: IBGE – cálculo Diagonal/Factta

Apesar dos dados elevados de coleta de lixo, as centralidades ainda apresentam lixo acumulado nos logradouros, inclusive na Encruzilhada. Além disso, existem registros de esgoto a céu aberto nas centralidades, contaminando o espaço urbano e a qualidade de vida da população. O Gráfico 19 mostra (com dados do Censo), o percentual de domicílios com registro de lixo nos logradouro, liderado pela Encruzilhada com quase 3%. Mostra também a ocorrência de esgoto a céu aberto no entorno dos domicílios das centralidades, com quase 5% registrado em Beberibe.

Gráfico 19: Percentual dos domicílios com entorno degradado no Território 1 (%) - 2010



Fonte: Censo IBGE, 2010

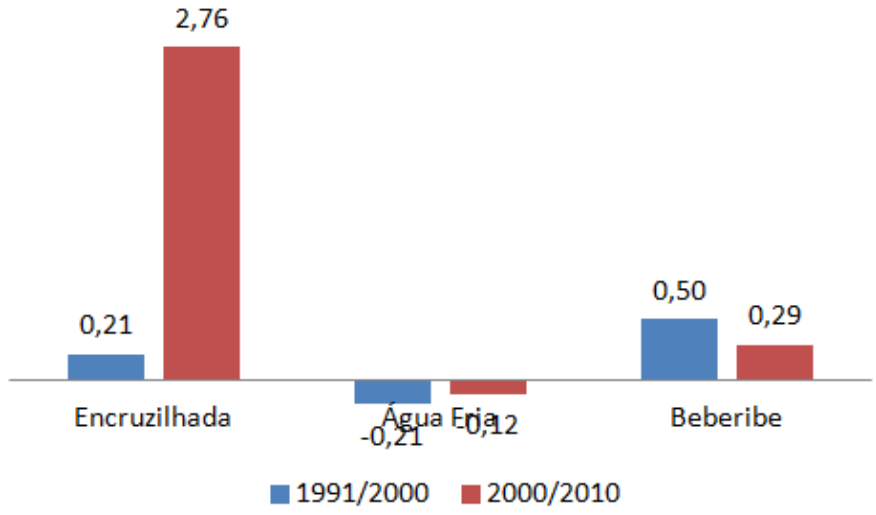
3.2 Evolução futura da população

A demanda futura de saneamento das centralidades (água, esgoto e lixo) é igual à soma do déficit atual – número de domicílios atualmente (2010) sem atendimento - com o aumento estimado dos domicílios no período de tempo analisado (2010-2030).

Na última década (Censo Demográfico), no Território 1, apenas a Encruzilhada teve um crescimento

relevante da população e, portanto, dos domicílios. Em Beberibe, a população praticamente estagnou e Água Fria registrou uma queda absoluta da população (ver Gráfico 20). De 2000 a 2010, a população da Encruzilhada cresceu cerca de 2,76% ao ano, muito acima dos 0,71% anuais da média do Recife. Neste período (2000/2010), Beberibe registrou um crescimento demográfico de apenas 0,29%, abaixo da média da Cidade, e Água Fria teve um declínio absoluto da população (0,12% ao ano). Na década anterior, apenas Beberibe teve crescimento maior que no período 2000/2010, sendo que a Encruzilhada teve um aumento da população muito baixo (apenas 0,21% ao ano). No intervalo mais longo – 1991 a 2010 – a população da Encruzilhada teve um crescimento de 1,39% ao ano, Água Fria registrou um declínio de 0,16% ao ano, e Beberibe um modesto crescimento de apenas 0,37% ano.

Gráfico 20: Taxa de crescimento anual da população das Centralidades - (%)



Fonte: IBGE, 1991/2010

Utilizando o Método de Tendência de Crescimento (Aibi), foi feita uma primeira estimativa da evolução futura da população das centralidades (2015/2030) que, no entanto, não considera os prováveis impactos demográficos da Reestruturação e Dinamização Econômica. Como mostra a Tabela 10,de 2010 a 2030 a população da Encruzilhada tende a crescer apenas 0,55% ao ano, registrando um acréscimo 1.391 habitantes, em Água Fria ocorreria uma redução de 0,03% ao ano com redução absoluta de 264 habitantes. E, em Beberibe, com quase estagnação (crescimento de apenas 0,03% ao ano), ocorreria um aumento absoluto de apenas 61 habitantes ao longo de 20 anos (apenas 21 habitantes adicionais de 2015 a 2030).

Tabela 10: Estimativa da evolução tendencial da população das Centralidades

Centralidades	2010	2015	2020	2025	2030	Acréscimo da população 2010/2030
Encruzilhada	11.940	12.398	12.775	13.092	13.331	1.391
Água Fria	43.529	43.442	43.371	43.311	43.265	-264
Beberibe	8.856	8.896	8.896	8.896	8.917	61

Fonte: Estimativa do Consórcio Diagonal/Factta

A melhoria do espaço urbano e a dinamização da economia das centralidades, incluindo o adensamento da população em algumas das suas áreas, devem estimular um aumento maior da população na Encruzilhada e em Beberibe e reverter a tendência recente de declínio populacional de Água Fria. No caso específico da Encruzilhada, informações sobre lançamentos imobiliários recentes mostram um aumento de 18,3% de unidades habitacionais a partir de 2010 (dados da ADEMI). Estes lançamentos teriam elevado a base demográfica (até 2015) e, como vários imóveis ainda estão sendo ofertados, alimentam o crescimento futuro da população.

Com um ajuste na correlação com o crescimento do Recife, para indicar os impactos da reestruturação urbana e da dinamização econômica, estima-se que, de 2010 a 2030, a população da Encruzilhada crescerá em média, 1,32% ao ano. Água Fria inicia uma tímida evolução demográfica, principalmente nas áreas de adensamento, alcançando, mesmo assim uma taxa média de apenas 0,17% ao ano nos 20 anos entre 2010 e 2030, e Beberibe cresce um pouco mais, apenas 0,59% no período. O crescimento demográfico maior da Encruzilhada decorre de dois fatores: os projetos imobiliários em implantação a partir de 2012, e o impacto econômico da reestruturação urbana. De 2010 a 2030, a população da Encruzilhada aumenta em 3.590 habitantes, Água Fria, mesmo com taxa muito baixa, eleva a população em 1.465 habitantes, e Beberibe aumenta em 1.115 habitantes.

Tabela 11: Aumento futuro da população das Centralidades do Território 1

Centralidades	2010	2030	Acréscimo da população 2010/2030
Encruzilhada	11.940	15.530	3.590
Água Fria	43.529	44.994	1.465
Baberibe	8.856	9.971	1.115

Fonte: Estimativa do Consórcio Diagonal/Factta

Com esta estimativa de elevação da população, o número de domicílios cresce nas três centralidades[32], como mostra a Tabela 12. Na Encruzilhada, o número de domicílios passa de 4.008, em 2010, para 5.546, em 2030, com um aumento de 1.538 domicílios. Água Fria registra um aumento de 1.767 domicílios (passando de 12.294, em 2010, para 14.061, em 2030), e o aumento em Beberibe seria de apenas 530 novos domicílios.

Tabela 12: Aumento futuro do número de domicílios nas Centralidades – 2010/2030

Centralidades	Domicílios em 2010	Domicílios em 2030	Adicionalde domicílios (2010/2030)
Encruzilhada	4.008	5.546	1.538
Água Fria	12.294	14.061	1.767
Beberibe	2.586	3.116	530
Total	**18.888**	**22.723**	**3.835**

Fonte: Diagonal/Factta

[32] Supondo que, em 2030, a relação de habitantes/domicílio declina nas três centralidades, adota-se os seguintes indicadores: 2,8 na Encruzilhada (em 2010 era 3,0), 3,2 em Água Fria (em 2010 era 3,5) e 3,2 em Beberibe (3,4 era 2010).

3.3 Demanda futura de saneamento

O crescimento do número de domicílios nos próximos anos estimado na Tabela 12, gera uma demanda adicional de serviços de saneamento (água, esgoto e coleta de lixo) nas centralidades do Território 1. Como o déficit de água e coleta de lixo é quase irrelevante, a necessidade de oferta adicional destes serviços decorrente do aumento futuro da população e, portanto, dos domicílios. O déficit futuro de esgoto sanitário será igual à soma do déficit atual, já relativamente alto, e da demanda adicional das centralidades que resulta do crescimento da população (domicílios). A tabela 13 mostra que, de 2010 a 2030, haverá no Território uma demanda adicional de 3.931 ligações à rede de abastecimento de água e de 4.297 de coleta de lixo. Esta demanda decorre muito mais do crescimento do número de domicílios do que, propriamente, de um déficit presente que é relevante apenas em Água.

