

PROPOSTA PRELIMINAR TERRITÓRIO 2

Produto 2

Março | 2018

APRESENTAÇÃO

A Prefeitura do Recife e o Consórcio Diagonal-Factta apresentam o Produto 2 - **Proposta Preliminar do Território 2**, 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 2 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 analisa 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 2 e das suas centralidades. Entretanto, o capítulo inicia com uma caracterização geral do território e a 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.....	6
LISTA DE TABELAS.....	7
1 INTRODUÇÃO	8
1.1 Conceitos básicos	8
1.1.1 Cidade e centralidade.....	8
1.1.2 Qualidade urbana e dinâmica econômica	11
1.1.3 Cidade cindida e cidade sustentável	14
1.2 Metodologia.....	17
1.3 Centralidades e perímetros do Recife.....	22
1.3.1 Centralidades do Recife.....	22
1.3.1.1 Categorias definidoras das centralidades.....	25
1.3.3 Perímetros das centralidades.....	27
2 TERRITÓRIO DE INTEGRAÇÃO.....	29
2.1 Caracterização do território	29
2.1.1 Potencialidades e Estrangulamentos.....	39
2.2 Projetos para o território de integração e suas centralidades	41
2.3 Resultados dos projetos do Território de Integração.....	45
2.4 Afogados.....	46
2.4.1 Caracterização da centralidade.....	46
2.4.2 Potencialidades e Estrangulamentos.....	55
2.4.3 Projetos.....	57
2.4.4 Resultados.....	65
2.4.5 Perímetro da centralidade de Afogados	65
2.5 Areias	66
2.5.1 Caracterização da centralidade.....	67
2.5.2 Potencialidades e Estrangulamentos.....	76
2.5.3 Projetos.....	77
2.5.4 Resultados.....	85
2.5.5 Perímetro proposto para a centralidade de Areias	86

2.6	Jardim São Paulo	87
2.6.1	Caracterização da centralidade	87
2.6.2	Potencialidades e Estrangulamentos	95
2.6.3	Projetos	96
2.6.4	Resultados	102
2.6.5	Perímetro proposto para de Jardim São Paulo	102
3	DEMANDAS INCREMENTAIS DE SANEAMENTO (ÁGUA, ESGOTO E RESÍDUOS SÓLIDOS)	104
3.1	Déficit atual.....	105
3.2	Evolução futura da população.....	107
3.3	Demanda futura de saneamento	110
4	IMPACTOS NO AMBIENTE NATURAL E NO PATRIMÔNIO FÍSICO E CULTURAL.....	111
4.1	Projetos de intervenção no Território 2.....	112
4.2	Afogados.....	113
4.3	Areias.....	113
4.4	Jardim São Paulo	114
4.5	Síntese.....	114
5	INDICAÇÃO DE AJUSTES NA LEGISLAÇÃO URBANÍSTICA/AMBIENTAL.....	117
5.1	Contexto Normativo	117
5.2	Indicações de revisão da legislação vigente.....	118
6	RESULTADO DA CONSULTA.....	121
6.1	Pesquisa de avaliação das intervenções propostas.....	121
7	BIBLIOGRAFIA	126

LISTA DE FIGURAS

Figura 1: Esquema de camadas para análise territorial.....	20
Figura 2: Esquema de camadas para análise territorial.....	21
Figura 3: Território de integração 2.....	30
Figura 4: Topografia do Território 2.....	31
Figura 5: Distribuição das atividades econômicas no Território 2.....	34
Figura 6: Rede de linhas de transporte público do Território 2.....	35
Figura 7: Unidades de Conservação do Território 2.....	37
Figura 8: Padrão de ocupação do Território 2.....	38
Figura 9: Projetos territoriais e urbanos.....	41
Figura 10 :Local de moradia dos visitantes de Afogados.....	48
Figura 11: Destino dos trabalhadores ocupados na centralidade de Afogados.....	50
Figura 12: Densidade de Fluxo de ônibus na Encruzilhada.....	51
Figura 13: Qualidade da circulação na centralidade.....	52
Figura 14: Intensidade do Fluxo de Pessoas.....	53
Figura 15: Vias de concentração de unidades mercantis na Centralidade da Encruzilhada.....	55
Figura 16: Perímetro proposto para a centralidade de Afogados.....	66
Figura 17: Local de moradia dos visitantes de Areias.....	69
Figura 18: Origem dos trabalhadores ocupados na Centralidade de Areias.....	71
Figura 19: Densidade do Fluxo de ônibus em Areias.....	72
Figura 20: Qualidade da circulação na centralidade.....	73
Figura 21: Fluxo de pessoas na centralidade.....	75
Figura 22: Vias de concentração de unidades mercantis na Centralidade da Areias.....	76
Figura 23: Perímetro Proposto para Centralidade de Areias.....	86
Figura 24: Origem dos trabalhadores ocupados em Jardim São Paulo.....	90
Figura 25: Densidade de linha de ônibus na centralidade de Jardim São Paulo.....	90
Figura 26: Qualidade das calçadas no Centro Local de Jardim São Paulo.....	92
Figura 27: Fluxo de pessoas no Centro Local de Afogados.....	94
Figura 28: Vias de concentração de unidades mercantis na Centralidade de Beberibe.....	95
Figura 29: Proposta de perímetro de Preservação Morfológica.....	103

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.....	32
Gráfico 4: Relação entre PEA e emprego formal nas Centralidades do Território 2.....	33
Gráfico 5: Receita de ISS per capita no Território e nas Centralidades (bairros).....	33
Gráfico 6: Receita de IPTU residencial por domicílio nas Centralidades do Território 2 - (Reais) (*).....	39
Gráfico 7: Local de moradia dos visitantes de Afogados (%).....	48
Gráfico 8: Qualidade das calçadas da Centralidade de Afogados (pontuação de zero a 10).....	51
Gráfico 9: Estrangulamentos e problemas em Afogados na visão dos usuários (% das respostas).....	53
Gráfico 10: Local de moradia dos visitantes de Areias (%).....	69
Gráfico 11: Qualidade das calçadas de Areias (%).....	74
Gráfico 12: Estrangulamentos e problemas em Areias na visão dos usuários (% das respostas).....	75
Gráfico 13: Local de moradia dos usuários de Jardim São Paulo (%).....	88
Gráfico 14: Qualidade das calçadas de Jardim São Paulo (%).....	93
Gráfico 15: Estrangulamentos e problemas em Jardim São Paulo (% das respostas).....	93
Gráfico 16: Percentual de pessoas que vivem em domicílios com água encanada no Território 2 (%).....	105
Gráfico 17: Percentual da população que vivem em domicílios urbanos com coleta de lixo no Território 1 (%).....	106
Gráfico 18: Percentual dos domicílios com entorno degradado no Território 2 (%).....	107
Gráfico 19: Taxa de crescimento anual da população das Centralidades - (%).....	108

LISTA DE TABELAS

Tabela 1: Dados de mensuração das centralidades do Território 2.....	26
Tabela 2: Indicadores econômicos e sociais das centralidades do Território 2	32
Tabela 3: Principais cadeias produtivas das Centralidades.....	34
Tabela 4: Síntese dos principais indicadores de Afogados.....	47
Tabela 5: Rendimento domiciliar nominal mensal dos bairros dos visitantes de Afogados – 2010.....	49
Tabela 6: Síntese dos principais indicadores de Areias	67
Tabela 7: Rendimento domiciliar dos bairros dos visitantes de Areias –2010 (*)	70
Tabela 8: Síntese dos principais indicadores de Jardim São Paulo.....	87
Tabela 9: Rendimento domiciliar dos bairros dos visitantes de Jardim São Paulo –2010 (*).....	89
Tabela 10: Déficit de atendimento de esgoto nas Centralidades e fora das ZEIS	107
Tabela 11: Estimativa da evolução tendencial da população das Centralidades.....	108
Tabela 12: Aumento futuro da população das Centralidades do Território 2.....	109
Tabela 13: Aumento futuro do número de domicílios nas Centralidades – 2010/2030	109
Tabela 14: Demanda futura de água e coleta de lixo (2030) nas Centralidades do Território 1.....	110
Tabela 15: Demanda futura de esgotamento sanitário (2030) nas Centralidades do Território 2.....	110

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 subcapítulo 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 papéis 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 aglomeração¹ 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 Jacobs³, 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).

¹ Alfred 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 "The economy of cities" em 1969

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 provocam uma mudança radical nas relações de tempo e espaço (menor significado da distância territorial). Manuel Castells⁴ 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; e ii) 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.

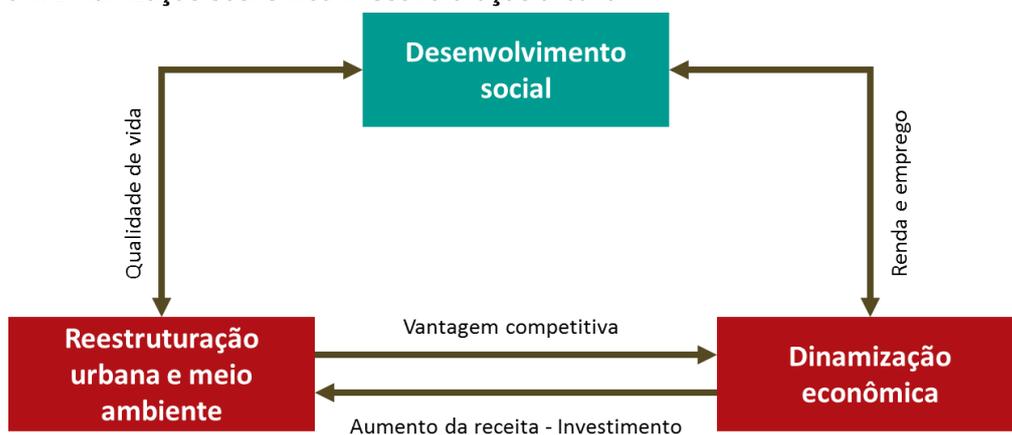
Para compreender os usos que se faz da cidade é necessário estudar também a sua produção. Não se pode considerar separadamente os agentes econômicos privados e a ação pública. Não se pode isolar a técnica da política, nem a política dos movimentos sociais. Esta abordagem implica a abolição das fronteiras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

⁴Manuel Castells. A Sociedade em Rede. São Paulo: Paz e Terra. Volume 1. 8ªed. 2000.

O processo espontâneo de formação da rede hierarquizada da cidade, compondo as centralidades, pode 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 espacial⁵ – 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 espriar 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 inovadoras 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 domínio 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 espacial⁶ – 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 competitiva

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).

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. 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:

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.

1. **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.
2. **Público e privado** – superação da ideia de espaço público como oposto ao espaço privado.

⁷Ver a respeito Sennet, 1990

Urbanidade pressupõe aumento dos espaços privados de uso público.

3. **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.
4. **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.
5. **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, infraestruturais, 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 Socioeconômica) 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.

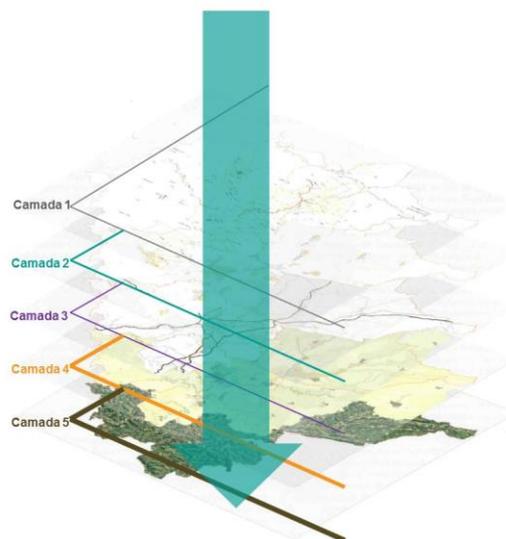
ANÁLISE SOCIOECONÔMICA: Analisa as questões sociais e econômicas que atuam no território de estudos com a finalidade da melhor compreensão dessas dinâmicas e seus possíveis desenvolvimentos.

⁸Termo 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.

Figura 1: Esquema de camadas para análise territorial



- 1** MATRIZ AMBIENTAL
- 2** REDES DE INFRAESTRUTURAS E DE MOBILIDADE
- 3** FORMAS DE USO E OCUPAÇÃO DO SOLO
- 4** IDENTIDADE DO LUGAR
- 5** LEITURA ECONÔMICO SOCIAL: TRANSVERSAL



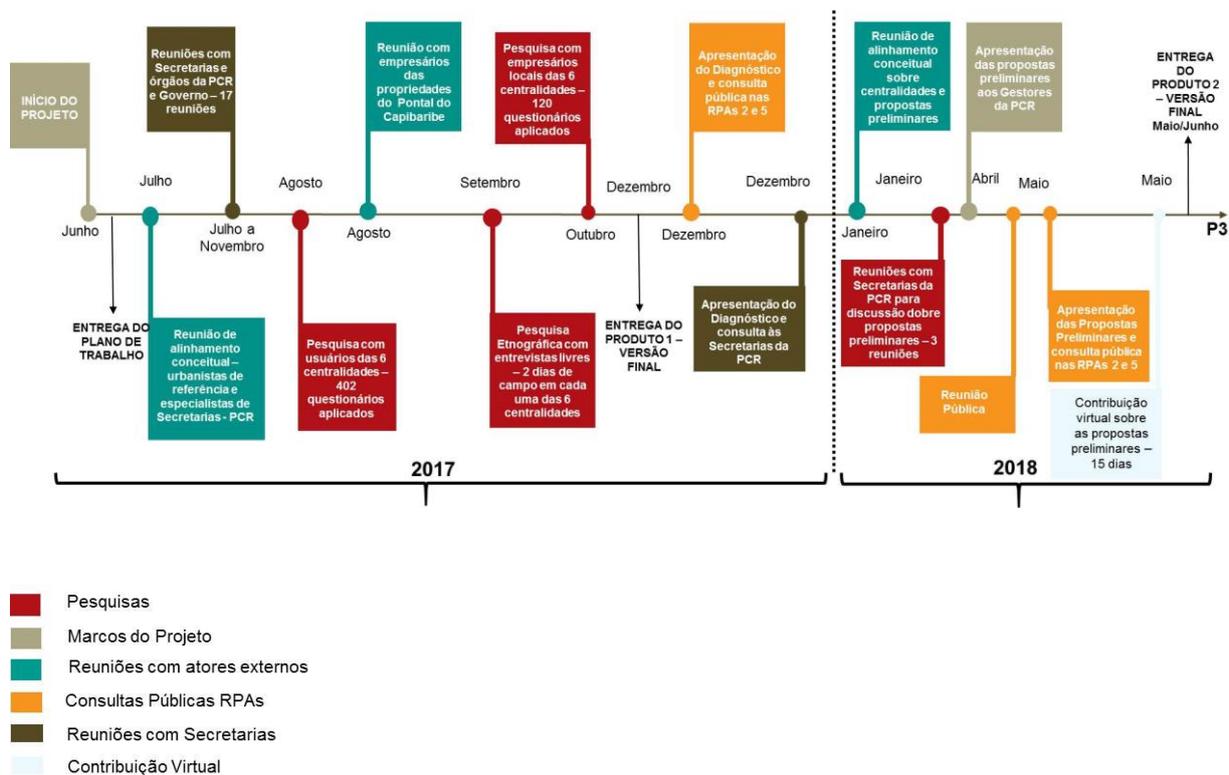
Elaboração: Consórcio Diagonal-Factta, 2017. Acervo Diagonal

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:

Na fase do Diagnóstico foram realizadas duas consultas à sociedade nas, 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 atratividade⁹. 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.

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.

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 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 comerciante.

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 mercantis¹⁰ 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 auxílio 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 sequências de campos visuais e dinâmicas da paisagem urbana enquanto conjunto urbano (fluxos, pessoas, arborização e o edificado), permitindo conhecer e interpretar as características específicas 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 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.

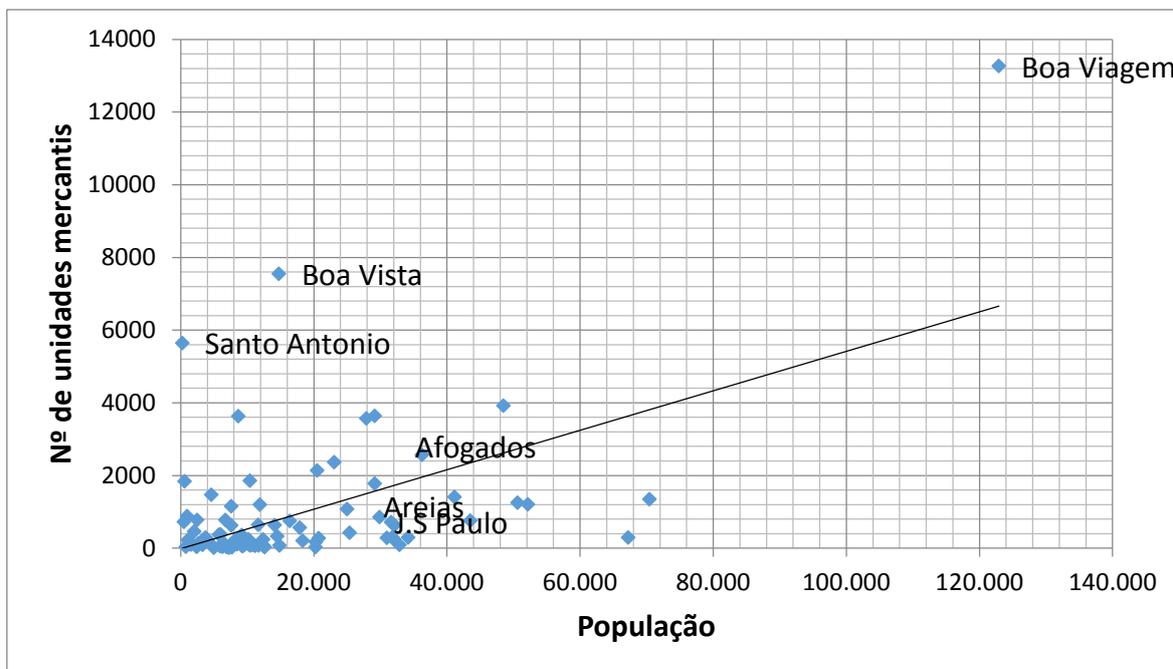
1.3.1 Centralidades do Recife

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 1 mostra 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

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

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 1936¹¹, época em que a cidade foi dividida em quatro zonas: 1ª Zona ou Principal; 2ª Zona ou Urbana; 3ª Zona ou Suburbana; e 4ª Zona ou Rural. Nesta divisão, as 1ª e 2ª 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 1961¹², 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 1983¹³, a legislação urbanística trouxe algumas inovações quanto ao conceito monofuncional da cidade, introduzindo a

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

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.

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 coletivo¹⁴.

Em 1996¹⁵, 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 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 específica.

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

14 Os Eixos de Atividades Múltiplas compreendem 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.

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;

Os 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.

O 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 Tejió, 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 2:

Tabela 1: Dados de mensuração das centralidades do Território 2

Centralidades	Superfície (ha)	População (hab)	Unidades mercantis
Afogados	369	36.265	3.243
Areias	240	29.894	1.212
Jardim São Paulo	250	31.648	1.100

Fonte: IBGE e Cadastro Mercantil

Com base nesses dados pode ser gerado um indicador que expressa a densidade terciária das centralidades: **Unidades mercantis por densidade demográfica** (superfície de solo de proximidade ou bairro por habitante). Os dados mostram que Afogados tem uma densidade terciária muito superior às de Areias e Jardim São Paulo, evidenciando a sua relevância como centralidade no Território 2 (ver Gráfico 2).

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

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 continuamente – 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). 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 espraiamento desejado das atividades como resultado mesmo dos projetos propostos para reestruturação urbana e dinamização econômica.

2 TERRITÓRIO DE INTEGRAÇÃO

O Território 2 é formado por três centralidades – Afogados, Areias e Jardim São Paulo¹⁷ - integradas por uma malha de transporte que articula o **metro**, a **Rua São Miguel**, a **Avenida José Rufino**, a **Avenida Recife e BR 101**, além da **II Perimetral**, compondo uma mancha com mais quatro bairros vizinhos: Mangueira, Jiquiá, Estância e Barro. O Território 2 tem **destacada posição logística** com as grandes vias que integram com o conjunto da cidade e conferem uma **relevância metropolitana** complementada pela Avenida Mascarenhas de Moraes e a proximidade do Aeroporto Internacional dos Guararapes.

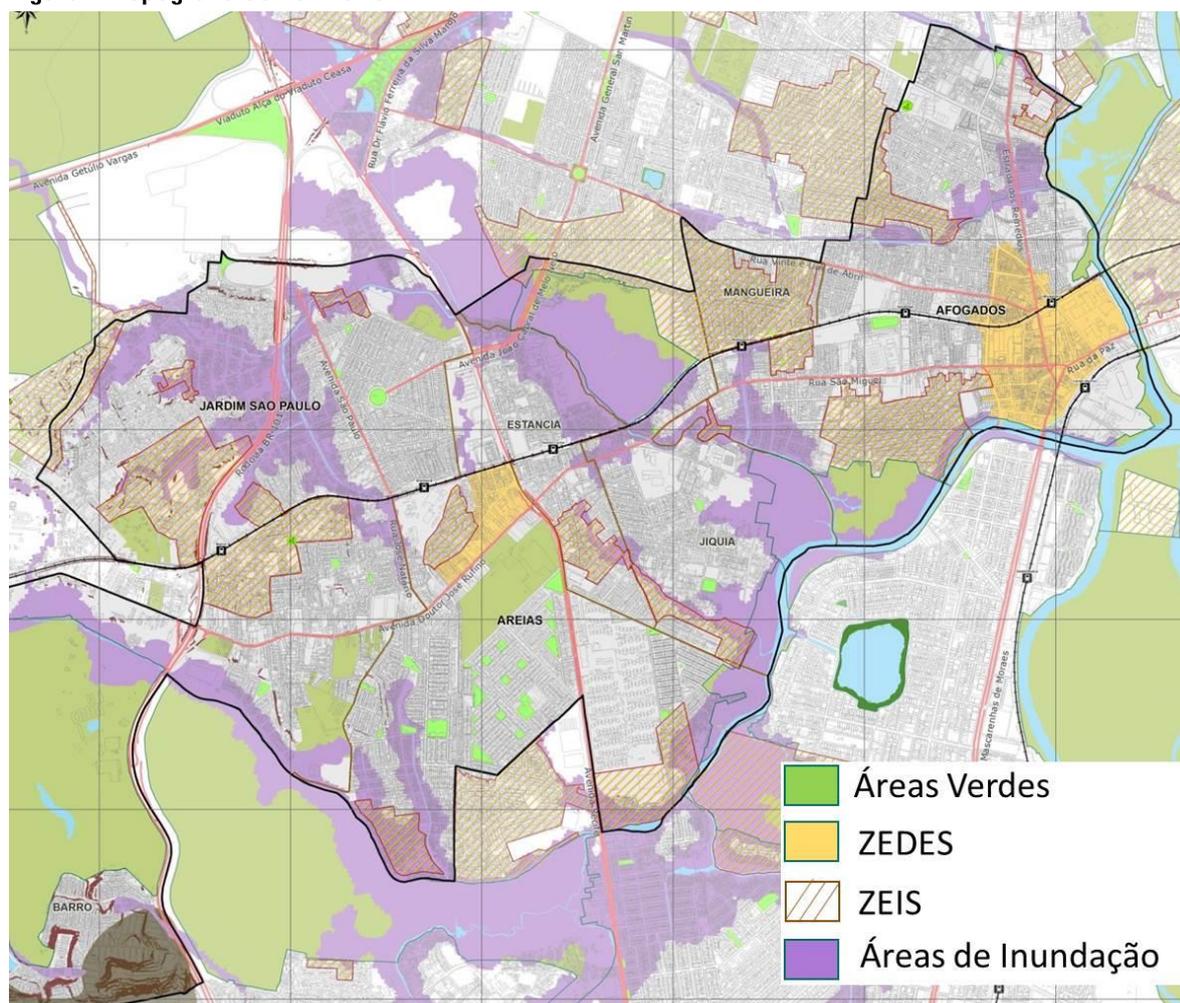
2.1 Caracterização do território

As três centralidades têm uma população de **97.807 habitantes** (dados de 2010), que representam 6,4% da população do Recife e contam com 25.255 empregos formais e 5.555 unidades mercantis. O conjunto dos sete bairros (as três centralidades e os bairros do entorno) tem uma população de **157.619 habitantes**, que representa 10,3% do total municipal. A área do Território (três centralidades) é de 868,7 hectares, equivalentes a 4,0% do total do município do Recife, bem menos que os 6,4% que representa da população municipal, determinando uma densidade demográfica de 113 habitantes por hectare¹⁸.

¹⁷ A análise das Características realizada nos capítulos seguintes define Jardim São Paulo como um centro local ou de vizinhança e não como um Centro Secundário, considerando o seu limitado alcance, a sua atratividade e a sua capacidade.

¹⁸ Esta análise do Território 1 resume o Diagnóstico (Produto 1)

Figura 4: Topografia do Território 2



Fonte: Elaboração Diagonal/Factta

A ferrovia é o elemento estrutural do território 2, sendo complementada pelo feixe viário com características rodoviárias, combinando a escala metropolitana com a estruturação local, grandes estruturas viárias e metroviárias metropolitanas convivendo com o tráfego local, Avenida Sul, II Perimetral e ligação com avenida Mascarenhas de Moraes.

O eixo estruturador da Rua São Miguel e Avenida Dr. José Rufino articula o território 2 desde Afogados, com aproximadamente 5,3 km de extensão, até a BR 101. Ao longo deste eixo, existem 6 estações do metro da linha oeste/centro e uma da linha sul – Largo da Paz. A linha Oeste/Centro corta todo o território 2, sendo a principal estrutura viária de fundamental importância para o transporte público, embora com limitada articulação com as áreas do entorno, indicando necessidade de maior integração com as Ruas Vinte e Um de Abril Afogados/Praça de San Martin) e Rua São Miguel e Avenida Dr. José Rufino (Afogados/BR 101).

As centralidades do Território 2 combinam um grande equilíbrio nos principais indicadores, a começar pelo tamanho da população e diversos aspectos sociais, com uma enorme diferença em termos econômicos com o predomínio de Afogados no número de unidades mercantis e no volume de emprego formal. A centralidade de Afogados tem a maior população, mas também a área mais vasta, com cerca 42,5% do total do território formado pelas três centralidades. Afogados tem 16.282 empregos, equivalentes

a 64,5% do total do território (2015) e foi responsável por uma receita per capita de ISS de, aproximadamente, R\$ 183,50, muito superior à média do território e, principalmente, das duas outras centralidades.

Paradoxalmente, contudo, a liderança econômica de Afogados na economia não se traduz em vantagem na renda, indicando que grande parte das pessoas ocupadas na centralidade reside em outros bairros e, portanto, utilizam sua renda fora do seu lugar de trabalho. Na verdade, como mostra a Tabela 2, o Valor do rendimento nominal médio mensal dos domicílios particulares permanentes de Afogados (R\$ 1.547,37 (em 2010) é inferior ao de Jardim São Paulo (R\$ 1.973,10) e de Areias (R\$ 1.941,99). Esta contradição da posição relativa de Afogados se manifesta também no índice de pobreza (medido pelo percentual das pessoas de 10 anos e mais que recebe até 1 SMs); cerca de 71,1% em Afogados, percentual que cai para 64,3%, em Areias, e 65,1% em Jardim São Paulo. Quando se considera o percentual de pessoas de 10 anos e mais sem rendimento ou dependente de benefício social, o valor supera 38% nas três centralidades, como mostra o Gráfico 3

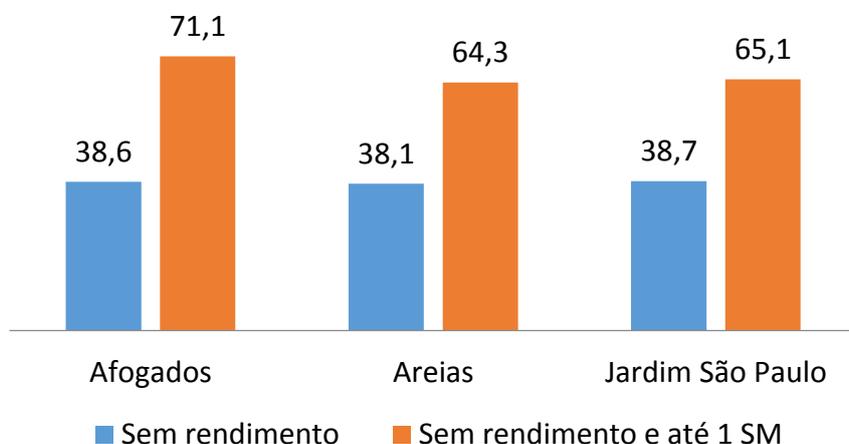
Tabela 2: Indicadores econômicos e sociais das centralidades do Território 2

Centralidades	Renda domiciliar (*)	População	Emprego	Pobreza (% de até 1 SMs)	Domicílios em ZEIS (%)	PEA/emprego	CVLI/cem mil hab.
Afogados	1.547,37	36.265	16.282	71,1	26,4	0,7	63,4
Areias	1.941,99	29.894	6.391	64,3	15,5	1,5	46,8
Jardim São Paulo	1.973,10	31.648	2.572	65,1	18,1	4	66,4

Fonte: IBGE/RAIS-MT,

Nota: Atualizando os dados para 2017, Afogados teria uma renda aproximada de R\$ 2.353,55, sendo de R\$ 2.953,77 em Areias e R\$ 3.001,09 em Jardim São Paulo.

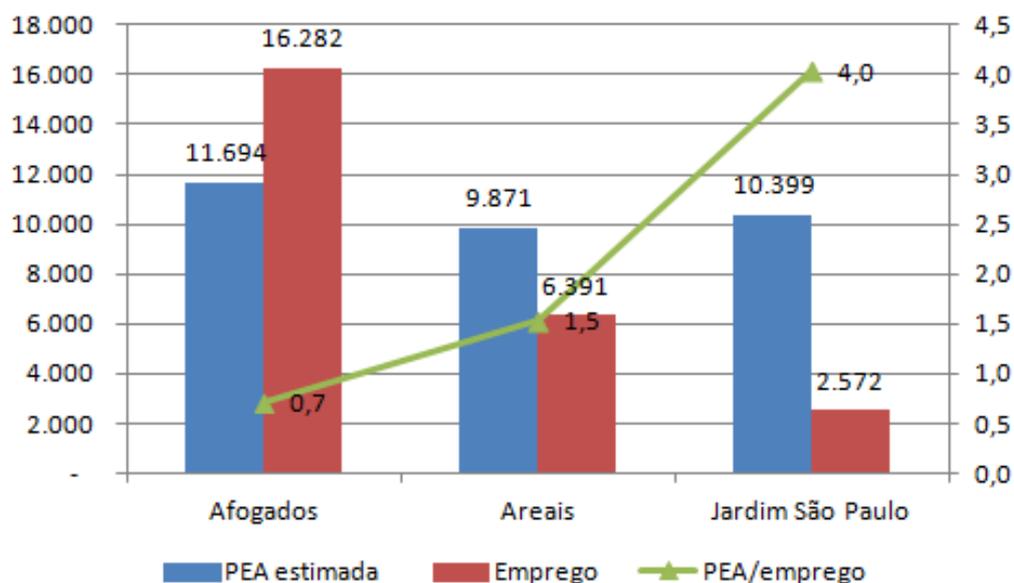
Gráfico 3: Distribuição da renda das Centralidades por classe de rendimento nominal mensal da população de 10 anos e mais - 20



Fonte: IBGE, 2010

A base econômica confere a Afogados uma alta capacidade de absorção de mão de obra local (relação entre PES-População Economicamente Ativa e emprego formal): tem apenas 0,7 residentes da centralidade no mercado de trabalho (PEA) para cada emprego formal. Exatamente o contrário de Jardim São Paulo que tem quatro pessoas no mercado (PEA) para cada emprego e mesmo Areias com 1,5 pessoas para cada emprego (ver Gráfico 4).

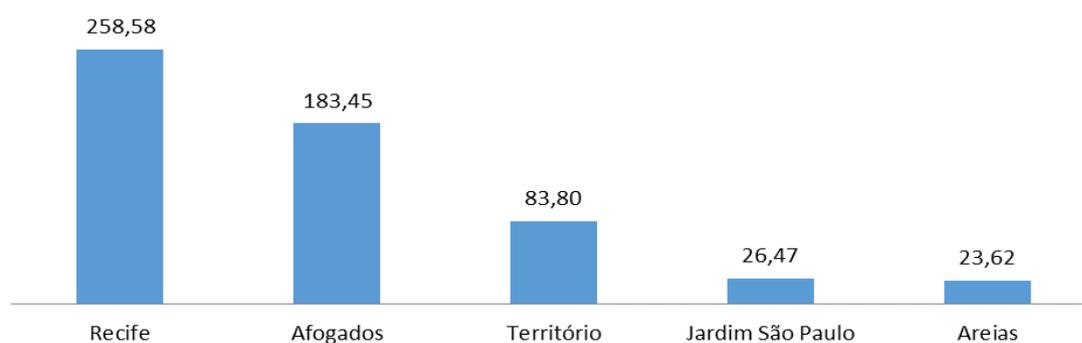
Gráfico 4: Relação entre PEA e emprego formal nas Centralidades do Território 2



Fonte: IBGE/RAIS

A desigualdade econômica do território 2 se manifesta também na receita de ISS das três centralidades. Apesar de ter uma população um pouco maior que Areias e Jardim São Paulo, a receita de ISS por habitante de Afogados é muito superior, confirmando o peso econômico da centralidade: em 2015, Afogados gerou uma receita de ISS de R\$ 183,45 por habitante contra apenas R\$ 26,47 em Jardim São Paulo e R\$ 23,62 em Areias (Gráfico 5). Mesmo assim, a receita per capita de Afogados ainda foi menor que a receita per capita média do Recife que chegou a R\$ 258,58.

Gráfico 5: Receita de ISS per capita no Território e nas Centralidades (bairros)



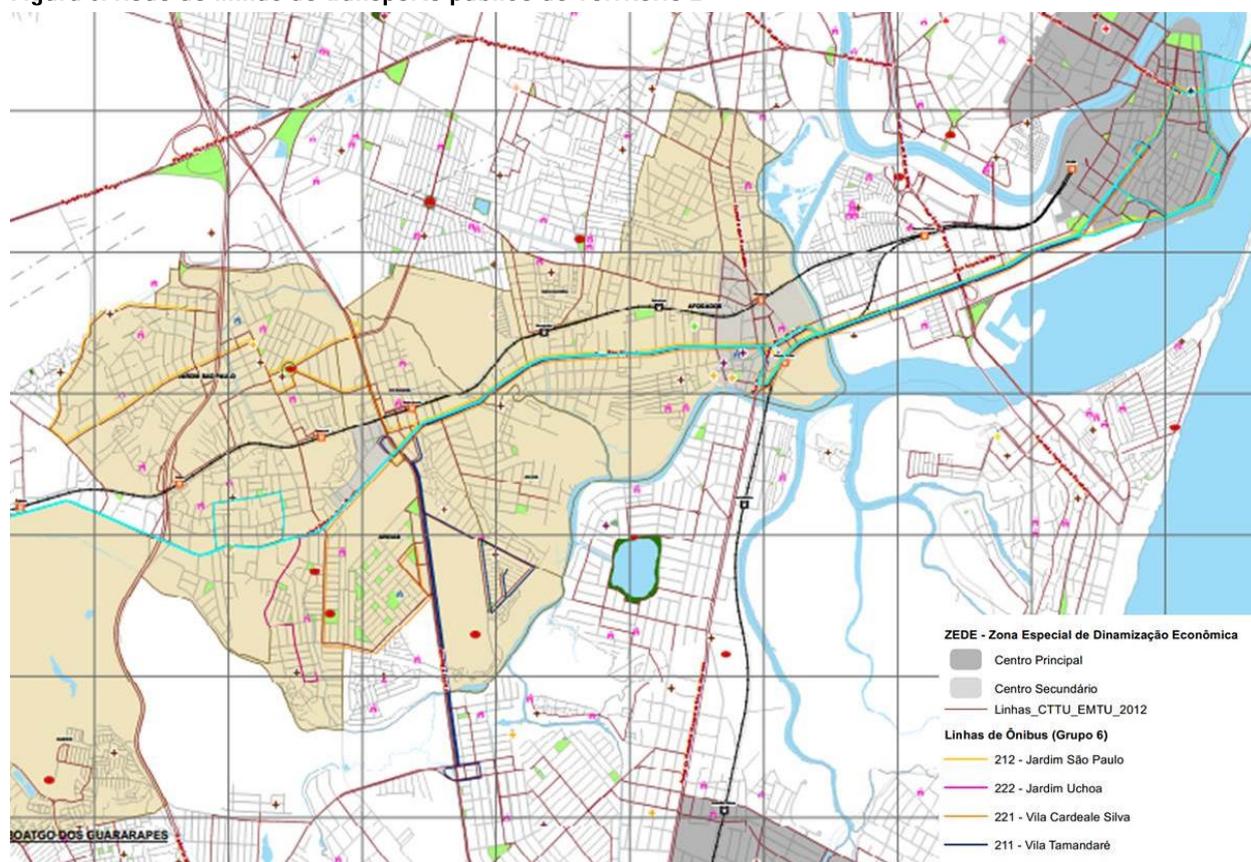
Fonte: Secretaria de Finanças

empregam 7,2% e 3,6% do emprego formal, respectivamente. “Serviços especializados” também aparecem em Areias (7,6% do total do emprego formal) e em Jardim São Paulo (5,7%).

A quantidade de domicílios em áreas de ZEIS não é relevante no Território, sendo mais elevada em Afogados (26,4%) que em Jardim São Paulo (18,1%) e, principalmente, Areias com apenas 15,5% dos domicílios. O mais grave indicador do território é a violência. Em todas três centralidades, o CVLI-Crime Violento Letal Intencional em cem mil habitantes é maior que a média do Recife (42,8), sendo muito elevado em Jardim São Paulo com 66,4 homicídios em cem mil habitantes. Areias tem o melhor desempenho, apenas um pouco acima da média do Recife (42,8 homicídios em cem mil habitantes).

