



## CONSELHO DA CIDADE DO RECIFE

17ª Reunião da Câmara Técnica de Trânsito, Transporte e Mobilidade Urbana do Concidade Recife

<b>Ata da 17ª Reunião da Câmara Técnica de Trânsito, Transporte e Mobilidade Urbana do Concidade Recife</b>	
<b>Local:</b>	Sala de Reunião do Gabinete da SEDUL – 12º andar – Edifício-Sede da Prefeitura da Cidade do Recife
<b>Data/Horário:</b>	<b>10 de março de 2026 / 9h20 às 12h15</b>
<b>Pauta:</b>	<ol style="list-style-type: none"><li>1. Aprovação da Ata da 16ª Reunião;</li><li>2. Apresentação do Projeto da Ponte Cordeiro-Santana;</li><li>3. Informes.</li></ol>
<b>Conselheiros PRESENTES integrantes da Câmara Técnica:</b> <ol style="list-style-type: none"><li>1. Antônio Henrique (CTTU - Titular)</li><li>2. Arnaldo Santana (SEDUL - Titular)</li><li>3. Nayara Leitão (SEDUL - Suplente)</li><li>4. Luis Henrique Lira (URB - Titular)</li><li>5. Eukléa Rossana (SEOPS - Suplente)</li><li>6. Maria Lúcia da Silva (FIJ - Titular)</li><li>7. Edilene Maria da Silva (MLTT - Suplente)</li><li>8. Daniel Valença (AMECICLO - Titular)</li><li>9. Pedro Henrique Silva (AMECICLO - Suplente)</li><li>10. Roberto muniz (CREA/PE - Titular)</li><li>11. Bárbara Barbosa (Bike Anjo - Suplente)</li></ol>	
<b>Conselheiros AUSENTES integrantes da Câmara Técnica:</b> <ol style="list-style-type: none"><li>1. Paulo Monteiro (CDL/Recife) e Thales Henrique (CDL - Suplente);</li><li>2. Ítalo Sérgio (Cicloação - Titular) e Raul Jonathan (OMLP//PE - Suplente).</li></ol>	
<b>Convidados e técnicos da PCR presentes:</b> Bruna Anciolly Alves (SEDUL/AEOC), Ana Carolina Paes (SEDUL/AEOC) e Tarciana Medeiros (SEDUL/CONCIDADE), Maria Silva (MLTT), Luana Gentil (URB) e Tatiane (URB)	

Com o quórum devidamente constituído, às 9h31, o **Coordenador Arnaldo Santana (SEDUL/ICPS)** iniciou a reunião, justificando a demora na convocação em razão de questões de saúde e de demandas internas. Em seguida, sugeriu a seguinte dinâmica para a reunião: apresentação do parecer da AMECICLO, seguida da apresentação do projeto pela URB, e, posteriormente, a abertura de um momento para debate final entre os presentes, com vistas ao encaminhamento para a realização de reuniões com maior frequência. Por fim, franqueou a palavra aos demais participantes. **A Conselheira Bárbara Barbosa (Bike Anjo)** registrou