Tabela 13:Demanda futura de água e coleta de lixo (2030) nas Centralidades do Território 1

Centralidades	Domicílios em 2010	Domicílios em 2030	Adicional de domicílios (2010/2030)	Déficit atual (nº de domicílios sem atendimento)		Demanda futura	
				Água	Coleta de Lixo	Água	Coleta de Lixo
Encruzilhada	4.008	5.546	1.538	4	0	1.542	1.538
Água Fria	12.294	14.061	1.767	61	418	1.828	2.185
Beberibe	2.586	3.116	530	13	44	543	574
Total	**18.888**	**22.723**	**3.835**	**78**	**462**	**3.913**	**4.297**

Fonte: Diagonal/Factta

Entretanto, quando se trata de esgoto sanitário, ocorre um aumento significativo da demanda nas Centralidades, incluindo a Encruzilhada que tem, atualmente (2010), um déficit quase residual (apenas 84 domicílios). Como mostra a Tabela 14, a demanda futura de esgoto da Encruzilhada alcança 1.622 domicílios, número que aumenta para 2.343 em Beberibe e salta para 7.581 em Água Fria que já tinha, em 2010, um déficit elevado (5.814 domicílios sem atendimento).

Tabela 14: Demanda futura de esgotamento sanitário (2030) nas Centralidades do Território 1

Centralidades	Domicílios em 2010	Domicílios em 2030	Adicional de domicílios (2010/2030)	Déficit atual (nº de domicílios sem esgoto)	Demanda futura de esgoto
Encruzilhada	4.008	5.546	1.538	84	1.622
Água Fria	12.294	14.061	1.767	5.814	7.581
Beberibe	2.586	3.116	530	1.813	2.343
TOTAL	**18.888**	**22.723**	**3.835**	**7.711**	**11.546**

Fonte: Diagonal/Factta

No total, no Território 1 (três centralidades) a demanda futura de esgoto chega a 11.546, somando o déficit de 7.711, de 2010, com o aumento de 3.835 de domicílios novos. Esta demanda estará fortemente concentrada na Centralidade de Água Fria, que tem a maior população do Território e também o déficit presente muito alto.

A demanda futura de esgoto (déficit e crescimento da população) tende a ser atendida, em grande parte, pela PPP-Parceria Público-privada que tem como meta de médio e longo prazo alcançar 90% na Região

Metropolitana do Recife (até 2047) com ampliação dos sistemas de tratamento. A PPP deve promover uma redução significativa do déficit atual e atender à demanda adicional decorrente do crescimento demográfico das Centralidades, embora não esteja prevista a implantação em áreas de ZEIS e não urbanizadas que ocupam parte importante do território, principalmente em Água Fria e Beberibe. Como o crescimento demográfico futuro, estimulado pela reestruturação urbana e dinamização econômica, deve predominar das áreas de ZEIS e não urbanizadas, o aumento da oferta dos sistemas de esgoto da PPP no Território 1 deve atender à demanda em expansão.

4 IMPACTOS NO AMBIENTE NATURAL E NO PATRIMÔNIO FÍSICO E CULTURAL

O "Plano de Reestruturação urbana e dinamização econômica" do Território 1 e suas Centralidades se expressa e operacionaliza através de diversos projetos que têm efeito transformador sobre o território, tanto no ambiente natural e urbano quanto na realidade econômica e social. Este capítulo procura analisar os impactos – positivos ou negativos – que têm os projetos sobre o meio ambiente e sobre o patrimônio físico e cultural do Território 1.

O Território 1 já está bastante antropizado com a ocupação urbana nos seus principais bairros e nas três centralidades – Encruzilhada, Água Fria e Beberibe - mas tem algumas poucas áreas conservadas e protegidas, principalmente a ZAN-Zona de Ambiente Natural de Beberibe, a UCN-Unidade de Conservação da Natureza de Dois Unidos, no seu entorno, e dois IPAVs: o IPAV existente no bairro do Fundão onde funciona uma casa de eventos (Casa de Recepções Letícia Antunes) e o IPAV do Estádio do Arruda. Contudo, as três centralidades têm apenas 0,21% de área verde (1,82 hectares), 2% de Zonas de Ambiente Natural (17,2 hectares), e 2,21% de Imóveis de Proteção de Área Verde (19,07 hectares).

A ZAN-Zona de Ambiente Natural Beberibe é composta por cursos e corpos d'água formadores da bacia hidrográfica do Rio Beberibe, incluindo a sub-bacia do Rio Morno, caracterizada pela concentração da Mata Atlântica e de seus ecossistemas associados e pela presença de nascentes, mananciais, sítios, granjas e chácaras e de áreas potenciais para implantação de parques públicos urbanos. O rio Beberibe é considerado um dos mais poluídos da RMR-Região Metropolitana do Recife, com suas margens ocupadas de forma desordenada e com uma carência grave de serviços de infraestrutura de saneamento, lançamento de lixo nos cursos d'água ou mesmo nas calhas e canaletas, dentre outros fatores[33].

Como patrimônio físico do Território 1 merecem destaques os mercados públicos e poucos aglomerados residenciais de valor histórico. Por outro lado, as centralidades têm suas identidades e características culturais que remetem à história da sua formação e ocupação humana.

[33] Para maiores detalhes, ver o Diagnóstico (Produto 1).

4.1 Projetos territoriais

O Plano de Reestruturação urbana e Dinamização Econômica contempla a implantação de três intervenções no Território 1 (nível agregado). A primeira e mais abrangente projeto - **Articulação dos recursos ambientais Parque Beberibe/Parque Capibaribe**–promove a recuperação da margem do Rio Beberibe e do Canal do Arruda – requalificação urbanística e paisagística – e parque fluvial que integra o Rio Morno, e a reurbanização do Eixo Verde Rua São Sebastião, com tratamento da infraestrutura de drenagem e esgoto e tratamento paisagístico ao longo do córrego. O projeto aposta na implementação do PROMETRÓPOLE com a formação do Parque Linear do Beberibe e se combina com a PPP-Parceria Público-privada do Saneamento, que prevê a implantação de esgoto sanitário em 90% dos domicílios da Região Metropolitana do Recife até 2047 (excetuando áreas de ZEIS) viabilizando, desta forma, a recuperação do Rio Beberibe e do Canal do Arruda pela contenção do depósito de dejetos domiciliares.

A recuperação dos rios e canais é complementada pelos eixos verdes que combinam requalificação urbanística com tratamento paisagístico e infraestrutura de drenagem e esgoto. O projeto prevê ainda a articulação com as áreas de proteção ambiental, tanto a UCN-Dois Unidos quanto os IPAVs do Fundão e do Arruda, e a integração com as UCPs da Tamarineira e da Jaqueira articulando com o Parque Capibaribe.

A segunda intervenção no Território 1 -**Reestruturação do eixo viário Avenida Beberibe, Estrada Velha de Água Fria (II Perimetral)**- complementa o anterior com o reforço do papel da Avenida Beberibe, Rua Uriel de Holanda, parte da Estrada Velha de Água Fria e Avenida João de Barros como importantes eixos estruturadores e de articulação das três centralidades. Juntamente com outras peças urbanas, busca a adequação da estrutura, da forma e da paisagem dos eixos e a redução do meio rodoviário na movimentação das pessoas, priorizando os novos modais de transporte não motorizados, facilitando o deslocamento dos pedestres e a movimentação de ciclistas.

Estas duas intervenções no Território 1 (agregado) geram um impacto positivo na recuperação e conservação do ambiente natural e integração das áreas verdes. Em relação ao patrimônio físico e cultural, estimulam a visitação e a contemplação a partir da melhoria do ambiente urbano e da circulação das pessoas. Além disso, contribuem para o aumento da qualidade urbana e da competitividade do território que favorecem a dinamização da economia.

Para complementar as intervenções urbanísticas, deve ser implementado o projeto de **Inserção social territorial** que contempla dois subprojetos de grande impacto econômico e social: i) ***Centro Comunitário*** (modelo COMPAZ) no Estádio do Arruda (negociação de parceria iniciada) para criar uma ambiência social favorável à paz nas comunidades; e ii) ***Qualificação profissional*** da população residente (principalmente nas ZEIS onde se concentra a pobreza e o menor preparo das pessoas para o mercado de trabalho) e das pessoas ocupadas nas atividades das centralidades. Esta qualificação profissional é fundamental para aumento da empregabilidade da população e, ao mesmo tempo, para a melhoria dos negócios e dos serviços. Os dois projetos contribuem para a elevação da renda (pela empregabilidade e

pela melhoria dos negócios) e para a redução da violência no território, favorecendo também a competitividade do território.

Estas intervenções no Território de Integração (tanto urbanísticos quanto econômicos e sociais) se complementam com projetos para cada uma das centralidades que, por seu turno, se desdobram em subprojetos de menor escala e impacto. Com suas características próprias, que refletem as condições e peculiaridades de cada centralidade, estes projetos orientam para o ordenamento do espaço e a requalificação das vias e do entorno dos mercados públicos, melhorando o conforto térmico dos transeuntes e a qualidade dos passeios.

4.2 Projetos na centralidade de Encruzilhada

Para a centralidade da Encruzilhada foram propostos três projetos que convergem para a melhoria do espaço urbano e dinamização econômica e que têm efeito positivo sobre o meio ambiente. O projeto de **Ordenamento urbano e dinamização econômica do mercado e seu entorno** se concentra no Mercado público como âncora urbana e econômica combinando a reestruturação da área e do entorno e promovendo atividades culturais e de entretenimento para movimentar a centralidade. O projeto propõe uma intervenção urbana para integrar o comércio local com os bairros vizinhos, especialmente o prolongamento da Rua Samuel Campelo para facilitar o fluxo pedestre Aflitos/Rosarinho. Como componente econômico, são propostos um esforço de formação profissional e capacitação de jovens e adultos e apoio à melhoria da qualidade dos produtos e serviços.