Apesar da supremacia do sistema de transporte rodoviário baseado, principalmente, nos veículos automotivos privados, o Território 2 é servido pelo metro que se articula com os corredores da Rua São Miguel e Av. José Rufino, formando os eixos estruturadores do território. As linhas Oeste/centro e Sul do metro cortam todo o território, articulando quatro terminais do SEI e pelas três perimetrais. Além disso, existem dois pontos com integração metrô-ônibus, a Estação Werneck da linha centro do metrô (com bilhetagem eletrônica) e o Terminal Integrado do Largo da Paz da linha sul do metrô. O que se amplia com a linha centro do metro articulando mais seis terminais de integração do SEI, ou seja: Recife, Joana Bezerra, Jaboatão, Cosme Damião, Rodoviária e Camaragibe.

Figura 6: Rede de linhas de transporte público do Território 2



Fonte: Consórcio Grande Recife, 2017

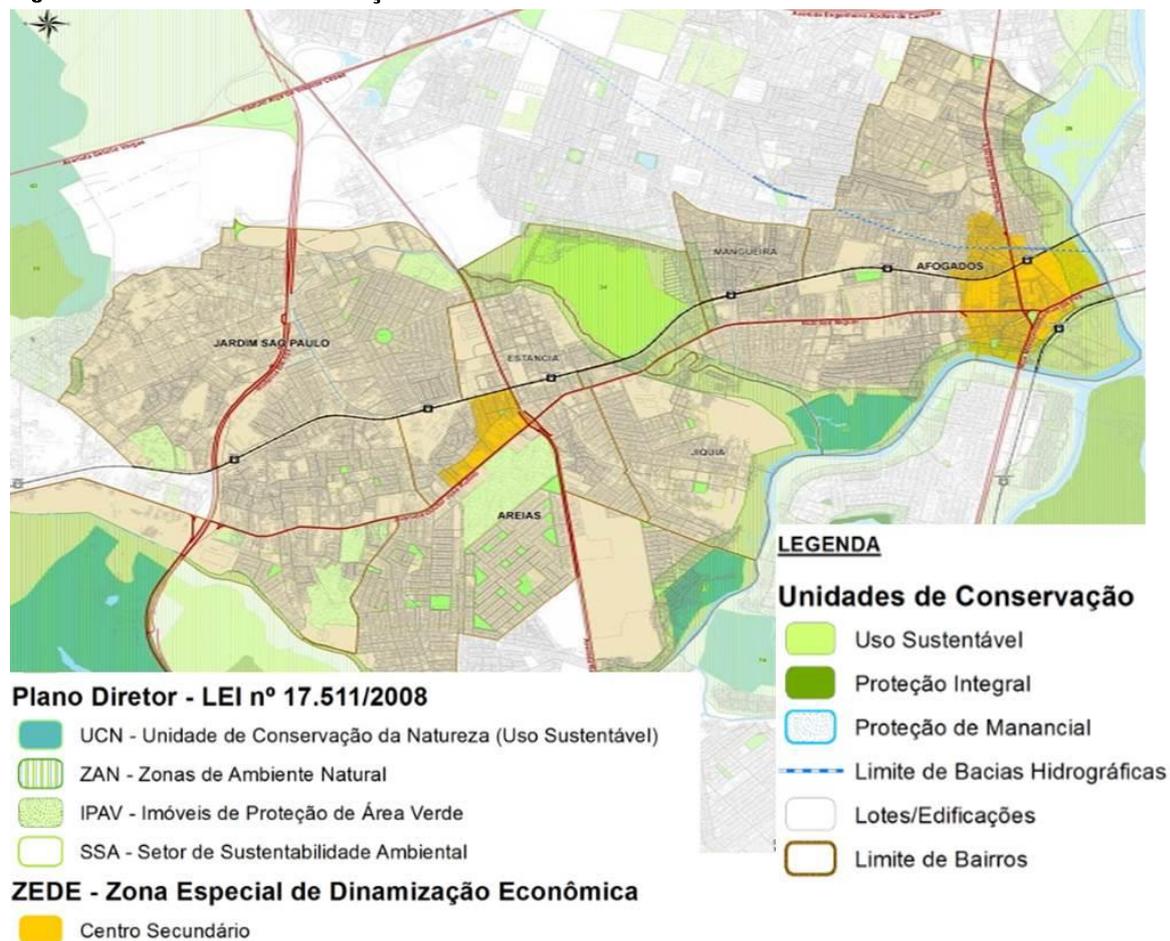
Das unidades de proteção ambiental definidas no Plano Diretor¹⁹, merece destaque no Território 2 a ZAN-Zona de Ambiente Natural de Tejipló, composta por cursos e corpos d'água formadores da bacia hidrográfica do Rio Tejipló, caracterizada pela concentração da Mata Atlântica e de seus ecossistemas associados e pela presença de áreas potenciais para implantação de parques públicos urbanos.

O Território 2 possui Unidades de Conservação da Natureza em quantidade e dimensões relevantes, além das Unidades de Equilíbrio Ambiental. Já enquadradas nas normas do sistema nacional, o território tem as seguintes UCNs: APA Campo do Jiquiá, área de proteção ambiental enquadrada no grupo das unidades de uso sustentável com os limites estabelecidos; a ARIE Ilha do Zeca, área de relevante interesse ecológico, também do grupo das unidades de uso sustentável com padrões estabelecidos; e a UCN Parque dos Manguezais, pertencente ao grupo de unidades de proteção integral e cuja restrição de uso é significativa. Ainda podem ser consideradas a UCN Mata do Barro e a UCN Tamandaré, ambas contempladas na ZAN Tejipló, todavia sem caracterização ou categorização especificada.

Mesmo com as pressões antrópicas decorrentes da ocupação do território, crescimento da população e aumento das atividades econômicas, o Território 2 registra ainda estas zonas e unidades de conservação e pequena extensão de área verde, com destaque para os IPAVs. O território conta com 514,81 hectares de ZAN-Zona de Ambiente Natural, 42,20 hectares de Unidade de Conservação, 237,54 hectares de UCN, e 42,29 hectares de IPAVs. No total, estas áreas representam 53,74% da área total do território.

¹⁹ Plano Diretor do Recife divide o território na Macrozona do Ambiente Construído (MAC) e Macrozona de Ambiente Natural (MAN) que delimita o território do Recife em quatro ZAN-Zonas de Ambiente Natural que considera os cursos e corpos d'água formadores das bacias hidrográficas. Existem ainda quatro categorias de Unidades Protegidas: Jardins Botânicos JB, Unidades de Conservação da Natureza UCN, Unidades de Conservação da Paisagem UCP, e Unidades de Equilíbrio Ambiental UEA.

Figura 7: Unidades de Conservação do Território 2



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

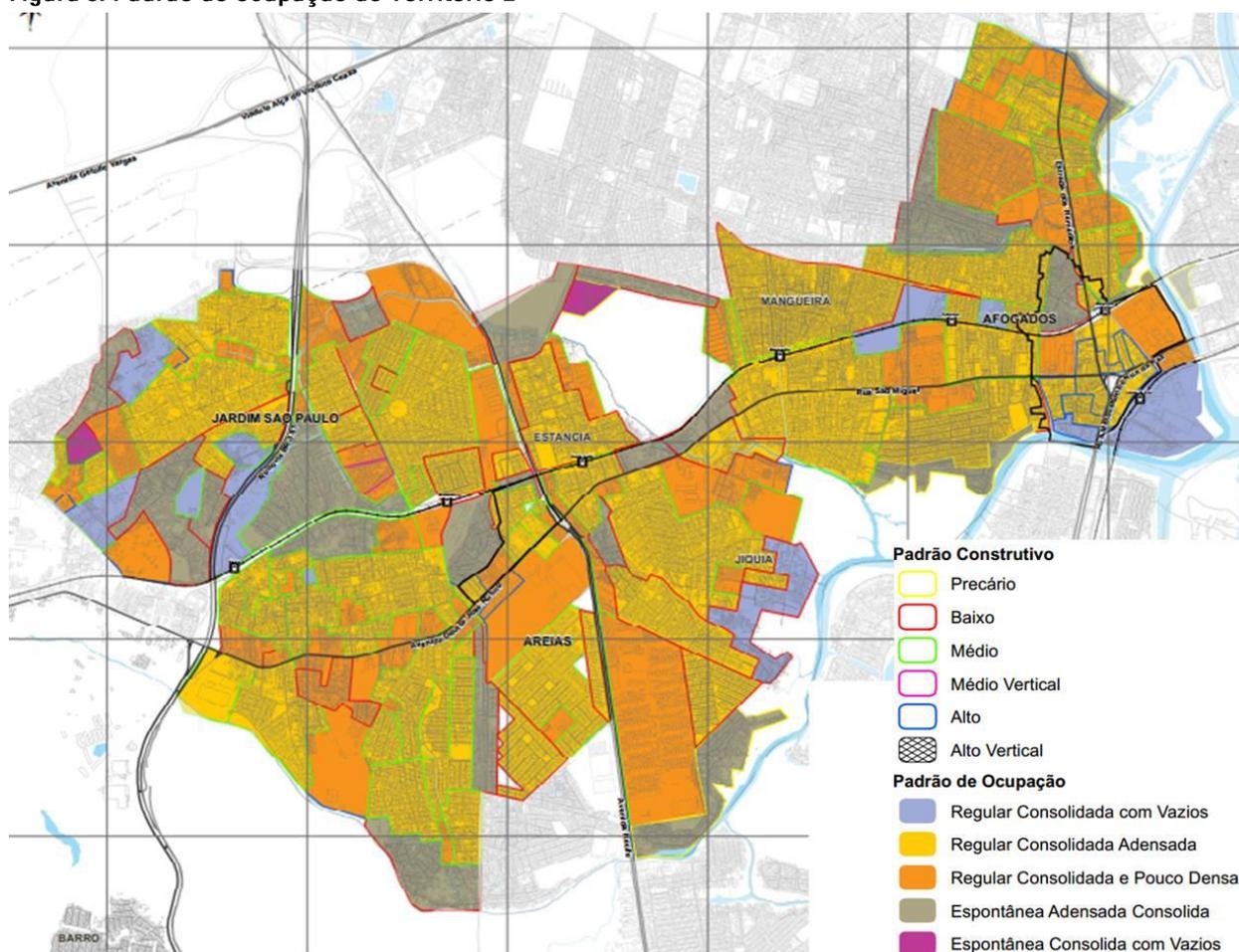
A progressiva ocupação desordenada das áreas ao longo dos cursos d'água, os aterros indiscriminados e a pouca preocupação com obras de drenagem em diversas áreas contribuem para os constantes alagamentos presenciados em épocas de chuva ou de altas de maré, seja pela diminuição das calhas e áreas de espraiamento dos cursos d'água, seja pela alta impermeabilização do solo. Além disso, a carência dos serviços de saneamento (com esgoto sendo lançado nas redes de drenagem) e limpeza dos cursos d'água (do lixo jogado e da vegetação que cresce nas margens) agravam a situação.

A distribuição das atividades econômicas e dos domicílios, definem a escala e a forma de ocupação do território 2, marcado pelo traçado regular e com algumas áreas de traçado irregular espalhadas, principalmente, às margens dos rios e de algumas áreas de preservação, como é o caso do parque do Jiquiá e dos manguezais. O bairro de Jardim São Paulo se diferencia pelo parcelamento radiocêntrico, característico dos bairros planejados na década de 50. Alguns espaços vazios são encontrados em lotes de grandes dimensões que comportam algumas fábricas, conjuntos habitacionais, áreas de mangue e parques, IPAVs e fundos de lotes.

O uso do solo no Território 2 é, predominantemente, residencial, com o uso comercial e serviços concentrando-se nas ZEDs e ao longo das vias principais (Av. São Miguel, Av. Dr. José Rufino e Estrada dos Remédios). Em Afoogados o uso comercial e de serviços são mais expressivos e transbordam a partir dos eixos

principais com distribuição por todo bairro. Em Areias, seus usos estão concentrados ao longo da Av. Dr. José Rufino, nesse bairro há maior quantidade de áreas verde e praças. Jardim São Paulo é predominantemente residencial, com alguns comércios ao longo da Avenida Jardim São Paulo e no entorno da praça. As edificações são, predominantemente, horizontais, com imóveis de até dois pavimentos na maioria absoluta do território, com alguns pontos de edificações com até 5 pavimentos (ver Figura 8)

Figura 8: Padrão de ocupação do Território 2



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

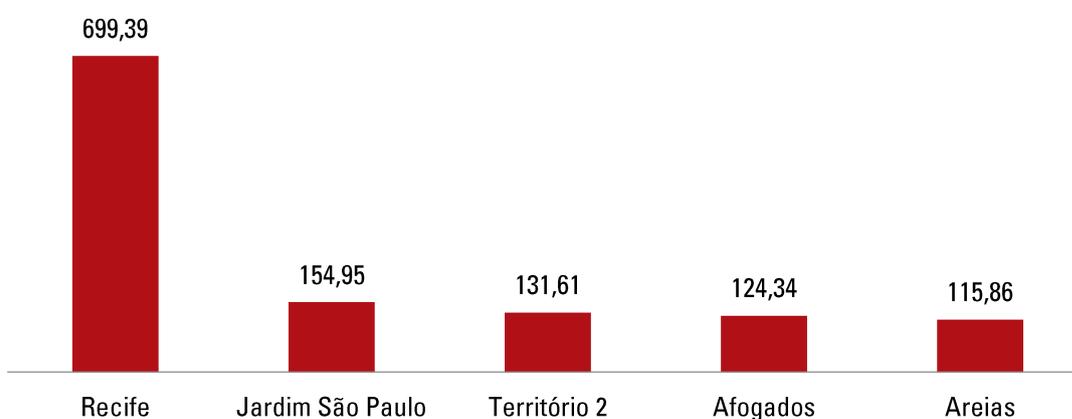
A maior parte das áreas de ocupações regulares adensadas, possui padrão construtivo médio com predomínio de construções de alvenaria com revestimento externo em cerâmica ou pintura, com recuos laterais, frontais e/ou de fundo, localizadas em áreas planas e com gabarito entre 1 e 2 pavimentos. No entanto, algumas partes do bairro de Mangueira, Jardim São Paulo (margem esquerda da Av. Jardim São Paulo), Areias e Jiquia foram classificados como de baixo padrão construtivo, ou seja, predominam as edificações autoconstruídas, em alvenaria (sem recuo ou quase nenhum), com gabarito predominante de 1 a 2 pavimentos.

Áreas de setor de ocupação espontânea consolidada e adensada estão dispersas em todo o território 2, muitos dos quais coincidem com as ZEIS, áreas sem planejamento de quadra, lote ou traçado viário, que apresentam padrão construtivo baixo ou precário. No território não existe uma divisão clara em termos de padrão construtivo e tipo de ocupação, convivendo em todos os bairros os setores regulares e espontâneos, setores adensados e pouco adensados, e padrões construtivos precários, baixos e médios.

As ocupações consideradas de padrão alto estão concentradas apenas no bairro de Afogados, dentro dos limites da ZEDE.

O perfil diferenciado das edificações nas centralidades se expressa nos valores residencial lançados de IPTU e desta expectativa de receita por domicílio. O valor médio de IPTU lançado por domicílio é muito baixo no Território 2, apenas R\$ 131,61 (quase um sexto da média do município, estimada em R\$ 699,39). Sobre o referido valor de IPTU médio por domicílio existe uma grande semelhança entre as três centralidades: R\$ 154,95, em Jardim São Paulo, R\$ 124,34 em Afogados e apenas R\$ 115,86 por domicílio em Areias (ver Gráfico 6).

Gráfico 6: Valor médio do IPTU lançado, residencial por domicílio nas Centralidades do Território 2 - (Reais) (*)



Fonte: Secretaria de Finanças

(*) Os dados da receita são de 2013 mas, para o número de domicílios foram utilizados dados de 2010, último ano com dado oficial disponível.

A principal característica do Território 2 é a sua densa rede de transporte que confere um claro perfil metropolitano e forte integração com a malha urbana da Cidade do Recife. Por outro lado, excetuando a base econômica, as três centralidades (bairros) do Território 2 têm características sociais e ambientais muito semelhantes, convivendo com problema grave de violência, 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.

2.1.1 Potencialidades e Estrangulamentos

Da análise do Território 2 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 2, que podem ser a base para o seu desenvolvimento futuro,

destacam-se as seguintes:

- Alcance metropolitano do Território com estrutura viária e conexão com a Cidade e municípios vizinhos através de importantes eixos viários e pelo metrô.
- Atividade mercantil concentrada ao longo dos principais eixos com potencial de adensamento.
- Presença de equipamentos âncoras e outros equipamentos com potencial para atuação em programas de capacitação e formação profissional.
- Existência de áreas vazias e/ou com baixa ocupação²⁰, com infraestrutura metroviária instalada que abre possibilidade de ocupação e utilização com os usos habitacional, comercial e serviços.
- Estrutura fundiária com presença de grandes glebas com usos passíveis de adaptações.
- Potencial paisagístico e de uso público dos Recursos Hídricos e áreas de conservação e proteção ambiental de diferentes portes.

2.1.1.2 Estrangulamentos

Da análise do território foram identificados os seguintes estrangulamentos que comprometem a qualidade urbana e a dinamização econômica.

- Renda baixa a muito baixa da população em todo o território e no entorno
- Média a baixa capacidade de absorção de emprego local (relação PEA/ Emprego) em Areias e Jardim São Paulo
- Baixa escolaridade em todo território com persistência do analfabetismo à exceção de Jardim São Paulo.
- Alto índice de violência (CVLI por cem mil habitantes), bem acima da média da Cidade, e percentual elevado de jovens que nem trabalham nem estudam em todo o território.
- Baixa qualidade das atividades de serviços e do comércio
- Desvalorização dos ativos ambientais, desarticulação de áreas de proteção e áreas verdes, poluição e assoreamento dos rios
- Caráter rodoviário dos eixos viários São Miguel/José Rufino e ausência de qualidade urbana da Avenida 21 de Abril
- Ausência de interfaces urbanísticas/acessos/espços públicos entre as estações, a linha férrea e os bairros vizinhos.
- Alagamentos devido a problemas de drenagem nas principais vias e canais.

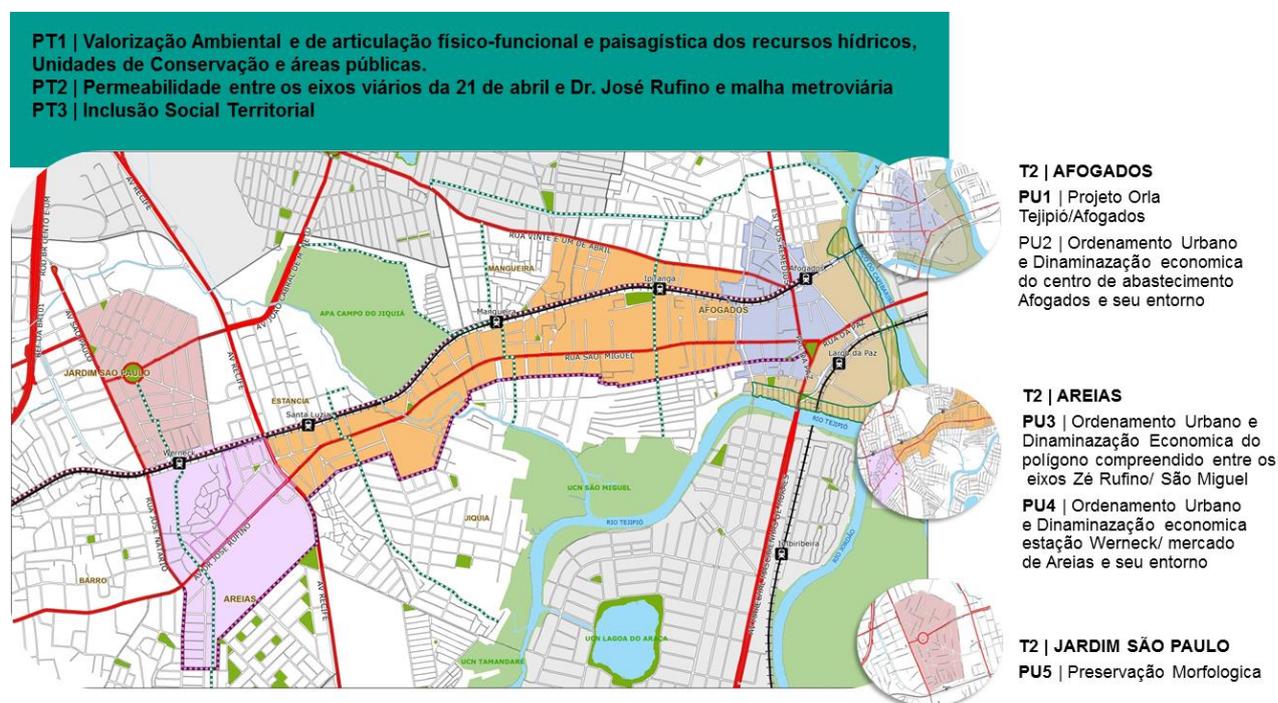
²⁰ Áreas vazias e sem uso ou estoque vazios são todo terreno e edificação não utilizados, subutilizados, desocupados ou desestabilizados localizados em espaços estruturados e que passaram ou estão passando por processo de esvaziamento.

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.

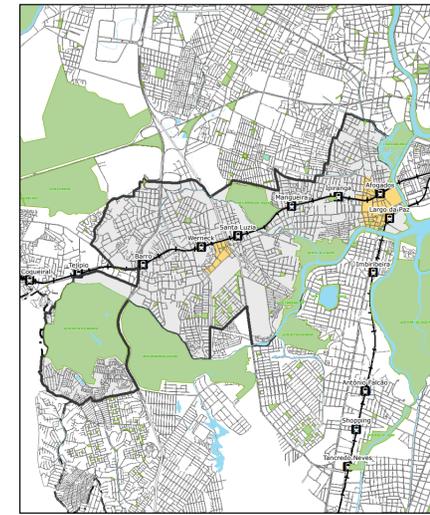
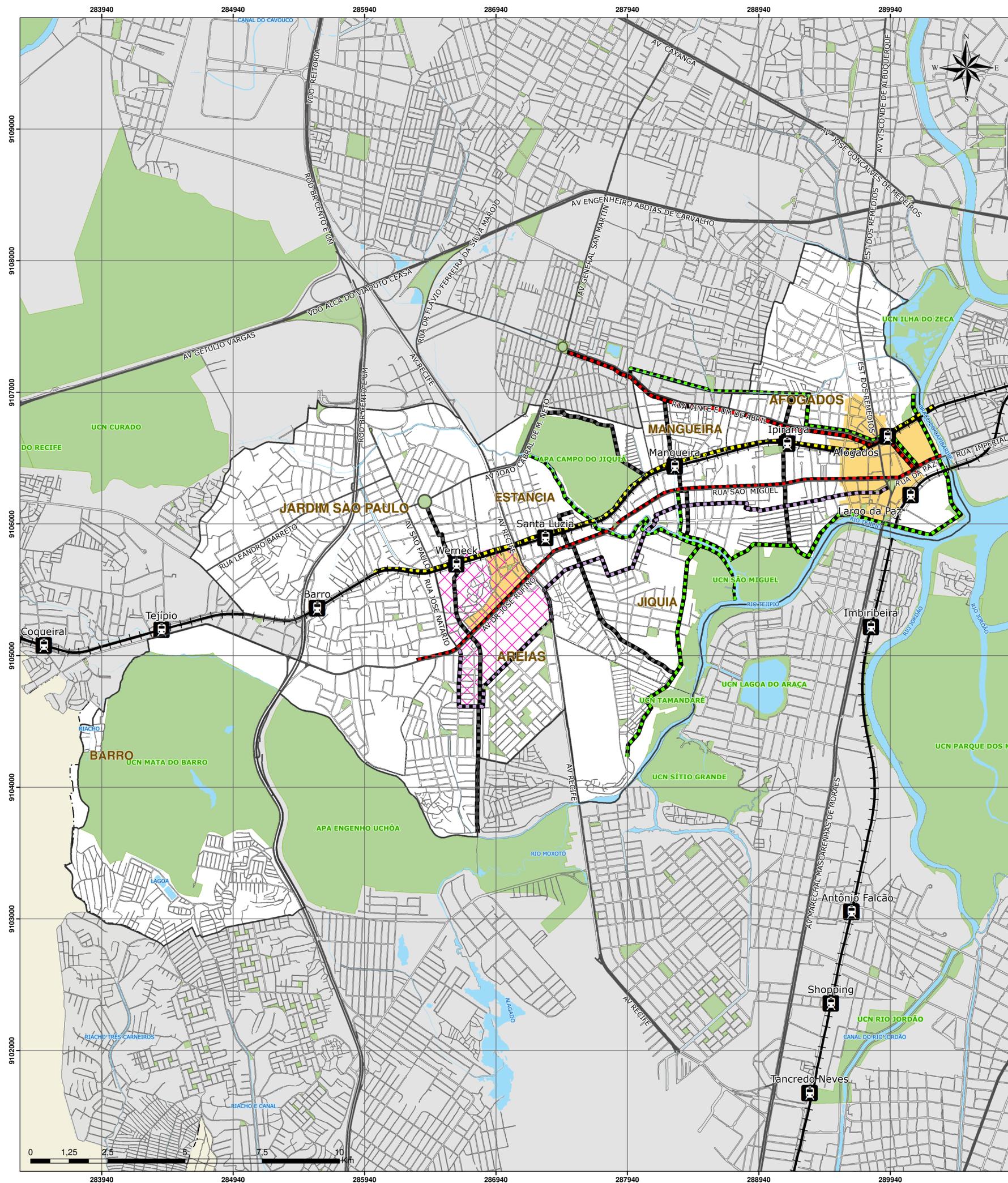
O Plano de Reestruturação Urbana e Dinamização Econômica do Território 2 se implementa através de três estratégias de intervenções no nível agregado do território e cinco projetos focados diretamente nas três Centralidades (dois em Afogados, dois em Areias e um em Jardim São Paulo), como mostra a Figura 9.

Figura 9: Estratégias de intervenções territoriais



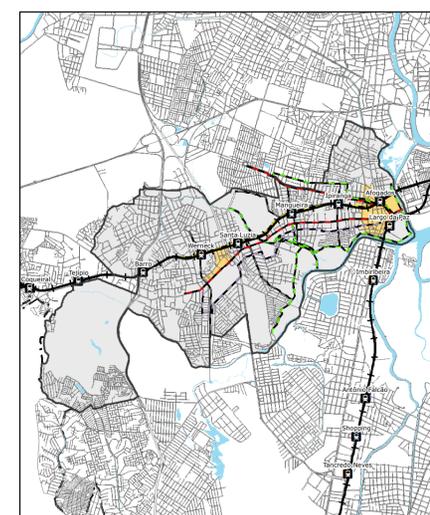
No nível agregado do território, devem ser implementados os três projetos estruturadores indicados abaixo:

Verso



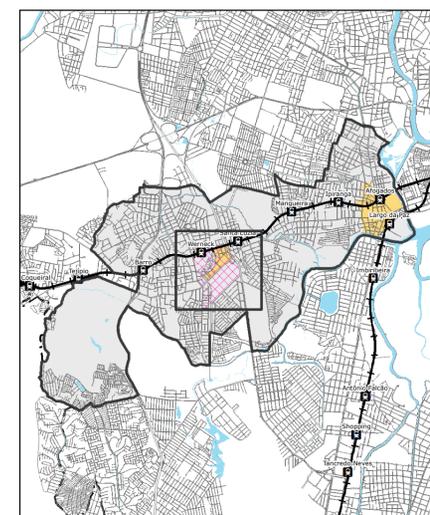
PT1 - VALORIZAÇÃO AMBIENTAL E DE ARTICULAÇÃO FÍSICO – FUNCIONAL E PAISAGÍSTICA DOS RECURSOS HÍDRICOS, UNIDADE DE CONSERVAÇÃO E ÁREAS PÚBLICAS

- I. Concluir/manter o desassoreamento dos rios Tejió e Jiquiá (EMLURB, 2016) e criação de vias de borda e a re-naturalização e urbanização de suas margens;
- II. Interconectar os recursos hídricos com o tecido urbano, estimulando a inserção viva dos rios no cotidiano do Bairro;
- III. Investir na drenagem e no saneamento, enfrentando os alagamentos e avaliando/requalificando a capacidade dos canais;
- IV. Remoção das áreas de risco de inundação apontadas pela EMLURB e evidenciadas na cartografia deste diagnóstico



PT2 - PERMEABILIDADE ENTRE OS EIXOS VIÁRIOS DA 21 DE ABRIL E DR. JOSÉ RUFINO E MALHA METROVIÁRIA

- I. Requalificar o sistema estruturador do território: Eixo José Rufino/São Miguel, vinte e um de Abril e vias transversais e entorno das estações metrô priorizando o transporte público, incluindo os modais não motorizados (cicloviárias e pedestres);
- II. Criar via de borda à linha Metrô Centro dando continuidade à avenida Central, completando trechos interrompidos e dotando esta de ciclovia, calçadas e tratamento urbanístico e paisagístico;
- III. Reduzir o caráter rodoviário da avenida Dr. José Rufino/São Miguel. Utilizar redutores de velocidade para facilitar o convívio entre pedestres, ciclistas e veículos de forma a permitir a dinamização das atividades econômicas;
- IV. Analisar viabilidade de implantação de traçados alternativos propostos ao eixo José Rufino/São Miguel.



PT3 - INCLUSÃO SOCIAL TERRITORIAL

- I. Implantar um Centro comunitário através de parcerias para uso dos espaços e dos equipamentos existentes: integrando 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, etc.

LEGENDA PROPOSTAS

PTI - PROJETO TERRITORIAL INTEGRADO

- PT1 - VALORIZAÇÃO AMBIENTAL
- PT2 - ARTICULAÇÃO DOS EIXOS VIÁRIOS
- PLANO CICLOVIÁRIO (EXISTENTE)
- EIXOS TRANSVERSAIS
- CICLOVIA
- ALTERNATIVA 1 (COM DESAPROPRIAÇÃO)
- ALTERNATIVA 2 (SEM DESAPROPRIAÇÃO)
- CICLOVIA EIXOS VERDES
- PT3 - INCLUSÃO SOCIAL

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 2

Nº do Mapa: **T2.05.01**

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/FACTA, 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 dos projetos do Território de Integração

A implementação das intervenções territoriais (agregadas) devem gerar os seguintes resultados em termos urbanos, econômicos e sociais:

- Território integrado e com **articulação reforçada no conjunto da cidade** através de conectores urbanos e ambientais
- **Parque linear do Tejipió, Parque do Jiquiá, rios e riachos conectados** entre si e com os eixos de articulação metropolitana (Eixo São Miguel/ José Rufino e eixos verdes)
- **Eixos de articulação metropolitana consolidados** com qualidade e caráter rodoviário reduzido, provida de calçadas acessíveis, iluminação, arborização, segura para o uso da bicicleta e com prioridade para o transporte público.
- Eixos viários São Miguel/ José Rufino, Avenida 21 de Abril, Estrada de Belém e Av. Jardim São Paulo com **caráter rodoviário reduzido**, provida de calçadas acessíveis, iluminação, arborização, segura para o uso da bicicleta e com prioridade para o transporte público
- **Recursos hídricos e ativos ambientais valorizados** e devolvidos ao território como áreas de lazer, convivência e contemplação.
- Espaço urbano melhorado em mobilidade, acessibilidade, permeabilidade e conforto da circulação
- **Barreira do vetor de linha férrea reduzida** através da requalificação das estações de metrô e de seus entornos.
- **Infraestrutura de transporte público** melhorada e rede cicloviária ampliada.
- **Quadras lindeiras adensadas** ao longo dos principais eixos viários
- Mix funcional e fachadas ativas ampliados
- Competitividade da economia do território ampliada
- **Economia do território dinamizada** com a base econômica ampliada e diversificada como resultado da melhoria da competitividade (qualidade urbana) e da capacitação e apoio à melhoria dos negócios
- **Empregabilidade** da população aumentada como decorrência direta da qualificação profissional combinada com a dinamização da economia
- **Renda média** dos domicílios aumentada como consequência da ampliação do emprego formal
- **Índice de violência** reduzido como resultado da implantação do conjunto de ações propostas para centralidade.

2.4 Afogados

Afogados é a principal centralidade do Território 2, exercendo um papel importante na logística metropolitana, favorecido pela rede de transporte – metro, Avenida Recife e BR 101 - e pela sua integração ao sul através da Avenida Mascarenhas de Moraes. A centralidade de Afogados concentra grande parte da base econômica do território e conta com um ativo comércio atacadista de âmbito regional que ultrapassa os limites do Território 2 e se articula com o Território 1 (Água Fria e Beberibe) através da 2ª Perimetral. Com a maior base econômica do Território 2, Afogados apresenta, contudo, o menor rendimento médio domiciliar das três centralidades.

2.4.1 Caracterização da centralidade

A confluência da Avenida São Miguel/ José Rufino/ Av. Imperial, Estrada dos Remédios/ Rua Arquiteto Luís Nunes e linha do metrô, confere a Afogados uma articulação privilegiada na trama urbana, onde se distribuem as atividades comerciais e de serviços da centralidade. No ponto central dessa trama urbana estão situados os principais equipamentos âncoras da centralidade: o Mercado Público de Afogados, as Feiras e a Igreja do Largo da Paz.

O bairro de Afogados está situado em área plana sem variações em curva de nível, sendo banhado pelo Rio Tejió, embora não dialogue com os aspectos ambientais que oferecem este importante recurso hídrico, e tem abundante presença de recursos ambientais que configuram as áreas denominadas 'Ambiente Natural'. Os IPAVs localizados na área, além de importantes peças verdes, contém no seu interior importante arquitetura eclética, expressão da histórica urbanização do local.

Com uma área de 369 hectares, que representa cerca de 1,7% do total da área do Recife, Afogados tem uma população de 36.265 habitantes, equivalente a 2,4% da população do município, do que resulta uma densidade demográfica de 98 habitantes por hectare (ver Tabela 4).

Em 2015, Afogados tinha 16.282 pessoas ocupadas formalmente (2,5% do emprego formal do Recife) e 3.243 unidades mercantis, equivalentes a 3,3% das unidades recifenses. A participação da centralidade no número de unidades mercantis do Recife supera bastante a participação na população (2,5%) e mesmo do emprego formal do Recife (ligeiramente superior à participação na população total).

O nível de emprego formal de Afogados supera em muito a PEA-População Economicamente Ativa de centralidade²¹. São cerca de 0,7 pessoas no mercado de trabalho para cada emprego formal, de modo que grande parte do pessoal ocupado em Afogados vem de outros bairros e mesmo de outros municípios. Afogados tinha, em 2010, uma população em idade ativa estimada em 23.721, de modo que cerca de 11.694 estariam procurando emprego (PEA-População Economicamente Ativa), menos que o total das pessoas ocupadas em 2015²².

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 procura trabalho).

22 A diferença dos anos dos dois indicadores não é relevante se for considerado que a população de Afogados vem declinando ao longo do tempo.

Tabela 4: Síntese dos principais indicadores de Afogados

Indicador	Valor
Superfície (hectare)	369
Percentual da área do Recife (%)	1,7
População (2010)	36.265
% População do Recife	2,4
Densidade demográfica (habitantes/hectare)	98
Área construída (m2) - 2014	932.275
Número de domicílios (2010)	11.072
Emprego formal (2015)	16.282
Percentual do emprego do Recife (%)	2,5
Número unidades mercantis (2015)	3.243
Percentual de unidades mercantis do Recife (%)	3,3
Receita de ISS p/habitante R\$ (2015)	183,45
rendimento nominal médio mensal dos domicílios particulares permanentes R\$ (2010) (*)	1.547,37
Analfabetismo (2010)	7,51
CVLI (em cem mil habitantes) - 2016/2010	63,4
Esgoto a céu aberto (% domicílio no entorno 2010)	9,94
Arborização (% domicílios no entorno) 2010	43,27

Fonte: IBGE/ NGR - SDS/PE

(*) R\$ 2.353,55 a preços de 2016.

Entretanto, apesar de ter uma base econômica muito superior às outras duas centralidades, Afogados tinha, em 2010, o mais baixo rendimento nominal médio mensal por domicílios particulares permanentes, apenas R\$ 1.547,37 (a preços de 2016 seriam R\$ 2.353,55). O bairro ainda tinha, em 2010, uma taxa de analfabetismo de 7,51% da população de 10 anos e mais, e um índice de violência muito alto (63,4 CVLIs em cem mil habitantes), superando em muito a média do Recife (42,8 em cem mil habitantes).

Para uma visualização da importância de Afogados como centralidade é importante analisar o comportamento das categorias definidoras de centralidade. Da análise a seguir, constata-se que Afogados apresenta um amplo **alcance**, uma **atratividade** moderada mas uma grande **capacidade** significativa de resposta a demandas de potenciais usuários e visitantes, como demonstrado abaixo.