## CONSELHO DA CIDADE DO RECIFE

### 17ª Reunião da Câmara Técnica de Trânsito, Transporte e Mobilidade Urbana do Concidade Recife

insatisfação pela ausência das pessoas responsáveis pela elaboração do parecer, cuja presença havia sido previamente solicitada. **Bruna Anciolly (SEDUL/AEOC)** esclareceu que foi informado previamente de que poderiam participar da reunião na condição de ouvintes. Informou, ainda, que a sala disponível para a realização do encontro não comportava um número maior de participantes, razão pela qual apenas aquele espaço pôde ser utilizado. **O Conselheiro Daniel Valença (AMECICLO)** questionou o longo intervalo sem a realização de reuniões e manifestou satisfação com a retomada das agendas. Destacou que o funcionamento dos espaços de participação social não deve depender exclusivamente da gestão municipal e relatou que, diante da ausência de funcionamento do espaço democrático, foi necessário acionar o Ministério Público de Pernambuco (MPPE) e outras instâncias. Também ressaltou a importância da presença das pessoas responsáveis pela elaboração do parecer, a fim de que pudessem apresentá-lo e se manifestar durante a reunião. Por fim, solicitou a utilização de canais oficiais de comunicação para o estabelecimento de um rito mais organizado de preparação das reuniões. Em resposta, **Bruna Anciolly (SEDUL/AEOC)** esclareceu que o momento da apresentação seria destinado à fala dos participantes, de modo a garantir o respeito aos tempos estabelecidos e possibilitar um debate qualificado. **O Coordenador Arnaldo Santana (SEDUL/ICPS)** destacou a importância do funcionamento da Câmara, bem como da atuação proativa dos seus integrantes, com capacidade crítica e contribuição na formulação de propostas em benefício da cidade. Na sequência, submeteu à apreciação a ata da reunião anterior, a qual foi aprovada por unanimidade. **O conselheiro Daniel Valença (AMECICLO)** iniciou a apresentação informando que foi convidado pela comunidade local do bairro de Santana, que demonstrava receio em relação ao projeto e ainda não compreendia de que forma poderia ser afetada pelas intervenções propostas. Recordou que, durante o processo de aprovação da Lei de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo (LPUOS), houve diversas menções à Rua Olegarinha, destacando que se trata de uma via situada em área de comunidade e atualmente classificada como arterial principal. Observou que essa classificação é antiga e que, segundo sua avaliação, não se encontra alinhada com as diretrizes estabelecidas na legislação urbanística mais recente, como o Plano Diretor, a própria LPUOS e o Plano de Mobilidade. Ressaltou que moradores do bairro de Santana manifestam preocupação quanto à habitabilidade da área, uma vez que mantêm uma convivência consolidada com a

At.



## CONSELHO DA CIDADE DO RECIFE

### 17ª Reunião da Câmara Técnica de Trânsito, Transporte e Mobilidade Urbana do Concidade Recife

dinâmica atual da rua e temem os impactos decorrentes de possíveis mudanças. Por fim, informou que o parecer técnico apresentado foi elaborado de forma conjunta por ele, Daniel Valença (engenheiro e especialista em mobilidade, além de ex-morador do bairro), Marina Mergulhão (arquiteta e urbanista, também ex-moradora do bairro) e Rosely Bezerra (historiadora e moradora do bairro).



O conselheiro Daniel Valença (AMECICLO) deu continuidade à sua fala, questionando o fato da licitação do projeto ter sido aberta em 11 de outubro de 2025 sem diálogo prévio com a comunidade. Informou que, no dia 16 de outubro, ocorreu a primeira reunião com a URB, porém a escuta com os moradores já teria ocorrido com a documentação pronta e com o processo licitatório em andamento. Em seguida, apresentou a metodologia utilizada para análise do Termo de Referência da URB, que incluiu: levantamento e sistematização do marco normativo; análise