O projeto não tem impacto direto sobre o meio ambiente registrando apenas o efeito do aumento da movimentação de pessoas na centralidade que, não obstante, será modesto e deve ser regulado e controlado. Adicionalmente, o projeto prevê uma ação governamental de controle e orientação das atividades existentes com potencial impacto negativo, seja para moderar e conter estes impactos seja, no limite, para sua remoção da centralidade. A requalificação do entorno do mercado contempla o seu ordenamento e a reestruturação urbana de vias relevantes de movimentação da população que estimula a visitação e contemplação do patrimônio físico que deve ser melhorado com base em plano de ocupação e gestão com incremento dos usuários.

A **Reestruturação urbana Rosarinho/Encruzilhada** é outro projeto pensado para a centralidade da Encruzilhada contemplando uma renovação urbana do enlace Rosarinho/Encruzilhada, qualificando a urbanização e oferta de espaço público de qualidade, contemplando a mescla social pela implantação de Habitação de Interesse Social (HIS) e a definição de parâmetros e regras urbanísticas para os espaços públicos e para as novas construções. O projeto não deve ter impacto ambiental, até pelos cuidados da moderada renovação urbana, mas deve gerar resultados positivos na qualidade de vida e no conforto urbano.

O terceiro projeto proposto para a Encruzilhada - **Dinamização econômica e ordenamento urbano das quadras que dão fachada para a Avenida João Barros** – se desdobra em duas intervenções urbanísticas: i) organização das galerias, planos de quadras e calçadas, recuperando e conservando o

patrimônio edificado (edificações da primeira metade do século XX); ii) recuperação de via urbana e cruzamento das vias para aumento da permeabilidade e conforto. Estas ações são complementadas no projeto por medidas de estímulo às atividades econômicas da área, tanto o comércio varejista quanto os serviços avançados. Além de não provocar nenhum impacto ambiental, o projeto tem uma influência positiva na conservação do patrimônio arquitetônico e promove a dinamização econômica e o conforto urbano.

4.3 Água Fria

Para Água Fria foram propostos dois projetos que procuram combinar a reorganização urbana com iniciativas voltadas para qualificação e formação profissional e medidas de estímulo à economia. Em termos urbanísticos, o projeto **Ordenamento urbano e dinamização econômica do mercado de Água Fria e seu entorno** se volta para o aumento da permeabilidade e ocupação dos miolos de quadras no entorno do mercado público e da Feira Nova e redesenho dos enlaces das vias entre Avenida Beberibe/Estrada Velha de Água Fria/demais vias, estimulando o adensamento ao longo dos eixos.

Em termos econômicos, a principal iniciativa busca promover a economia criativa na centralidade, explorando a riqueza e a diversidade do patrimônio cultural e imaterial. Além da ampliação da economia, esta atividade contribui para a conservação deste patrimônio imaterial e o aumento da autoestima da população. O projeto contempla ainda um esforço de capacitação e formação profissional, tanto da população mais pobre que vive, principalmente nas ZEIS, quanto dos trabalhadores ocupados nas atividades locais de modo a melhorar os produtos e os serviços. Para o mercado e para a Feira Nova, são propostas também duas iniciativas de alto impacto positivo no meio ambiente: a implantação de placas fotovoltaicas para geração de energia elétrica que reduz os custos de operação dos equipamentos e, principalmente, contribui para ampliação de energia renovável na matriz; e a implantação de coleta seletiva de lixo.

A requalificação do entorno do mercado contempla o seu ordenamento e das feiras e a reestruturação urbana de vias relevantes de movimentação da população que estimula a visitação e contemplação do patrimônio físico que deve ser melhorado com base em plano de ocupação e gestão com incremento dos usuários.

O segundo projeto proposto para Água Fria – **Reestruturação urbana São Sebastião – Estrada Velha de Água Fria** – destaca a regulamentação do uso misto e de fachadas vivas, a negociação de um Projeto urbano Consorciado Estrada Velha de Água Fria e Rua São Sebastião, o adensamento populacional e de atividades econômica ao longo da Avenida Beberibe e Estrada Velha de Água Fria. Sugere a instituição de HIS e a implantação da conexão das vielas do morro e a quadra delimitada pela travessa Dowsley e Rua da Canastra. Em termos econômicos, o projeto propõe também a capacitação e formação profissional para melhoria da qualidade dos produtos e serviços de modo a fortalecer a centralidade. O projeto tem um impacto social positivo e nenhum impacto negativo sobre o ambiente natural e tende a ampliar o conforto urbano da centralidade.

4.4 Beberibe

Para Beberibe são propostos também dois projetos. O primeiro, **Urbanização de interesse social** (Plano Urbanístico) tem o propósito de garantir a habitabilidade de qualidade da população de baixa e renda, a melhoria urbanística dos espaços públicos e a segura mobilidade da área com destaque para a articulação entre a trama urbana e a borda Rio Beberibe. Articulado com o projeto territorial de recuperação do Rio Beberibe (intervenção territorial agregada), este projeto tem um grande impacto social e consolida a conservação do ambiente natural.

O segundo projeto da centralidade de Beberibe - **Ordenamento urbano e dinamização econômica do mercado de Beberibe e seu entorno** – visa a melhoria urbanística dos espaços públicos e do funcionamento dos grandes equipamentos e eventos comerciais públicos, a ocupação de imóveis vazios e/ou adensamento de imóveis existentes com estímulo para a ampliação das cadeias produtivas locais e a segura mobilidade da área com destaque para a articulação de pedestre e a eficiência do transporte público. Para tanto, contempla ações que aumentam a permeabilidade de quadras e ocupação do miolo de quadras, a reorganização do espaço para conectar Mercado, igreja e Praça da Convenção, e a circulação de ônibus nas vias urbanas e de comércio. Este projeto é complementado por iniciativas de qualificação profissional e melhoria dos produtos e serviços, incluindo o mercado público, acompanhadas de promoção de atividades culturais no pátio e no entorno.

O projeto de **Ordenamento urbano e dinamização econômica do mercado de Beberibe e seu entorno** contempla ainda duas outras propostas de grande importância ambiental: geração de energia solar com implantação de coletores no tetos do mercado público e coleta seletiva de lixo para reciclagem.

4.5 Síntese

O impacto combinado dos projetos no Território 1 e suas centralidades é altamente positivo tanto em termos urbanos – melhoria da qualidade e do conforto da população e visitantes – quanto econômico e social, com o aumento da empregabilidade e do emprego e da renda, além dos desdobramentos sobre a receita pública (ISS e IPTU). No ambiente natural, o impacto também é positivo, desde as intervenções agregados no território - **Articulação dos recursos ambientais Parque Beberibe/Parque Capibaribe** – até as iniciativas para geração de energia solar e coleta seletiva de lixo no mercado público.

Os projetos sociais geram resultados altamente positivos na sociedade sem qualquer impacto negativo sobre o ambiente natural, exceto o efeito indireto sobre o aumento da população e dos negócios. O aumento da população e da produção poderia ampliar as pressões antrópicas no Território 1 mas o perfil das atividades econômicas propostas – comércio varejista, serviços especializados, gastronomia, e economia criativa - são bastante amigáveis com o ambiente natural. O crescimento da população (e dos domicílios) e das atividades econômicas terá impacto, quase exclusivamente, na produção de lixos e efluentes que, no entanto, devem ser coletados e tratados e, principalmente no mercado público, utilizado para reciclagem. Os projetos de promoção cultural devem também gerar uma ampliação da movimentação das pessoas nos mercados e no seu entorno sem, contudo,provocar impacto ambiental

devido aos mecanismos de regulação e controle urbano.

Os projetos tendem a contribuir para a conservação do patrimônio histórico (físico e cultural) existente, entre outros aspectos pelo estímulo à visitação e contemplação do patrimônio existente. A proposta contempla a promoção das atividades culturais como expressão das manifestações culturais locais, sempre atentos para a lei da poluição sonora que inibe impactos negativos. Por outro lado, os projetos de recuperação e reordenamento dos mercados públicos representam uma importante iniciativa para o tratamento e a conservação do patrimônio físico e cultural.

Em alguns casos, os mercados públicos e os equipamentos podem servir para atividades culturais (recuperação de antigos cinemas, por exemplo), trata-se de uma ação direta de resgate e valorização deste **patrimônio físico e imaterial**. A melhoria no ambiente urbano e na circulação promovidas por alguns projetos urbanísticos estimulam, por outro lado, a visitação e a contemplação do patrimônio existente.

5 INDICAÇÃO DE AJUSTES NA LEGISLAÇÃO URBANÍSTICA/AMBIENTAL

5.1 Contexto Normativo

Com o propósito de reduzir as distorções territoriais, o Estatuto das Cidades (Lei n° 10257/2001) preconiza no seu Art. 2° que "a política urbana tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e da propriedade urbana". Define, ainda, entre as suas diretrizes o "planejamento do desenvolvimento das cidades, da distribuição espacial da população e das atividades econômicas do Município e do território sob sua área de influência, de modo a evitar e corrigir as distorções do crescimento urbano".