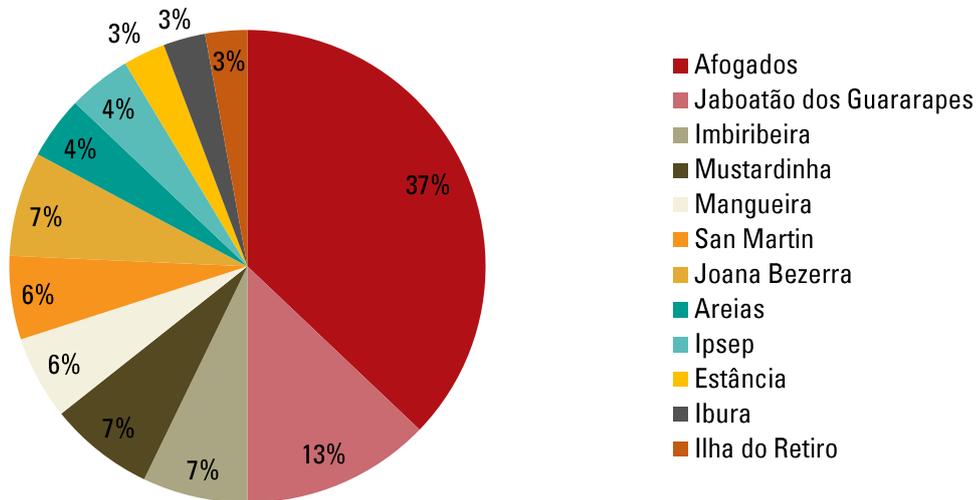
Alcance

Afogados tem um amplo alcance territorial quando medido pela quantidade de bairros de onde provêm visitantes e usuários dos bens e serviços da centralidade, aproveitando a articulação territorial viabilizada pela estrutura viária. De acordo com a pesquisa com usuários, a centralidade recebe visitantes e usuários de dez bairros do Recife, além de pessoas residentes em Jaboatão dos Guararapes (contando apenas aqueles que tenham registrado ao menos dois entrevistados)²³. O maior percentual dos usuários são de Afogados, cerca de 37% dos entrevistados, seguido dos residentes em Jaboatão (13% dos entrevistados). O restante dos usuários reside em bairros próximos como Imbiribeira, Mustardinha, Mangueira, San

23 Resultado da consulta com usuários das centralidades realizada pela Diagonal/Facta..

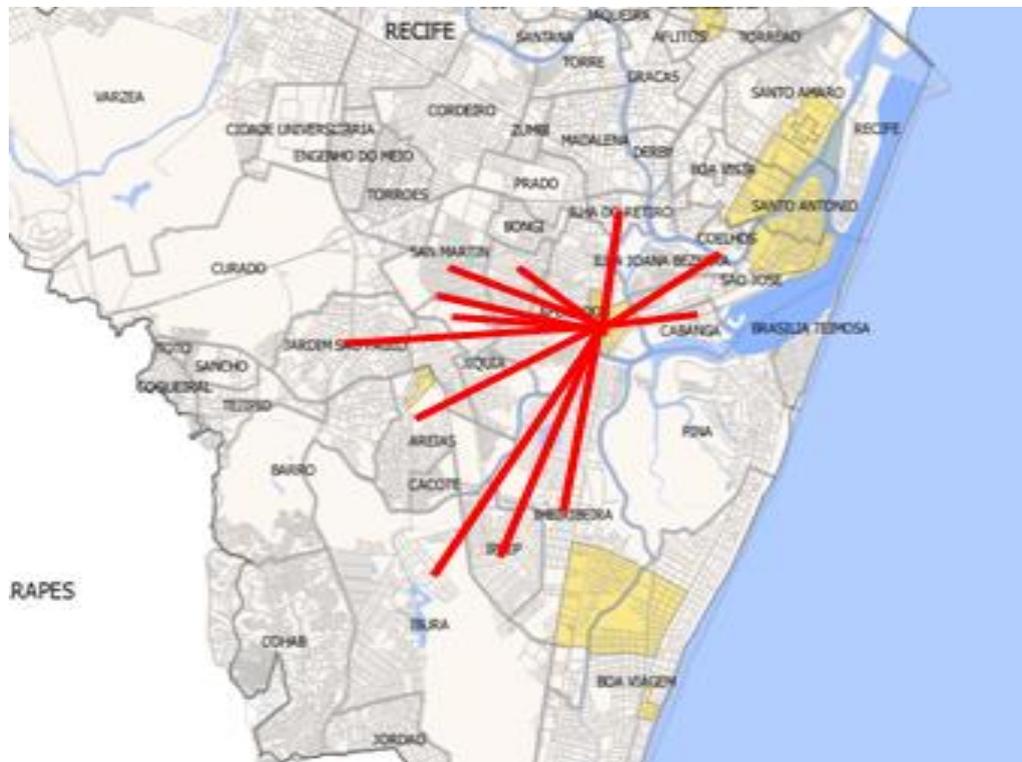
Martin, Joana Bezerra e Areias, para citar os mais importantes. O conjunto da população dos visitantes do Recife somado à população do próprio bairro (Afogados) alcança cerca de **262.249** pessoas que corresponde a 17,1% dos habitantes do Recife (o Gráfico 7 e a Figura 10).

Gráfico 7: Local de moradia dos visitantes de Afogados (%)



Fonte: Pesquisa direta com usuários, 2017

Figura 10 :Local de moradia dos visitantes de Afogados



Fonte: Fonte: Pesquisa direta com usuários

Este alcance decorre, antes de tudo, da ampla malha viária que integra a centralidade ao conjunto da Cidade do Recife e aos municípios vizinhos da Região Metropolitana do Recife, ligação metropolitana favorecida pela grande rede de transporte e logística incluindo a conexão com a Imbiribeira. Além do destaque de Jaboatão (origem do maior número de visitantes), que mostra a posição metropolitana de Afogados, a terceira maior origem dos usuários é da Imbiribeira, indicando uma irradiação de Afogados para o sul.

A irradiação econômica de Afogados é moderada, contudo, pelo baixo nível de rendimento domiciliar médio dos bairros dos visitantes da centralidade. Cinco dos bairros de origem dos usuários têm rendimento inferior ao de Afogados que já é muito baixo (apenas R\$ 1.547,367 ou R\$ 2.353,55 a preços de 2016), mas mesmos os que superam a centralidade também têm rendimento muito baixo; apenas a Ilha do Retiro tem um rendimento acima de dois mil e quinhentos reais (Tabela 5).

Tabela 5: Rendimento domiciliar nominal mensal dos bairros dos visitantes de Afogados – 2010

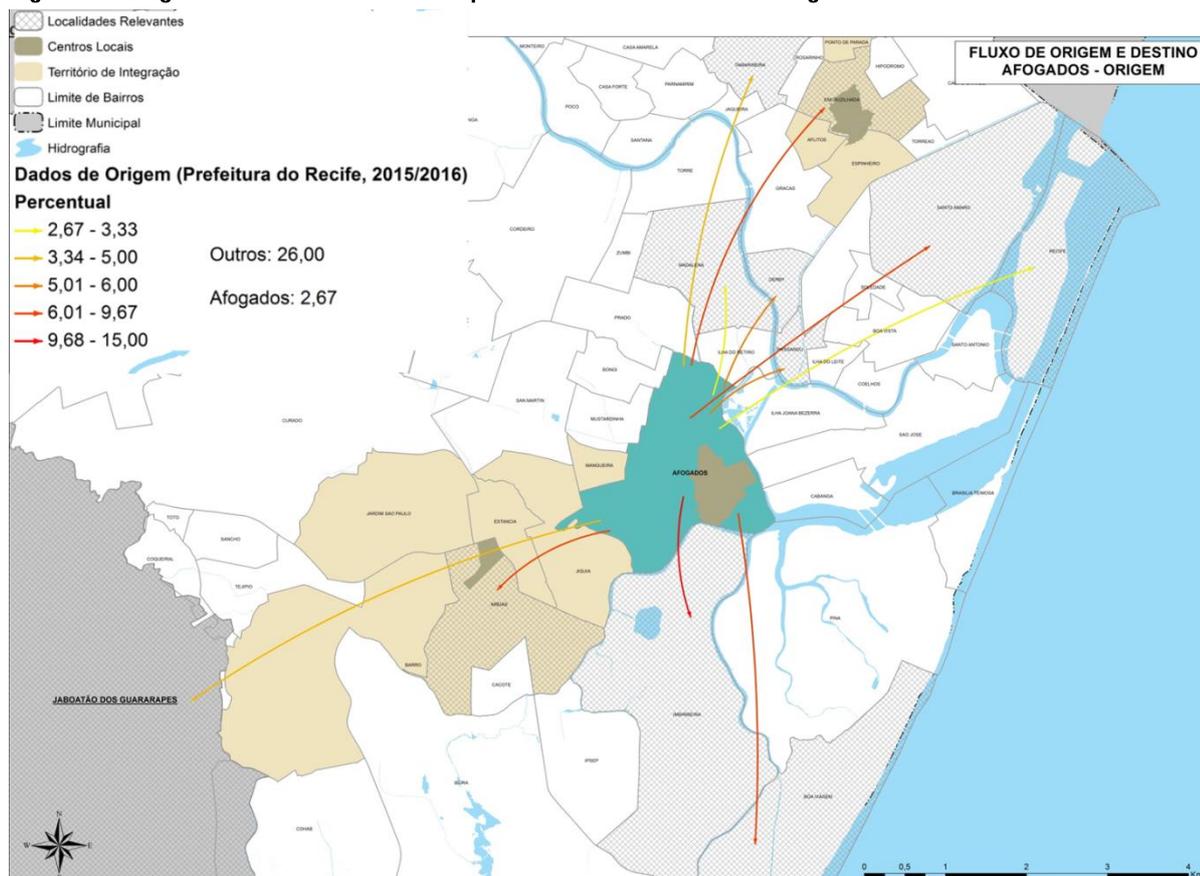
Bairros do Recife de origem dos visitantes	Valor do rendimento nominal médio mensal dos domicílios particulares permanentes (R\$)
Ilha do Retiro	4.771,70
Ipsep	2.454,89
Imbiribeira	2.108,28
San Martin	2.081,18
Areias	1.941,99
Afogados	1.547,37
Estância	1.469,51
Mustardinha	1.251,81
Ibura	1.180,15
Mangueira	1.161,71
Ilha Joana Bezerra	705,83
MÉDIA	1.879,49

Fonte: IBGE – Censo 2010

Nota: A atualização destas rendas para 2016, acompanhando a inflação, deve ser utilizado o multiplicador 1,521187

Além da irradiação territorial dos usuários de Afogados (em busca de bens e serviços), existe uma movimentação de trabalhadores de outros bairros em busca de ocupação na centralidade, a grande maioria vindo de outros municípios da RMR, como mostra o a Figura 11, com destaque para Jaboatão (16%), Olinda (5,25%) e Camaragibe (4,81%).

Figura 11: Origem dos trabalhadores ocupados na centralidade de Afogados



Fonte: Pesquisa Origem – Destino ICPS, 2016

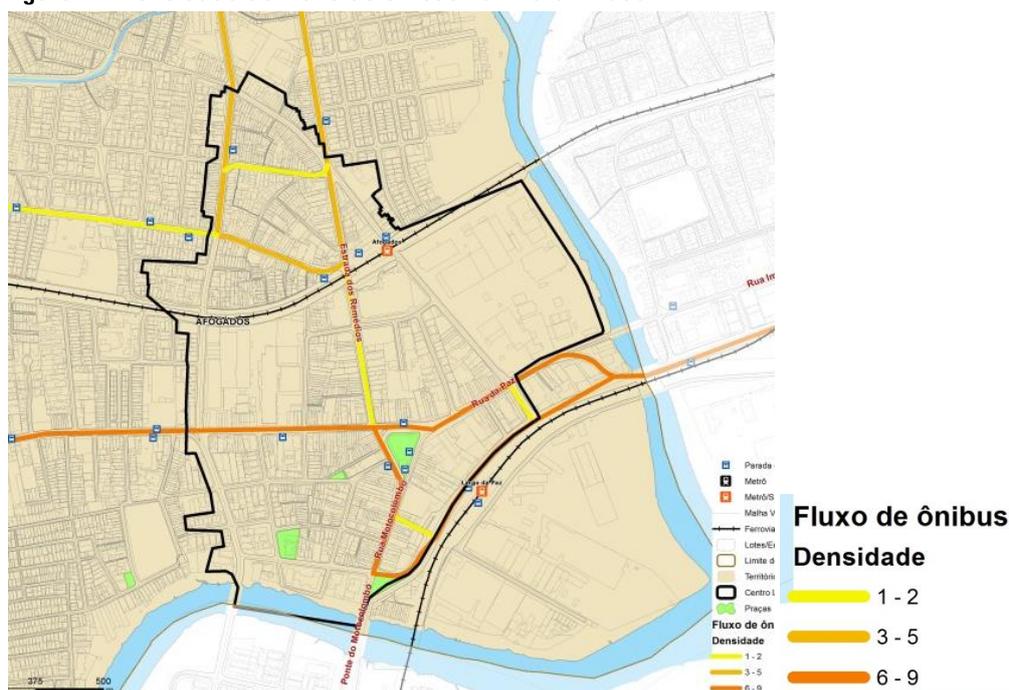
(*) A soma dos percentuais não dá 100 porque não foram incluídos vários outros bairros com pequena participação no total agrupados em Outros

Apesar do nível baixo da renda da centralidade, a demanda de bens e serviços é ampliada por conta do tamanho da população, tanto de Afogados quanto dos bairros dos visitantes. Em 2010, último ano com dado disponível de renda, a população de Afogados gastou em bens e serviços cerca de **R\$ 181,33 milhões**, com base em estimativa baseada na POF²⁴ (a preços de 2016, estas despesas chegariam a **R\$ 275,80 milhões**).

O alcance da centralidade de Afogados é favorecido pela posição privilegiada nas vias de articulação da cidade que conta com o metro e é passagem de 12 linhas de transporte público que circulam **32 Bairros** da cidade do Recife e de municípios da RMR. Esta convergência, em sua maioria, articula linhas que conectam a Zona do Norte do Recife ao Centro Principal, bairro de Areias, San Martin, Jardim São Paulo, Torre e Madalena, como mostra a Figura 12.

²⁴ 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.

Figura 12: Densidade de Fluxo de ônibus na Encruzilhada



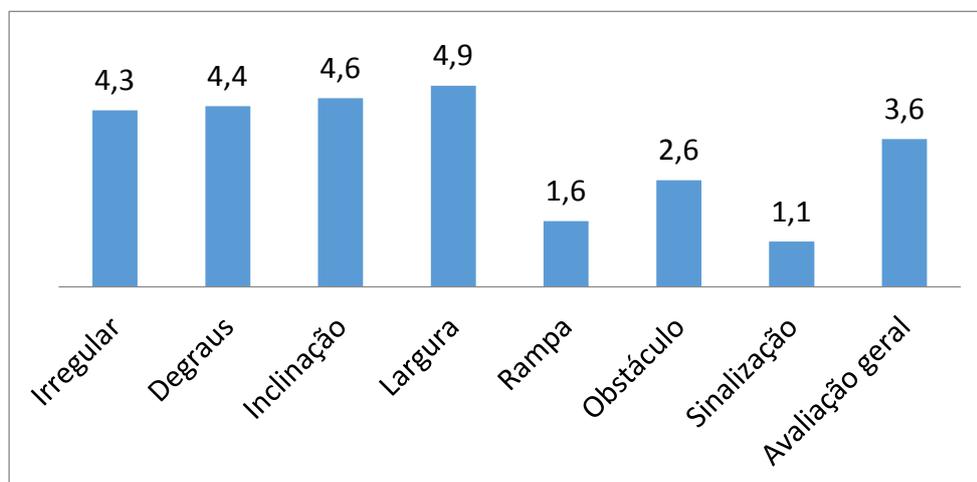
Fonte: Prefeitura da Cidade do Recife, 2014

Atratividade

As condições de circulação que caracterizam a centralidade de Afogados indicam a prevalência de calçadas calçadas com obstruções e ausência de arborização pública, principalmente nas vias com maior fluxo de pessoas, o que compromete a atratividade da centralidade (ver

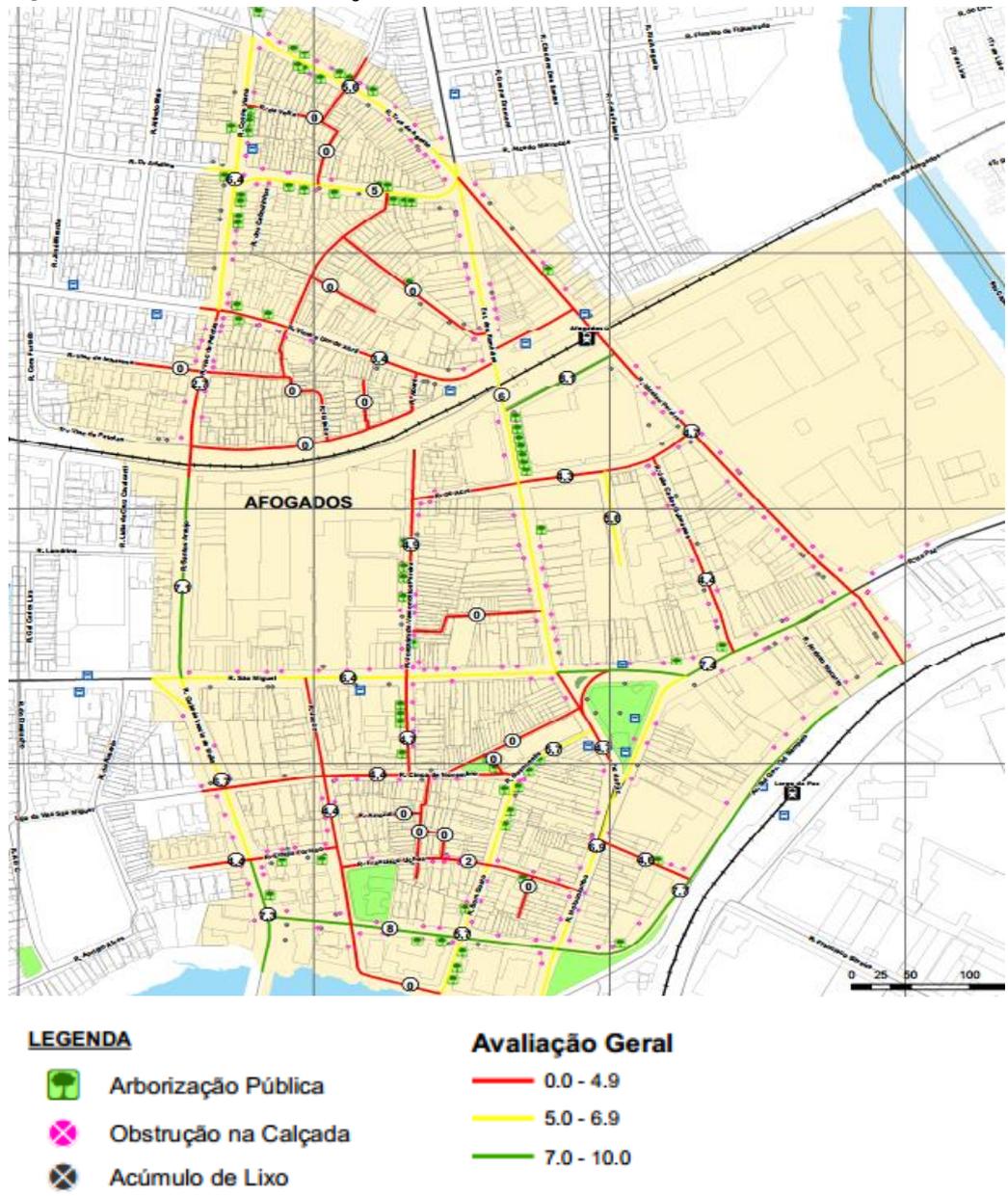
Figura 13). Numa escala de zero a dez, a avaliação geral das calçadas de Afogados chegou a apenas 3,6; o melhor aspecto encontrado nas calçadas de Afogados, “Largura”, alcançou 4,9. O Gráfico 8 mostra a nota nos diferentes critérios utilizados na avaliação das calçadas.

Gráfico 8: Qualidade das calçadas da Centralidade de Afogados (pontuação de zero a 10)



Fonte: Pesquisa direta da Diagonal/Factta

Figura 13: Qualidade da circulação na centralidade



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

Como mostra a Figura 14, o fluxo mais intenso de pessoas está entre o Largo da Paz e a Estação de Afogados. Com maior concentração de fluxos na Estrada dos Remédios que se ramifica, em sua extensão, conectando a Estação ao Largo, através das lojas que proporcionam os trajetos de troca e a dinâmica do lugar. Ela é uma entidade única formada por edificações de pequeno porte e âncoras, como o Mercado, a Feira Livre e a Igreja.

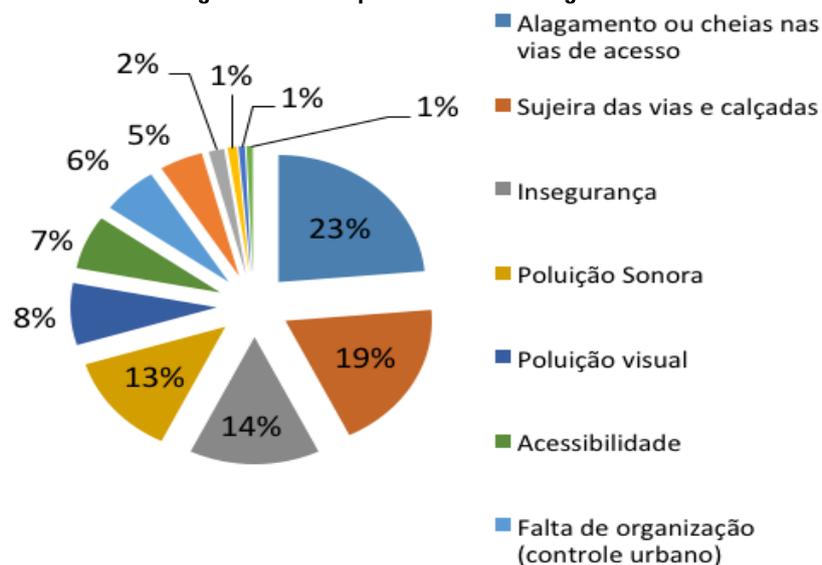
Figura 14: Intensidade do Fluxo de Pessoas



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

A atratividade da centralidade também é prejudicada por alguns fatores que comprometem a qualidade urbana entre os quais se destacam alagamento ou cheias nas vias de acesso, sujeira nas vias e calçadas, e insegurança, como identificado na pesquisa com usuários. Como mostra o Gráfico 9, cerca de 23% dos entrevistados apontaram o “Alagamento ou cheias nas vias” como o principal problema, seguido da “Sujeira nas vias e calçadas” com 19% das respostas, aparecendo “Insegurança” como o terceiro maior problema da centralidade.

Gráfico 9: Estrangulamentos e problemas em Afogados na visão dos usuários (% das respostas)



Fonte: Pesquisa direta com usuários

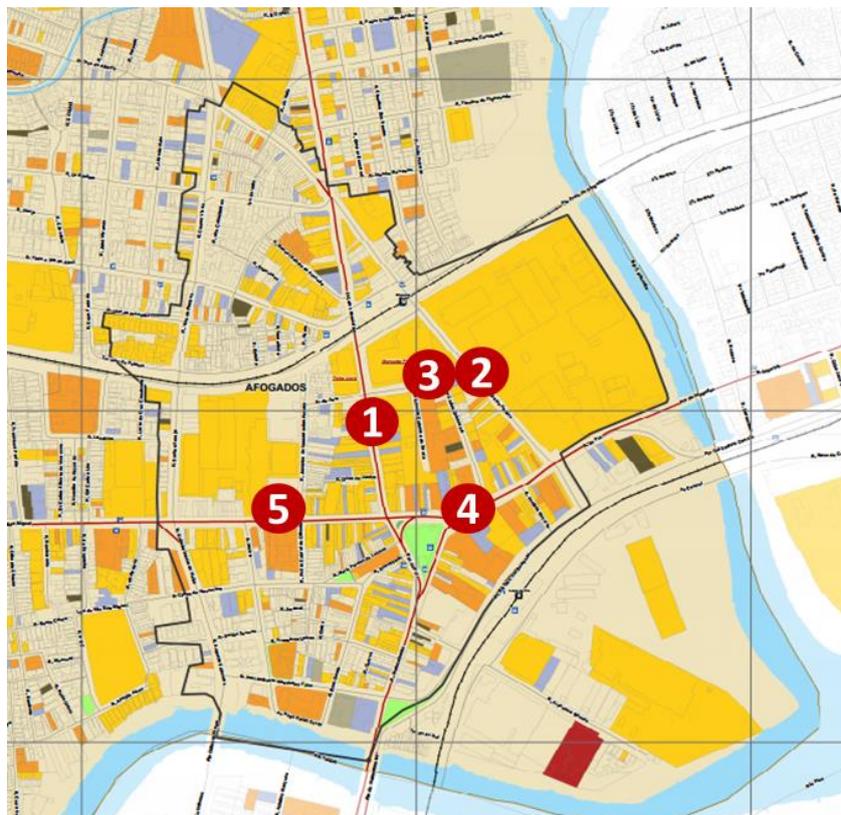
Além disso, algumas atividades econômicas operando na centralidade tendem a provocar desorganização urbana que também desestimula a sua atratividade: “Manutenção e reparação de veículos automotores”, “Comércio, manutenção e reparação de motocicletas, peças e acessórios”, “Recondicionamento e recuperação de motores para veículos automotores”, “Fabricação de estruturas metálicas e obras de caldeiraria pesada”, incluindo resíduos de sucatas metálicas, “Forjaria, estamparia, metalurgia do pó e serviços de tratamento de metais”, e “Aparelhamento de pedras e fabricação de outros produtos de minerais não-metálicos”.

Capacidade

Com uma base econômica de 3.243 unidades mercantis distribuídas em várias atividades comerciais e de serviços, a centralidade de Afogados tem grande capacidade de atração de negócios e pessoas de outros bairros e mesmo municípios. Em particular, a centralidade de Afogados conta com um importante comércio atacadista que permite atender demanda de várias partes da Cidade e da Região Metropolitana. Afogados tem também uma capacidade instalada de comércio varejista em diversas áreas e conta com vários serviços especializados que constitui posição de liderança na centralidade. As atividades econômicas estão fortemente concentradas na área central (45% na centralidade) distribuídas entre a Estrada dos Remédios, o Largo da Paz, a Rua São Miguel, a Rua Nicolau Pereira e nas ruas Acre, Cristóvão Colombo de Souza e João Carlos Guimarães (ver Figura 15).

A estrutura econômica de Afogados tem uma razoável diversidade bens e serviços com presença marcante de quatro cadeias produtivas que concentram 56% do emprego formal na centralidade: Casa e construção, com 20,1%, Alimentos e bebidas, com 13,1% do emprego formal total, Transporte, logística e mobilidade, com 12,7%, e Saúde e bem estar, 10,1%. Os Serviços avançados têm uma presença proporcionalmente modesta no emprego, cerca de 3,6%, mas são agregadores de valor à economia local, com destaque para: “Serviços prestados a empresas”, “Design e decoração de interiores”, “Contabilidade, consultoria e auditoria”, “Serviços de arquitetura e engenharia”, “Consultoria em gestão empresarial” e “Publicidade”.

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



1. Estrada dos Remédios;
2. Rua Nicolau Pereira
3. Rua do Acre, Cristóvão Colombo de Souza e João Carlos Guimarães;
4. Largo da Paz; e
5. Rua São Miguel.

Fonte: Diagonal/Factta, 2018

2.4.2 Potencialidades e Estrangulamentos

Afogados tem grandes **potencialidades** de desenvolvimento e expansão como centralidade mas conta também com vários **estrangulamentos** que comprometem a qualidade urbana e dificultam a dinamização econômica.

2.4.2.1 Potencialidades

Entre as potencialidades de Afogados podem ser destacadas as seguintes:

- Ampla rede viária que confere potencial de integração metropolitana à centralidade
- Importância do Centro de Abastecimento de Afogados, Mercado de Peixes, Feira Livre, Feira Nova e conjunto significativo da atividade de comércio de alimentos e bebidas.
- Concentração de atividades produtivas ao longo da estrada dos Remédios, da rua São Miguel, das ruas da Paz, Motocolombó e Largo da Paz;
- Significativas quadras com atividades industriais e armazéns com possibilidade de adensamento e de abertura e articulação com a frente fluvial
- Existência de importantes equipamentos de formação e capacitação como o Instituto Pernambuco de Ensino Superior (IPESU) e a Escola de Referência Amaury Medeiros;
- Existência de equipamento âncora do Centro de Abastecimento de Afogados (serviços públicos,

privados e comércio; qualidade física; gestão inovadora; sustentabilidade ambiental);

- Presença de significativo patrimônio histórico, vilas populares (sede da Liga dos Proprietários da Vila São Miguel), exemplares da arquitetura eclética, edifícios representativos de planos de quadra, sobrados e chalés.
- Existência de conjunto de quadras de atividades institucionais e de serviço, como por exemplo, a Biblioteca Popular de, escolas, TRT 6º Região, 1º e 2º Juizado, Distrito Sanitário, Regional da Prefeitura do Recife, Grêmio Recreativo da URB e escolas.
- Localização de estoque construído vazio/ou com baixa ocupação, principalmente na Avenida Sul e na rua Motocolombó.

2.4.2.2 Estrangulamentos

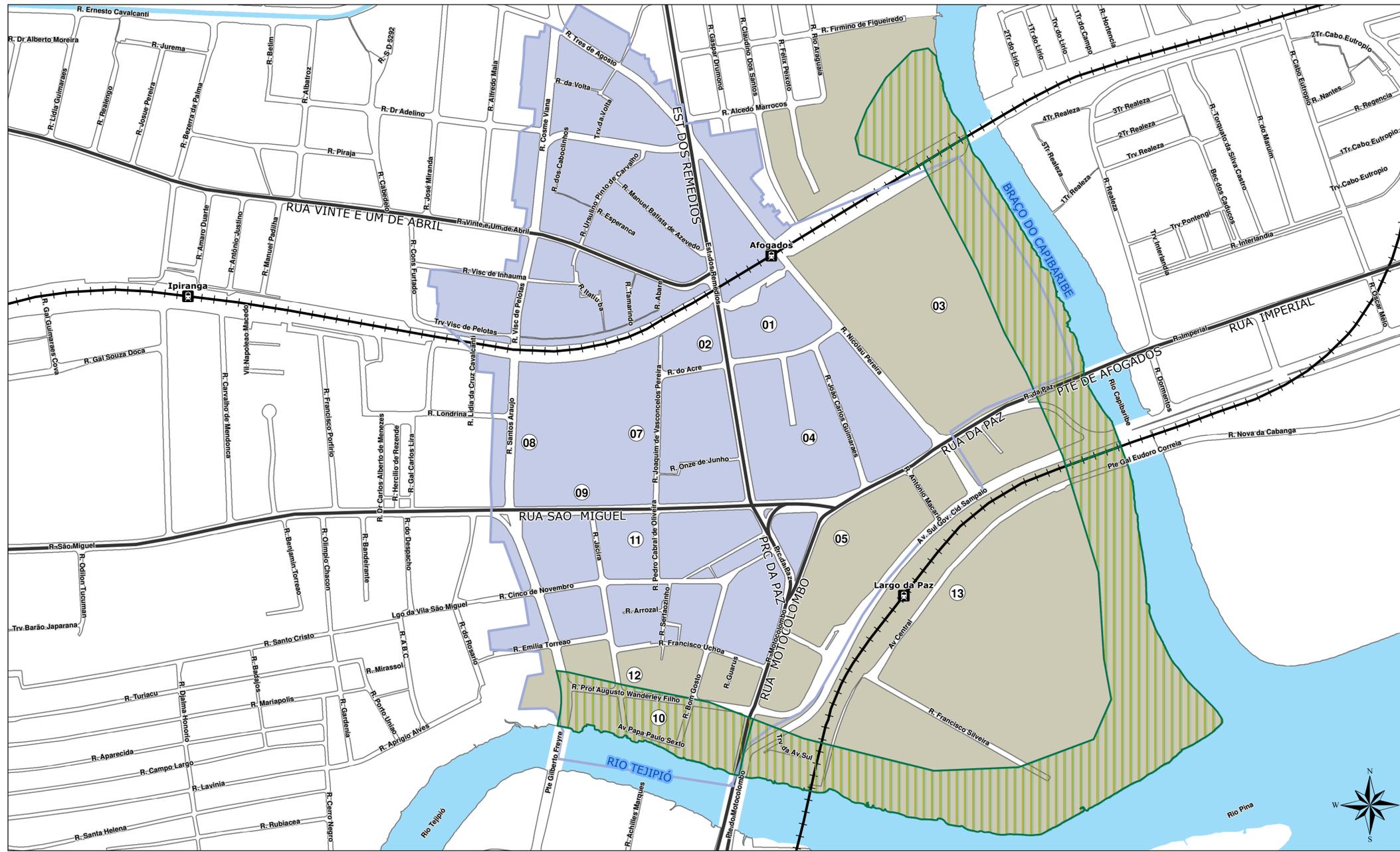
Entre os estrangulamentos de Afogados que podem comprometer o seu desenvolvimento como centralidade, podem ser assinalados os seguintes:

- Pressão da circulação de veículos de transporte público metroviário e veículos privados sobre a trama urbana
- Caráter rodoviário das vias com limitado espaço para pedestre e usuário da bicicleta.
- Barreiras formadas no território pelas linhas ferroviárias comprometendo a permeabilidade
- Infraestrutura precária do Mercado e da Feira (iluminação, coleta de lixo) dificultando a circulação de potenciais consumidores e interferindo no estabelecimento de relações comerciais.
- Limitada oferta de estacionamento no entorno do Mercado, 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.
- Comprometimento da permeabilidade de quadras e de acesso aos ativos ambientais por grandes Lotes.
- Insuficiente articulação entre as margens do rio Tejipió e o braço do Capibaribe estimulando ocupação irregular e criando pressão sobre os recursos ambientais.
- Relevo plano e baixo tornando totalmente suscetíveis a inundações e frente fluvial sem visão e integração com o centro urbano.
- Alagamento ou cheias nas vias de acesso e sujeira das vias e calçadas
- Áreas de viveiro e identificação de habitações precárias.
- Baixa oferta de infraestrutura de saneamento (esgotamento/coleta de resíduos sólidos) e drenagem urbana.

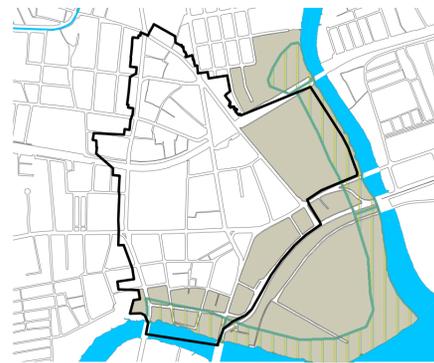
- Alto Índice de violência (CVLI em cem mil habitantes) e sensação de insegurança da população.
- Baixo nível de renda da população que inibe a demanda local por bens e serviços
- Alto nível de informalidade e baixa qualidade dos produtos e serviços,
- Baixo nível de qualificação profissional

2.4.3 Projetos

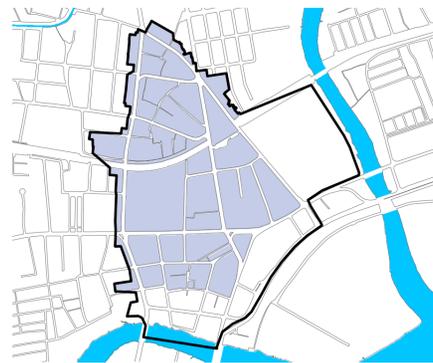
Para a reestruturação urbana e a dinamização econômica da centralidade de Afogados devem ser implementados dois projetos complementares que buscam equacionar os estrangulamentos e aproveitar as potencialidades, como indiciado nas Pranchas a seguir:



PROPOSTAS



PU1: Projeto orla do rio Tejiptio/Afogados
Compreende a Zona de Ambiente Natural (ZAN) do braço morto do Capibaribe, rio Tejiptio e sua interface com o centro de Afogados (ZEDE).



PU2: Ordenamento urbano e dinamização econômica do centro de abastecimento de Afogados e seu entorno
Projeto de escala urbana visa fortalecer as atividades de varejo e atacado do Centro de Abastecimento de Afogados (CAA) e seu entorno. O perímetro é ampliado com o Pontal, apostando que o fato contribuirá para a reestruturação e dinamização econômica de Afogados

LEGENDA

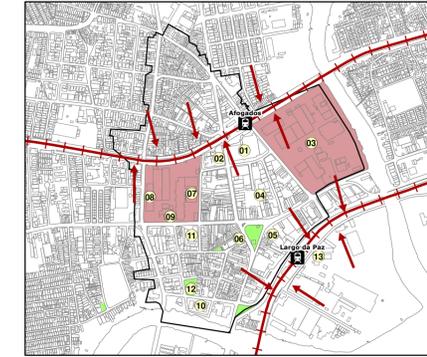
- PU1 - PROJETO ORLA DO RIO TEJIPTIO/AFOGADOS
- PU2 - ORDENAMENTO URBANO E DINAMIZAÇÃO ECONÔMICA DO CENTRO DE ABASTECIMENTO

Pontos de Referência

- | | |
|---------------------------------------|---------------------------------|
| 01, Mercado Público (CAA) | 07, IPESU |
| 02, Feira Livre | 08, FAREC / IPESU |
| 03, ASA | 09, DEPATRI - Defesa Social |
| 04, Feira Livre | 10, SEMOC |
| 05, Posto de Saúde Agamenon Magalhães | 11, E.R.E.M. Amaury de Medeiros |
| 06, Paróquia Na. Sra. da Paz | 12, Biblioteca |
| | 13, CPRM |

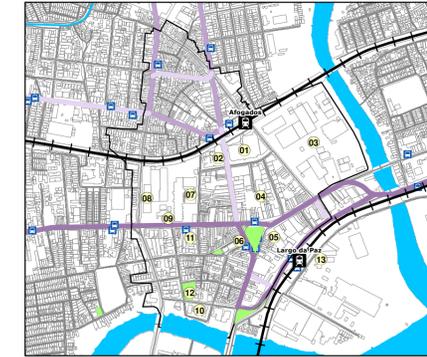
CARACTERIZAÇÃO

CONECTIVIDADE



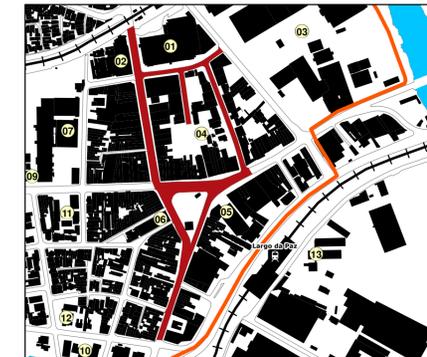
- Centralidade conectada pelo sistema de transporte viário e metrôviário.
- Linhas ferroviárias funcionam como barreiras no território.
- Caráter rodoviário das vias transversais pouco convidativo ao pedestre e ao usuário da bicicleta
- Grandes Lotes dificultam a permeabilidade da quadra e acesso aos ativos ambientais (ASA).

CIRCULAÇÃO



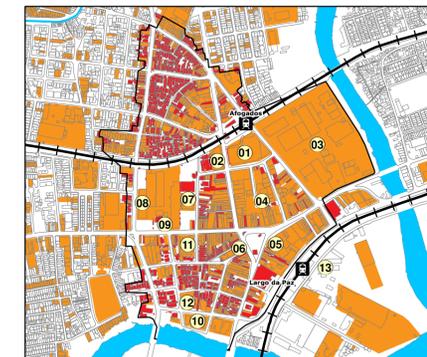
- Alta densidade de transporte Público facilita a circulação de pessoas para dentro e fora das centralidades;
 - Caráter rodoviário das vias transversais pouco convidativo ao pedestre e ao usuário da bicicleta;
 - Pressão da circulação de veículos de transporte público metrôviário e veículos privados sobre a trama urbana, a centralidade é passagem e articulação da II Perimetral com a bairro da Imbiribeira, e para o Aeroporto Internacional e zona sul da Cidade e passagem das linhas metro Sul (estação Largo da Paz) e Centro (estação Afogados);
- Legenda**
- Parada de Ônibus
 - 1 - 2
 - 3 - 5
 - 6 - 9
 - 10 - 13 (Sem Ocorrência na Área)
 - 14 - 22 (Sem Ocorrência na Área)

FLUXOS



- O maior fluxo de pessoas se ramifica pelas Rua do Acre e a Estrada dos Remedios através das Feiras e lojas que proporcionam os trajetos de troca e a dinâmica do lugar. Ela é uma entidade única formada por edificações de pequeno porte e âncoras, como o Mercado, a Feira Livre e Largo da Paz.

USOS



- Concentração de atividades mercantis nos Principais eixos viários.
- Uso residencial concentrado ao norte da linha Afogados e à sul da rua São Miguel.
- Significativo estoque construído vazio/ou com baixa ocupação, principalmente na Avenida Sul e Rua Motocolombo;
- Significativas quadras com atividades industriais ou com instalação de Galpões passíveis de transformação.

- Legenda**
- Atividade Mercantil
 - Residencial

PLANO DE REESTRUTURAÇÃO URBANA E DINAMIZAÇÃO ECONÔMICA DE CENTRALIDADES DO RECIFE

P2 - PRODUTO PRELIMINAR Data: Fevereiro 2018

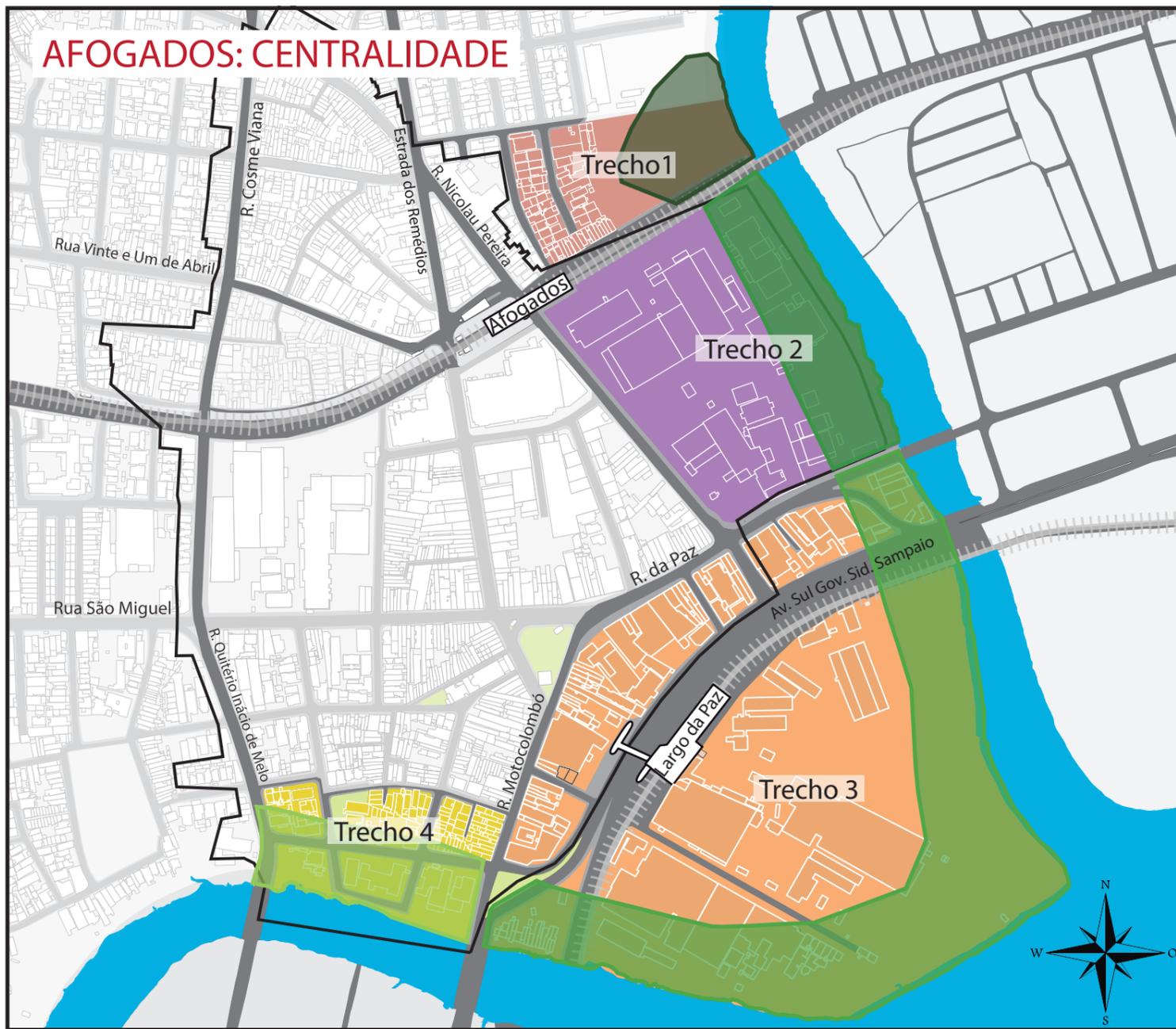
PROPOSTA DE REQUALIFICAÇÃO URBANA DE AFOGADOS Nº do Mapa: T2.05.02

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



AFOGADOS: CENTRALIDADE

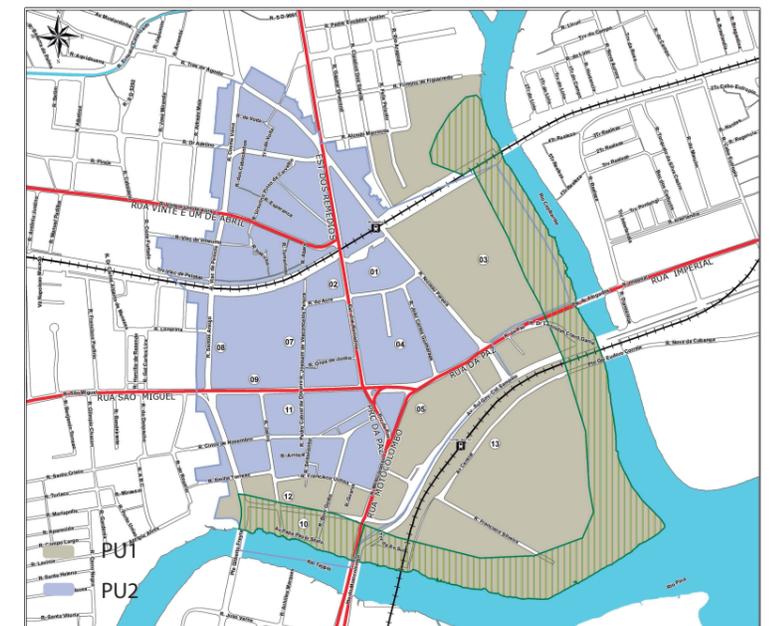
PU1: Projeto orla do rio Tejipió/ Afogados.

Trecho 1 - Viveiro/Habitação Social;
 I - Reurbanizar o assentamento existente;
 II - Compatibilizar/regulamentar a atividade produtiva dos viveiros;
 III - Transpor à sociedade a valorização da atividade pesqueira e a possibilidade de convivência desta com a habitação e a preservação ambiental.

Trecho 2 - Quadra Asa
 I - Proposta de criação de acesso e visibilidade para a frente fluvial;
 II - Proposta de parcerias com empresas e organizações locais para instalação de uma central de triagem, qualificando o abastecimento de Afogados.

Trecho 3 - Pontal/Estação Largo da Paz
 I - Criar acesso e visibilidade para a frente fluvial e prosseguir a ciclovia definindo a área ambiental;
 II - Proposta de novas habitações e atividades produtivas, compartilhados e valorizados com o parque natural/fluvial garantindo a permeabilidade (pessoas e veículos);
 III - Compatibilizar/potencializar a implantação com a Zona de Ambiente Natural - Tejipió.

Trecho 4 - Quadras Institucionais/ Biblioteca Popular de Afogados
 I - Condomínio dos equipamentos públicos de modo a somar sem barreiras, os espaços livres e articulados ao rio; destaque a biblioteca Popular de Afogados.



LEGENDA

- Linha Metroviária
- Estações de metrô
- Limite ZEDE
- Praças
- Rio Capibaribe

PROPOSTA

- Trecho 1
- Trecho 2
- Trecho 3
- Trecho 4



Trecho 1 - Viveiro/Habitação Social
 Fonte: Google Earth



Trecho 3 - Pontal/Estação Largo da Paz
 Fonte: Google Earth

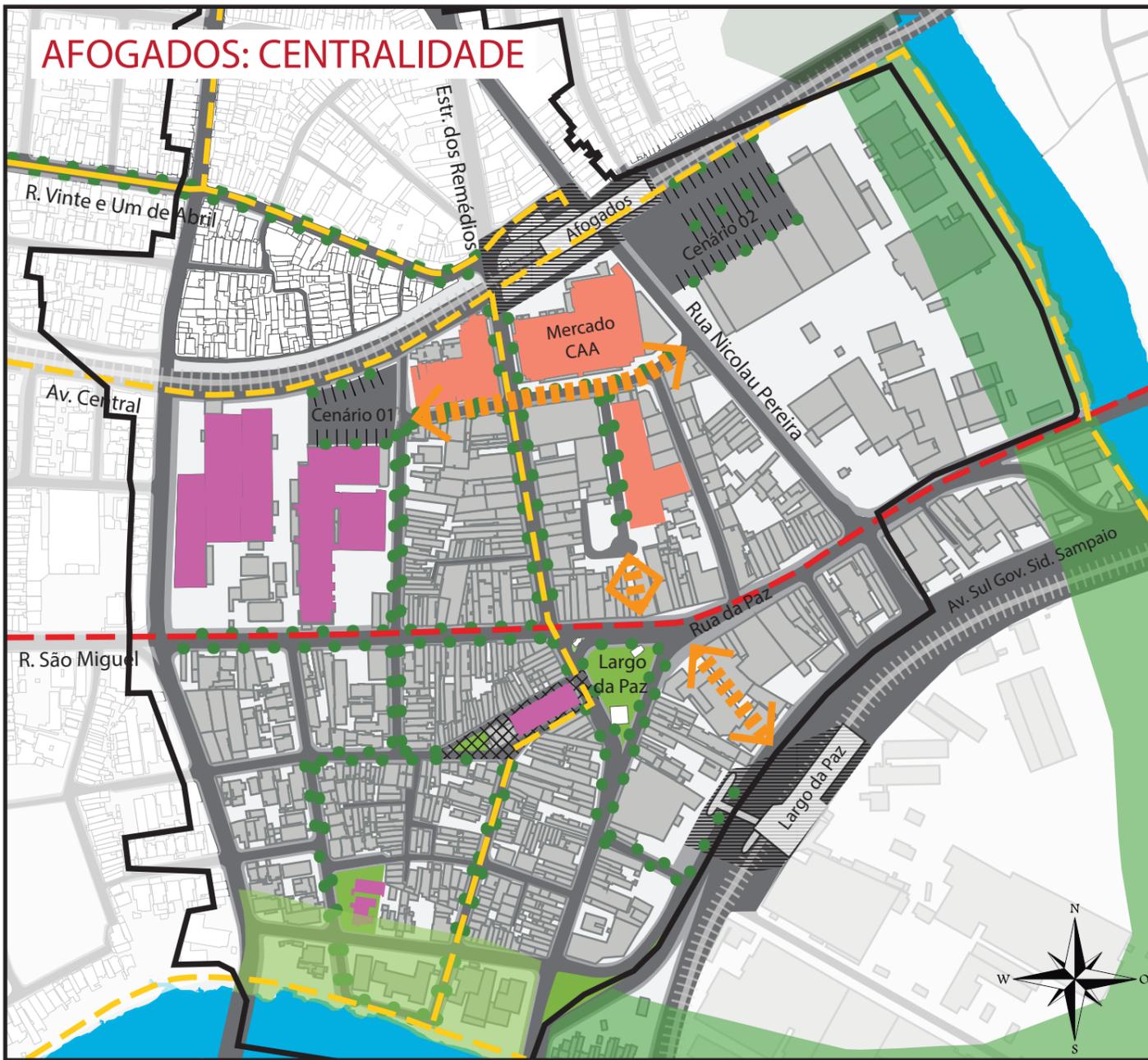


Trecho 2 - Quadra Asa/Central de Triagem
 Fonte: Google Street View



Trecho 4 - Quadras Institucionais/Biblioteca Popular de Afogados
 Fonte: Google Street View

PLANO DE REESTRUTURAÇÃO URBANA E DINAMIZAÇÃO ECONÔMICA DE CENTRALIDADES DO RECIFE	
P2 - PRODUTO PRELIMINAR	Data: Março 2018
PROPOSTA DE REQUALIFICAÇÃO URBANA DE AFOGADOS	Nº do Mapa: T2.PU.01
<small>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)</small>	
<small>Informações Cartográficas: Sistema Geodésico de Referência - Sigras2000 / Projeção - Universal Transversa de Mercator/UTM - Fuso 25s</small>	
<small>Notas: Possíveis distorções podem ocorrer pela utilização e aplicação de bases cartográficas em escalas diferentes</small>	
<small>Responsável Técnico (Documento Cartográfico): Thatiana Lima Vasconcelos Geógrafa CREA-PE048939 Edla Siqueira de Farias Engenheira Cartógrafa CREA-PE042812</small>	



PU2: Ordenamento urbano e dinamização econômica do centro de abastecimento de Afogados e seu entorno.

I - Proposta de adensamento e ocupação ao longo dos eixos (atividades econômicas, residência, mix funcional e social);

II - Garantir a articulação da Estação Afogados com a Estação Largo da Paz utilizando a Estrada dos Remédios e ao Largo da Paz como espaço de convivência e comércio;

III - Requalificar as calçadas do entorno do Centro Abastecimento de Afogados, ampliando a iluminação, limpeza e arborização;

IV - Incentivar a criação de fachadas ativas com vitrines voltadas para a rua de modo a aumentar o controle visual no espaço público; prioritariamente nas vias do entorno do mercado e da feira livre, ao longo da Estrada dos Remédios e Largo e rua da Paz e seu entorno e das galerias;

V - Implantar Central de Triagem cargas;

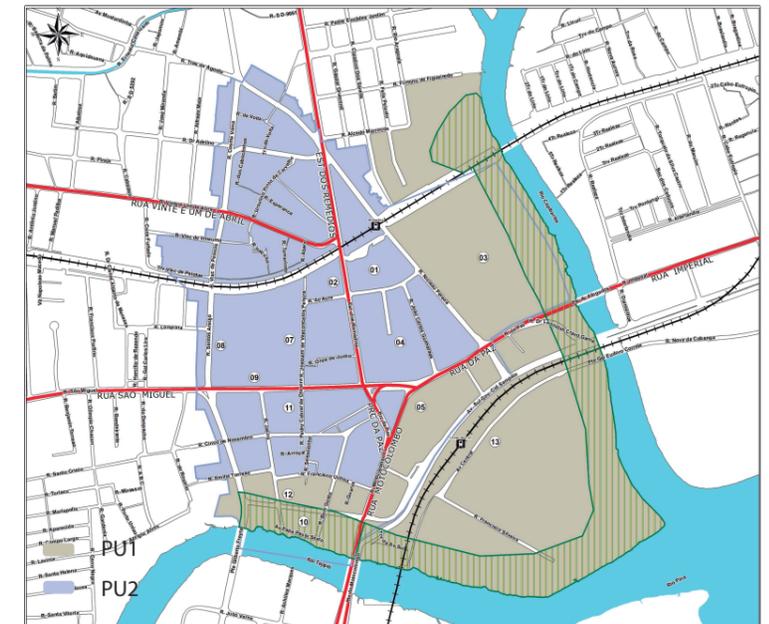
VI - Propor novos usos para imóveis, quadras e áreas vazias (mix funcional, comércio, serviços e habitação de distintos padrões sociais);

VII - Incentivar com regulação os centros de distribuição e logística leve com atenção aos possíveis impactos (carga e descarga);

VIII - Requalificar a praça de alimentação do mercado e entorno;

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

X - Implantar placas fotovoltaicas no teto do mercado para geração de energia solar e coleta seletiva de lixo no mercado de Afogados.



LEGENDA	PROPOSTA
—+—+—+ Linha Metroviária	● Arborização
□ Estações de metrô	— Ciclovía
▭ Limite atual ZEDE	↔ Conexões pedestre
XXX Patrimônio Histórico	▬ Centros de logística e estacionamento
≡ Terminais de Passageiros	▬ Trecho Ambiental 1
■ Equipamentos comerciais âncora	▬ Trecho Ambiental 2
■ Equipamentos Institucionais	▬ Trecho Ambiental 3
■ Praças	▬ Trecho Ambiental 4
■ Rio Capibaribe	



R. Gen. Cristóvão Colombo de Souza - acesso à Feira Nova
Fonte: Google Street View



Feira Rua do Acre
Fonte: Diagonal/Factta



Biblioteca de Afogados
Fonte: Diagonal/Factta



Proposta de pedestrianização na rua da Feira Nova
Elaboração: Diagonal/Factta



Estrada dos Remédios
Fonte: Diagonal/Factta



Centro de Abastecimento Afogados
Fonte: Diagonal/Factta

PLANO DE REESTRUTURAÇÃO URBANA E DINAMIZAÇÃO ECONÔMICA DE CENTRALIDADES DO RECIFE	
P2 - PRODUTO PRELIMINAR	Data: Março 2018
PROPOSTA DE REQUALIFICAÇÃO URBANA DE AFOGADOS	Nº do Mapa: T2.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 CONSORCIO 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):	Thathiana Lima Vasconcelos Geógrafa CREA-PE048939
	Edla Siqueira de Farias Engenheira Cartógrafa CREA-PE042812

2.4.4 Resultados

Com a execução dos projetos apresentados acima em Afogados são esperados na ampliação do **alcance**, no aumento da **atratividade** e na elevação da **capacidade** da centralidade, fatores decisivos de crescimento da centralidade.

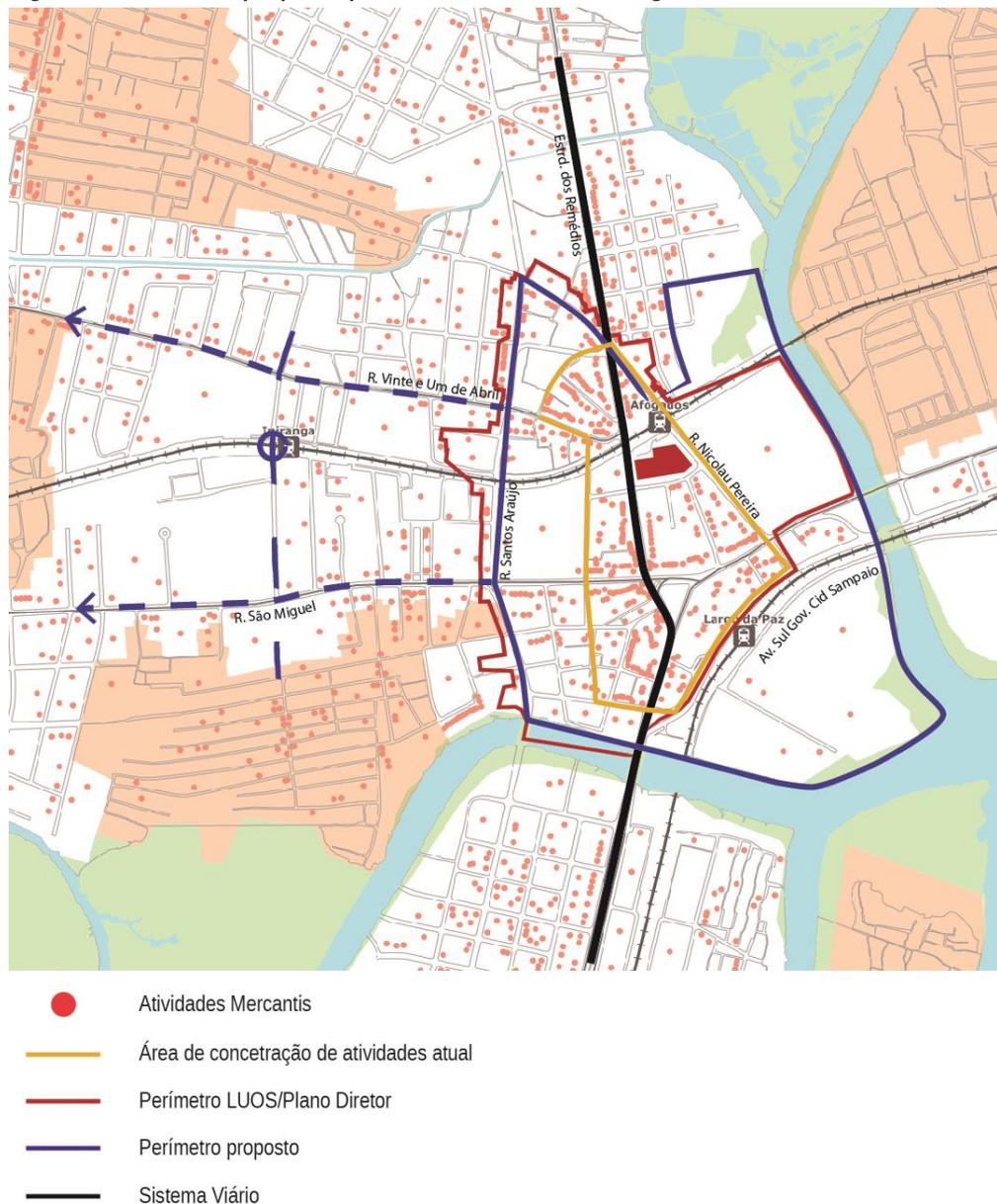
Alcance	
	O alcance da Centralidade deve se beneficiar principalmente das intervenções realizadas no âmbito do território mas ampliada pela melhoria da mobilidade nos principais eixos viários.
Atratividade	
	<p>A atratividade da centralidade passa pela melhoria do espaço urbano e do conforto e segurança das pessoas para visita e circulação que se expressa nos seguintes resultados dos projetos:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Paisagem valorizada através da requalificação urbana e ambiental da borda do Rio Tejiptó. ▪ Área articulada com o centro de Afogados e estações de metrô com diversificação dos usos (áreas de convivência e lazer, atividades mercantis compatíveis com a estrutura ambiental local, e habitações, entre outros). ▪ Patrimônio Material e Imaterial identificados e preservados. ▪ Infraestrutura urbana implantada e/ou melhorada (Iluminação, arborização, mobiliário urbano, calçadas, drenagem e saneamento). ▪ Velocidade reduzida nos trechos da Estrada do Remédio entre Estação Afogados e Rua São Miguel, priorizando o pedestre e o ciclista. ▪ Rua do Acre e Rua da Feira Nova pedestrianizadas. ▪ Áreas de lazer, convivência e contemplação ampliadas. ▪ Estoque vazio ocupado e de uso misto com fachadas ativas, principalmente na Av. Imperial e na Rua Motocolombó. ▪ Acesso e ligação da frente fluvial ocupada com habitações disponíveis para diferentes perfis de renda, áreas livres públicas e atividades de comércio e serviço (Pontal). ▪ Atividades econômicas de impacto urbano reorientadas e reformuladas
Capacidade	
	<p>Os projetos geram alguns resultados, como listados abaixo, que contribuem para elevação da capacidade da centralidade responder a demandas e interesses de áreas diversas da cidade e mesmo de outros municípios da Região Metropolitana do Recife.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Mercado público (Mercado e Feira Nova) reestruturado e com sustentabilidade (geração de energia solar e coleta seletiva de lixo) ▪ Polo multiuso funcionando na centralidade como resultado da ampliação e diversificação das atividades produtivas e adensamento das cadeias, complementada pelas atividades culturais no entorno do mercado ▪ Atividades comerciais implantadas no segmento de manutenção de bicicletas na entorno das estações ▪ Movimentação de Carga e Descarga organizada e regulada ▪ Atividade de logística leve e de comércio atacadista estruturada ▪ Comércio varejista consolidado e ampliado com qualidade dos serviços melhorados ▪ Renda média dos domicílios aumentada como consequência da ampliação do emprego formal ▪ Empresas e trabalhadores qualificados e população com empregabilidade por conta da capacitação ▪ Índice de violência reduzido como resultado da implantação do conjunto de ações propostas para centralidade.

2.4.5 Perímetro da centralidade de Afogados

A distribuição das atividades econômicas (Unidades Mercantis) define a delimitação atual da centralidade de Afogados, coincidindo com o eixo das ruas Nicolau Pereira e Cosme Viana, Visconde de Pelotas, Santos de Araújo, Quitério Inácio de Melo e Augusto Calheiros, a margem do rio Tejiptó e o eixo da avenida Governador Cid Sampaio, por onde segue até encontrar o eixo da rua Nicolau Pereira.

A implementação dos projetos deve delimitar o **Perímetro de aglomeração desejada** que aposta na ampliação do uso de peças estratégicas para o desenvolvimento da centralidade e no adensamento de atividades, consequência do aumento da demanda de usuário. Como tal, coincide com os âmbitos dos **PU 1** (Projeto orla do rio Tejiptó/Afogados) e **PU2** (Ordenamento urbano e dinamização econômica do centro de abastecimento de Afogados e seu entorno).

Figura 16: Perímetro proposto para a centralidade de Afogados



Fonte: Diagonal/Factta, 2018

2.5 Areias

A centralidade de Areias se situa na confluência da Avenida José Rufino e do Metro com a Avenida Recife, articulando o Território com a centralidade de Afogados e com o bairro de Jardim São Paulo. O enlace da Avenida José Rufino com a Estação Werneck confere à centralidade de Areias um potencial na

trama urbana que inclui o mercado desativado.

2.5.1 Caracterização da centralidade

Areias tem a menor população do território, com 29.894 habitantes, aproximadamente 1,9% da população do município (dados de 2010), numa área de 240 hectares. A centralidade tem a mais alta densidade demográfica do Território 2 e o segundo maior rendimento nominal médio mensal dos domicílios particulares permanentes (acima de Afogados e levemente abaixo de Jardim São Paulo). Areias conta com uma base econômica modesta para o tamanho da sua população, tendo 1.212 unidades mercantis e 6.391 empregos formais. Com quase 2% da população do Recife, a centralidade tem apenas 1% dos empregos formais e 1,2% das unidades mercantis, como mostra a Tabela 6. Além disso, a economia de Areias gera uma receita de ISS de apenas R\$ 23,62 por habitante (2015).

Tabela 6: Síntese dos principais indicadores de Areias

Indicador	Valor
Superfície (hectare)	369
Percentual da área do Recife (%)	1,7
População (2010)	36.265
% População do Recife	2,4
Densidade demográfica (habitantes/hectare)	98
Área construída (m2) – 2014	932.275
Número de domicílios (2010)	11.072
Emprego formal (2015)	16.282
Percentual do emprego do Recife (%)	2,5
Número unidades mercantis (2015)	3.243
Percentual de unidades mercantis do Recife (%)	3,3
Receita de ISS p/habitante R\$ (2015)	183,45
Rendimento nominal médio mensal dos domicílios particulares permanentes R\$ (2010) (*)	1.941,99
Analfabetismo (2010)	7,51
CVLI (em cem mil habitantes) - 2016/2010	63,4
Esgoto a céu aberto (% domicílio no entorno 2010)	9,94
Arborização (% domicílios no entorno) 2010	43,27

Fonte: IBGE/ NGR - SDS/PE

(*) R\$ 2.953,77 a preços de 2016

A centralidade de Areias não gera emprego suficiente para a população residente que está no mercado de trabalho, o que leva a parcela elevada da mesma para a informalidade ou busca de emprego em outros bairros. Com efeito, diante de uma estimativa de 9.871 pessoas na PEA-População Economicamente Ativa em 2010, existiam em Areias apenas 6.391 empregos formais (2015), do que resulta um déficit de 3.480 trabalhadores²⁵. Areias tinha, assim, cerca de 1,5 pessoas para cada emprego formal.

O rendimento nominal médio mensal dos domicílios particulares permanentes de Areias alcançou, em 2010, apenas R\$ 1.941,99 (R\$ 2.953,77 a preços de 2016), superando Afogados que tem a maior base

²⁵ A diferença dos anos para PEA e emprego não deve alterar muito na medida em que a população do bairro deve ter declinando nos anos recentes.

econômica. O índice de violência em Areias foi o mais baixo do Território 2, chegando a 46,8 homicídios em cem mil habitantes (dado de 2016 com a população de 2010), pouco acima da média do Recife (42,8).

Areias é um bairro predominantemente residencial e ocupado por construções térreas, vilas de casas populares e conjuntos residenciais de até quatro pavimentos. O comércio e os serviços encontraram outros trajetos, acompanhando a Avenida Dr. José Rufino, formando um dinâmico corredor de atividades até Afogados e de Afogados para Areias, se espalhando pela Avenida Recife com a presença de equipamentos comerciais de grande porte, como sejam o Makro e o Hiper Bompreço/Walmart, com presença também na Avenida José Rufino. Estes equipamentos dialogam com uma urbanização, cujo processo de formação está ligado inteiramente à edificação de vilas populares e atividades voltadas à classe operária.

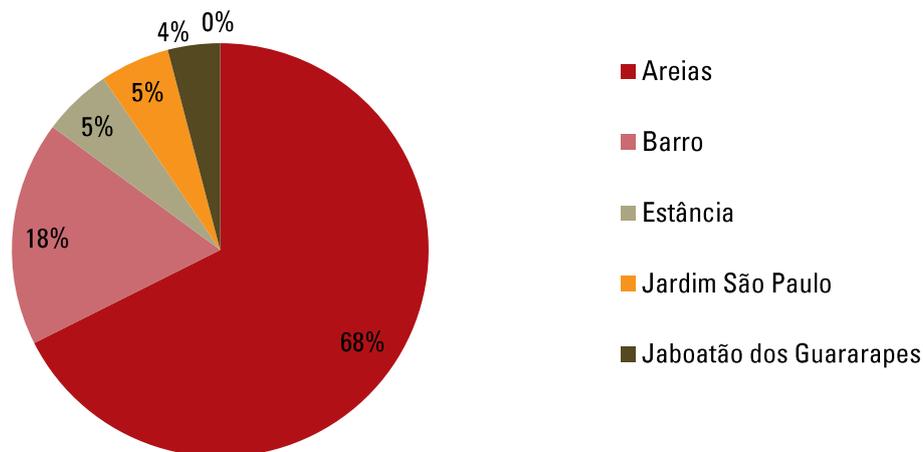
O antigo Mercado de Areias é, atualmente, apenas sua casca em ruínas. O que restou – poucos comércios que ocupam suas calçadas – é um trajeto cinza, por vezes escuro e não convidativo. Em todo caso, mesmo com seu interior degradado, o mercado ainda carrega potencial como referência de ponto comercial, com presença de atividades comerciais, tanto com lojas físicas quanto barracas de frutas e verduras que se instalaram ao seu redor.

Para uma compreensão mais precisa da centralidade de Areias é necessário analisar a manifestação das categorias de centralidade: alcance, atratividade e capacidade. Como apresentado a seguir, a centralidade de Areias tem um alcance limitado, apesar da importante rede viária, atratividade comprometida por problemas urbanos e uma capacidade modesta de atender a demandas dos usuários e visitantes.

Alcance

A centralidade de Areias tem um alcance modesto, praticamente restrito aos bairros do entorno, Barro, Estância e Jardim São Paulo, embora a pesquisa com usuários mostre que cerca de 4% dos entrevistados vinham de Jaboatão dos Guararapes (ver Gráfico 10 e Figura 17), incluindo a referência direta ao bairro de Piedade. Considerando apenas os que foram citados mais de uma vez pelos entrevistados, os usuários de Areias vieram de apenas três bairros do Recife que, somando com a população da centralidade, chega a **102.629 habitantes** (6,7% da população total do Recife). Vale considerar, por outro lado, que a grande maioria dos usuários da centralidade é de moradores do próprio bairro, chegando a 68% dos entrevistados, o que corresponde à sua limitada irradiação territorial.

Gráfico 10: Local de moradia dos visitantes de Areias (%)



Fonte: Pesquisa direta com usuários

Figura 17: Local de moradia dos visitantes de Areias



Fonte: Pesquisa direta com usuários

Se o alcance é modesto pela quantidade de bairros de origem dos usuários, mais ainda quando se considera o rendimento nominal médio dos domicílios particulares permanentes destes bairros, mais baixo que o da própria centralidade. Como já citado, o rendimento nominal mensal de Areias foi de apenas R\$ 1.941,99 (cerca de R\$ 2.953,77 a preços de 2016) que, como mostra a Tabela 7, é inferior apenas ao de Jardim São Paulo, com R\$ 1.973,10, superando Estância, com R\$ 1.469,51 e, principalmente, Barro, com apenas R\$ 1.300,75. O rendimento médio (não ponderado) dos quatro bairros alcança apenas R\$ 1.671,34, indicando modesto poder de compra da população.

Tabela 7: Rendimento domiciliar dos bairros dos visitantes de Areias –2010 (*)

Bairros do Recife de origem dos visitantes	Valor do rendimento nominal médio mensal dos domicílios particulares permanentes (R\$)
Jardim São Paulo	1.973,10
Areias	1.941,99
Estância	1.469,51
Barro	1.300,75
MÉDIA (não ponderada)	1.671,34

Fonte: IBGE – Censo 2010

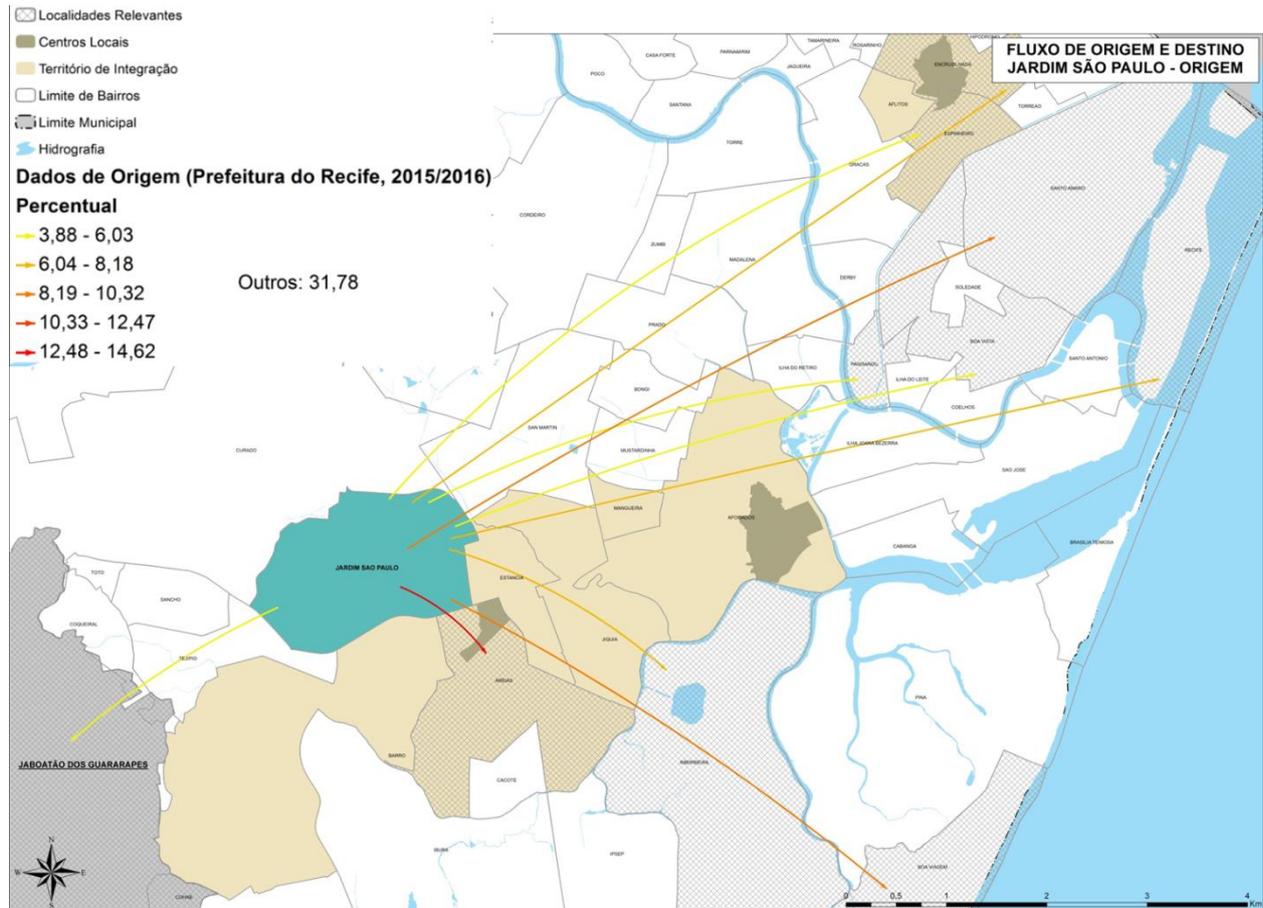
(*) Para atualizar a renda desses bairros a preços de 2016, utilizar o multiplicador 1,521187.