O Plano Diretor do Município do Recife define no seu Art. 132 as Zonas Especiais de Dinamização Econômica – ZEDE. Estas Zonas estão qualificadas como áreas potenciais ou consolidadas que concentram atividades múltiplas classificadas de acordo com a sua configuração espacial: ZEDE I e ZEDEII. Tem como objetivo geral promover a requalificação urbana e ambiental, para dar suporte à concentração de atividades múltiplas.

As Zonas Especiais de Dinamização Econômica I - ZEDE I são áreas qualificadas como centros de atividades múltiplas potenciais ou consolidadas, subdivididas em:

ZEDE Centro Principal (CP), que tem um raio de influência regional e metropolitano;

ZEDE Centro Secundário (CS), que tem um raio de influência para um conjunto de bairros; e,

ZEDE Centro Local (CL), que tem um raio de influência local, restrito a um bairro ou vizinhança.

Como referência fundamental para o trabalho proposto, o Plano Diretor da cidade indica ainda no seu Art. 134, alínea III que deverá ser desenvolvido planos específicos para as ZEDEs devendo, prioritariamente, qualificar e redefinir as áreas de ZEDE Centro Secundário, potenciais ou existentes, objetivando consolidar os seus raios de influência para um conjunto de bairros, que serão desenvolvidos planos específicos para as ZEDEs. No Art. 135 está definido que os Planos específicos para as ZEDEs deverão respeitar os objetivos específicos, entre as quais, destacam-se:

"a) melhorar a infraestrutura existente;(...)

i) implantar espaços e equipamentos públicos voltados para a saúde, educação, esportes, cultura, lazer e à inclusão para o trabalho;

j)recuperar ou criar mercados públicos e apoiar as atividades das

pequenas e micro empresas; e,

k)fomentar as atividades econômicas e estimular os usos de comércio e serviços".(...)

No Recife, um conjunto de ZEDE de Centros Secundários se caracteriza como centralidades, sendo definidas por um conjunto de fatores determinantes da capacidade de concentração de diversas atividades urbanas. A ênfase dada a essas centralidades ocorre pela intensidade de fluxos de pessoas, diversidades de usos, disponibilidade de infraestrutura e serviços, tendo a malha de transporte, incluindo o metrô, como um dos vetores determinante do desenvolvimento da localidade.

Dentre elas, algumas se destacam pela sua função articuladora do entorno, inclusive entre si. Essas áreas são representativas da condição urbana do Recife, no tocante ao acesso desigual a serviços em relação à quantidade de população residente. Considerando-se aspectos como renda, número de habitantes, ISS, arrecadação, quantidade de estabelecimentos e atividade econômica dessas centralidades, entre outros aspectos, observa-se a necessidade de uma intervenção específica, capazes de identificar as lacunas de desenvolvimento e proporcionar o incremento de suas potencialidades.

A intervenção nas centralidades, por fim, deverá ser capaz de promover a reestruturação urbana dessas áreas, de modo a dinamizar a economia dos seus territórios de influência, contribuindo ao desenvolvimento do Recife como um todo. Assim, visando imprimir um efeito demonstrativo no Recife, foi selecionado um conjunto de centralidades capazes de influenciar seu entorno imediato, de modo articulado à cidade como um todo.

5.2 Indicações de revisão da legislação vigente

A proposta de reestruturação Urbana e dinamização econômica das centralidades do Recife, está em consonância com a Lei 17.511/2008 (Plano Diretor) ao definir diretrizes que visam a redução das desigualdades sócioespaciais e a promoção do controle da densidade e da qualificação ambiental, assim como a promoção da regulação da ocupação do solo de forma a controlar o adensamento em áreas sem capacidade de ampliação da infraestrutura e promover o adensamento em áreas compatíveis com a infraestrutura instalada ou projetada em áreas de baixa densidade ou com presença de áreas vazias[34] ou subutilizadas.

O projeto sugere a aplicação do conceito de cidade compacta, com densidade construída e grandes concentrações de moradia associadas aos locais de trabalho, em áreas com potencial para receber novos residentes e empreendimentos, combinando espaços públicos convidativos e passeios públicos que estimulem vitalidade urbana.

[34]Áreas vazias e sem uso ou estoque vazios são todo terreno e edificação não utilizados, subutilizados, desocupados ou desestabilizados localizados em espaços estruturados e que passaram ou estão passando por processo de esvaziamento.

As propostas visam a compatibilização das características do ambiente urbano, construído e natural, de forma a integrar as redes hídricas e maciços vegetais, reconhecendo as características morfológicas e tipológicas do conjunto edificado e valorizar os espaços de memória coletiva e de manifestações culturais; o reconhecimento das especificidades da distribuição espacial dos usos e atividades urbanas e a diversidade de tipologias, demandas e padrões socioeconômicos e culturais; a adequação do parcelamento, do uso e da ocupação do solo à disponibilidade de infraestrutura urbana; e a conjugação das demandas socioeconômicas e espaciais com as necessidades de otimização dos investimentos públicos e privados e de melhoria e adequação dos padrões urbanos, promovendo a justa distribuição do processo de urbanização.

No entanto, a estratégia atual de ordenamento da estrutura espacial da cidade, definida pelo zoneamento vigente, é homogênea, divide a cidade, basicamente, em apenas dois de seus aspectos: o ambiente construído e o ambiente natural, que, se por um lado simplifica a tecnocracia e os cálculos de afastamento e potencial construtivo para o cidadão, por outro desconsidera suas especificidades locais.

Para tanto, alguns pontos necessitam de revisão da legislação ao que se refere aos parâmetros urbanísticos do zoneamento atual, quais sejam:

Revisão das Zonas de Ambiente Construído:

As propostas territoriais, orientadas pelo conceito de Desenvolvimento Orientado para o Transporte – DOT, sugerem o maior adensamento ao longo do eixos de transporte coletivo. Nessas zonas pretende-se promover a requalificação urbana integrado com o sistema coletivo de transportes, estimulando o uso misto, a qualificação paisagística e dos espaços públicos.

A legislação atual permite a verticalização indiscriminada nos territórios em estudo, sobretudo nas áreas de ZAC Moderada.

A revisão do Zoneamento e o adensamento do eixos de transporte deve levar em consideração a capacidade de suporte de transporte de passageiros, a infraestrutura instalada e projetada; as distâncias que devem ser percorridas entre os pontos de embarque e desembarque pelo pedestre e o ciclista; a morfologia; a paisagem urbana, e as referências históricas, culturais e socias que definem a identidade do lugar.

Revisão dos coeficientes construtivos por Terreno

Para adotar o DOT como conceito de desenvolvimento urbano e aumentar o controle sobre a substituição acelerada de estruturas ambientais e urbanas, que alteram de maneira significativa o perfil de algumas localidades, como no caso dos bairros periféricos aos que fazem parte das Áreas de Restruturação Urbana (ARU- Lei dos 12 bairros), sugere-se a revisão dos coeficientes construtivos por terreno adotando a quadra como unidade de projeto com definição de coeficiente a partir da quadra.

Ampliar a Oferta de Habitação de Interesse Social

Dado o grande déficit habitacional da cidade do Recife e, especificamente nas áreas em estudo, é imprescindível que qualquer estratégia de desenvolvimento urbano contemple a ampliação do número de habitações de Interesse Social (HIS).

Para tanto, propõe-se avaliar a aplicação de porcentagem de HIS, para novas construções que gerem impacto ao território, através de instrumentos urbanísticos, com o intuito de diminuir o déficit habitacional e promovera diversidade urbana.

Avaliação e definição de parâmetros para os espaços públicos

Reavaliar e definir os parâmetros relativos aos espaços públicos, para além dos parques e praças - salvaguardando as especificidades locais- considerando a rua, becos e vielas, miolo de quadras e IPAVs como espaços coletivos.

A revisão da legislação será melhor detalhada no Produto 3 a partir do detalhamento dos Projetos e com a definição de Instrumentos para regulação do Plano Urbanístico das ZEDEs de Centro Secundário segundo determinação do Termo de referência (pg. 92).

6 RESULTADO DA CONSULTA

6.1 Pesquisa de avaliação das intervenções propostas.

Nos dias 26 de 27 de março foi realizada pesquisa nas três centralidades do Território 1com o objetivo de conferir a opinião dos usuários sobre as intervenções propostas pelo Projeto de reestruturação urbana e dinamização econômica territorial de centralidades do Recife.No total foram ouvidas 220 pessoas entre consumidores e trabalhadores das três centralidades convidadas aleatoriamente pelos circulantes nos pontos principais de movimentação.