Com rendimento baixo, a demanda de bens e serviços da própria centralidade é limitada, ampliada um pouco pelo tamanho da população, do que resulta uma despesa total anual de bens e serviços de, aproximadamente, **R\$ 187,64 milhões**, em 2010²⁶ (a preços de 2016 seriam **R\$ 285,39 milhões**).

Entretanto, o alcance de Areias na movimentação de trabalhadores de fora para ocupação na centralidade é significativo, segundo a pesquisa origem e destino realizada pelo ICPS. Com efeito, como mostra a Figura 18, a maioria dos trabalhadores ocupados em Areias vem de outros municípios da RMR, como Jaboatão e Paulista, este bastante distante da centralidade. O bairro do território com mais trabalhador ocupado em Areias é o vizinho Jardim São Paulo, com 8% do total, seguido de Afogados de onde provêm 6% dos ocupados na centralidade.

²⁶ 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.

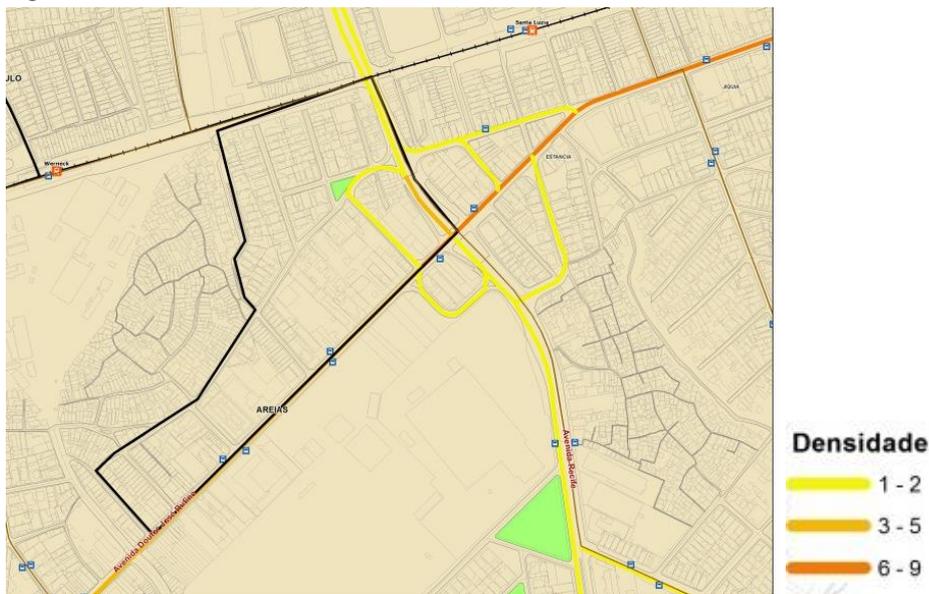
Figura 18: Origem dos trabalhadores ocupados na Centralidade de Areias



Fonte: Pesquisa Origem-Destino ICPS, 2016

O alcance de Areias é modesto embora conte com uma ampla rede viária e, principalmente, com linhas de transporte público que passam pela centralidade como já foi referido, Areias é favorecida pelo Metro que corre ao longo do bairro e pela conjunção de duas avenidas importantes, Avenida Dr. José Rufino e Avenida Recife. A centralidade conecta-se a 12 bairros do Recife e outros municípios da RMR, através de 7 linhas de ônibus e da Linha de metrô, linhas que articulam Areias com a Zona Oeste do Recife, Zona Sul, Centro Principal e outros municípios da RMR.

Figura 19: Densidade do Fluxo de ônibus em Areias

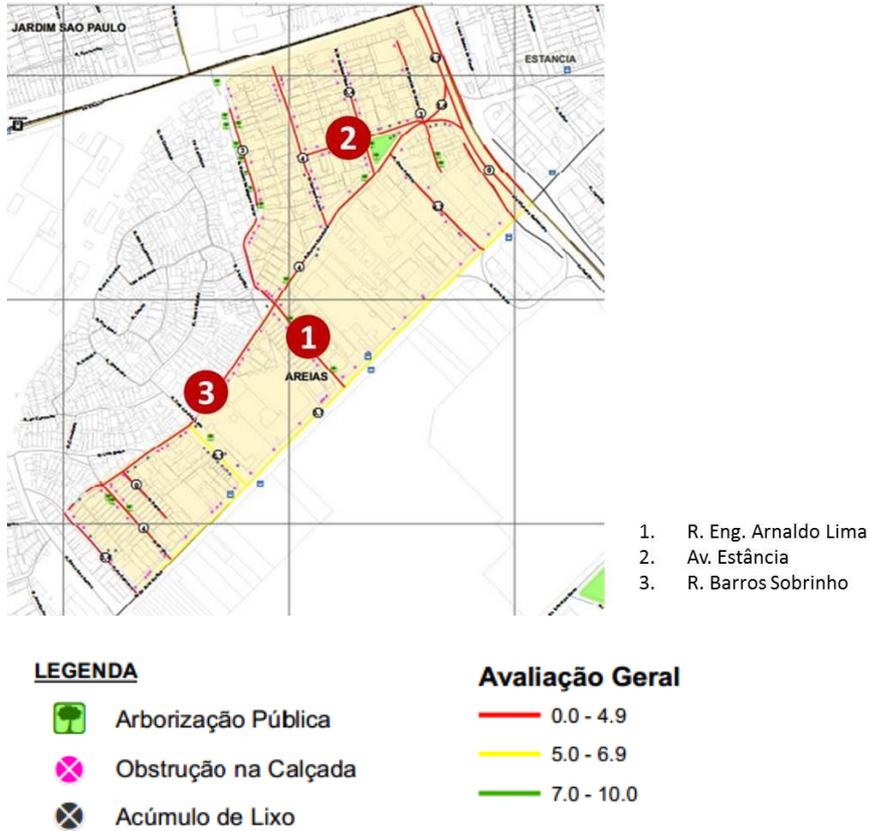


Fonte: Prefeitura da Cidade do Recife, 2014

Atratividade

As condições de circulação que caracterizam a centralidade de Areias indicam a prevalência de calçadas estreitas e irregulares, com várias obstruções e com pouca arborização pública, principalmente nas vias transversais à Av. José Rufino, como Rua Costa Honorário, Avenida Estância e Rua Barros Sobrinho. Além disso, o acúmulo de lixo é outro item que interfere no fluxo de pessoas, principalmente na Avenida Estância, comprometendo a atratividade da centralidade. A arborização nas calçadas ocorre apenas na parte norte da Rua Manuel Rodrigues Porto e numa pequena praça no cruzamento da Rua Barros Sobrinho com a Avenida Estância.

Figura 20: Qualidade da circulação na centralidade

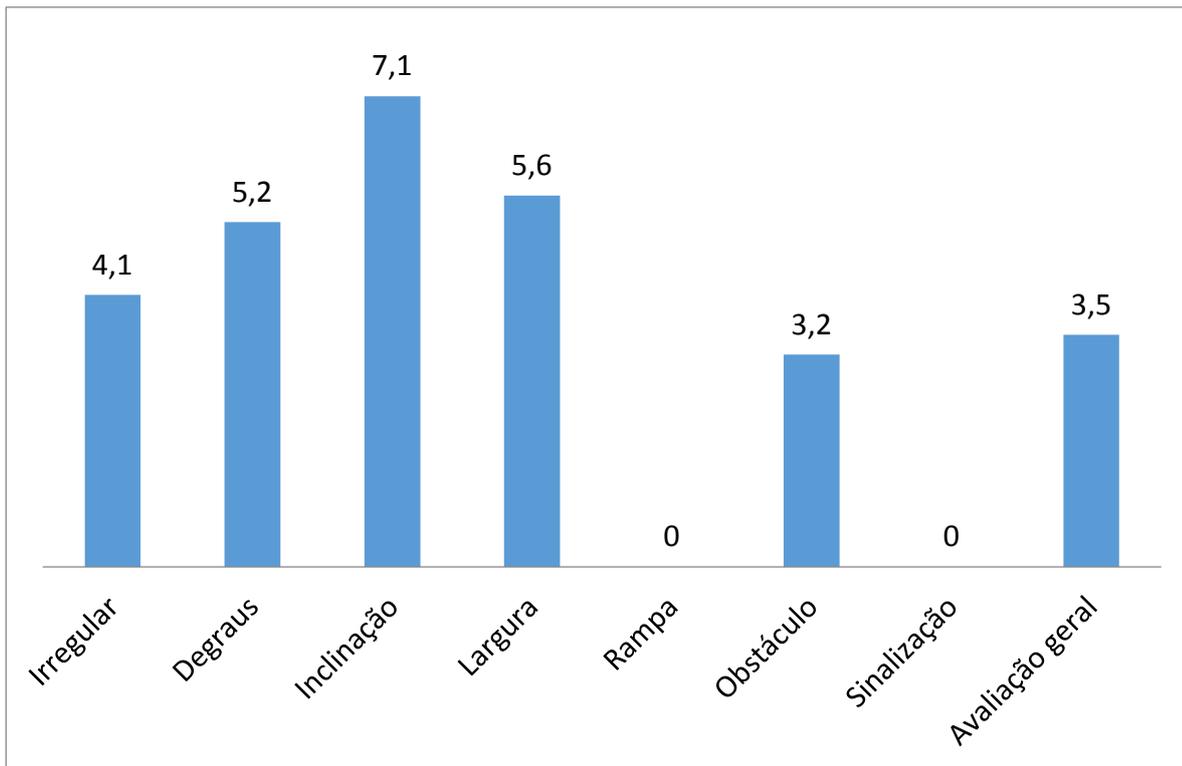


Fonte: Diagnóstico e Diretrizes Preliminares do Território 1 e do Território 2, 2017

A análise das calçadas de Areias mostra as deficiências, especialmente na ausência de rampas e sinalização que levam a avaliação geral para apenas 3,5 na escala de zero a dez. Em todo caso, como pode ser observado no Gráfico 11, a largura é satisfatória (nota 5,6) e a inclinação é boa (nota 7,1)²⁷.

²⁷ Para maiores detalhes sobre a pesquisa da qualidade das calçadas ver Diagnóstico

Gráfico 11: Qualidade das calçadas de Areias (%)



Fonte: Pesquisa direta Diagonal/Factta

O principal fluxo de pessoas na centralidade ocorre na área do entorno do que foi o Mercado (atualmente em ruínas) e na Avenida José Rufino, com poucos comércios que ocupam suas calçadas, e a avenida ser dominada por veículos em alta velocidade. O trajeto em torno do mercado é cinza, por vezes escuro e não convidativo. A travessia da avenida é desafiadora para os pedestres que se aventuram, em alguns trechos do eixo, por estreitas calçadas. Em todo caso, as ruas perpendiculares e paralelas à avenida, com velocidade moderada dos veículos, permitem movimentação das pessoas.

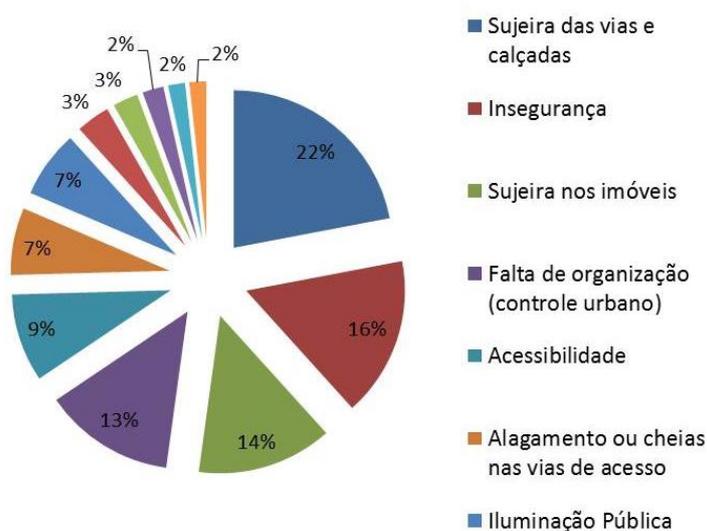
Figura 21: Fluxo de pessoas na centralidade



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

A atratividade da centralidade é prejudicada pela existência de “Sujeira nas vias e calçadas”, segundo opinião dos usuários entrevistados na pesquisa direta realizada pelo consórcio. Como mostra o Gráfico 12, este é o maior problema de Areias (citado por 22% dos entrevistados), seguido da “Insegurança” pública (16%) e de “Sujeira nos imóveis” (14% dos entrevistados). O item “Alagamento ou cheias nas vias de acesso”, que constitui um problema no território, não teve o mesmo destaque dos usuários, aparecendo em sexto lugar com apenas 7% das respostas.

Gráfico 12: Estrangulamentos e problemas em Areias na visão dos usuários (% das respostas)



Fonte: Pesquisa direta com usuários, 2017

Outro aspecto que pode comprometer a atratividade da centralidade de Areias é a existência de algumas atividades econômicas que deterioram o espaço urbano e a movimentação das pessoas e

usuários como várias unidades de “Manutenção e reparação de veículos automotores”, “Comércio, manutenção e reparação de motocicletas, peças e acessórios” e mesmo três unidades de “Forjaria, estamperia, metalurgia do pó e serviços de tratamento de metais”.

Capacidade

A centralidade de Areias tem 1.212 unidades mercantis que, como visto, atende principalmente à população do bairro (68% dos usuários, segundo a pesquisa) até porque tem um limitado alcance territorial. Ocorre que apenas 10% das unidades mercantis do bairro estão localizadas na pequena área central, concentrando-se principalmente ao longo da Avenida José Rufino e na Rua José Natário (ver Figura 22).

Figura 22: Vias de concentração de unidades mercantis na Centralidade da Areias



1. Av. José Rufino;
2. Rua José Natário.

Fonte: Diagonal/Factta

Areias oferece uma grande diversidade de bens e serviços com a maior concentração da economia na cadeia de Alimentos bebidas (33,6% do total do emprego no bairro). A cadeia de Casa e construção representa 16,9% e a cadeia de Saúde e bem estar conta com 11,4% do total do emprego formal. Ainda merece destaque a cadeia de Moda, com cerca de 10% do emprego, e o restante das atividades se dispersa em várias outras cadeias produtivas. A centralidade tem uma importante capacidade instalada no comércio varejista das diferentes cadeias produtiva.

2.5.2 Potencialidades e Estrangulamentos

A centralidade de Areias 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

2.5.2.1 *Potencialidades*

Entre as potencialidades da centralidade de Areias, base para o seu fortalecimento e dinamização, podem ser destacadas as seguintes:

- Importante infraestrutura de mobilidade metropolitana instalada (2 eixos viários , linha centro do Metro e eixo Dr. Jose Rufino/São Miguel).
- Potencial de adensamento ao longo dos eixos (atividades econômicas, residência, mix funcional e social).
- Áreas vazias e/ou com baixa ocupação, com infraestrutura metroviária instalada e possibilidade de ocupação e utilização com os usos habitacional e com comercio e serviços.
- Existência de grandes equipamentos na área como a Superintendência de Trens Urbanos e Estação Werneck, o IPAV 08, Escola do SENAI e ativo ambiental Jiquiá.

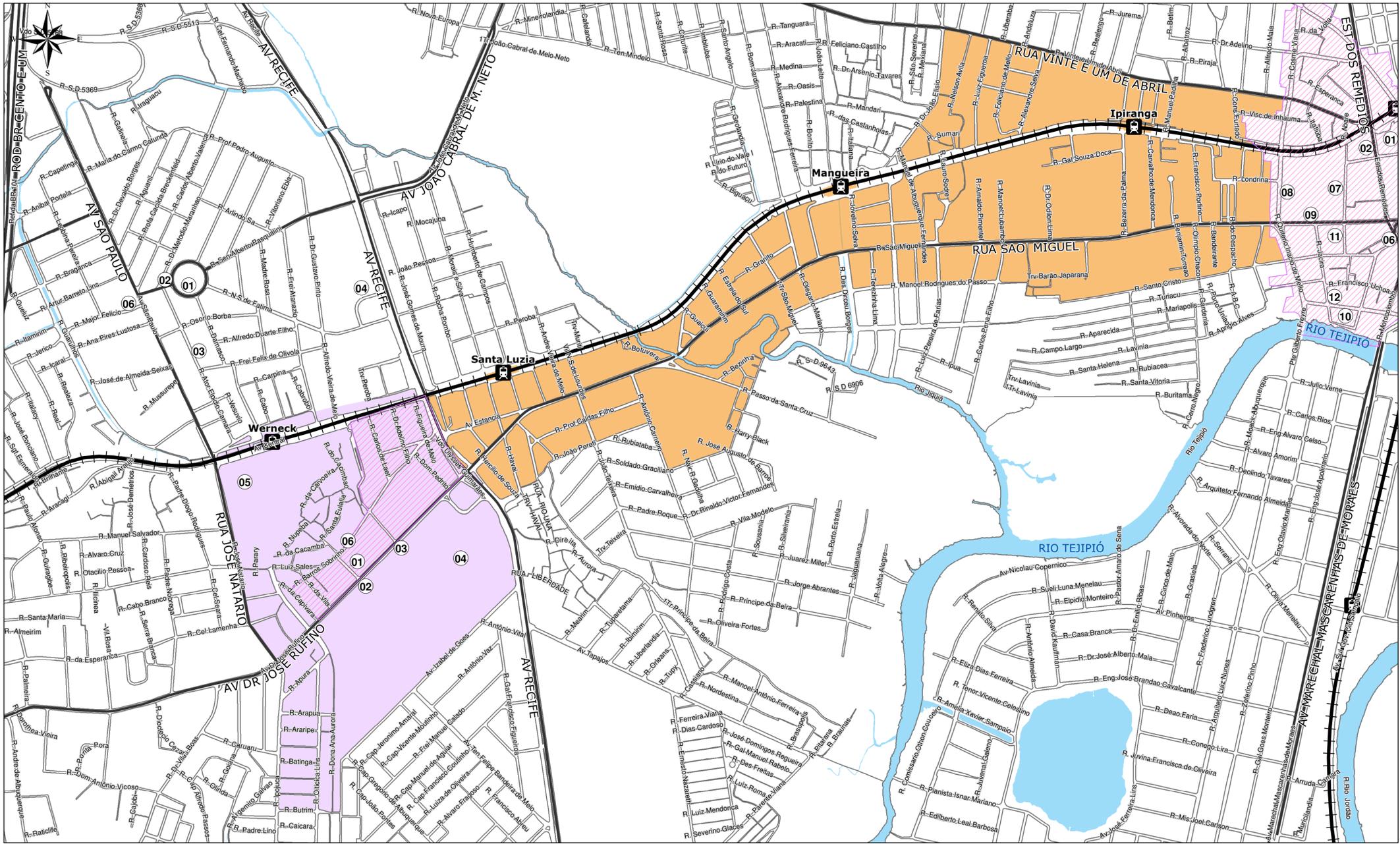
2.5.2.2 *Estrangulamentos*

A centralidade de Areias é penalizada por um conjunto de estrangulamentos que precisam ser enfrentados e equacionados para o aumento do seu alcance, melhoria da sua atratividade e elevação da sua capacidade.

- Barreiras entre os corredores da Linha férrea e da Av. José Rufino dificultando a permeabilidade.
- Predomínio do caráter rodoviário das vias, principalmente na Avenida José Rufino.
- Limitação da permeabilidade da quadra e do acesso aos ativos ambientais (IPAV e CBTU) devido ao porte elevado dos lotes
- Desarticulação do antigo mercado com a estação Werneck e Jardim São Paulo.
- Mercado de Areias fechado e em ruínas.
- Baixo nível de renda da população da centralidade e dos bairros vizinhos
- Baixa formação e capacitação da população
- Baixa qualidade do comércio e dos serviços
- Alto Índice de violência (CVLI em cem mil habitantes) e sensação de insegurança da população e dos usuários.

2.5.3 *Projetos*

Dois projetos devem ser implementados em Areias para promover a reestruturação urbana e a dinamização econômica da centralidade, ampliando o seu alcance, melhorando a sua atratividade e elevando a sua capacidade.



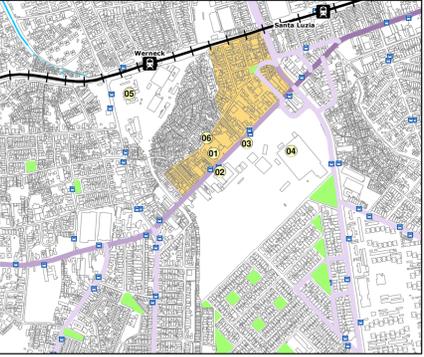
CARACTERIZAÇÃO

CONECTIVIDADE



- Centralidade conectada pelo sistema de transporte viário e ferroviário;
- Ferrovias funcionam como barreiras no território;
- Caráter rodoviário das vias transversais pouco convidativo ao pedestre e ao usuário da bicicleta;
- Grandes Lotes dificultam a permeabilidade da quadra e acesso aos ativos ambientais (IPAV e CBTU).

CIRCULAÇÃO

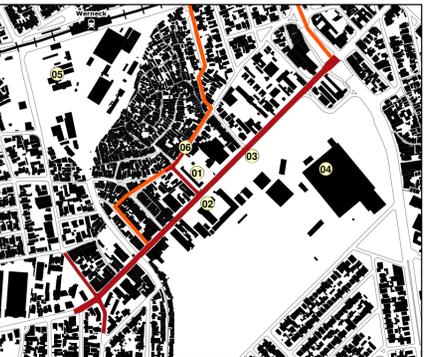


- Importante infraestrutura de mobilidade metropolitana instalada, dois eixos viários: Linha Centro Metro e eixo Dr. José Rufino/São Miguel;
- Caráter rodoviário dos eixos viários pouco convidativo ao pedestre e ao usuário da bicicleta
- Proposta existente de implantação de VLT.

Legenda

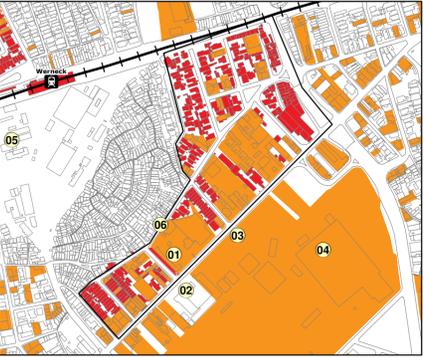
- Parada de Ônibus
- 1 - 2
- 3 - 5
- 6 - 9
- 10 - 13 (Sem Ocorrência na Área)
- 14 - 22 (Sem Ocorrência na Área)

FLUXOS



O fluxo de pessoas é mais intenso no entorno do antigo mercado e acompanha a Av. José Rufino até o pequeno pólo comercial do cruzamento com a Rua José Natário.

USOS

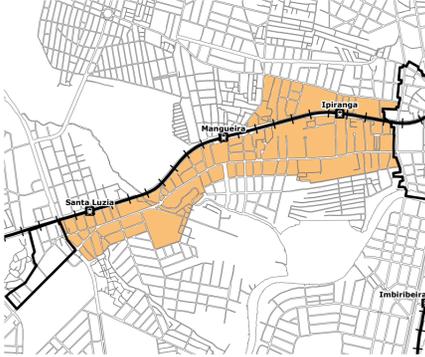


- Concentração de atividades mercantis nos Principais eixos viários.
- ZEIs confinada entre CBTU, ferrovia e Av. José Rufino.
- Significativas quadras com atividades industriais ou com instalação de Galpões passíveis de transformação.

Legenda

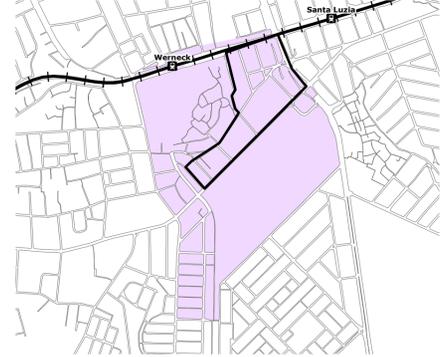
- Atividade Mercantil
- Residencial

PROPOSTAS



PU3: Ordenamento urbano e dinamização socio-econômica do polígono compreendido entre os dos eixos São Miguel/José Rufino/Metro Linha Centro

O Projeto de Ordenamento Urbano e Diversidade Funcional compreende os eixos da São Miguel/José Rufino e o eixo Metro - Linha Centro, entre as estações Afogados e Barro, tem como objetivo promover a articulação destes 2 eixos, ampliando a mobilidade, a utilização dos vazios urbanos com o uso misto e motivando a dinamização econômica incorporando a área resultante deste.



PU4: Ordenamento urbano e dinamização socio-econômica do centro da estação Werneck/ mercado de Areias e seu entorno

Reestruturar e dinamizar da ZEDE Areias/Werneck, apostando na ampliação do seu perímetro, na reabertura de seu mercado, na melhoria da articulação com a Estação Werneck com redução do aspecto rodoviário dos eixos viários Dr. José Rufino/ São Miguel. Estabelecimento de parcerias para a instalação de área de lazer e atividades físicas. Conservando as atividades atuais e Esverdear a José Rufino (trecho Av. Recife/José Natário) e do eixo transversal Avenida São Paulo/José Natário e Rua Ipojuca.

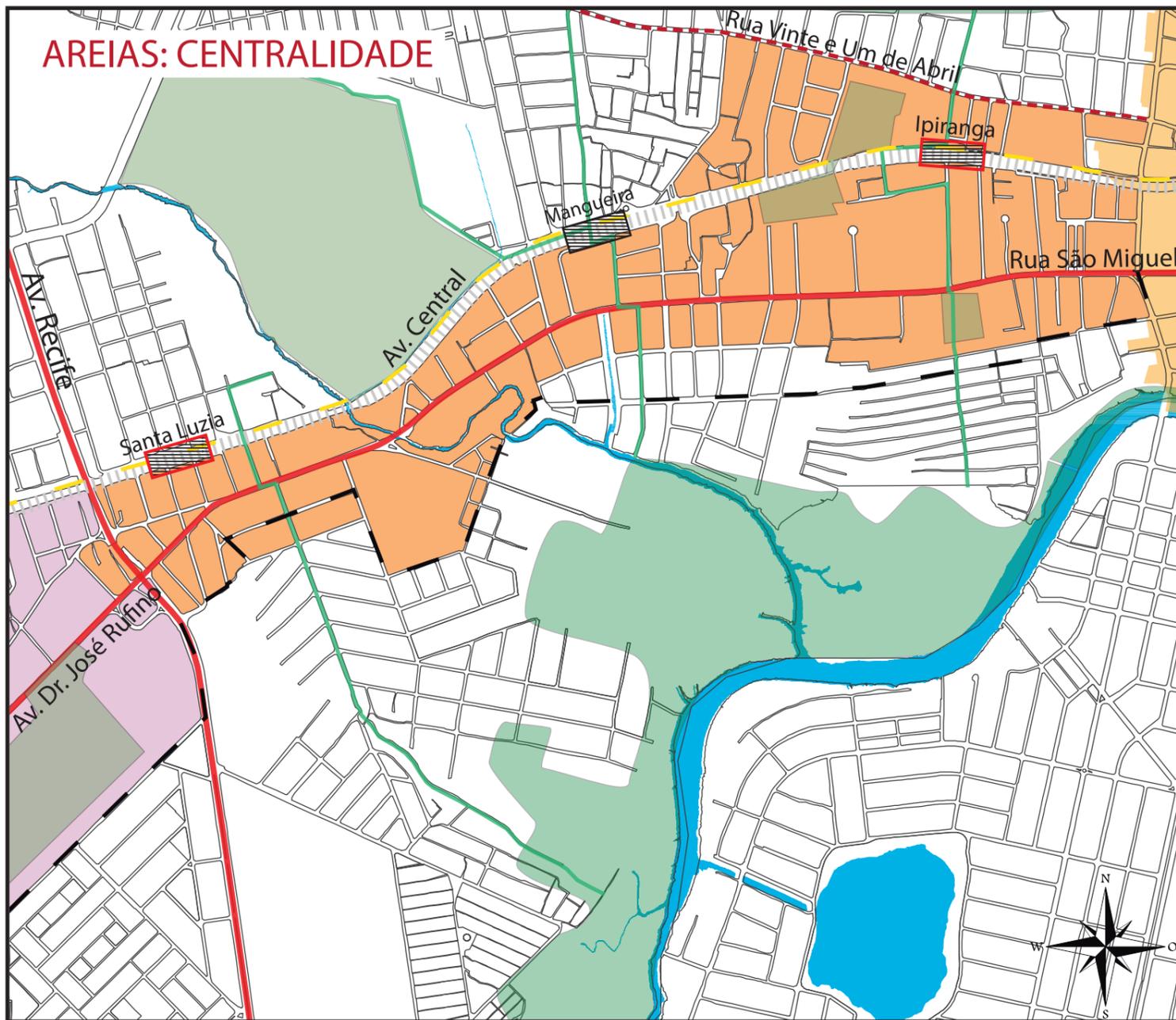
LEGENDA

- PU3 - ORDENAMENTO URBANO E DINAMIZAÇÃO SOCIOECONÔMICA DO POLÍGONO COMPREENDIDO ENTRE OS DOS EIXOS SÃO MIGUEL/JOSÉ RUFINO/METRO LINHA CENTRO
- PU4 - ORDENAMENTO URBANO E DINAMIZAÇÃO SOCIOECONÔMICA DO CENTRO DA ESTAÇÃO WERNECK/ MERCADO DE AREIAS E SEU ENTORNO
- CENTRALIDADES (PLANO DIRETOR - LEI Nº 17.511/2008)

Pontos de Referência

- 01, Mercado de Areias
- 02, SENAI
- 03, Honda - Centro Educacional
- 04, Makro
- 05, CBTU Recife
- 06, Comércio de Rua

PLANO DE REESTRUTURAÇÃO URBANA E DINAMIZAÇÃO ECONÔMICA DE CENTRALIDADES DO RECIFE	
P2 - PRODUTO PRELIMINAR	Data: Fevereiro 2018
PROPOSTA DE REQUALIFICAÇÃO URBANA DE AREIAS	
T2.05.03	
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/FACITA, 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: Ordenamento urbano e dinamização socioeconômica do polígono compreendido entre os dos eixos São Miguel/José Rufino/Metro Linha Centro

I - Articular os centros secundários de Afogados e Areias com a melhoria dos fluxos viários, do corredor de transporte público e a dinamização econômica do eixo José Rufino/ São Miguel;

II - Valorizar os imóveis de valor cultural e dos equipamentos públicos localizados ao longo do eixo e integração ambiental com vias de acesso à estação Mangueira e Parque Jiquiá;

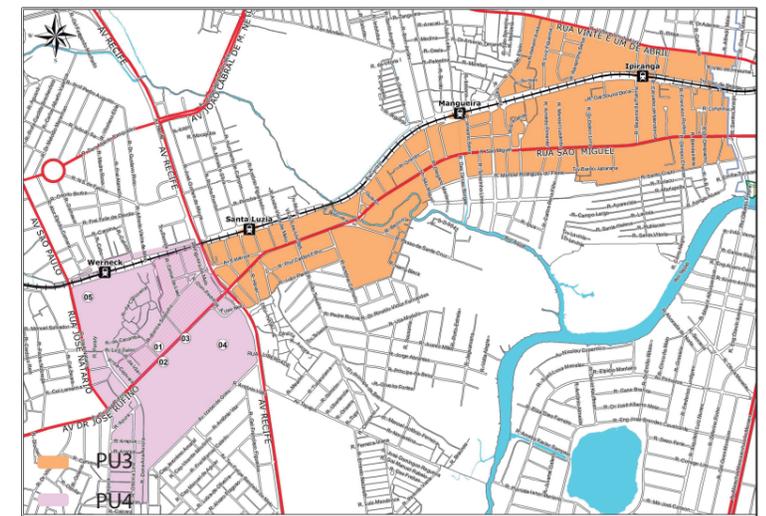
III - Reduzir o caráter rodoviário da avenida Dr. José Rufino, através instalação de redutores de velocidade, alargamento e arborização de calçadas, e definição calha para ônibus e bicicletas;

IV - Adensar e ocupar ao longo dos eixos (atividades econômicas, residência, mix funcional e social);

V - Ocupar imóveis, quadras e áreas vazias (mix funcional, comércio, serviços e habitação de distintos padrões sociais);

VI - Estimular as atividades de comércio varejista e serviços;

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



LEGENDA

- Sistema viário principal
- Linha Metroviária
- Estações
- Estações sem passagem
- Áreas Verdes
- Rio Capibaribe
- Eixos Transversais

PROPOSTA

- - Ciclovia Rua Vinte e Um de Abril
- Proposta de ciclovia - Alternativa 1 (Avenida Central)
- - Proposta de ciclovia Alternativa 2



Av. Dr. José Rufino
Fonte: Google Street View



Estação Mangueira
Fonte: Google Street View

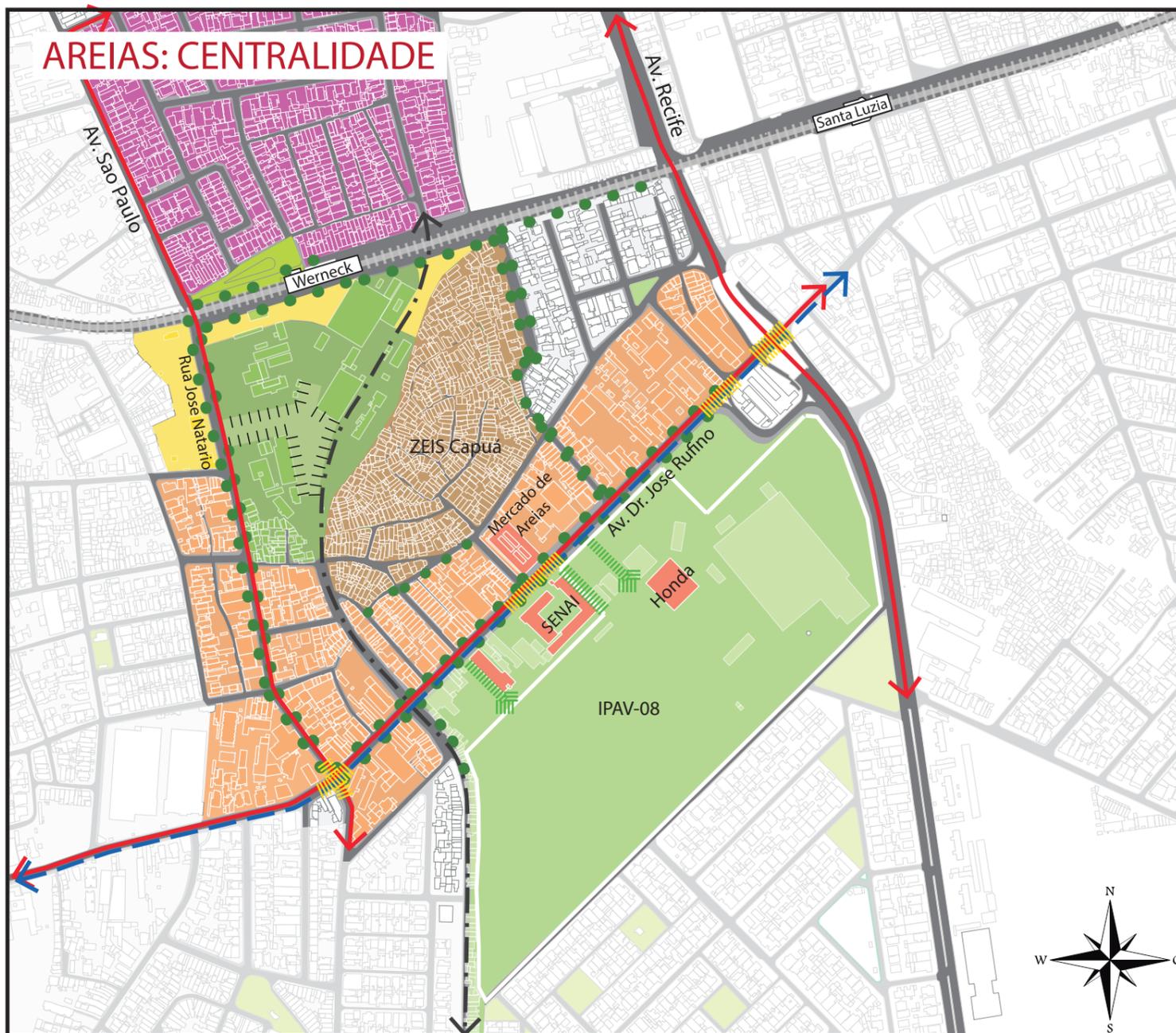


Estação Ipiranga
Fonte: Google Street View



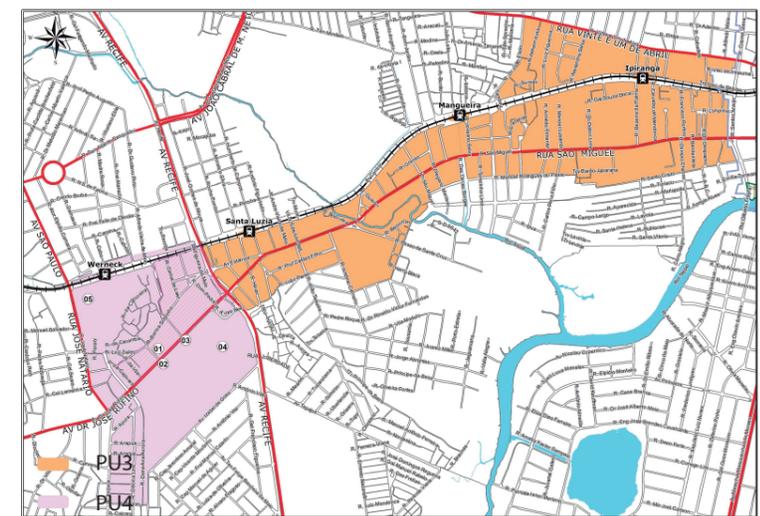
Estação Santa Luzia
Fonte: Google Street View

PLANO DE REESTRUTURAÇÃO URBANA E DINAMIZAÇÃO ECONÔMICA DE CENTRALIDADES DO RECIFE	
P2 - PRODUTO PRELIMINAR	Data: Março 2018
PROPOSTA DE REQUALIFICAÇÃO URBANA DE AREIAS	Nº do Mapa: T2.PU.03
<small>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 CONSORCIO DE TRANSPORTE, 2014); BASE CARTOGRÁFICA DO MUNICÍPIO DE RECIFE (PREFEITURA DA CIDADE DO RECIFE, 2015/2016); LEVANTAMENTO DE CAMPO (DIAGONAL/FACTTA, 2017)</small>	
<small>Informações Cartográficas: Sistema Geodésico de Referência - Sigras2000 / Projeção - Universal Transversa de Mercator/UTM - Fuso 25s</small>	
<small>Notas: Possíveis distorções podem ocorrer pela utilização e aplicação de bases cartográficas em escalas diferentes</small>	
<small>Responsável Técnico (Documento Cartográfico): Thatiana Lima Vasconcelos Geógrafa CREA-PE048939</small>	<small>Edla Siqueira de Farias Engenheira Cartógrafa CREA-PE042812</small>



PU4: Ordenamento urbano e dinamização socioeconômica do centro da estação Werneck/ mercado de Areias e seu entorno

- I - Promover a ampliação da oferta de áreas para ocupação habitacional (HIS), serviço e de comércio, com o adensamento dos vazios (edificáveis);
- II - Incentivar e apoiar a implantação do Mercado de Areias com mix de usos diferenciados e competitivos, com definição de áreas de estacionamento, carga e descarga e requalificação do entorno;
- III - Requalificar o entorno da Estação Werneck, a Avenida Central, a rua Cacimbão e o eixo contínuo formado pela Avenida São Paulo e ruas José Natário e Ipojuca;
- IV - Diminuir as barreiras físicas e articular os grandes equipamentos existentes na área como sejam a CBTU e Estação Werneck, o IPAV 08 e a Escola do SENAI;
- V - Ampliar o acesso da população à educação profissional e tecnológica de qualidade através de parcerias com o SENAI Areias e empresas;
- VI - Promover a melhoria da qualidade dos produtos, serviços e do atendimento nas atividades do mercado e do entorno através de capacitação para empresas;
- VII - Ampliar as atividades comerciais e de serviços, inclusive com a implantação de novas unidades imobiliárias (uso misto);
- VIII - Preservar Patrimônio Material e Imaterial.



LEGENDA

- Sistema viário principal
- Linha Metroviária
- Estações
- Calçadas
- ZEIS
- Principais edificações
- Áreas Verdes

PROPOSTA

- Arborização
- Transporte Público e Ciclofaixa
- Proposta VLT - Articulação Oeste
- Redutores de velocidade
- Abertura para o IPAV 08
- Requalificação praça - Estação Werneck
- Proposta estacionamento
- Áreas de oferta de uso misto
- Quadras fascíveis de adensamento
- Área de preservação da morfologia em Jardim São Paulo



Mercado de Areias
Fonte: Diagonal/Factta



Av. Dr. José Rufino
Fonte: Google Street View



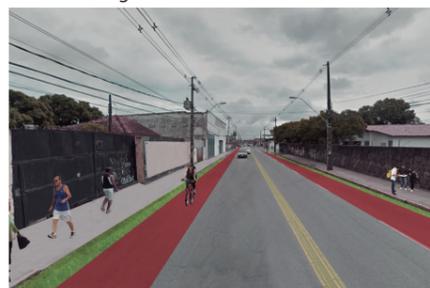
Rua São Miguel
Fonte: Google Street View



SENAI
Fonte: Diagonal/Factta



Estação Werneck
Fonte: Google Street View



Proposta da Rua São Miguel
Elaboração Google Street View

PLANO DE REESTRUTURAÇÃO URBANA E DINAMIZAÇÃO ECONÔMICA DE CENTRALIDADES DO RECIFE	
P2 - PRODUTO PRELIMINAR	Data: Março 2018
PROPOSTA DE REQUALIFICAÇÃO URBANA DE AREIAS	Nº do Mapa: T2.PU.04
<small>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 CONSORCIO DE TRANSPORTE, 2014); BASE CARTOGRÁFICA DO MUNICÍPIO DE RECIFE (PREFEITURA DA CIDADE DO RECIFE, 2015/2016); LEVANTAMENTO DE CAMPO (DIAGONAL/FACTTA, 2017)</small>	
<small>Informações Cartográficas: Sistema Geodésico de Referência - Sigras2000 / Projeção - Universal Transversa de Mercator/UTM - Fuso 25s</small>	
<small>Notas: Possíveis distorções podem ocorrer pela utilização e aplicação de bases cartográficas em escalas diferentes</small>	
<small>Responsável Técnico (Documento Cartográfico):</small> Thathiana Lima Vasconcelos Geógrafa CREA-PE048939	<small>Edla Siqueira de Farias Engenheira Cartógrafa CREA-PE042812</small>

2.5.4 Resultados

A implementação dos projetos em Areias deve contribuir de forma decisiva para 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:

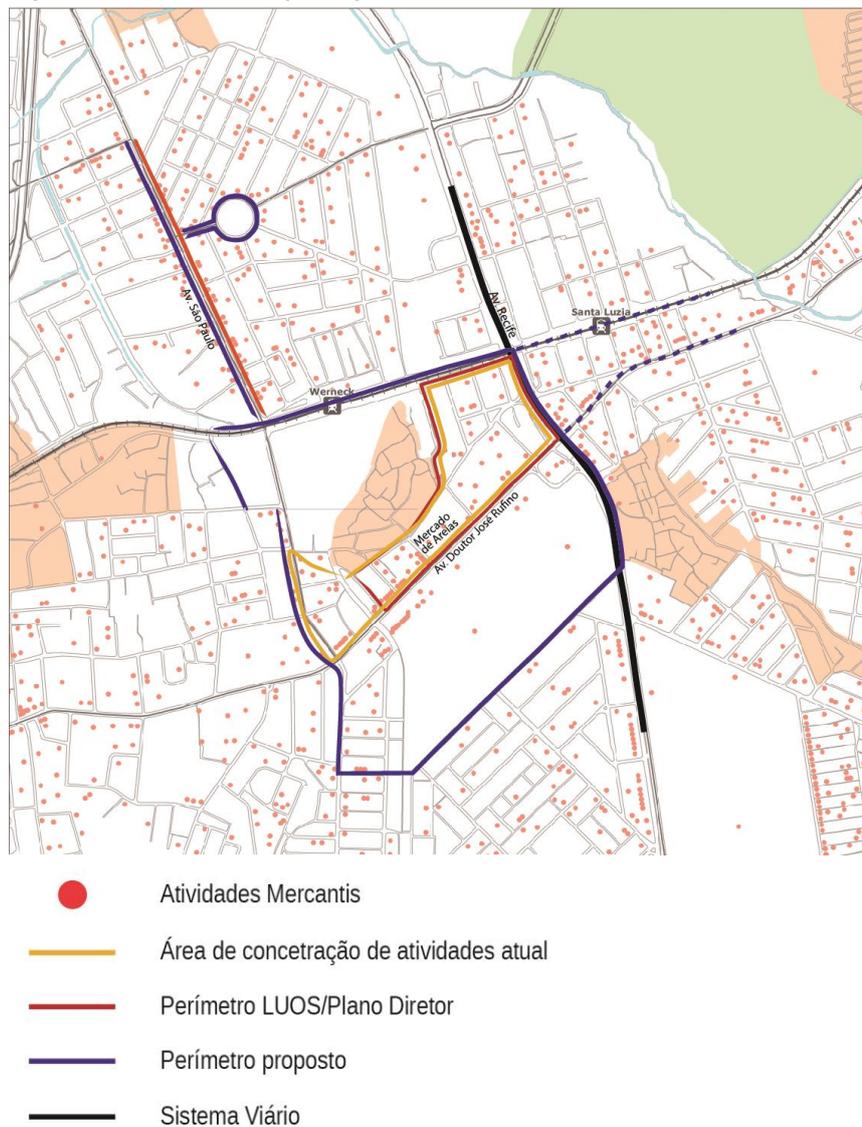
Alcance	
	O alcance da centralidade será ampliado com a articulação de Areias à centralidade de Afogados para melhoria dos fluxos viários e do corredor de transporte público, assim como pela integração ambiental pelas vias de acesso à estação Mangueira e ao Parque do Jiquiá.
Atratividade	
	<p>A atratividade da centralidade deve aumentar como decorrência das mudanças geradas pelos projetos, como indicando abaixo:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Barreiras físicas diminuídas e grandes equipamentos existentes na área articulados (CBTU e Estação Werneck, o IPAV 08 e a Escola do SENAI). ▪ Serviço e de comércio ampliada com o adensamento em uso misto dos vazios (edificáveis) urbanos, moradias de qualidade e atividades econômicas conectadas à infraestrutura metroviária. ▪ Caráter rodoviário da avenida Dr. José Rufino pela instalação de redutores de velocidade, alargamento e arborização de calçadas, e definição calha para ônibus e bicicletas. ▪ Entorno da Estação Werneck requalificado (ponto de articulação principal) com arborização, iluminação e melhorias das calçadas e com espaço comercial. ▪ Avenida Central, Rua Cacimbão e eixo contínuo formado pela Avenida São Paulo e ruas José Natário e Ipojuca requalificados com arborização, iluminação e melhorias das calçadas e com espaço comercial. ▪ Infraestrutura instalada e requalificada no entorno das estações, complementação de trechos da avenida Central e as vias transversais de conexão com o eixo metro com o eixo São Miguel/José Rufino. ▪ Eixos adensados e ocupados com mix funcional e social decorrente da implantação de atividades econômicas e residências, habitacionais de distintos padrões sociais. ▪ Espaços de convivência ampliados, aproveitando espaços ociosos no interior das quadras para atividades de uso coletivo, a exemplo das hortas comunitárias. ▪ Atividades econômicas de impacto urbano reorientadas e reformuladas.
Capacidade	
	<p>A implantação dos projetos deve promover também um aumento da capacidade da centralidade para responder às demandas de bens e serviços de parte de bairros ou municípios vizinhos.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Competitividade da economia de Areias ampliada pela melhora do espaço urbano e da mobilidade. ▪ Comércio varejista consolidado e ampliado com qualidade dos serviços melhorados incluindo peças e manutenção de bicicletas e motocicletas. ▪ Mercado de Areias operando pela iniciativa privada, com mix de usos diferenciados e competitivos. ▪ Emprego ampliado pela dinamização da economia que decorre da melhoria da qualidade e da qualificação da mão de obra. ▪ Renda da população aumentada como resultado do crescimento do emprego e da qualificação profissional que eleva a empregabilidade. ▪ Índice de violência reduzido pelo efeito combinado da melhoria da renda e do emprego com atração de jovens para atividades esportivas, culturais e sociais (Centro de Convivência).

2.5.5 Perímetro proposto para a centralidade de Areias

A centralidade de Areias está delimitada pela distribuição das atividades econômicas (Unidades Mercantis), como mostra Figura 23, coincidindo com o eixo da avenida José Rufino e das ruas da Capivara, Barros Sobrinho, Manoel Rodrigues Porto, o muro da linha férrea e o eixo da avenida Recife.

O Perímetro de aglomeração desejada, por sua vez, aposta no potencial de centralidade da estação Werneck e do polígono demarcado pelos eixos metroviários e Ruas 21 de Abril, São Miguel e José Rufino, Polígono que desempenha importante conexão entre Afogados e Areias e onde se localizam as estações Ipiranga, Mangueira e Santa Luzia. Como tal, coincide com os âmbitos dos **PU3** (Ordenamento urbano e dinamização socioeconômica do polígono compreendido entre os dos eixos São Miguel/José Rufino/Metro Linha Centro) e **PU4** (Ordenamento urbano e dinamização socioeconômica do centro da estação Werneck/ mercado de Areias e seu entorno).

Figura 23: Perímetro Proposto para Centralidade de Areias



Fonte: Diagonal/Facta, 2018

2.6 Jardim São Paulo

O bairro de **Jardim São Paulo** é margeado por dois grandes eixos viários de alta velocidade - a BR 101 e a Avenida Recife – cortado pela Avenida São Paulo e alcançado pelo Metro Linha Centro na Estação Werneck, através da qual se integra com a centralidade de Areias.

2.6.1 Caracterização da centralidade

Jardim São Paulo tem uma população de 31.648 (2010), cerca de 2,1% do total do Recife, e uma área de 259 hectares (1,2% da área da Cidade) do que resulta uma densidade demográfica de 122 habitantes por hectare. O bairro de Jardim São Paulo tem a menor base econômica do Território, com apenas 2.572 empregos formais (0,39% do total do Recife) e 1.100 unidades mercantis (1,1% do município) e gerando uma receita de ISS per capita de insignificantes R\$ 26,47 (ver Tabela 8).

Tabela 8: Síntese dos principais indicadores de Jardim São Paulo

Indicador	Valor
Superfície (hectare)	259
Percentual da área do Recife (%)	1,2
População (2010)	31.648
% População do Recife	2,1
Densidade demográfica (habitantes/hectare)	122
Área construída (m2) - 2014	528.371
Número de domicílios (2010)	9.615
Emprego formal (2015)	2.572
Percentual do emprego do Recife (%)	0,39
Número unidades mercantis (2015)	1.100
Percentual de unidades mercantis do Recife (%)	1,1
Receita de ISS p/habitante R\$ (2015)	26,47
Rendimento nominal médio mensal dos domicílios particulares permanentes R\$ (2010) (*)	1.973,10
Analfabetismo (2010)	4,89
CVLI (em cem mil habitantes) - 2016/2010	66,4
Esgoto a céu aberto (% domicílio no entorno 2010)	19,56
Arborização (% domicílios no entorno) 2010	54,29

Fonte: IBGE/ NGR - SDS/PE

(*) A preços de 2016, esta renda chega a R\$ 3.001,09

Embora tenha a menor economia e o menor volume de emprego formal, Jardim São Paulo está numa situação melhor que as outras duas centralidades no que se refere ao rendimento nominal médio mensal dos domicílios particulares permanentes, inclusive Afogados com maior economia do Território. Em 2010, o bairro registrou um rendimento nominal médio mensal dos domicílios particulares permanentes de R\$ 1.973,10 (a preços de 2016 seriam R\$ 3.001,09), acima de Areias e, principalmente de Afogados. Jardim São Paulo tem a maior renda e a menor taxa de analfabetismo do território (apenas 4,89 analfabetos na população de 15 anos e mais) mas registra o mais alto índice de violência com 66,4 homicídios em cem mil

habitantes (muito acima da média do Recife, com 42,8).

O número de empregos formais da economia de Jardim São Paulo é muito inferior à quantidade de residentes que estão no mercado de trabalho. Em 2010, a PEA-População Economicamente Ativa de Jardim São Paulo chegou a 10.399 pessoas, quase quatro vezes os 2.572 empregos em 2015. Desta forma, eram 7.827 os trabalhadores residentes que não encontravam emprego formal no bairro e que, portanto, não estando desempregados, estavam no setor informal ou trabalhavam em outros bairros.

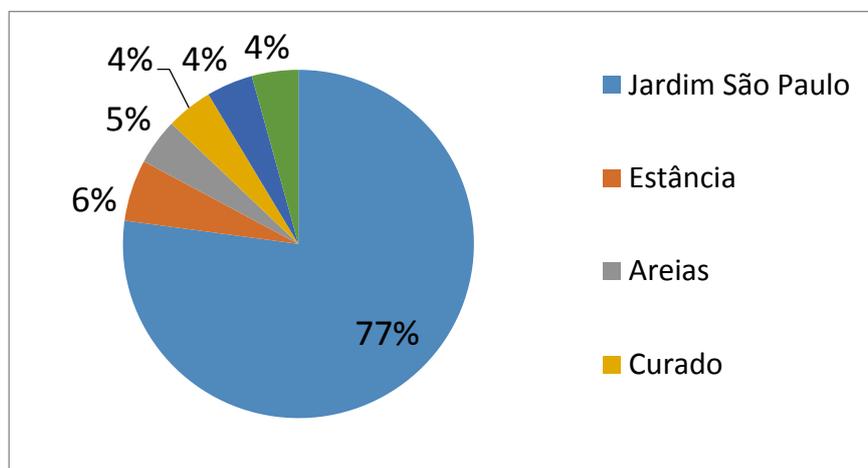
O espaço urbano de Jardim São Paulo apresenta um equilíbrio de usos com a coexistência de comércio e residências, formando uma protoestrela urbana confortável que contrasta, contudo, com o alto nível de violência. Com o parcelamento de seu loteamento, Jardim São Paulo apresenta lotes equivalentes, permitindo uma caminhada maneira confortável pelos passeios, e, em geral, sem grandes transições na paisagem do lugar. A única exceção é a transição entre a Avenida São Paulo e a Praça. O principal marco de Jardim São Paulo atua como um espaço de permanência, um átrio que prevalece a caminhada em movimento circular, obedecendo à sua circunferência, em velocidade constante.

O bairro de Jardim São Paulo tem um **alcance** muito restrito e pouca **atratividade** que coincide com a limitada **capacidade** de resposta a demandas de potenciais usuários e visitantes. A análise do desempenho e estrutura de Jardim São Paulo permite considerar que não se trata de um Centro Secundário, nos termos das outras centralidades, mas um centro local (centro de vizinhança) fortemente articulado a Areias.

Alcance

A esmagadora maioria dos usuários do espaço e dos negócios de Jardim São Paulo (cerca de 77%) é do próprio bairro, o que evidencia uma economia centrada em si mesma e com limitada irradiação territorial. De acordo com a pesquisa com usuários da centralidade, apenas cerca de 15% dos usuários e visitantes vinham de bairros vizinhos (Estância, Areias e Curado) e alguns de Jaboatão (4%) e mesmo Olinda (4%), como mostra o Gráfico 13 e Gráfico 13.

Gráfico 13: Local de moradia dos usuários de Jardim São Paulo (%)



A população dos bairros do Recife de usuários de Jardim São Paulo (incluindo a própria centralidade) chega a **87.200** (até porque os dois bairros do Território – Jardim São Paulo e Areias – têm uma grande população) que representa 5,7% da população do Recife. Areias e Jardim São Paulo têm uma forte interação (troca de visitantes) e articulam praticamente os mesmos bairros do entorno.

A população desses bairros é relativamente alta (exceção de Estância) mas a renda é muito baixa dando uma média simples de limitados **R\$ 1.650,36** (a preços de 2016, seriam R\$ 2.510,20). A renda de Jardim São Paulo (rendimento nominal médio mensal dos domicílios particulares permanentes) é maior que a dos bairros da sua irradiação, evidenciando um baixo poder de compra dos usuários de Jardim São Paulo (ver Tabela 9).

Tabela 9: Rendimento domiciliar dos bairros dos visitantes de Jardim São Paulo –2010 (*)

Bairros do Recife de origem dos visitantes	Valor do rendimento nominal médio mensal dos domicílios particulares permanentes (R\$)
Jardim São Paulo	1.973,10
Areias	1.941,99
Estância	1.469,51
Curado	1.216,84
MÉDIA	1.650,36

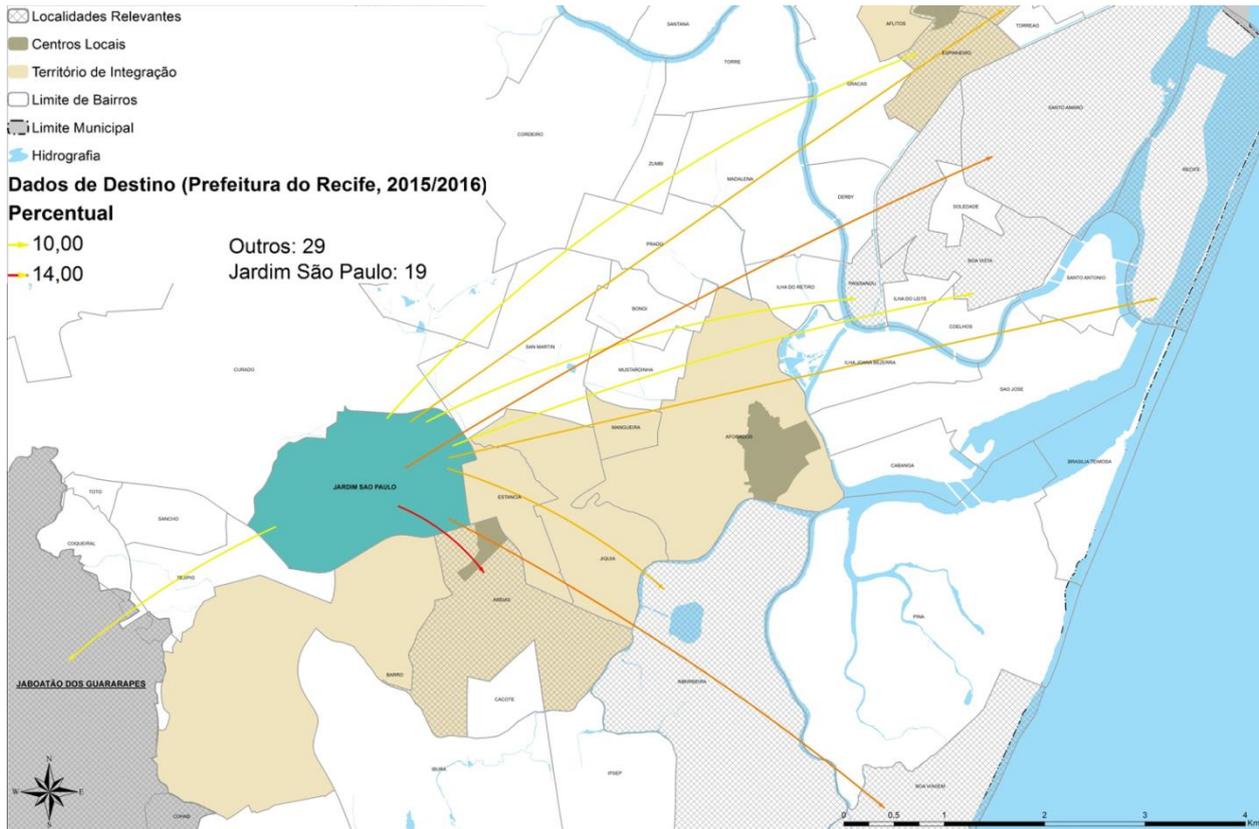
Fonte: IBGE – Censo 2010

(*) Para atualizar a renda desses bairros a preços de 2016, utilizar o multiplicador 1,521187.

Mesmo com uma população relativamente grande (mais de 30 mil habitantes) a demanda geral por bens e serviços das famílias de Jardim São Paulo é baixa, aproximadamente, **R\$ 200,79 milhões** (cerca de **R\$ 305,41 milhões a preços de 2016**), por conta da modesta renda domiciliar. A demanda dos bairros vizinhos é ligeiramente menor na medida em que Estância e Curado têm rendimento domiciliar inferior ao de Jardim São Paulo.

Embora tenha um volume de emprego formal baixo, Jardim São Paulo recebe trabalhadores de vários outros bairros e mesmo de outros municípios da RMR, evidenciando um alcance diferenciado da centralidade. Segundo pesquisa de origem e destino, cerca de 19% das pessoas ocupadas em Jardim São Paulo residem no próprio bairro mas, o restante vem de diferentes bairros e municípios, a começar por Paudalho e Olinda, responsáveis por 14% e 9%, respectivamente dos ocupados na centralidade.

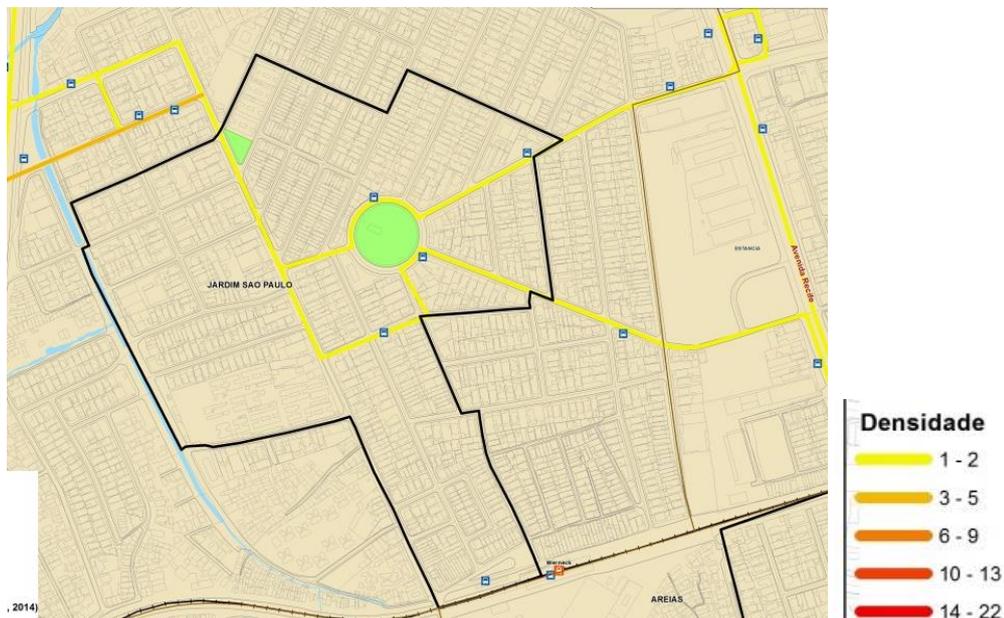
Figura 24: Origem dos trabalhadores ocupados em Jardim São Paulo



Fonte: ICPS, 2016

Fora os grandes eixos viários e o metro, Jardim São Paulo conta com apenas três linhas de transporte público que, no entanto, integram a centralidade com 17 bairros do Recife. A convergência dos modais de transporte articula Jardim São Paulo com a Zona Oeste do Recife a o Centro principal e conectam com outras linhas, criando condições de maior alcance.

Figura 25: Densidade de linha de ônibus na centralidade de Jardim São Paulo



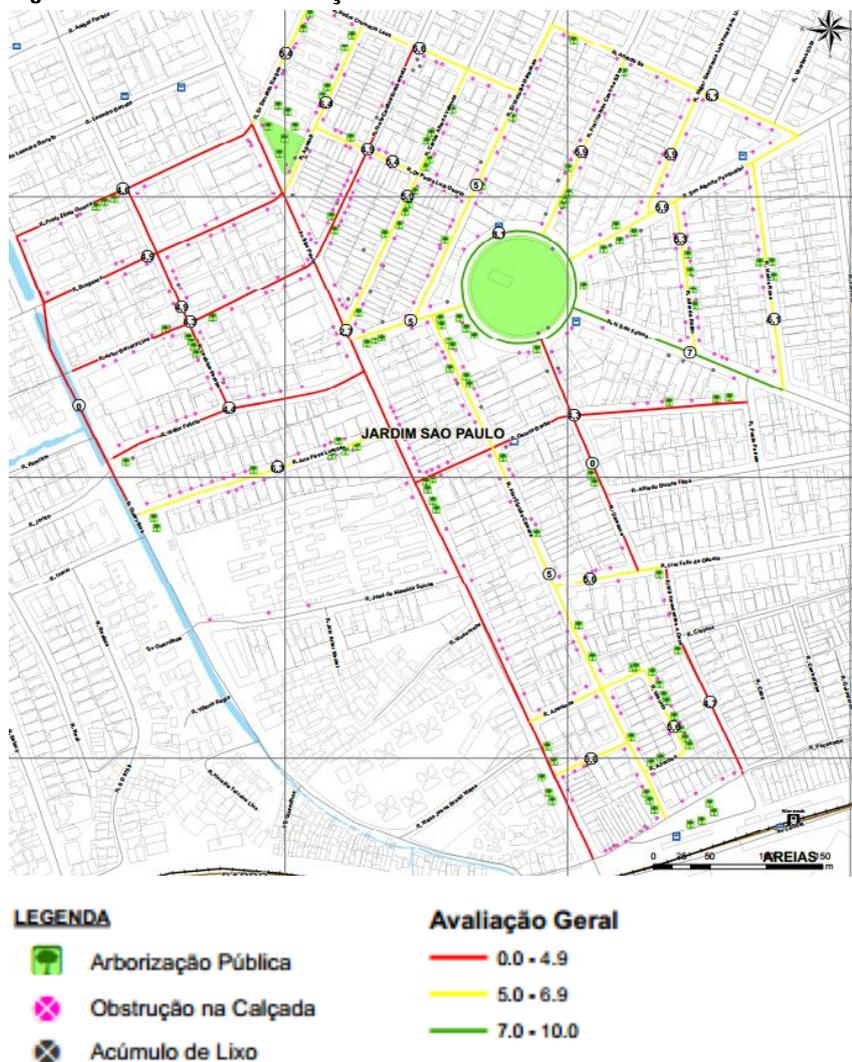
Fonte: Prefeitura da Cidade do Recife, 2014

Atratividade

A atratividade de uma centralidade depende das condições urbanas de mobilidade, acessibilidade e conforto, aspectos em que Jardim São Paulo se situa positivamente, principalmente no que se refere à qualidade das calçadas. A qualidade das calçadas fica patente pela Figura 26 e pelo

Gráfico 14 que detalha os critérios utilizados para a avaliação.

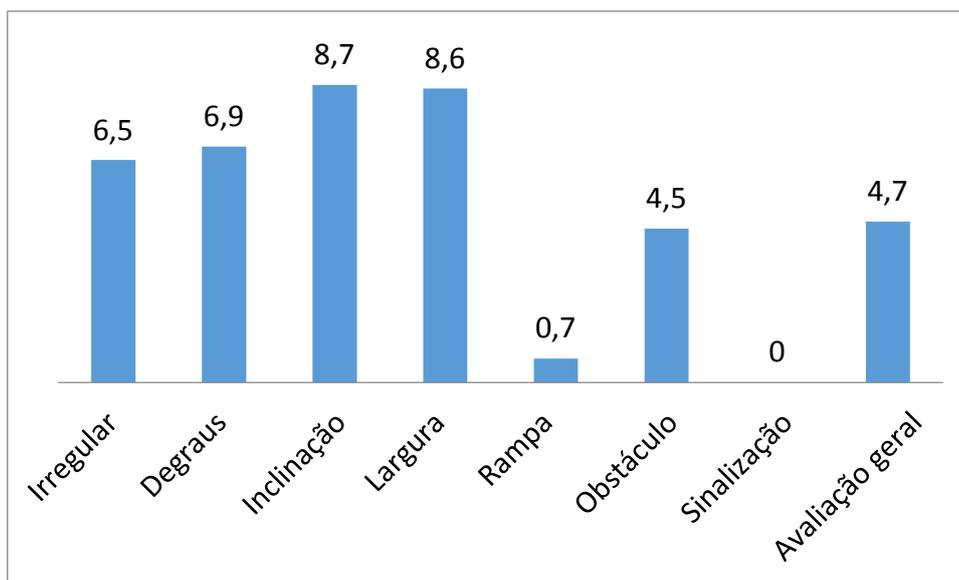
Figura 26: Qualidade das calçadas no Centro Local de Jardim São Paulo



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

Embora a avaliação geral das calçadas de Jardim São Paulo esteja abaixo do 5 (numa escala de zero a dez), em quatro critérios, a qualidade é boa ou muito boa: a “Largura” alcançou nota 8,6 (muito boa), pouco menos que a “Inclinação”, como 8,7. A regularidade e os degraus se aproximam de nota 7, evidenciando qualidade bastante satisfatória. Para completar o conforto urbano, de acordo com o IBGE, em 2010, quase 70% dos domicílios de Jardim São Paulo tinham arborização no seu entorno.

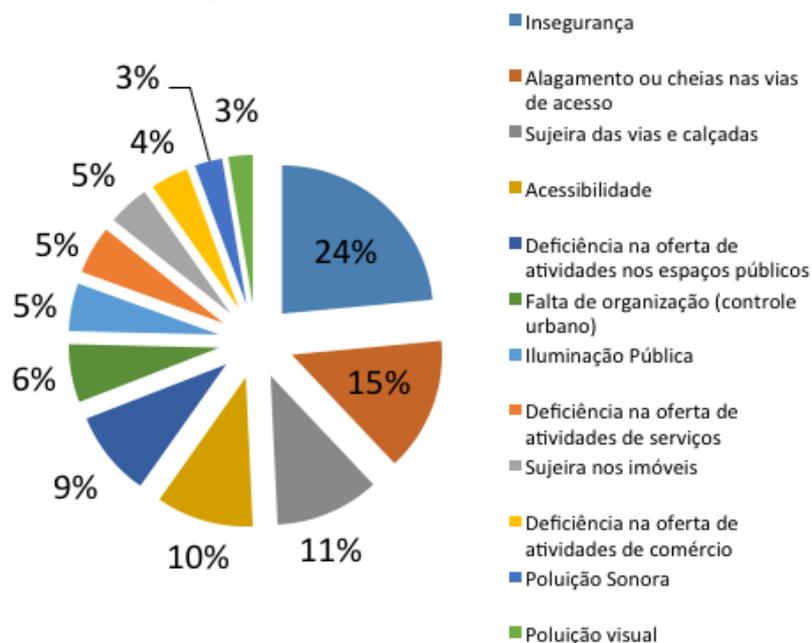
Gráfico 14: Qualidade das calçadas de Jardim São Paulo (%)



Fonte: Pesquisa direta Diagonal/Factta

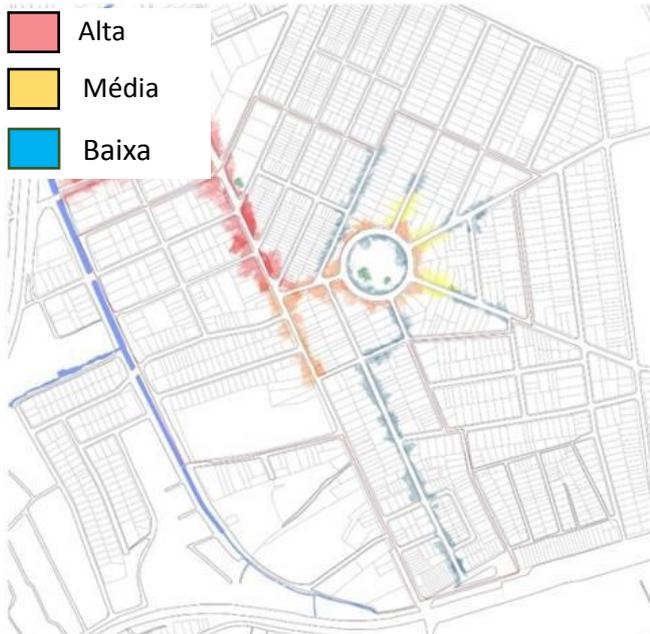
A atratividade de Jardim São Paulo fica comprometida, contudo, pelos problemas de insegurança, lixo e sujeita nas ruas e calçadas que degradam a qualidade do espaço urbano e desestimulam os visitantes. De acordo com pesquisa com usuários, a “Insegurança” (percepção que confirma os dados de mais alto índice de violência), é o maior grave problemas de Jardim São Paulo (citado por 24% dos entrevistados), confirmando os dados de homicídios por cem mil habitantes. Além da insegurança, os usuários destacaram problemas de “Alagamento ou cheias nas vias de acesso” e “Sujeiras das vias e calçadas”, como mostra o Gráfico 15.

Gráfico 15: Estrangulamentos e problemas em Jardim São Paulo (% das respostas)



Fonte: Pesquisa direta com usuários, 2017

Figura 27: Fluxo de pessoas no Centro Local de Afogados



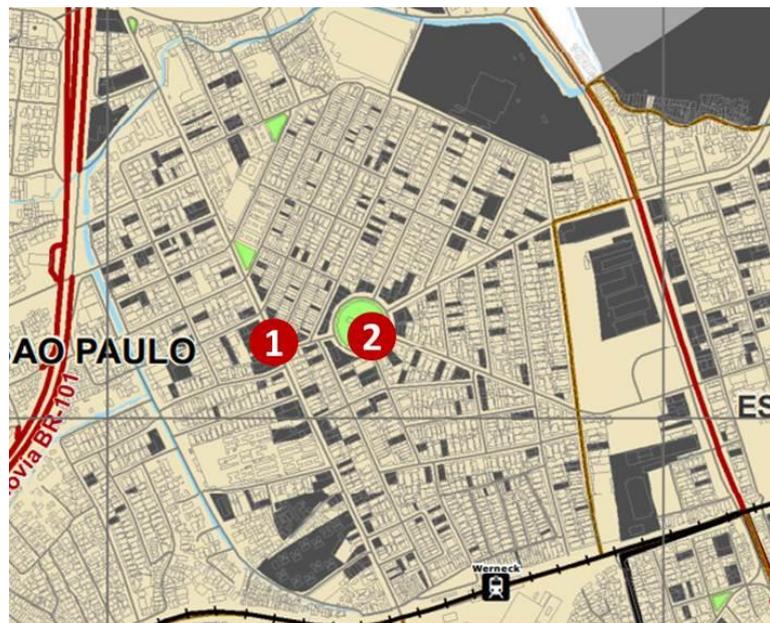
Etnografia, Diagnóstico e Diretrizes Preliminares do Território 1 e do Território 2, 2017

A atratividade de Jardim São Paulo também é dificultada pela existência de algumas atividades econômicas que desorganiza o espaço urbano e a acessibilidade das pessoas, entre as quais se destacam: “Manutenção e reparação de veículos automotores” e “Comércio, manutenção e reparação de motocicletas, peças e acessórios”, além de “Forjaria, estamparia, metalurgia do pó e serviços de tratamento de metais”, e “Fabricação de artigos de cutelaria, de serralheria e ferramentas”.

Capacidade

Jardim São Paulo tem uma base econômica modesta, apenas 1.100 unidades mercantis, mas relativamente diversificada e distribuída na Avenida São Paulo e na Praça Jardim São Paulo, com cerca de 36% localizadas no centro local (ver figura).