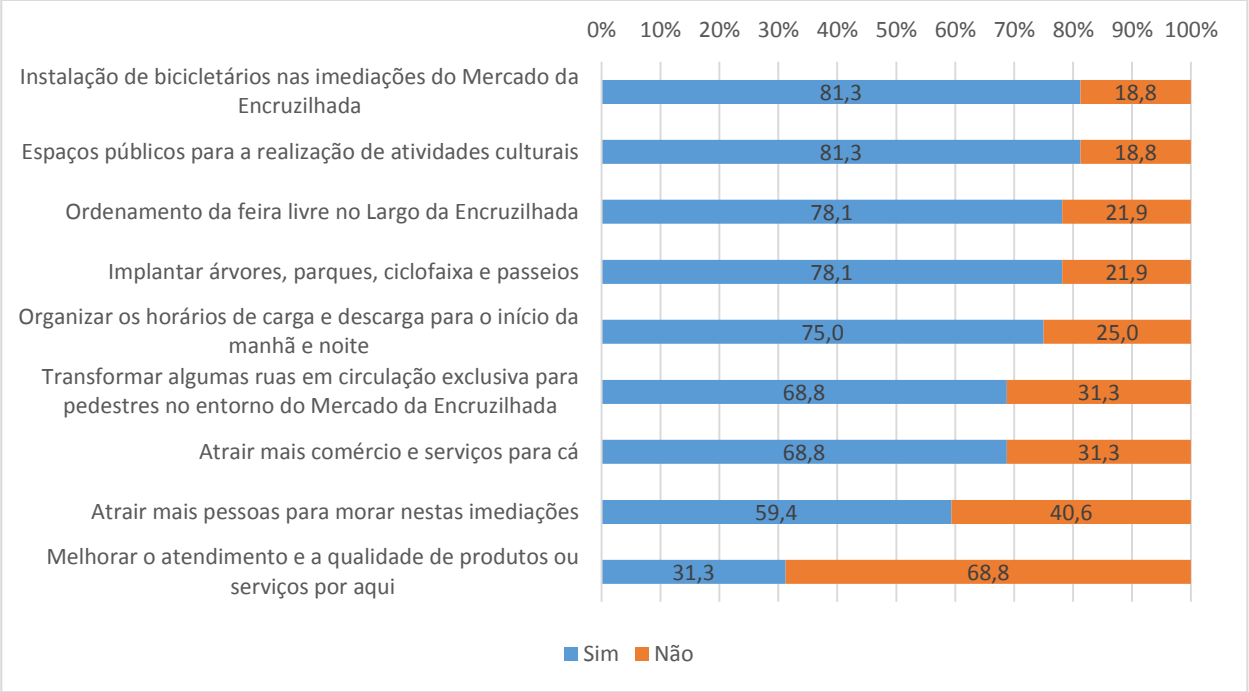
A consulta foi realizada a partir de uma lista de propostas de intervenção apresentadas em *tablets* solicitando a opinião do entrevistado sobre as mesmas: i) *quais das propostas apresentadas aprovariam*; ii) e *quais delas deveriam ter prioridade* numa intervenção na centralidade? O resultado das respostas foi organizado em dois gráficos: o primeiro consolida a distribuição percentual de cada proposta avaliada, expressando as intervenções mais valorizadas; e o segundo mostra a hierarquia de prioridades.

A seguir são apresentados os resultados para cada uma das centralidades, primeiro com nível de aprovação dos projetos e depois com a ordem de prioridade.

Encruzilhada:

Entre as sugestões de intervenção na centralidade da Encruzilhada apenas a opção de **Melhorar o atendimento e a qualidade de produtos ou serviços** não foi identificada como necessidade pela maioria dos entrevistados, tendo apenas 31,3% de respostas positivas (percentual de aprovação abaixo de 50%). As demais alternativas foram consideradas necessárias pela maioria dos participantes, sendo **Instalação de bicicletários nas imediações do Mercado da Encruzilhada, Espaços públicos para a realização de atividades culturais, Ordenamento da feira livre no Largo da Encruzilhada** e **Implantar árvores, parques, ciclofaixa e passeios** as com maior nível de aprovação.

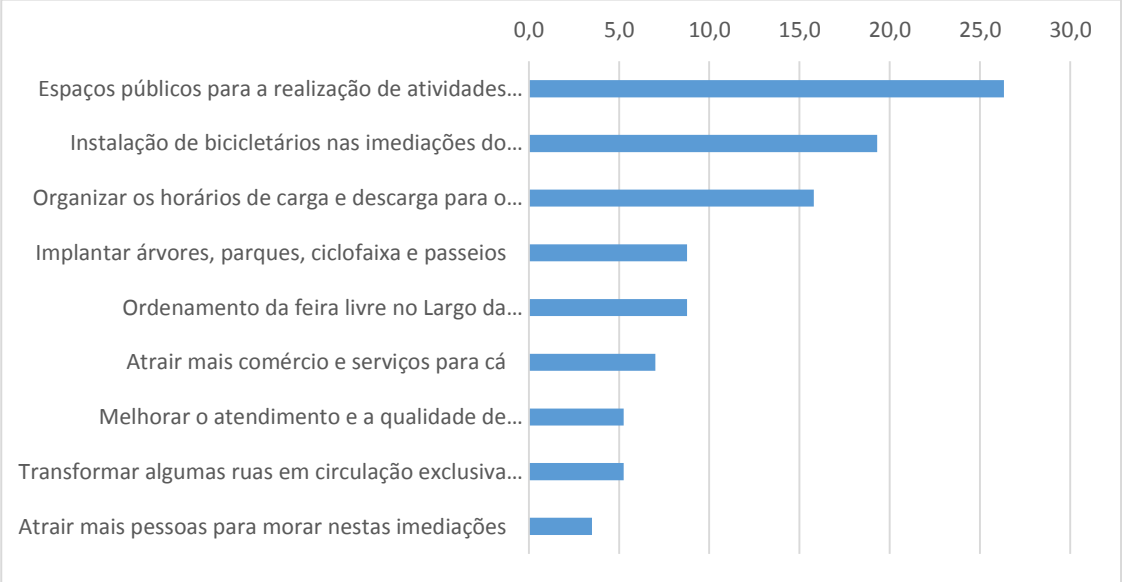
Tabela 15: Nível de aprovação das intervenções propostas para Encruzilhada



Fonte: Pesquisa direta

Quando questionados sobre quais as intervenções deveriam ser priorizadas para execução, a primeira opção sugerida foi a de criação de **Espaços públicos para a realização de atividades culturais** e em seguida **Instalação de bicicletários nas imediações do Mercado da Encruzilhada**. Se forem priorizadas as três mais citadas (1/3 das propostas testadas) pelo conjunto dos entrevistados, seria acrescentada a proposta de **Organizar os horários de carga e descarga para o início da manhã e noite**.

Tabela 16: Priorização das intervenções propostas para Encruzilhada

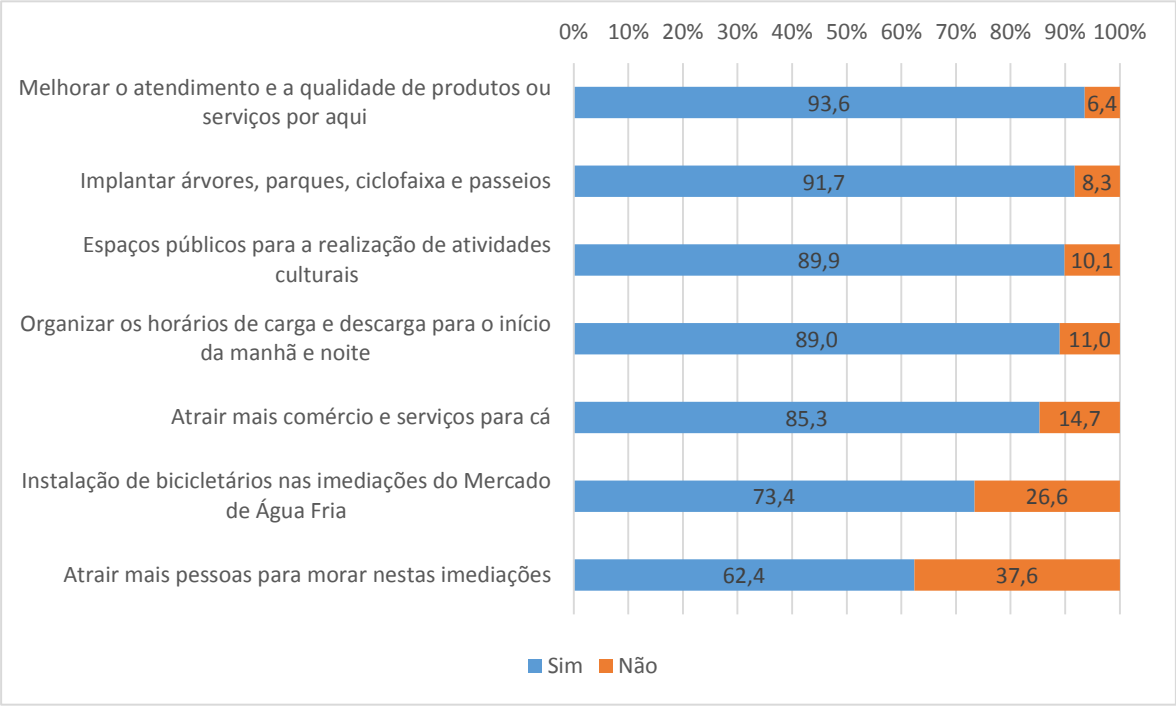


Fonte: Pesquisa direta

Água Fria:

Em Água Fria todas as propostas foram consideradas necessárias pelos participantes da pesquisa. Cabe destacar que duas das opções atingiu mais de 90% aprovação foram elas: **Melhorar o atendimento e a qualidade de produtos ou serviços por aqui** e **Implantar árvores, parques, ciclofaixa e passeios.**

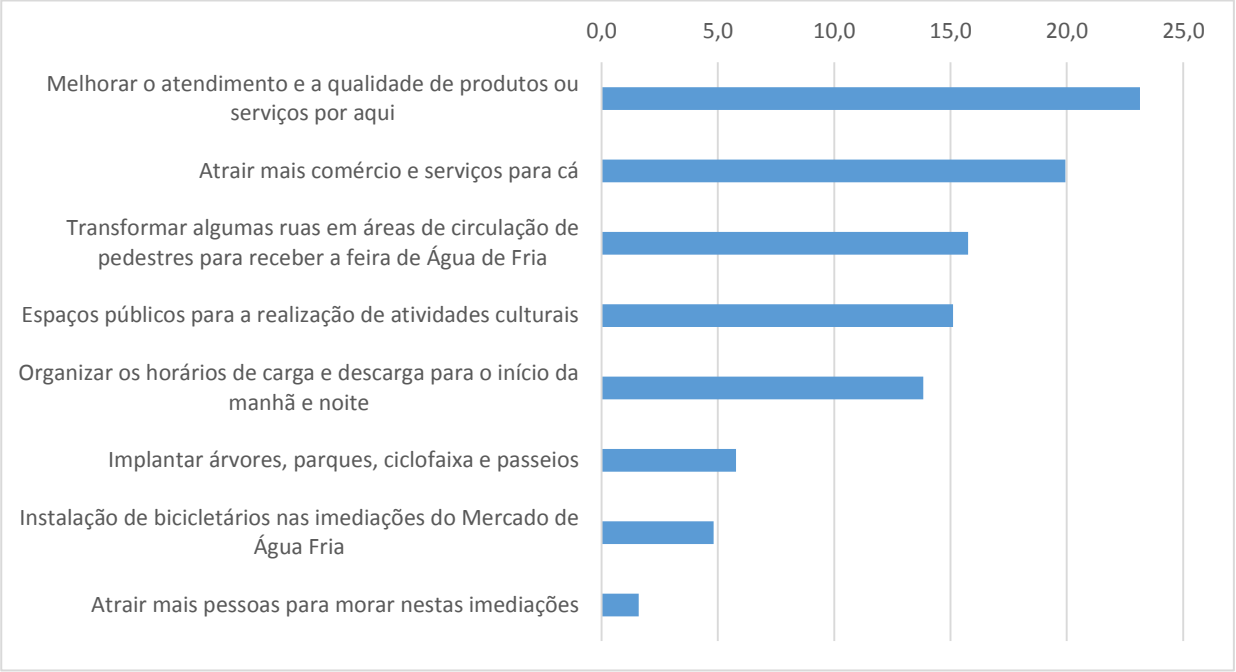
Tabela 17:Nível de aprovação das intervenções propostas para Água Fria



Fonte: Pesquisa Direta

A intervenção com maior nível de aprovação também foi classificada como a principal prioridade para Água Fria, vale dizer, **Melhorar o atendimento e a qualidade de produtos ou serviços por aqui.** Segunda proposta mais votada com prioridade para atuação **Atrair mais comércio e serviços**, e a terceira prioridade para Água Fria foi **Transformar algumas ruas em áreas de circulação de pedestres para receber a feira de Água Fria.**

Tabela 18: Priorização das intervenções propostas para Água Fria

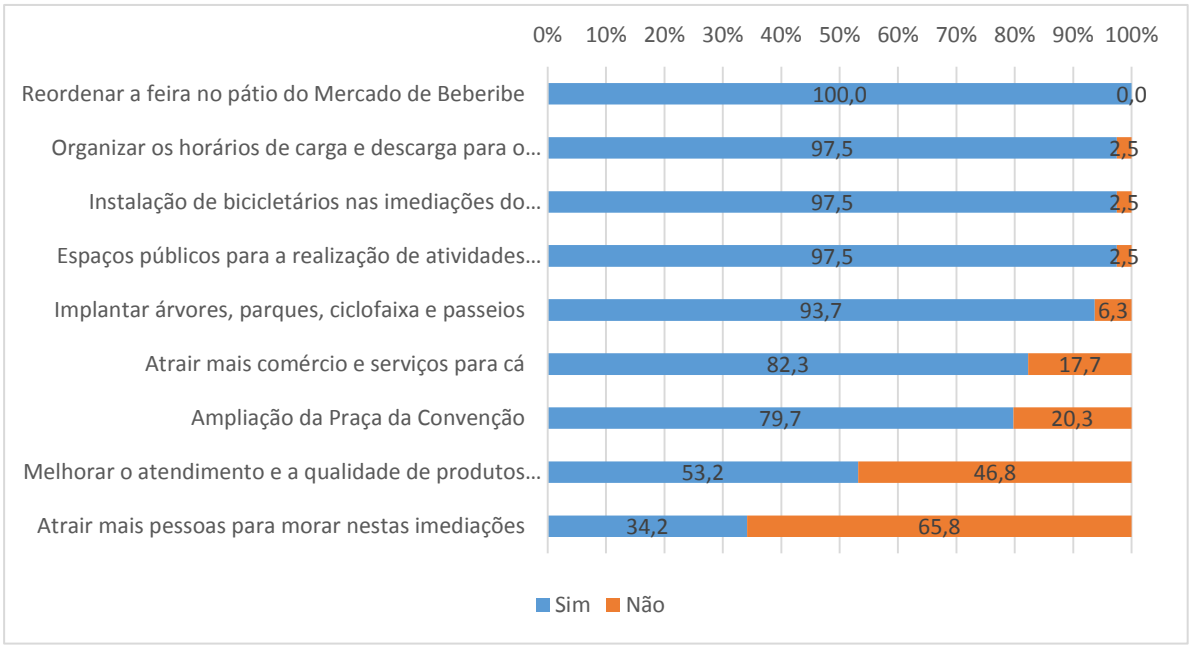


Fonte: Pesquisa direta

Beberibe

O **Reordenamento da feira no pátio do Mercado de Beberibe** teve aceitação de 100% dos entrevistados na Centralidade, mas outras três opções também tiveram elevadíssima aceitação com mais de 97% de respostas positivas, foram elas: **Organizar os horários de carga e descarga para o início da manhã e noite, Instalação de bicicletários nas imediações do Mercado de Beberibe** e **Espaços públicos para a realização de atividades culturais.** A opção de **Atrair mais pessoas para morar nestas imediações** foi a única que não agradou a maioria dos participantes, com apenas 34,2% de aprovação.

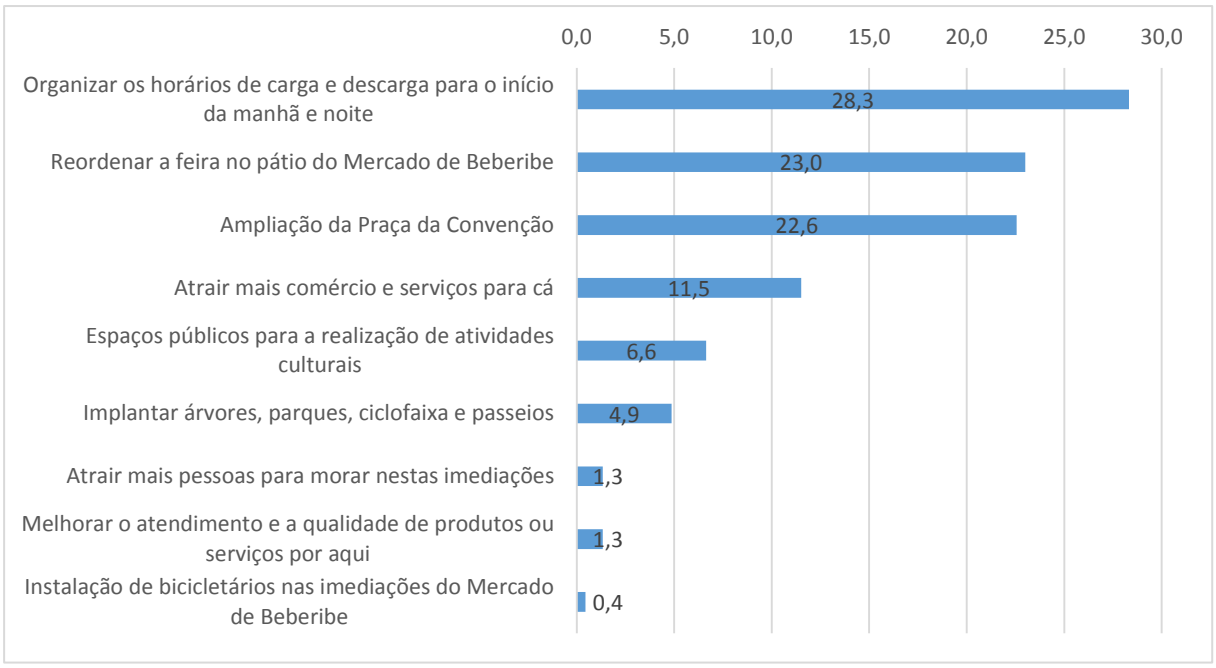
Tabela 19: Nível de aprovação das intervenções propostas para Beberibe



Fonte: Pesquisa direta

Quando questionados sobre qual intervenção deve ser priorizada, **Organizar os horários de carga e descarga para o início da manhã e noite** foi a mais escolhida. **Reordenar a feira no pátio do Mercado de Beberibe** e **Ampliação da Praça da Convenção** ficaram em segundo e terceiro lugar respectivamente.