Figura 28: Vias de concentração de unidades mercantis na Centralidade de Beberibe



1. Av. Jardim São Paulo
2. Av. Praça Jardim São Paulo

Fonte: Diagonal/Factta, 2018

Mesmo com uma distribuição relativamente equilibrada da estrutura produtiva, quatro cadeias produtivas são responsáveis por cerca de 50% do emprego formal em Jardim São Paulo. “Alimentos e bebidas”, com 21,3% do total, “Casa e construção”, com 15,8%, “Saúde e bem estar”, com 12,5%, e “Transporte, logística e mobilidade” com 10,9% dos empregos.

2.6.2 Potencialidades e Estrangulamentos

Para a definição das ações necessárias ao desenvolvimento de Jardim São Paulo é importante, antes de tudo, explicitar os **estrangulamentos** - fatores que comprometem a qualidade urbana e dificultam a dinamização econômica - e as **potencialidades** que podem constituir base para a reestruturação urbana e dinamização econômica.

2.6.2.1 Potencialidades

Entre as potencialidades de Jardim São Paulo podem ser destacadas as seguintes:

- Praça de Jardim São Paulo, importante símbolo e marco da economia de caráter local.
- Loteamento Jardim São Paulo (SORTECOL) que guarda um notável partido urbanístico com traçado radioconcêntrico, principais radiais convergindo para generosa praça desenhada, quadras predominantemente trapezoidais (embora por vezes triangulares e retangulares) compondo o traçado urbano definido pela avenida São Paulo como via principal de acesso, e lotes, por sua vez, obedecendo ou se ajustando às diversas formas das quadras e garantindo a ocupação de uma arquitetura singela, ora térrea, ora de dois pavimentos;
- Ampla rede viária no entorno com Avenida Recife e da BR 101

- Área com potencial de transformação ao longo da Av. Recife.

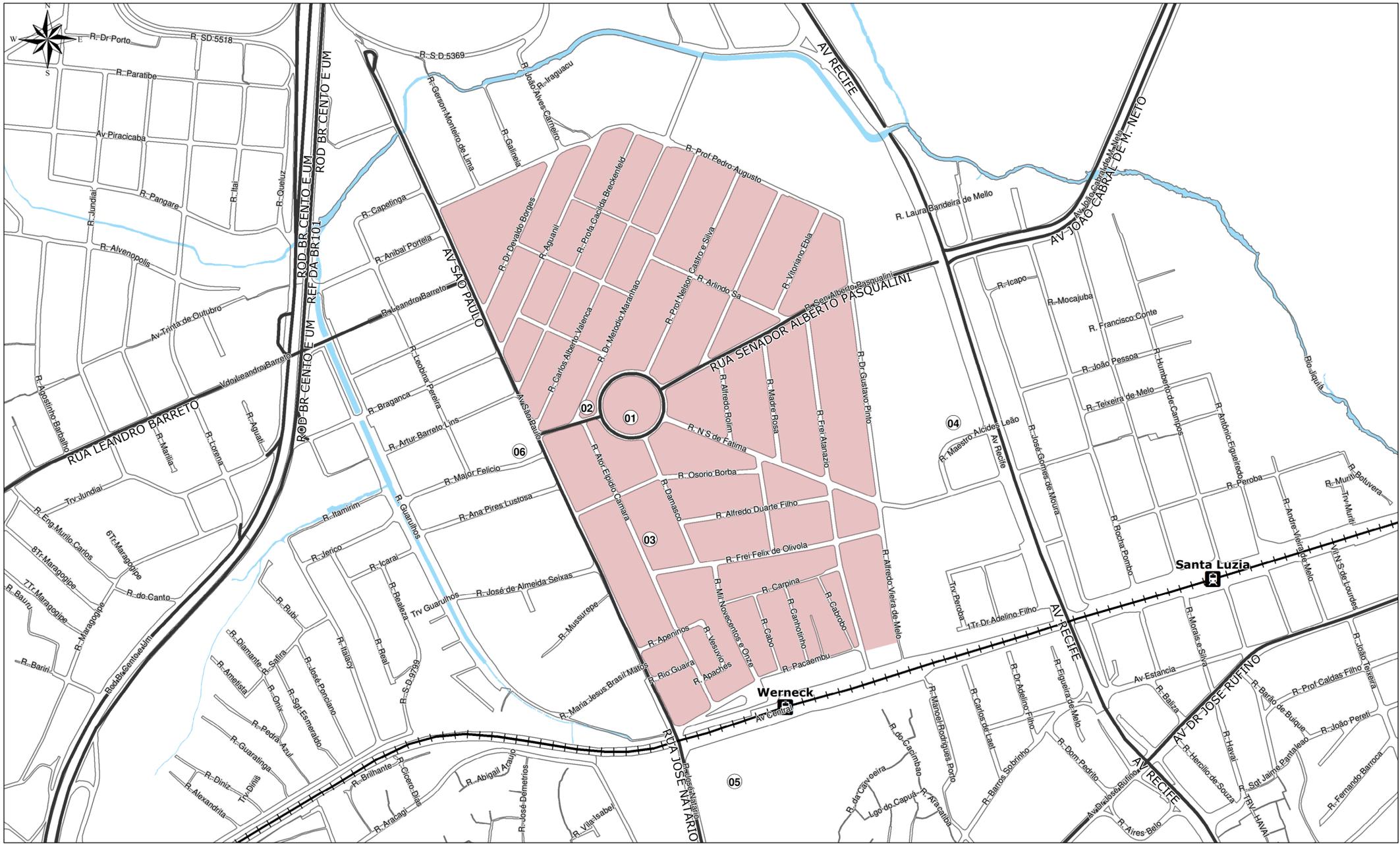
2.6.2.2 Estrangulamentos

Jardim São Paulo tem os seguintes estrangulamentos:

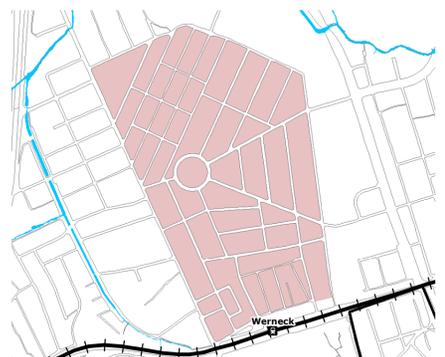
- Área incrustada em vias de grande tráfego metropolitano - Avenida Recife e alças da BR 101 - onde se encontram empreendimentos de porte que não dialogam com o traçado local.
- Ausência de equipamento âncora com força de atratividade.
- Baixa conectividade e articulação com outras regiões da Cidade.
- Carência de áreas Verdes
- Alagamento ou cheias nas vias de acesso e sujeira das vias e calçadas
- Carência de infraestrutura Urbana
- Alto Índice de violência (CVLI em cem mil habitantes) e elevada sensação de insegurança
- Atividade mercantil incipiente concentrada na Av. Jardim São Paulo e na Praça.
- Baixo nível de renda da população
- Baixa formação e capacitação da população
- Baixa qualidade do comércio e serviços

2.6.3 Projetos

A análise das características do bairro, especialmente das categorias definidoras de centro secundário, mostra que Jardim São Paulo não é um centro secundário devendo ser classificado, de forma mais apropriada, como um **centro local** ou **centro de vizinhança**. Em todo caso, a constatação de problemas urbanísticos, sociais e econômicos em Jardim São Paulo, como apresentado antes, leva à definição de um projeto voltado para a preservação morfológica com melhoria da qualidade urbana e da organização econômica:



PROPOSTAS



PU5: Preservação Morfológica de Jardim São Paulo

Valorizar a trama urbana proposta pelo loteamento Jardim São Paulo (SORTECOL), A formação e consolidação do bairro de Jardim São Paulo está intrinsecamente ligada ao bairro de Areias, tanto pela sua formação e crescimento, possibilitado pela Estação Werneck e pelos caminhos dos trens elétricos, quanto pelo centro comercial que se desenvolveu em Areias, possibilitando o crescimento dos bairros circunvizinhos, que além do comércio possuía pequenas fábricas que empregavam a população local.

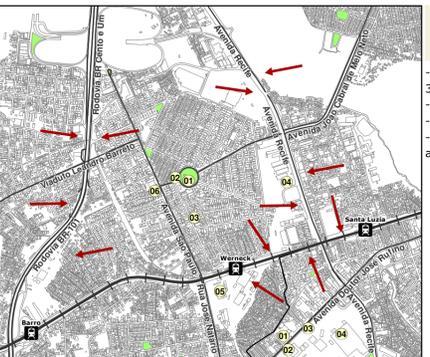
LEGENDA

PU5 - PRESERVAÇÃO MORFOLÓGICA DE JARDIM SÃO PAULO

- Pontos de Referência**
- 01, Praça de Jardim São Paulo
 - 02, Polícia Civil
 - 03, Escola Mun. Professora Primitiva de Barros Silva
 - 04, Hotel Estoril
 - 05, CBTU Recife
 - 06, Shopping Jardim

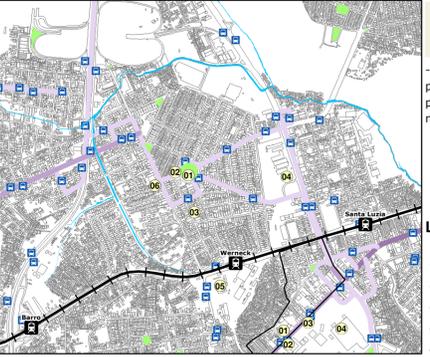
CARACTERIZAÇÃO

CONECTIVIDADE



- Centralidade encapsulada entre o canal, grandes lotes e 3 importantes eixos viários: Av. Recife e BR-101 e ferrovia
- Ciclo faixa conecta Jardim São Paulo a Praça San Martin;
- Ferrovia atua como barreiras no território;
- Caráter rodoviário da Av. São Paulo pouco convidativo ao pedestre e ao usuário da bicicleta.

CIRCULAÇÃO

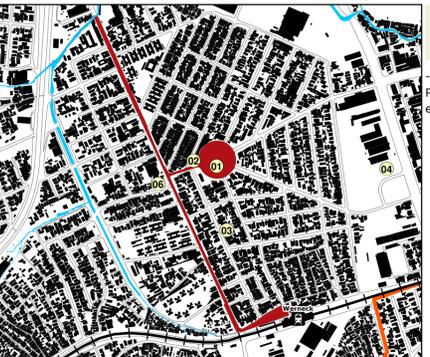


- Transporte Público circula em âmbito local, dentro do próprio bairro e dos bairros vizinhos, atraindo poucas pessoas, mesmo a proximidade com a estação werneck não aumenta o fluxo de pessoas para a centralidade.

Legenda

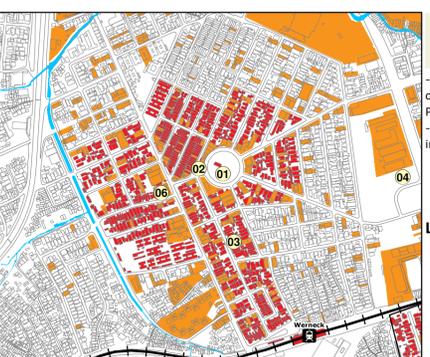
- Parada de Ônibus
- 1 - 2
- 3 - 5
- 6 - 9
- 10 - 13 (Sem Ocorrência na Área)
- 14 - 22 (Sem Ocorrência na Área)

FLUXOS



- O maior fluxo de pessoas se ramifica ao longo da Av. São Paulo e no entorno da praça Jardim São Paulo e próximo à estação Werneck.

USOS



- Predominantemente residencial com algumas atividade de comércio e serviço instaladas ao longo da Av. São Paulo e no entorno da Praça.
- Significativas quadras com atividades industriais ou com instalação de Galpões passíveis de transformação.

Legenda

- Atividade Mercantil
- Residencial

PLANO DE REESTRUTURAÇÃO URBANA E DINAMIZAÇÃO ECONÔMICA DE CENTRALIDADES DO RECIFE

P2 - PRODUTO PRELIMINAR Data: Fevereiro 2018

PROPOSTA DE REQUALIFICAÇÃO URBANA DE JARDIM SÃO PAULO Nº do Mapa: T2.05.04

Fonte dos Dados:

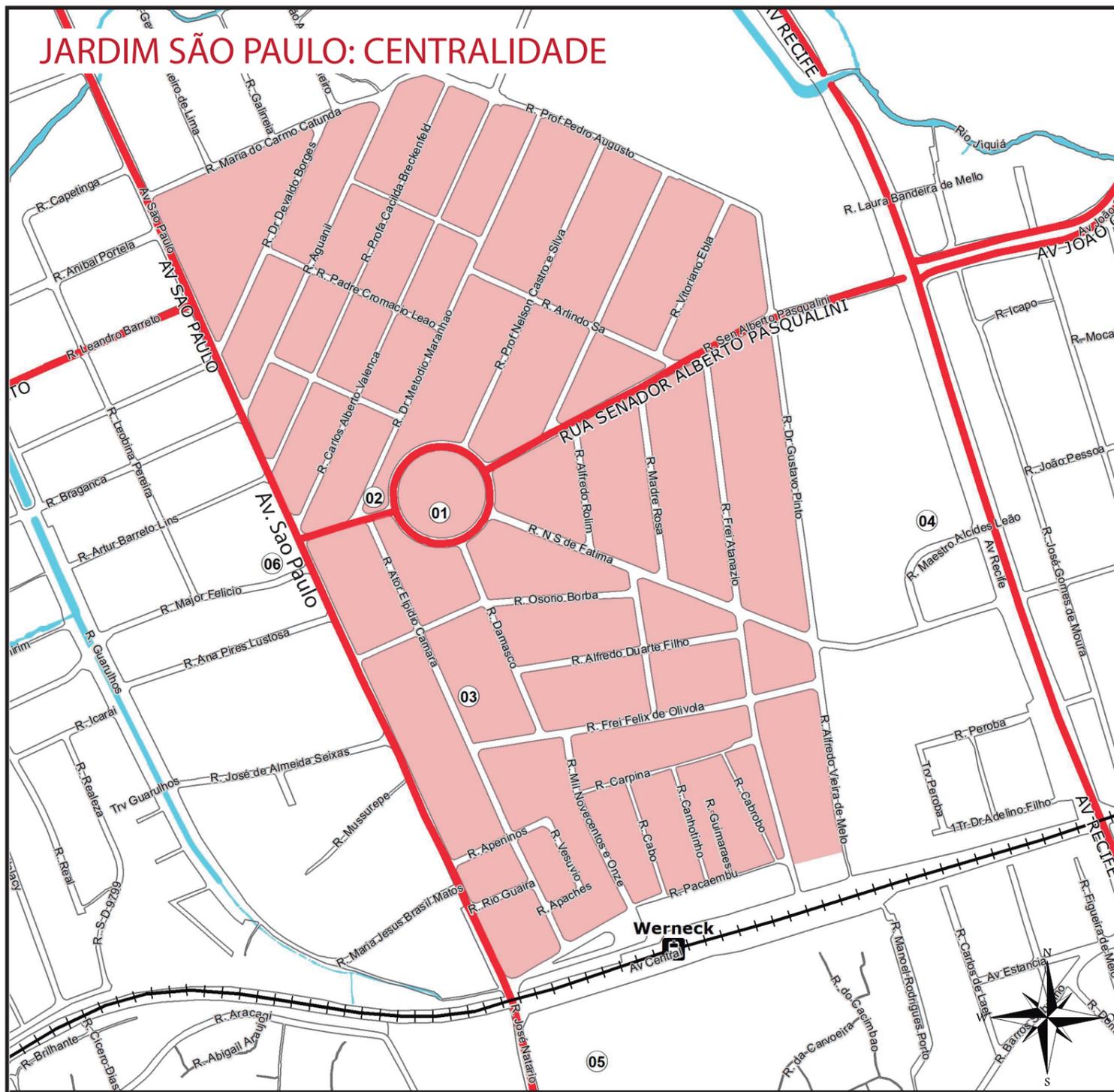
PLANO DIRETOR DO RECIFE – ZONAS ESPECIAIS (PREFEITURA DA CIDADE DO RECIFE, 2008); BASE CARTOGRÁFICA CONTÍNUA DO BRASIL - 1:250.000 (IBGE, 2015); BASE DE DADOS DO TRANSPORTE PÚBLICO (GRANDE RECIFE CON-SÓRCIO DE TRANSPORTE, 2014); BASE CARTOGRÁFICA DO MUNICÍPIO DE RECIFE (PREFEITURA DA CIDADE DO RECIFE,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

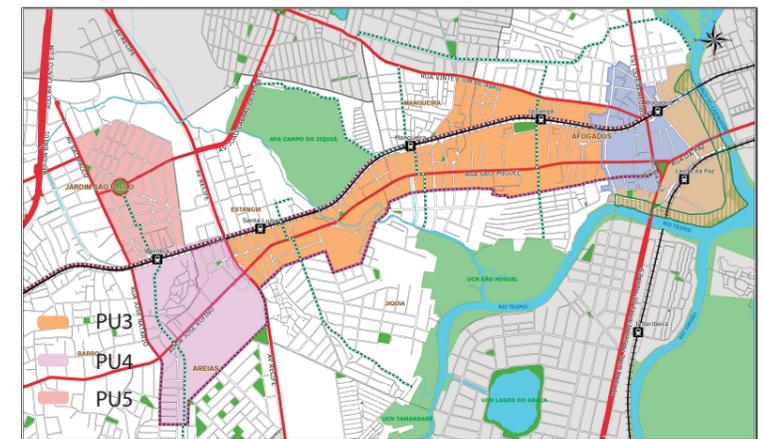
Responsável Técnico (Documento Cartográfico): Thátiana Lima Vasconcelos Geógrafa CREA-PE048939 Edla Siqueira de Farias Engenheira Cartógrafa CREA-PE042812

JARDIM SÃO PAULO: CENTRALIDADE



PU5: Preservação Morfológica de Jardim São Paulo

- I - Preservar as características do local com a manutenção da morfologia do loteamento Jardim São Paulo (SORTECOL);
- II - Fortalecer o bairro como centro de vizinhança;
- III - Requalificar a articulação com a estação Werneck e mercado de Areias e seu entorno e valorizar articulando com a Praça San Martin e o Parque Jiquiá;
- IV - Fortalecer a articulação cicloviária entre as praças Jardim São Paulo e San Martin;
- V - Equilibrar a distribuição das atividades não residenciais a avenida São Paulo, entorno da praça Jardim São Paulo;
- VI - Promover a melhoria da qualidade dos produtos, serviços e do atendimento nas atividades do mercado e do entorno através de capacitação para empresas;
- VII - Garantir a completude de usos.
- VIII - Ampliação e melhoria do comércio varejista;
- IX - Reorganização e controle de atividades com potencial de impacto negativo na qualidade urbano e/ou no meio ambiente;
- X - Revisar e requalificar redes de drenagem, iluminação e ampliar a caminhabilidade com calçadas requalificadas, arborizadas e seguras.



LEGENDA

— Sistema viário principal

PROPOSTA

■ Área de preservação da morfologia em Jardim São Paulo



Praça Jardim São Paulo
Fonte: Diagonal/Factta

Av. São Paulo
Fonte: Diagonal/Factta

Av. São Paulo
Fonte: Diagonal/Factta

PLANO DE REESTRUTURAÇÃO URBANA E DINAMIZAÇÃO ECONÔMICA DE CENTRALIDADES DO RECIFE

P2 - PRODUTO PRELIMINAR

Data:
Março 2018

PROPOSTA DE REQUALIFICAÇÃO URBANA DE JARDIM SÃO PAULO

Nº do Mapa:
T2.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 CONSORCIO 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 - Sigras2000 / 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

Embora Jardim São Paulo não seja considerado um Centro secundário, o projeto de Preservação Morfológica influencia positivamente no alcance, mesmo modesto, na qualidade do espaço urbano e nas condições econômicas e sociais do bairro.

Alcance	
	O alcance de Jardim São Paulo pode ser ampliado pelos projetos territoriais que vinculam com a centralidade de Areias.
Atratividade	
	<p>A atratividade da centralidade deve aumentar como decorrência das mudanças geradas pelos projetos, como indicando abaixo:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Estação Werneck e Praça San Martin acessadas por ciclovia implantada na rua Senador Alberto Pasqualini e avenida João Cabral de Melo. ▪ Estação Werneck e mercado de Areias e seu entorno requalificados, articulados e valorizados com articulação com a Praça San Martin e o Parque Jiquiá. ▪ Articulação cicloviária entre as praças Jardim São Paulo e San Martin fortalecida (conexão com a rua 21 de Abril) e ampliar a ciclovia no eixo avenida São Paulo/José Natário/Ipojuca e rua Guarulhos. ▪ Atividades com potencial de impacto urbano reorientadas e controladas
Capacidade	
	<p>O projeto também tem impacto positivo na capacidade do bairro para se posicionar como centro de vizinhança.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Atividades comerciais, serviços, educativas, culturais e esportivas dinamizadas, aproveitando os equipamentos existentes e incluindo os espaços públicos, contribuindo para fortalecer o bairro como centro de vizinhança; ▪ Comércio varejista consolidado e ampliado com qualidade dos serviços melhorados ▪ Empresas e trabalhadores qualificados e população com empregabilidade ▪ Renda média dos domicílios aumentada como consequência da ampliação do emprego formal. ▪ Índice de violência reduzido como resultado da implantação do conjunto de ações propostas para centralidade.

2.6.5 Perímetro proposto para de Jardim São Paulo

Mesmo não sendo um centro secundário, a centralidade de Jardim São Paulo (centro local) está delimitada pelo entorno da praça e pelo eixo da rua Construtor Luiz Carvalho de Castro e da avenida São Paulo. Em razão do notável traçado urbanístico do loteamento Jardim São Paulo (SORTECOL) se propõe que a sua morfologia seja preservada. Como tal, coincide com o âmbito do **PU5** (Preservação Morfológica do loteamento Jardim São Paulo).

Figura 29: Proposta de perímetro de Preservação Morfológica



-  ZEIS
-  Atividade Mercantil

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 centralidades²⁸. 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/Aqualogy no estudo para a PPP do Saneamento da Região Metropolitana do Recife³⁰. 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 proporcionalidade³¹.

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/ Aqualogy.

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

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

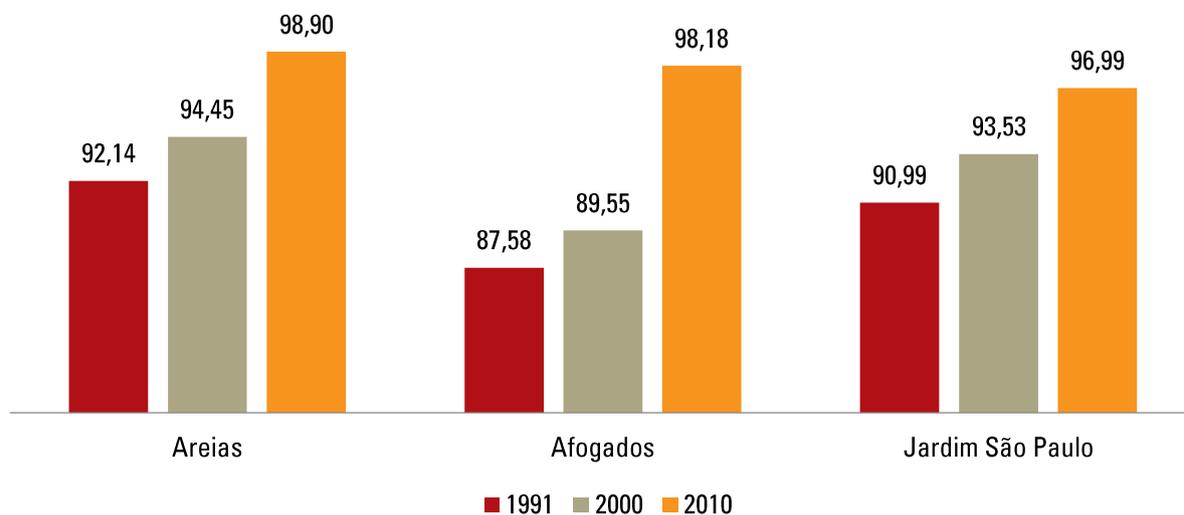
³¹ $P_c(t) = x \cdot Prec(t) + y$ (sendo x o coeficiente de proporcionalidade de crescimento da centralidade em relação ao Recife e y o coeficiente linear de correção).

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 2 é relativamente baixo quando se trata de abastecimento de água e coleta de lixo mas muito alto no esgotamento sanitário nas três Centralidades. Como mostra o Gráfico 16, em 2010, em todas três centralidades, o nível mais baixo de abastecimento de água foi quase 97%, se aproximando de 99% em Areias, pouco acima de Afogados com 98,2% de domicílios atendidos. O gráfico mostra que, principalmente, em Afogados, houve um crescimento significativo da oferta de água nas últimas décadas. Estes dados demonstram que, embora seja conhecida a irregularidade no fluxo de água nas torneiras, quase todos os domicílios estão conectados com a rede geral, incluindo domicílios das ZEIS.

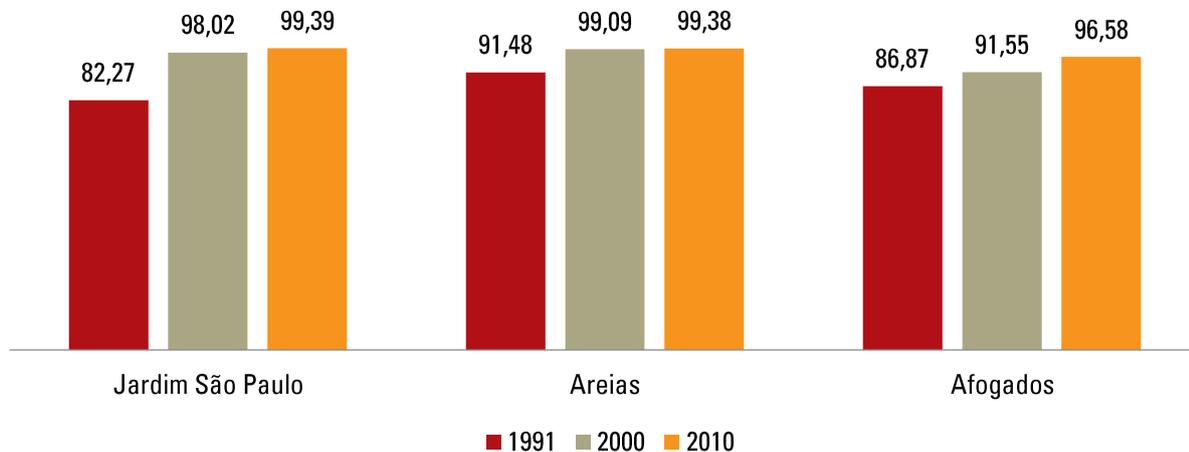
Gráfico 16: Percentual de pessoas que vivem em domicílios com água encanada no Território 2 (%)



Fonte: IBGE – Censos 1991, 2000 e 2010

O Território 2 tem também um atendimento satisfatório quando se trata de coleta de lixo, embora em Afogados ainda existam 3,4% dos domicílios sem o serviço de coleta de lixo (ver Gráfico 17). Neste item, as centralidades de Areias e Jardim São Paulo têm quase 100% por domicílios atendidos pelo sistema de coleta de lixo.

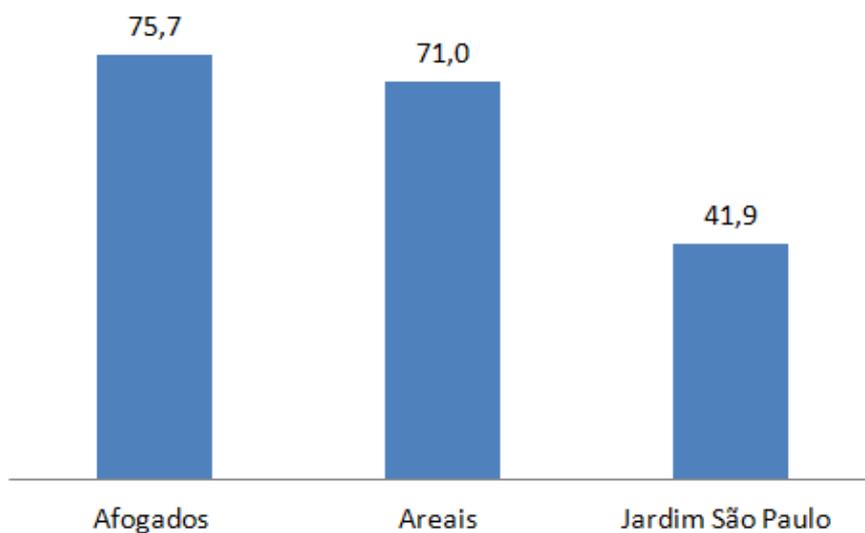
Gráfico 17: Percentual da população que vivem em domicílios urbanos com coleta de lixo no Território 1 (%)



Fonte: IBGE – Censos 1991, 2000 e 2010

O déficit é significativo, contudo, quando se trata de esgoto sanitário. Na centralidade de Afogados, com o melhor desempenho do Território, são apenas 75,7% dos domicílios atendidos (quase 25% sem sistema de esgotamento sanitário ou pluvial). O percentual cai para 71% dos domicílios de Areias e para pouco menos de 42% em Jardim São Paulo (Gráfico 18 Erro! Fonte de referência não encontrada.) que, como visto antes, está bem atendido em água e tem o melhor serviço de coleta de lixo.

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



Fonte: IBGE – Censos 2010

Parte deste déficit coincide com áreas de ZEIS, principalmente em Afogados que tem 2.690 domicílios sem esgoto e 2.680 domicílios situados nas ZEIS. Se for considerado que todos os domicílios das ZEIS não têm

esgoto, o que parece bastante razoável, em Afogados, apenas 10 domicílios fora destas áreas têm carência de ligação à rede de esgoto sanitário ou pluvial, como mostra a Tabela 10. O déficit em áreas fora das ZEIS alcança 1.234 domicílios em Areias e 3.836 domicílios em Jardim São Paulo, o que representa mais de 68% da carência de esgoto sanitário.

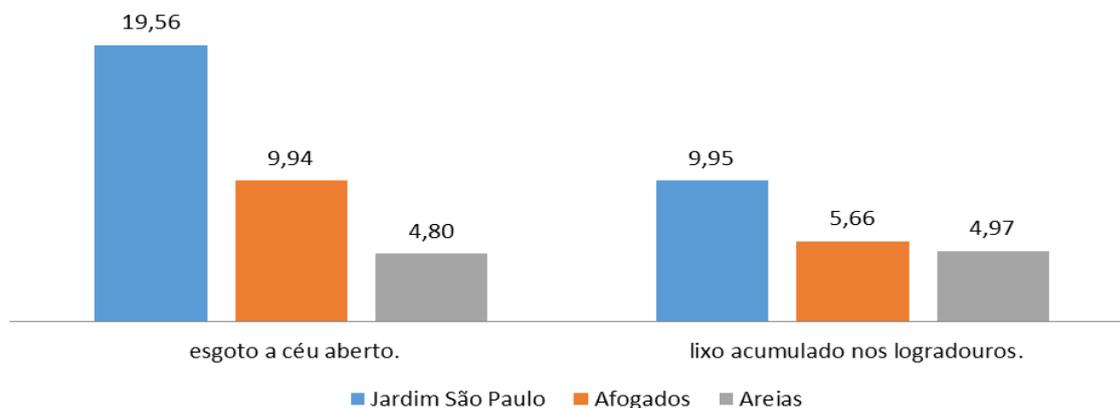
Tabela 10: Déficit de atendimento de esgoto nas Centralidades e fora das ZEIS

CENTRALIDADES	Total de Domicílios Particulares Permanentes	Déficit (domicílio sem rede coletora)	Domicílios em ZEIS	Déficit fora das ZEIS
Afogados	11.072	2.690	2.680	10
Areias	9.129	2.647	1.413	1.234
Jardim São Paulo	9.615	5.586	1.750	3.836

Fonte: IBGE – cálculo Diagonal/Factta

O elevado déficit de Jardim São Paulo se reflete num percentual alto de esgoto a céu aberto no entorno dos domicílios da centralidade, cerca de 19,6% (em 2010), de acordo com o IBGE, praticamente o dobro do registrado em Afogados (9,9%) e quatro vezes mais que o percentual de Areias (4,8%), como mostra o Gráfico 19. A existência de lixo nos logradouros é outro problema grave de Jardim São Paulo, embora tenha mais de 99% dos domicílios com coleta de lixo; em cerca de 9,95% dos domicílios da centralidade foi anotada a ocorrência de lixo acumulado no logradouro. O mesmo fenômeno comprometeu o entorno de 5,66% dos domicílios de Afogados e 4,97% dos domicílios de Areias.

Gráfico 19: Percentual dos domicílios com entorno degradado no Território 2 (%)



Fonte: Censo IBGE, 2010

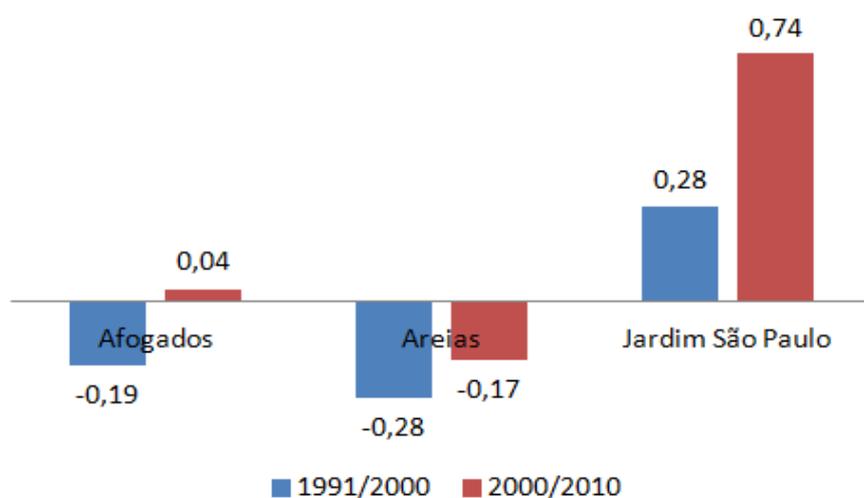
3.2 Evolução futura da população

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).

Nas últimas décadas (Censo Demográfico), apenas a centralidade de Jardim São Paulo registrou algum

crescimento da população, principalmente de 2000 para 2010, alcançando 0,74% ao ano. Mas, mesmo no período 1991/2000, a população de Jardim São Paulo cresceu levemente, ao contrário das outras duas centralidades, como mostra o Gráfico 20. Afogados teve um decréscimo de 1991 a 2000 (0,19% ao ano) e estagnou na última década com apenas 0,04% de crescimento anual. E a centralidade de Areias tem tido o pior desempenho com um decréscimo continuado da população ao longo das duas décadas. No intervalo de 19 anos (1991 a 2010), a população da centralidade de Jardim São Paulo cresceu cerca de 0,48% ao ano, enquanto Afogados teve um crescimento negativo de 0,07% ao ano e Areias um declínio de 0,22% ao 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. Nestas condições tendenciais, haveria um crescimento muito modesto da população de Afogados (apenas 64 pessoas a mais em relação a 2010), um pouco maior de Jardim São Paulo (aumento de 1.092 habitantes) e um declínio da população de Areias (menos 253 habitantes em relação a 2010), como mostra a Tabela 11. Este aumento corresponde a uma taxa média de crescimento da população de 0,01% ao ano em Afogados e 0,17% ao ano, em Jardim São Paulo, e um decréscimo de 0,04% ao ano em Areias.

Tabela 11: Estimativa da evolução tendencial da população das Centralidades

Centralidade	2010	2015	2020	2025	2030	Acréscimo da população 2010/2030
Afogados	36.265	36.286	36.303	36.318	36.329	64
Areias	29.894	29.811	29.742	29.685	29.641	-253
Jardim São Paulo	31.648	32.008	32.303	32.552	32.740	1.092

Fonte: Estimativa do Consórcio Diagonal/Factta

Tudo indica, contudo, que a melhoria do espaço urbano e a dinamização da economia das centralidades, incluindo o adensamento da população em algumas das suas áreas, estimulam um leve aumento da

população em Jardim São Paulo e mesmo uma reversão do processo de declínio populacional recente em Afogados e Areias. Para dar conta desta hipótese, foi introduzido um pequeno ajuste na correlação da dinâmica demográfica destas centralidades em relação ao Recife (ordem de grandeza do diferencial de crescimento devido às mudanças introduzidas pelos projetos do Plano de Reestruturação urbana e Dinamização econômica).

Para o ajuste foi considerado que a centralidade de Jardim São Paulo deve ter um crescimento apenas um pouco superior ao que mostra a projeção conservadora, acompanhando a evolução do Recife, na medida em que o plano busca a preservação da morfologia e consolidação do centro comercial de vizinha. Afogados deve ter um crescimento maior que a estimativa conservadora por conta do efeito de atração da melhoria do espaço urbano e dinamização econômica, da mesma forma que se pode esperar que Areias reverta a tendência recente de declínio demográfico, apresentando um leve crescimento nas duas décadas. As centralidades têm espaços vazios que permitem adensamento da população mesmo sem alteração da morfologia, como previsto para Jardim São Paulo.

Desta forma, de 2010 a 2030, a população de Afogados deve registrar um crescimento de 0,25% ao ano (bem acima dos 0,01% da projeção conservadora), sendo de 0,2% ao ano em Areias e 0,43% ao ano em Jardim São Paulo (vale lembrar que, na simulação conservadora, Jardim São Paulo crescerá cerca de 0,17% ao ano). Com estas taxas médias de crescimento, em 2030 Afogados terá uma população de 38.096 habitantes que representa um aumento de 1.831 pessoas. A população de Areias chegará a 31.115 com aumento de 1.221 habitantes nos 20 anos, enquanto Jardim São Paulo terá 34.456 habitantes com acréscimo de 2.808 pessoas no período (Tabela 12).

Tabela 12: Aumento futuro da população das Centralidades do Território 2

Centralidades	2010	2030	Acréscimo da população 2010/2030
Afogados	36.265	38.096	1.831
Areias	29.894	31.115	1.221
Jardim São Paulo	31.648	34.456	2.808

Fonte: Estimativa do Consórcio Diagonal/Factta

O crescimento da população leva a um aumento correspondente do número de domicílios. Considerando que as centralidades evoluem para uma média de 3,1 habitantes por domicílio³², entre 2010 e 2030 deve haver um aumento do número de domicílios de, aproximadamente, 1.353 nas três centralidades: 280 em Afogados, 292 em Areias e 781 em Jardim São Paulo.