Tabela 20: Priorização das intervenções propostas para Beberibe



Fonte: Pesquisa direta

7 BIBLIOGRAFIA

ABREU, H. R. L. D. **Ocupação de vazios urbanos ao longo do eixo metroviário da Regão Metropolitana do Recife. O exercício do entorno da Estação Ipiranga.** Recife: UNICAP, 2017.

AB'SABER, A. N. Um Conceito de Geomorfologia a serviço das pesquisas sobre o Quartenário. **Geomorfologia**, São Paulo, p. 18, 1969.

AFOGADOS, onde mora gente pobre. **Revista da Cidade**, p. 22, julho 1926.

ALVEZ, L. A. Reestruturação Urbana e Criação de novas centralidades: Conseiderações sobre os Shoppings Centers. **Caminhos da Geografia Uberlândia**, v. 12, p. 171-184, 2011.

ANTUNES, E. Underground parking policy. **Engineering Magazine**, p. 541, 2000.

BARRETO, A. M. M. O Recife através dos tempos - formação de sua paisagem. **Dissertação de mestrado em Geografia.**, 1990.

BARTER, P. Parking policiesin Asian cities. **Asian Develeopment Bank**, p. 112.

BEZERRA, D. U. C. **Alagados, mocambos e mocambeiros**. Recife: Imprensa Universitária, 1965.

BONDUKI, N. **Origens da Habitação Social no Brasil:** Arquitetura moderna, lei do inquilinato e difusão da casa própria. São Paulo: Estação Liberdade, 2011.

BORTHAGARAY, A. **Conquistar a rua! Compartilhar sem dividir**. São Paulo: Romano Guerra, 2010.

BRANDÃO, M. D. C. A localização dos xangôs na cidade do Recife. **Revista Clio-Série História do Nordeste**, n. 11, p. 117-135, 1988.

BUCTHER, J. **Walk21**. [S.l.]: http://www.livingstreets.org.nz/sites/default/files/Walk21_charter_full.pdf_1999.

CAMAGNI, R. **Icosti collectivi della città**. [S.l.]: Disoersa, 2002.

CAMARA MUNICIPAL DE LISBOA. **Plano de Acessibilidade Pedonal de Lisboa**. [S.l.]: http://issuu.com/camara_municipal_lisboa/docs/plano_acessibilidade_vol_2_publ/276, 2013.

CASTELLS, M. **Sociedade em rede**. 8. ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, v. 1, 2000.

CASTRO, J. D. **A cidade do Recife**. Rio de Janeiro: Casa do Estudante do Brasil, 1954.

CAVALCANTE, C. V.; BEZERRA, M. D. C. L. O Plano Diretor e os Elementos Formadores de novas centralidades intraurbanas. **Ci & Tróp**, v. 33, n. 2, p. 219-241, 2009.

CENTRALIDADES urbanas e sistemas de transporte público em Goiânia, Goiás.. **Revista Brasileira de**

Gestão Urbana, 2016.

CERTEAU, M. **A invenção do cotidiano**. Petrópolis: Vozes, 2012.

CGEE. Inovações tecnológicas e cadeias produtivas selecionadas - Oportunidade de negócios para o município de Recife (PE): Saúde, logística, petroleo e gás. **Centro de Gestão de Estudos Estratégicos** , Brasília, p. 24, 2012.

CHRISTALLER, W. **Lugares Centrais da Alemenha Meridional**. [S.l.]: [s.n.], 1933.

CITY of New York. Active Design.Shaping the sidewalk experience. [S.l.]: [s.n.], 2013.

CNI-IBOPE. **Pesquisa, Retratos da Sociedade Brasileira:** Locomoção Urbana. [S.l.]: [s.n.], 2011.

COMPANHIA de Beberibe, casa das máquinas e açude. In: Monteiro, M. Album de Pernambuco. Lisboa: Officinas Typographicas do Annuario Comercial, 1913.

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DAS INDÚSTRIAS. **Pesquisa a pé**. [S.l.]: Portal Mobilize Brazil, 2012.

CORRÊA, R. L. **O Espaço Urbano**. São Paulo: Ática, 2002.

COSTA, F. A. P. D. **Arredores do Recife**. Recife: Massangana, 2013.

CROSAS, C. **Visions desde la acera, in Baecelona Enlaces**. Barcelona: Laboratori d'Urbanisme, 2013.

CUNHA, F.; HELVÉCIO, L. **Calçada:** O primeiro degrau da cidadania. [S.l.]: INTG, 2013.

D.C.SHPUP; ASSOCIATION, A. P. **The high costofreeparking**. Chicago: Planners Press, 2005.

DALKMANN, H.; BRANNINGAN, C. **Módulo 5e:** Transporte y cambio climático. [S.l.]: Eschborn:GIZ, 2007.

DANTAS, Z. Memórias Etnográficas do Sítio de Pai Adão. **Revista de Teologia e Ciências da Religião**, v. n.4, n. Ano IV, p. 9-34, Setembro 2005.

DELGADO, L. **A convenção de Beberibe (O primeiro Epsódio da independência do Brasil**. [S.l.]: [s.n.], 1971.

DEMATTEIS, G. Las composizione metropolitana. **In: XVIII Triennale di Milano, 1988. Le cittá del mondo e il futuro del metropoli. Participaioni Internacionali**, Milano, 1998.

EMBARQ BRASIL. **Sete Passos:** Como Construir um Plano de Mobilidade Urbana. [S.l.]: [s.n.], 2015.

ENDEAVOR. **Índice de Cidades Empreendedoras. Brasil**. [S.l.]: [s.n.], 2015.

ESTADO DE SÃO PAULO. New parking project. **http://www.estadão.com.br/noticias/impresso,novo-projeto-para-garagens.702732.0.htm**.

ESTRADAS de ferro da The Great Western of Brasil Railway Company Limited. In: Indicador do Commercio e Indústria de Pernambuco e Alagoas. Recife: [s.n.], 1916.

FLASCO BRASIL. **Mapa da Violência**. [S.l.]: [s.n.], 2016.

FOCHEZATTO, A.; VAKENTINI, P. J. **Economias de Aglomeração e Crescimento Econômico Regional:** Um Estudo aplicado ao Rio Grande do Su, usando um modelo ergométrico com dados de Painel. Porto

Alegre: PUCRS, 2008.

FONT, A. Problemas urbanos y paradigmas disciplinares en los territorios de la urbanística actual. **Los territorios del urbanista,** Barcelona, p. 19-29, 2005.

GEHL, J. **Cidade para pessoas**. São Paulo: Perspectiva, 2013.

GIL, A. C. **Métodos e Técnicas de Pesquisa Social**. São Paulo: Atlas, 2008.

GUERRA, F. **Velhas Igrejas e Surbúbios históricos - Largo da Paz**. Lisboa: Officinas Typographicas do Annuario Commercial, 1913.

HAGGETT, P. **Localtional Analysis in Human Geography**. New York: St. Martin`s Press, 1971.

HALLEY, B. **De chapéu de sol a Àgua Fria:** numa trama de enredos, a construção da identidade de um bairro na cidade do Recife. Recife: UFPE, 2010.

HALLEY, B. **Identidade de bairro:** a resistência do lugar numa trama de enredos. Uma análise sobre Água Fria. Recife: Universidade Federal de Pernambuco, 2010.

HERTZBERGER, H. **Lições de Arquitetura**. São Paulo: Martins Fontes, 1999.

HILLIER, B.; YANG, T.; TURNER, A. **Normalising least angle Choice in Depht map and how it opens up new perspectives on the global and local analysis of city space.** Londres: The Bartlett School of Graduate Studies University College London, 2012.

IBGE. **Regiões de Influência das Cidades**. [S.l.]: [s.n.], 2007.

IBGE. **Aglomerados Subnormais**. [S.l.]: [s.n.], 2010. Disponivel em: <http://www.ibge.gov.br/hom/estatistica/censo2010/pibmunicipios/2014/default.shtm>.

IBGE. **Censo Demográfico**. [S.l.]: [s.n.], 2010.

IBGE. **PIB dos Municipios**. [S.l.]: [s.n.], 2014.

INEP. **Índice de Desevolvimento da Educação Básica. Brasil**. [S.l.]: [s.n.], 2016.

INSTITUTO DA CIDADE PELÓPIDAS SILVEIRA. **Pesquisa Origem-Destino do Recife**. Recife: ICPS, 2016.

INSTITUTO DA CIDADE PELÓPIDAS SILVEIRA. **Diagnóstico do Plano de Mobilidade Urbana do Recife:** Mobilidade do Recife hoje. Recife: ICPS, 2017.

INSTITUTO DA CIDADE PLEÓPIDAS SILVEIRA. **Diagnóstico do Plano de Mobilidade Urbana:** Constribuições da Sociedade. Recife: ICPS, 2017.

INSTITUTO DE ENERGIA E MEIO AMBIENTE. **A Bicicleta e as Cidades**. [S.l.]: [s.n.], 2009.

INSTITUTO DE ENERGIA E MEIO AMBIENTE. **Diagnóstico da Mobilidade Urbana**. Recife: [s.n.], 2011.

IPEA. **Atlas da Vulnerabilidade Social**. [S.l.]: [s.n.], 2016.

JACOB, J. **Morte e Vida de Gandes Cidades**. São Paulo: Martin Fontes, 2011.

JACOBS, A. **A Great Streets**. [S.l.]: MITPress, 1999.

JACOBS, A. **The great streets**. [S.l.]: MIT Press, 2001.

KESSIDES, C. **A strategic view of urban and local governmente issues: implications for the bank.**The World Bank. [S.l.]. 1999.

KODRANSKY, M.; HERMANN, G. De la disponibilidad a la regulación de espacios de estacionamiento: el cambio de politicas en las ciudades europeas. **ITDP**, New Yoek, p. 84, 2011.

KOURY, A. P. **Os pioneiros da habitação social no Brasil**. São Paulo: Unesp, v. 2, 2014.

LAGRECA, M. M. **Territórios de Intermediação:** Uma Hipótese para a análise e o projeto de Cidade comptemporânea. São Paulo: FAU/USP, 2008.

LEMOS, M. B. et al. **Capacitação tecnológica e Caeching Up:** O caso das regiões metropolitanas emergentes brasileiras. [S.l.]: Mimeo.

LOIOLA, D. **Mercado público de Água Fria:** A formação de um enrendo comercial no bairro à luz do seu marco referencial. 1. ed. [S.l.]: Cadernos Creu, v. 23.

LYNCH, K. **A imagem da Cidade**. São Paulo: Martins Fontes, 1997.

MACROPLAN. **Desenvolvimento da Gestão Munciipal**. [S.l.]: [s.n.], 2016.

MARTINS, L. A. **A importância das calçadas na requalificação urbana e urbanística do Bom Retiro**. São Paulo: USP, 2015.

MCHARG, I. L. **Proyectar com la naturaleza**. Barcelona: [s.n.], 2000.

MEDINA, S. Transformando la movilidad en México: hacia cidades accesibles con menor uso del automóvil. **Instituto de politicas para el Transporte y el desarrollo México**, México, 2012.

MELLO, E. C. D. O Recife - Quatro séculos de sua paisagem. **In: Dantas Silva, Leonardo; Maior, M. S.** , Recife, p. 193-226, 1992.

MINISTÉRIO DAS CIDADES. **Plano Diretor Participativo**. Brasília: Ministério das Cidades, 2004.

MINISTÉRIO DAS CIDADES/ CBTU. **Novo PDTU/RMR:** Plano de Transportes Urbanos da Região Metropolitana do Recife. Recife: [s.n.], 2008.

MINISTÉRIO DO TRABALHO E EMPREGO. **Relação Anual de Informações Sociais**. [S.l.]: [s.n.], 2015.

MULLER, P. et al. KonzepteflächenhafterVerkehrsberuhigung in 16 Städten", GrüneReihedesFachgebietsVerkehrswesen der UniversitätKaiserslautern. **nº 24**.

NOBERG-SCHULZ, C. **Towards a phenomenology of architecture**. Londres: Academy Editions, 1980.

ODON, J. A História de Beberibe de baixo e a formação dos Bairros de Água Fria, Arruda e Fundõ. **Vozesdazonanorte.blogspot.com.br**. Disponivel em: <http://vozesdazonanorte.blogspot.com.br/2015/06/a-historia-de-beberibe-de-baixo-e.html>. Acesso em: 5 setembro 2017.

PREFEITURA DA CIDADE DO RECIFE. **Lei Municipal nº 16176.** Recife: [s.n.], 1996.

PREFEITURA DA CIDADE DO RECIFE. **Lei Municipal nº 17511**. Recife: [s.n.], 2008.

PREFEITURA DA CIDADE DO RECIFE. **Atlas de Infraestruturas Públicas em Comunidades de Interesse Social do Recife**. [S.l.]: SANEAR.

PREFEITURA DA CIDADE DO RECIFE. **Decreto 374, de 12 de Agosto de 1936**. [S.l.]: [s.n.].

PREFEITURA DA CIDADE DO RECIFE. **Lei 7.427, de 19 de Outubro de 1961**. [S.l.]: [s.n.].

PREFEITURA DA CIDADE DO RECIFE. **Lei nº 1.051 de 11 de setembro de 1919**. [S.l.]: [s.n.].

PREFEITURA DA CIDADE DO RECIFE. **Lei nº 14.511 de 1983**. [S.l.]: [s.n.].

PREFEITURA DA CIDADE DO RECIFE. **Plano Diretor Lei nº 17.511/2008**. [S.l.]: [s.n.].

PREFEITURA DA CIDADE DO RECIFE. **Estudo de Concepção para a Gestão e Manejo de Águas Pluviais e Drenagem**. 2016: EMLURB, Recife.

PROJETO BixePE. [S.l.]: Bikeitau.com.br, 2017. Acesso em: 5 setembro 2017.

ROSSI, A. **A arquitetura da cidade**. Marsilio: Pádua, 1966.

RYE, T. **Gestión de estacianamientos:** una contribuición ha ciudades más amables. Singapore: GIZ, 2011.

RYKWERT, J. **A Sedução do lugar**. São Paulo: Martins Fontes, 2004.

SABATÉ, B. **Proyetae el território en tiempos de incertidumbre**. Barcelona: Ediciones UPC, 2010.

SALES, P. M. R. S. **O Porto e sua Revalorização no Território Macro Metropolitano de São Paulo**. São Paulo: FAU/USP, 1999.

SALES, P. M. R. S. **Projeto Urbano:** Parque Capibaribe. [S.l.]: INCIT, 2014.

SANTOS, M. **Espaço e Método**. São Paulo: Nobel, 1985.

SANTOS, M. **Por uma outra globalização:** do pensamento único à consciência universal. São Paulo: Record, 2000.

SANTOS, M. **A natureza do espaço**. 4. ed. São Paulo: Nobel, 2014.

SECCHI, B. **Primeira Lição de Urbanismo**. São Paulo: Perspectiva, 2006.

SECRETARIA DE TRÂNSITO E TRANSPORTE DE OLINDA. **Diagnóstico do Plano de Mobilidade de Olinda**. Olinda: [s.n.], 2016.

SENNET, R. **The concience of the eye**. [S.l.]: [s.n.], 1990.

SHUSTER, J. M. Vuitlliçons, quatreetapes. Colònies, Séquia de Manresa i Delta del LLobregat. In: JOAQUÍN **Sabaté**. Barcelona: Diputació Barcelona, 2004. p. 63-74.

SILVA, A. **Identidade de bairro:** a resistência do lugar na trama de enredos.Uma análise de Água Fria. Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas, 2013.

SOJA, E. W. Algunas consideraciones sobre el concepto de ciudades región globales. **Ekonomiaz**, n. 58, p.

44-75, 2005. Disponíve.

SOLÁ-MORALES, M. D. **Las formas de crecimiento urbano**. Barcelona: Edicions UPC, 1993.

SOLÁ-MORALES, M. D. **Ciudades, esquinas.** Barcelona: UPC, 2004.

SOLÁ-MORALES, M. D. Cuatro paradigmas para un curso de ética urbanística. **Los territorios del urbanista**, Barcelona, p. 63-69, 2005.

SOUZA, K. M. D. **Forma Urbana e Controle de Uso e Ocupação:** Um Estudo do Impacto da Legislação de Uso e Ocupação do Solo na Cidade do Recife. Recife: UFPE, 2015.

SPOSITO, M. E. B. O centro e as formas de expressão das centralidades. **Geogradia**, São Paulo, n. 10, 1991.

SPOSITO, M. E. B. **O Chão em Pedaços:** urbanização, economia e cidades no Estado de São Paulo. Presidente Prudente : UNESP- Presidente Prudente, 2004.

TOURINHO, A. O. Do Centro à novas centralidades: uma trajetória de permanências terminológicas e rupturas conceituais In: Gitahy, M. L.Caíra; Lira, J. T. Correia (org). Cidades: impasses e perspectivas (Arquiteses 2). **Annablune/ FUPAM**, São Paulo, 2007.

TSCHUMI, B. Eventt-Cities e Praxis. **The MIT Press**, Cambridge, 1999-2000.

VILLAÇA, F. **Espaços intra-urbanos no Brasil**. São Paulo: [s.n.], 2001.

WEINBERGER, R.; KAEHNY, J.; RUFO, M. **Políticas Estadounidenses de Estacionamiento:** Una visión general sobre las estrategias de gestión. New York: ITDP, 2010.