Tabela 13: Aumento futuro do número de domicílios nas Centralidades – 2010/2030

Centralidades	Domicílios em 2010	Domicílios em 2030	Adicional de domicílios (2010/2030)
Afogados	11.072	12.289	280
Areias	9.596	10.037	292
Jardim São Paulo	9.417	11.115	781
TOTAL	30.085	33.441	1.353

³² Considerando que, em 2010, a relação de habitantes/domicílio era 3,3 em Afogados, 3,1 em Areias e 3,4 em Jardim São Paulo.

Fonte: Diagonal/Factta

3.3 Demanda futura de saneamento

O crescimento futuro do número de domicílios nas centralidades gera uma demanda adicional por serviços de saneamento (água, coleta de lixo e esgoto) para além do déficit atual (2010). Em todo caso, como o aumento do número de domicílios é bem pequeno no Território, apenas 1.353 nas três centralidades e com grande concentração em Jardim São Paulo, a demanda futura decorre principalmente da carência atual que é significativa apenas em esgoto sanitário. O déficit de água em 2010 era de apenas 32 domicílios, sendo 23 em Jardim São Paulo e o déficit de coleta de lixo quase irrisório (apenas 16 domicílios não tinham o serviço). Por conta disso e considerando o pequeno crescimento da população e, portanto, dos domicílios, até 2030, a demanda total de água (para cobrir o modesto déficit e acompanhar o aumento dos domicílios) será de apenas 1.385 domicílios, quase 60% deles em Jardim São Paulo (a partir da base de 2010). A demanda futura de coleta de lixo também será baixa, cerca de 1.369, também concentrado em Jardim São Paulo (ver Tabela 14).

Tabela 14: 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
Afogados	11.072	11.352	280	5	10	285	290
Areias	9.596	9.888	292	3	2	295	294
Jardim São Paulo	9.417	10.198	781	23	5	804	786
TOTAL	30.085	31.438	1.353	32	16	1.385	1.369

Fonte: Diagonal/Factta

A demanda futura de esgoto sanitário no Território 2 é relativamente alta, chegando a cerca de 8.877 domicílios, o que representa cerca de 26% do número de domicílios estimados para 2030. Quase metade desta demanda futura está concentrada em Jardim São Paulo, centralidade que já tem (em 2010) o maior déficit e que deve registrar o maior crescimento demográfico futuro (ver Tabela 15).

Tabela 15: Demanda futura de esgotamento sanitário (2030) nas Centralidades do Território 2

Centralidades	Domicílios em 2010	Domicílios em 2030	Adicional de domicílios (2010/2020)	Déficit atual (nº de domicílios sem esgoto)	Demanda futura de esgoto
Afogados	11.072	12.289	280	1.963	2.243
Areias	9.596	10.037	292	2.238	2.530
Jardim São Paulo	9.417	11.115	781	3.323	4.104
TOTAL	30.085	33.441	1.353	7.524	8.877

Fonte: Diagonal/Factta

A PPP de saneamento da Região Metropolitana do Recife deve promover uma redução significativa do déficit atual e atender à demanda adicional das Centralidades, embora não esteja prevista a implantação em áreas de ZEIS. Como o crescimento demográfico futuro, estimulado pela reestruturação urbana e dinamização

econômica deve ocorrer, principalmente, fora das ZEIS, o aumento da oferta dos sistemas de esgoto correspondentes ao Território 2 deve atender plenamente a esta demanda futura das centralidades.

4 IMPACTOS NO AMBIENTE NATURAL E NO PATRIMÔNIO FÍSICO E CULTURAL

O “Plano de Reestruturação urbana e dinamização econômica” do Território 2 e suas Centralidades se expressa e operacionaliza através de diversos projetos que têm efeito transformador sobre o território, tanto o ambiente natural e urbano quanto as condições econômicas e sociais. Este capítulo procura analisar os impactos – positivos ou negativos – que têm os projetos sobre o meio ambiente e o patrimônio físico e cultural do Território 2.

O processo de ocupação antrópica do Território 2, acompanhando as águas mansas de um braço do rio Capibaribe, assim como pelos rios Jiquiá e Tejipió, promoveu mudança importante no meio ambiente natural ao mesmo tempo em que crescia o ambiente construído. Mesmo a ocupação do território, crescimento da população e aumento das atividades econômicas, o Território 2 tem ainda com 514,81 hectares de ZAN-Zona de Ambiente Natural (33,06% do total), 42,20 hectares de Unidade de Conservação, 237,54 hectares de UCN, e 42,29 hectares de IPAVs, num total de 53,74% da área total do território. Merece destaque no território a ZAN-Zona de Ambiente Natural de Tejipió, composta por cursos e corpos d'água formadores da bacia hidrográfica do Rio Tejipió, caracterizada pela concentração da Mata Atlântica e de seus ecossistemas associados, incluindo uma porção relevante de áreas verdes conservadas e pela presença de áreas potenciais para implantação de parques públicos urbanos.

O Território 2 possui também Unidades de Conservação da Natureza em quantidade e dimensões relevantes, além das Unidades de Equilíbrio Ambiental. Já enquadradas nas normas do sistema nacional, o território tem as seguintes UCNs: APA Campo do Jequiá, área de proteção ambiental enquadrada no grupo das unidades de uso sustentável com os limites estabelecidos; a ARIE Ilha do Zeca, área de relevante interesse ecológico, também do grupo das unidades de uso sustentável com padrões estabelecidos; e a UCN Parque dos Manguezais, unidade pertencente ao grupo de unidades de proteção integral e cuja restrição de uso é significativa. Ainda podem ser consideradas a UCN Mata do Barro e a UCN Tamandaré, ambas contempladas na ZAN Tejipió, todavia sem caracterização ou categorização especificada³³.

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

4.1 Projetos de intervenção no Território 2

O Plano de Reestruturação urbana e dinamização econômica propõe a implantação de três projetos de integração no Território 2. O primeiro projeto - **Valorização ambiental e de articulação físico – funcional e paisagística dos recursos hídricos, Unidade de Conservação e áreas públicas** – está orientado para os recursos hídricos dos rios Tejiú e Jiquiá contemplando desassoreamento, recuperação e criação de borda e urbanização das margens, assim como drenagem e saneamento, e conexão dos recursos hídricos com o tecido urbano.

O segundo projeto territorial - **Permeabilidade entre os eixos viários da Rua 21 de abril, Rua Dr. José Rufino e malha metroviária** – contempla a criação de novas transversais ao longo do Metro linha Oeste/Estações, conectando os bairros isolados pelos elementos de transporte público e sistemas viários das principais vias. O projeto de permeabilidade dos eixos viários deve promover uma melhoria da qualidade urbana e da mobilidade, com a criação das vias transversais e entorno das estações de metro, e a melhoria das calçadas e da paisagem com a redução da velocidade para conforto e segurança de pedestres e ciclistas.

Estes projetos geram um impacto positivo na recuperação e conservação do ambiente natural e integração das áreas verdes. Em relação ao patrimônio físico e cultural, os projetos 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 competitividade do território que favorecem a dinamização da economia.

Em termos econômicos e sociais, o Território 2 será contemplado com o projeto de **Inserção social territorial** que contempla dois subprojetos de grande impacto econômico e social: o **Centro de Comunitário** (modelo COMPAZ) em equipamento a ser negociado em parceria com empresas da localidade, para criar uma ambiência social favorável à paz nas comunidades; e a **Qualificação profissional** da população residente (principalmente nas ZEIS onde se concentra a pobreza e o despreparo para o mercado de trabalho) e das pessoas ocupadas nas atividades das centralidades como forma de melhoria dos negócios. Este projeto contribuiu para aumentar a empregabilidade e a renda da população e, desta forma, contribuir para a redução da violência no território, e ajuda à melhoria da qualidade dos produtos e serviços no território.

As três intervenções no Território de Integração se complementam com projetos definidos 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, os projetos se 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. Tudo articulado e devidamente integrado com iniciativas econômicas e sociais.

4.2 Afogados

A reestruturação e dinamização econômica da Centralidade de Afogados se implementa através de dois projetos. O primeiro projeto - **“Orla do Rio Tejipló/Centro Afogados”** - compreende a Zona de Ambiente Natural (ZAN) do braço morto do Capibaribe, rio Tejipló e sua interface com o centro de Afogados (ZEDE). O projeto promove a articulação físico-funcional dos recursos naturais existentes de modo a integrar as áreas verdes e as unidades de conservação e possibilitar a reestruturação do centro de Afogados e aplicação de instrumentos urbanísticos.

O projeto contempla ainda a negociação para reestruturação de grandes áreas passíveis de alteração do uso, e de favorecimento da permeabilidade, integrando-as à trama urbana da centralidade. Ambas as intervenções ampliam e consolidam o projeto com aumento da área verde das bordas dos rios e melhorando a relação atual das edificações com o ambiente natural.

O segundo projeto a ser implementado na centralidade de Afogados - **Ordenamento urbano e dinamização econômica do centro de abastecimento de Afogados e seu entorno** - contempla intervenções urbanísticas para articulação e permeabilidade, requalificação de calçadas, ampliação da iluminação, limpeza e arborização, especialmente no Mercado e seu entorno. Ao mesmo tempo, prevê estímulo para ampliação e melhoria dos negócios, especialmente comércio varejista e atacadista, e atração de empresas de serviços avançados. O projeto deve gerar uma melhoria significativa do espaço urbano, ampliando o conforto da população e dos visitantes, ao tempo em que dinamiza a economia. O ambiente urbano deve melhorar também com a reorientação e redefinição das atividades econômicas atuais que promovem impacto urbano e natural negativo.

No ordenamento do mercado público e da feira de Afogados devem ser implementados ainda duas iniciativas de grande importância ambiental: geração de energia solar, com implantação de coletores nos tetos dos mercados, e coleta seletiva de lixo para reciclagem.

4.3 Areias

Para a centralidade de Areias estão previstos dois projetos. O projeto de **Ordenamento urbano dinamização socioeconômica do polígono compreendido entre os eixos São Miguel/José Rufino e Metro Linha Centro** – combina a melhora os fluxos viários e ampliação das vias de acesso e integração, assim como adensamento e ocupação de imóveis e quadras, com estímulo às atividades econômicas nos eixos, principalmente comércio varejista.

A centralidade deve ser contemplada também com o projeto de **Ordenamento urbano e dinamização socioeconômica do centro da estação Werneck/ mercado de Areias e seu entorno** que pretende requalificar e dinamizar a Estação Werneck e seu entorno assim como incentivar e apoiar a reconstrução do Mercado de Areias. Para isso, contempla a integração com a Avenida Central, a Rua Cacimbão e o

eixo contínuo formado pela Avenida São Paulo e Ruas José Natário e Ipojuca, com alargamento e humanização da Rua Cacimbão, iluminação, limpeza e melhorias calçadas da Rua José Natário, Avenida Central e Rua Pacaembu. Esta reestruturação urbana deve ser combinada com fomento à melhoria e ampliação das atividades econômicas da centralidade, principalmente o comércio varejista. Por outro lado, é relevante estabelecer parcerias para a utilização dos equipamentos do SENAI e outras empresas para promoção da educação profissional e tecnológica de qualidade e reestruturar as escolas profissionalizantes do município.

O projeto não tem impacto negativo no ambiente natural e tende a promover grande melhoria no espaço urbano, no conforto da população e dos residentes, e elevação do emprego e da renda como decorrência da ampliação das atividades econômicas. Por outro lado, no caso da reconstrução do mercado de Areias com energia solar e coleta seletiva de lixo, o projeto tende a ter um efeito positivo no ambiente natural.

4.4 Jardim São Paulo

O projeto para Jardim São Paulo – **“Preservação morfológica de Jardim São Paulo”** se orienta para manutenção da singularidade local com valorização da trama urbana e sua integração com Areias. Para melhorar a qualidade urbana, o projeto contempla a requalificação e articulação com a Werneck e mercado de Areias (quando reconstruído) e seu entorno e a articulação com a Praça San Martin e o Parque Jiquiá. Na parte econômica, prevê apenas a promoção da melhoria da qualidade dos produtos e serviços com a distribuição das atividades na Avenida São Paulo e no entorno da Praça Jardim São Paulo. Para reduzir mais ainda os efeitos negativos de algumas atividades econômicas, deve ser realizado um controle que inibe os impactos e reorienta a sua localização e sua forma de atuação.

4.5 Síntese

As intervenções propostas para o Território de Integração promovem uma ampla e significativa requalificação urbana e melhoria da qualidade de vida da população, além da ampliação das vantagens competitivas territoriais. Mesmo com o provável aumento da população e das atividades econômicas no território, o impacto dos projetos territoriais sobre o ambiente natural será altamente positivo, integrando todo o curso hídrico com o tecido urbano como o sistema ecológico contínuo e interligando os cursos d’água, as áreas verdes e as bordas dos rios. Neste sentido, os projetos territoriais têm um impacto altamente positivo no ambiente natural, recuperando e conservando os rios, as áreas verdes e a cobertura florestal.

Os projetos também melhoram o espaço urbano e a qualidade de vida da população através das medidas de adequação da estrutura, da forma e da paisagem dos eixos e a da redução do meio rodoviário na movimentação das pessoas, priorizando os novos modais de transporte não motorizados, facilitando o deslocamento dos pedestres e através de ciclovias. Esta redução do meio rodoviário na movimentação das pessoas, que se manifesta também nas centralidades, deve contribuir para a contenção da emissão de gases de efeito estufa da combustão automobilística, ampliando, portanto, os impactos positivos no

ambiente natural.

Como, por outro lado, a melhoria do espaço urbano e da competitividade da economia, deve ampliar a movimentação das pessoas nas centralidades, o resultado poderia ser uma pequena pressão antrópica adicional. Entretanto, a instalação de pontos de depósito de lixo nas vias requalificadas e a educação ambiental dos transeuntes são suficientes para evitar o efeito negativo indireto da melhoria do espaço urbano. Por outro lado, o adensamento de população ao longo das vias e eixos de integração, importante para a elevação da renda e a atratividade econômica, será condicionado a padrões construtivos que impeçam o processo de gentrificação e a poluição ambiental e visual. Além disso, deve obedecer a regras de controle ambiental e de tratamento de efluentes, tanto durante a construção quanto, principalmente, na sua ocupação.

Os projetos urbanísticos e econômico-sociais geram resultados altamente positivos na organização urbana e na qualidade de vida das pessoas e não produzem impactos ambientais negativos. Alguns projetos, como o do entorno dos mercados contribuem para redefinição da matriz energética - implantação de teto solar para geração de energia sustentável - e coleta seletiva de lixo que compensam eventuais alterações no patrimônio físico. Ambos contribuem para melhoria do ambiente natural ou para a redução da emissão de gases de efeito estufa, resultado mais do que compensador de eventuais efeitos negativos residuais das atividades econômicas e do aumento da população nas centralidades.

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. Mas, este processo não deve comprometer a qualidade do meio ambiente porque se baseiam em atividades econômicas de baixo ou nenhum impacto ambiental, como comércio e serviços. E mesmo quando exerça alguma pressão sobre o ambiente natural, como a logística, acompanhada de alguma movimentação de carga, a atividade deve ser orientada para evitar impactos negativos, orientação que deve ser utilizada também para algumas atividades atuais que promovem desorganização do espaço urbano e poluição ambiental e visual, tais como manutenção e reparação de veículos, recondicionamento e recuperação de motores, fabricação de estruturas metálicas e caldeiraria, forjaria, estamparia e metalurgia, e fundição³⁴. Estas devem ser reorientadas e controladas pelo sistema de regulação urbana da Cidade.

Os projetos de promoção cultural, devem também gerar uma ampliação da movimentação das pessoas, principalmente no Mercado de Afogados e no seu entorno em atividades culturais e comerciais mas sem impacto ambiental pelo cuidado com o lixo adicional produzido. Este será mitigado pela implantação do projeto de reciclagem de lixo que, além de impedir a degradação do espaço, gera uma receita para os comerciantes e ajuda a criar uma cultura de conservação ambiental.

Os projetos urbanísticos que promovem o ordenamento do espaço e a requalificação das vias e do entorno do mercado público, incluindo arborização de vias, também favorecem a melhoria do conforto térmico dos transeuntes e a qualidade dos passeios. A requalificação estimula a visitação e a

³⁴ Dependendo da localização e a forma de operação, estas atividades podem não exercer qualquer efeito negativo sobre o espaço urbano ou o ambiente natural. E, as que, eventualmente, estejam em condições precárias podem ser reorientadas.

contemplação do patrimônio físico que deve ser melhorado com base em plano de ocupação e gestão com incremento dos usuários.

A instalação ou ampliação de alguns equipamentos, como centros de educação e centros de convivência e cultura de paz, no modelo Compaz, deve se submeter às regras de controle urbano e ambiental, com insignificante impacto, exceto pelo aumento da movimentação das pessoas. O efeito destes equipamentos será altamente positivo do ponto de vista social sem provocar impacto ambiental negativo.

No que se refere ao patrimônio físico e cultural, os projetos urbanísticos tendem a contribuir para a conservação e contemplação do patrimônio histórico existente. A proposta contempla projeto de promoção das atividades culturais como expressão das manifestações culturais locais, sempre atentos para a lei da poluição sonora. Em alguns casos, como a recuperação dos mercados públicos e de equipamentos que podem servir de atividade cultural, trata-se de uma ação direta de 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 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 nº 10257/2001) preconiza no seu Art. 2º 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 sócio espaciais 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 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.

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 sociais 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 Restruuturação 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 promover a 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 2 com 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 173 pessoas entre consumidores e trabalhadores das três centralidades convidadas aleatoriamente pelos circulantes nos pontos principais de movimentação.

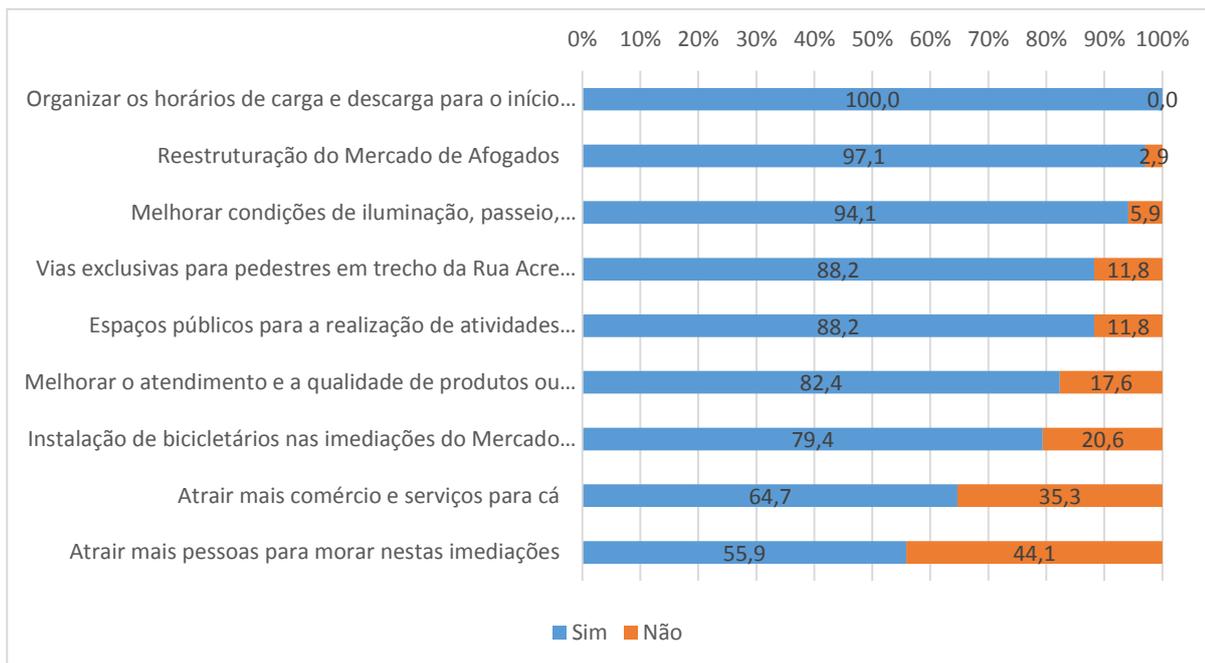
A consulta foi realizada a partir de uma lista de propostas de intervenção apresentadas em *tablets* solicitando a opinião do entrevistado sobre as mesmas: i) *quais das propostas apresentadas aprovariam*; ii) e *quais delas deveriam ter prioridade* numa intervenção na centralidade? O resultado das respostas 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.

Afogados:

Nas sugestões de intervenção na centralidade de Afogados a maioria dos entrevistados consideram que todas elas devam ser executadas (todas tiveram mais de 50% de aprovação). A com maior votação positiva (100%) foi a de **Organizar os horários de carga e descarga para o início da manhã e noite**. As opções de **Reestruturação do Mercado de Afogados** e **Melhorar condições de iluminação, passeio, arborização e calçadas entre a passarela da Estação Largo da Paz e a Praça do Largo da Paz** também receberam elevada indicação positiva em mais de 90% das respostas.

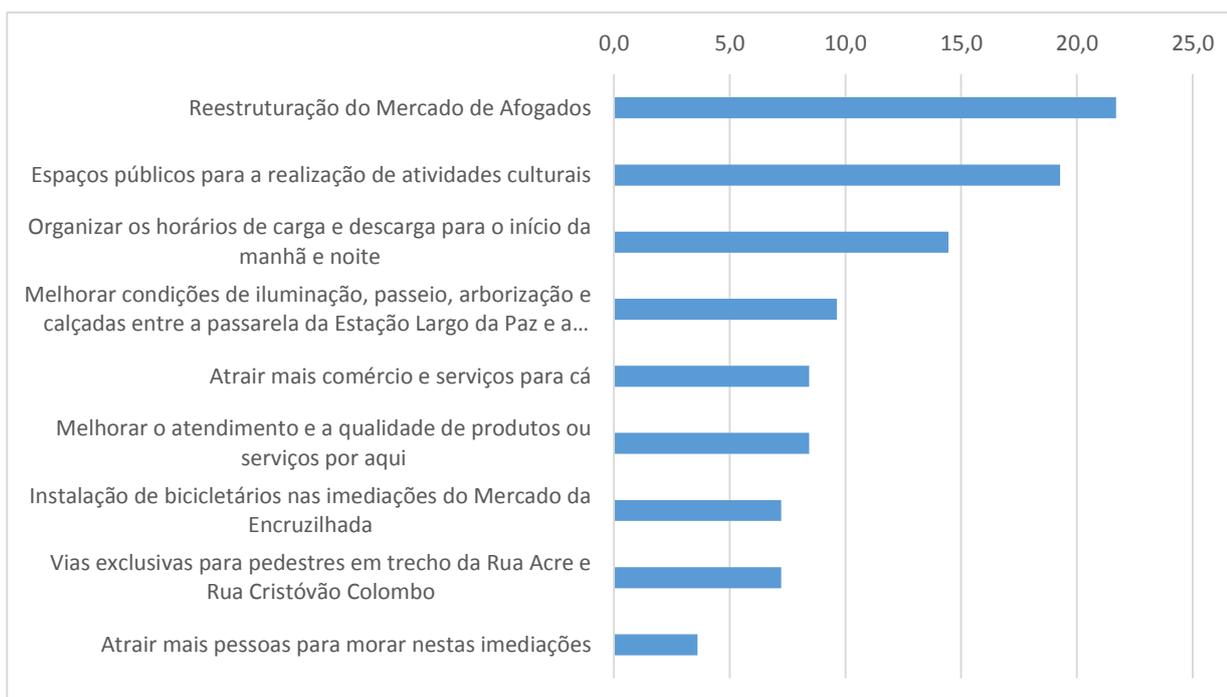
Tabela 16: Nível de aprovação das intervenções propostas para Afogados



Fonte: Pesquisa direta

Quando questionados sobre quais as intervenções deveriam ser priorizadas para execução, a primeira opção sugerida foi a de **Reestruturação do Mercado de Afogados**, seguida da criação de **Espaços públicos para a realização de atividades culturais** e, terceira prioridade, **Organizar os horários de carga e descarga para o início da manhã e noite**.

Tabela 17: Priorização das intervenções propostas para Afogados

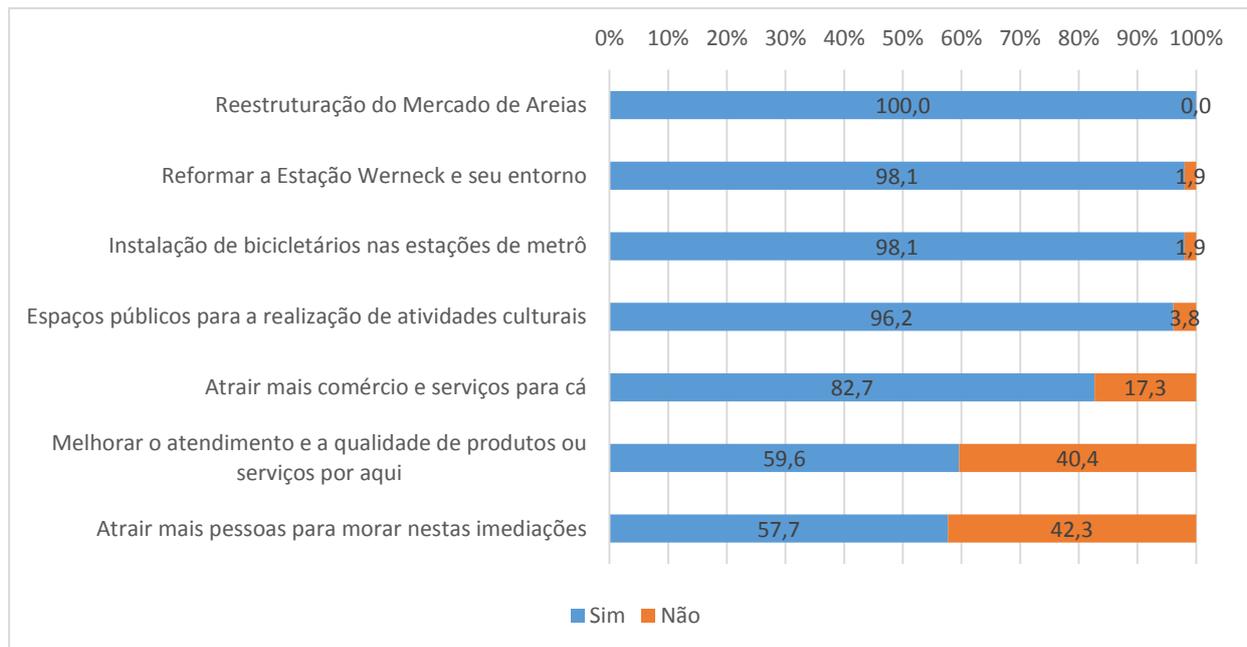


Fonte: Pesquisa direta

Areias:

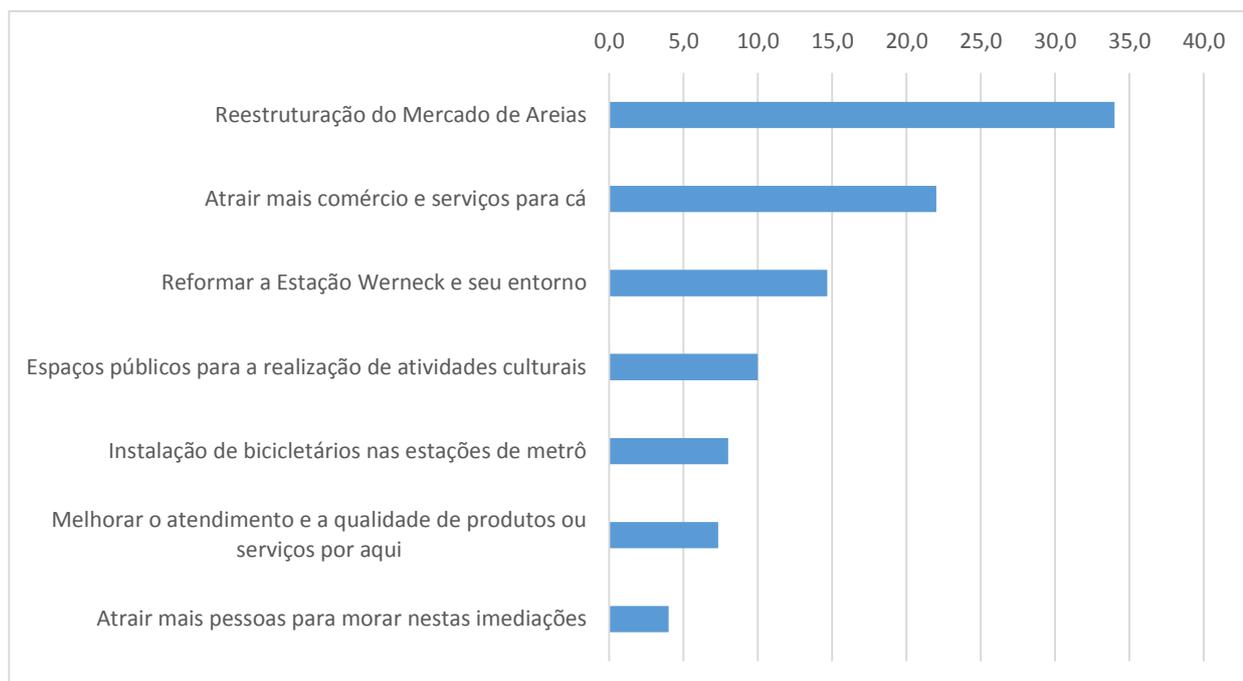
Em Areias todas propostas também foram consideradas necessárias pelos participantes da pesquisa. Cabe destacar a **Reestruturação do Mercado de Areias** atingiu mais de 100% de respostas positivas e mais três opções foram sinalizadas como necessárias por mais de 95% dos entrevistados, foram elas: **Reformar a Estação Werneck e seu entorno, Instalação de bicicletários nas estações de metrô e Espaços públicos para a realização de atividades culturais.**

Tabela 18: Nível de aprovação das intervenções propostas para Areias



Fonte: Pesquisa Direta

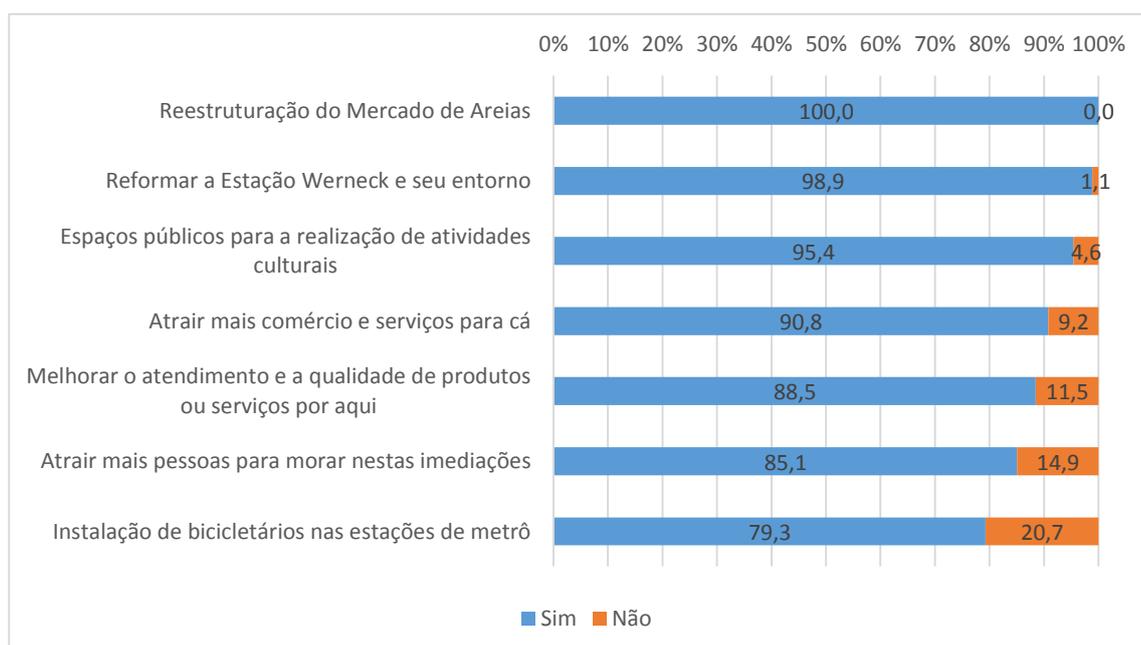
A intervenção indicada como maior número de respostas indicando sua necessidade também foi classificada como a principal prioridade para Areias (Reestruturação do Mercado de Areias). **Atrair mais comércio e serviços** foi a segunda sugestão mais votada com prioridade para atuação.

Tabela 19: Priorização das intervenções propostas para Areias

Fonte: Pesquisa direta

Jardim São Paulo

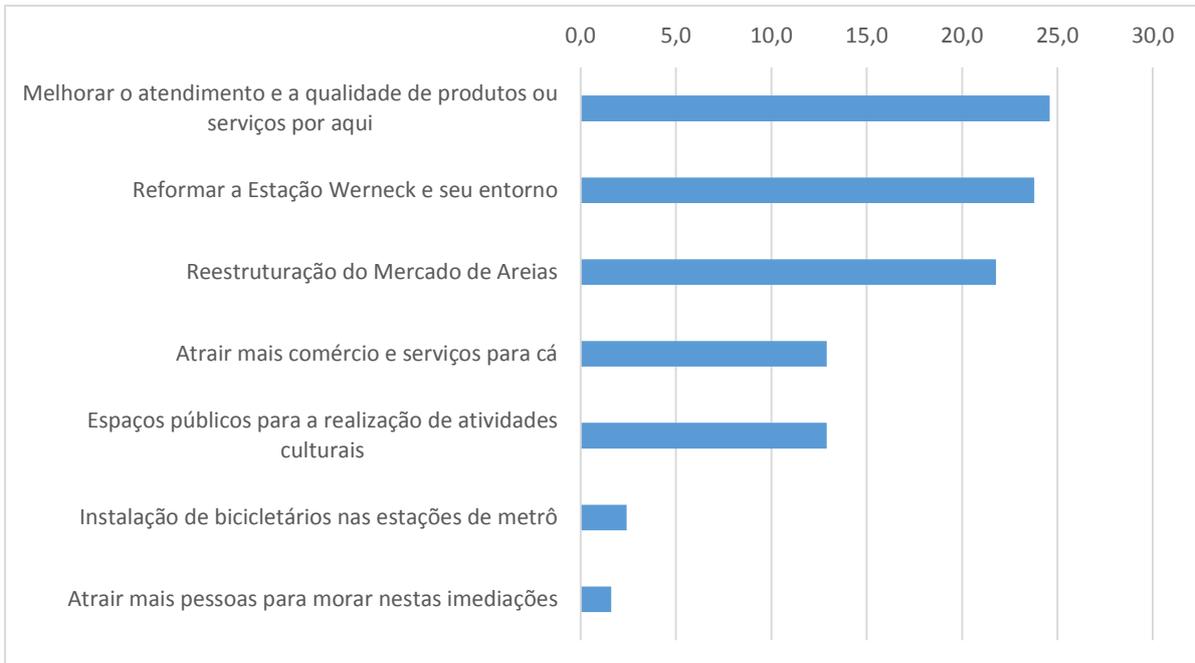
Da mesma forma que em Areias, em Jardim São Paulo todos os entrevistados responderam ser necessária a Reestruturação do Mercado de Areias. Reformar a Estação Werneck e seu entorno também teve elevadíssima votação na necessidade de intervenção, com 99% de respostas positivas. Nenhuma das sugestões consultadas em Jardim São Paulo foi indicada como desnecessária pela maioria dos consultados.

Tabela 20: Nível de aprovação das intervenções propostas para Jardim São Paulo

Fonte: Pesquisa direta

Quando questionados sobre qual intervenção deve ser priorizada, **Melhorar o atendimento e a qualidade de produtos ou serviços por aqui** foi a mais escolhida. **Reformar a Estação Werneck e seu entorno** e **Reestruturação do Mercado de Areias** ficaram em segundo e terceiro lugar respectivamente.

Tabela 21: Priorização das intervenções propostas para Jardim São Paulo



Fonte: Pesquisa direta

7 BIBLIOGRAFIA

- ABREU, H. R. L. D. **Ocupação de vazios urbanos ao longo do eixo metroviário da Região 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 Quaternário. **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: Considerações 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 policies in Asian cities. **Asian Development 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. **I costi collettivi 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, petróleo e gás. **Centro de Gestão de Estudos Estratégicos**, Brasília, p. 24, 2012.
- CHRISTALLER, W. **Lugares Centrais da Alemanha 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: Oficinas 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 cost of free parking**. 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 Episódio da independência do Brasil)**. [S.l.]: [s.n.], 1971.
- DEMATTEIS, G. Las composizione metropolitana. In: **XVIII Triennale di Milano, 1988. Le città del mondo e il futuro del metropoli. Partecipazioni Internazionali**, 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 Comercio 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 Sul, 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 Subúrbios históricos - Largo da Paz**. Lisboa: Oficinas Typographicas do Anuario Commercial, 1913.

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

HALLEY, B. **De chapéu de sol a Água 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. Disponível em: <<http://www.ibge.gov.br/hom/estatistica/censo2010/pibmunicipios/2014/default.shtm>>.

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

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

INEP. **Índice de Desenvolvimento 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: Contribuições 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 government 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 políticas 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 contemporânea. São Paulo: FAU/USP, 2008.
- LEMONS, 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 enredo 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 Munciiipal.** [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 ciudades accesibles con menor uso del automóvil. **Instituto de políticas 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. n° 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.** Disponível 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 estacionamientos: una contribución 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. Disponível.

- 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. **Geographia**, São Paulo, n. 10, 1991.
- SPOSITO, M. E. B. **O Chão em Pedços**: 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 Estacionamento**: Una visión general sobre las estrategias de gestión. New York: ITDP, 2010.