## CONSELHO DA CIDADE DO RECIFE

### 17ª Reunião da Câmara Técnica de Trânsito, Transporte e Mobilidade Urbana do Concidade Recife

documental dos atos e peças técnicas do empreendimento; leitura técnica do projeto geométrico e de suas conexões viárias; análise do contexto histórico e socioterritorial do bairro de Santana; e verificação dos procedimentos de transparência e participação social. **Na sequência, elencou os marcos legais considerados na análise, sendo eles: o Estatuto da Cidade; o Plano Diretor do Recife (Lei Complementar nº 2/2021); a Lei de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo (Lei nº 19.426/2025); a Política Municipal de Mobilidade Urbana (Lei nº 18.887/2021); o Manual de Desenho de Ruas (Decreto nº 37.106/2023); e o Plano Recife 500 Anos. Ao tratar do Manual de Desenho de Ruas, ressaltou que se trata de um instrumento legal que deve orientar a política de mobilidade urbana do município.** Observou ainda que as legislações mencionadas foram elaboradas durante a gestão do Partido Socialista Brasileiro (PSB), afirmando que, em sua avaliação, tais normativas e diretrizes não estariam sendo efetivamente implementadas, questionando, nesse contexto, sua execução ainda nessa gestão municipal. Acrescentou que o Manual de Desenho de Ruas recebeu prêmios internacionais, mas, mesmo assim, suas diretrizes não estariam sendo aplicadas devidamente na cidade do Recife. Pontuou que o projeto em discussão não se restringe à Ponte Cordeiro–Santana, mas está inserido na concepção de um corredor de transporte público. Destacou, contudo, que as soluções viárias apresentadas indicam uma priorização do fluxo de veículos particulares. **A conselheira Maria Lúcia (FIJ) questionou o motivo da retirada do mercadinho localizado na área de intervenção.** Em resposta, o conselheiro Daniel Valença (AMECICLO) esclareceu que a retirada do estabelecimento está prevista em função da necessidade de alargamento da curva em um trecho da ponte. **Dando continuidade à sua fala, o Conselheiro Daniel Valença (AMECICLO),** abordou a relação entre tempos e distâncias. Destacou que a redução de tempo mencionada no estudo refere-se aos deslocamentos por automóvel, não havendo menção aos tempos de viagem para usuários de bicicleta e/ou do transporte público, e que mesmo o projeto apresentando redução em relação à análise de nível de serviço do tráfego, observou que os níveis indicados apresentam queda. Questionou, ainda, o ano de referência dos dados utilizados (2013) e destacou que, mesmo com a implantação da ponte, os níveis de serviço projetados indicam piora, inclusive para os automóveis. Nesse sentido, sugeriu que a ponte seja planejada considerando também outros modos de transporte, e não apenas o tráfego de veículos particulares. **Sobre a subdimensão destinada aos modos ativos, exemplificou com base**

Aut.



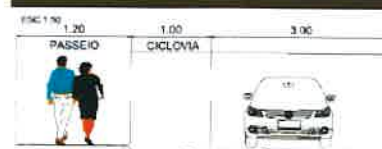
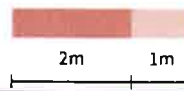
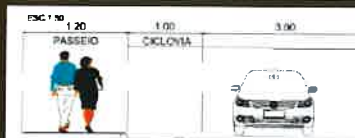
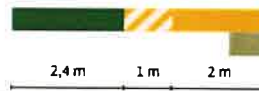
### CONSELHO DA CIDADE DO RECIFE

17ª Reunião da Câmara Técnica de Trânsito, Transporte e Mobilidade Urbana do Concidade Recife

nas dimensões mínimas de calçadas e ciclovias estabelecidas no Manual de Desenho de Ruas, destacando que tais parâmetros não são atendidos no projeto da ponte. Ressaltou que, enquanto os espaços destinados aos modos motorizados encontram-se superdimensionados, especialmente para o tráfego de automóveis, as áreas destinadas aos modos ativos apresentam incoerências. Nesse sentido, apontou que, para os veículos, observa-se a adoção de parâmetros máximos, o que não ocorre em relação aos modos ativos, sendo assim o foco apenas no automóvel: vias desenhadas para carros, cálculo de redução de distâncias e velocidades focado no automóvel, incoerência na análise das condições de tráfego por níveis de serviço e velocidades incompatíveis com princípios da segurança viária. **Sugeriu, ainda, que as ruas Olegarinha e Henrique da Cunha contem com projetos urbanísticos voltados ao público infantil, a exemplo de iniciativas semelhantes já implantadas em outros bairros.**

## Modos ativos subdimensionados

- Calçadas inadequadas para as normas de acessibilidade
- Ciclovias com dimensão inadequada conforme o MDR
- Desconexão com a dinâmica do contexto de ruas escolares e ruas para as crianças



*Handwritten signatures and notes in blue ink.*

*Handwritten signature in blue ink.*

*Handwritten signature and 'At.' in blue ink.*

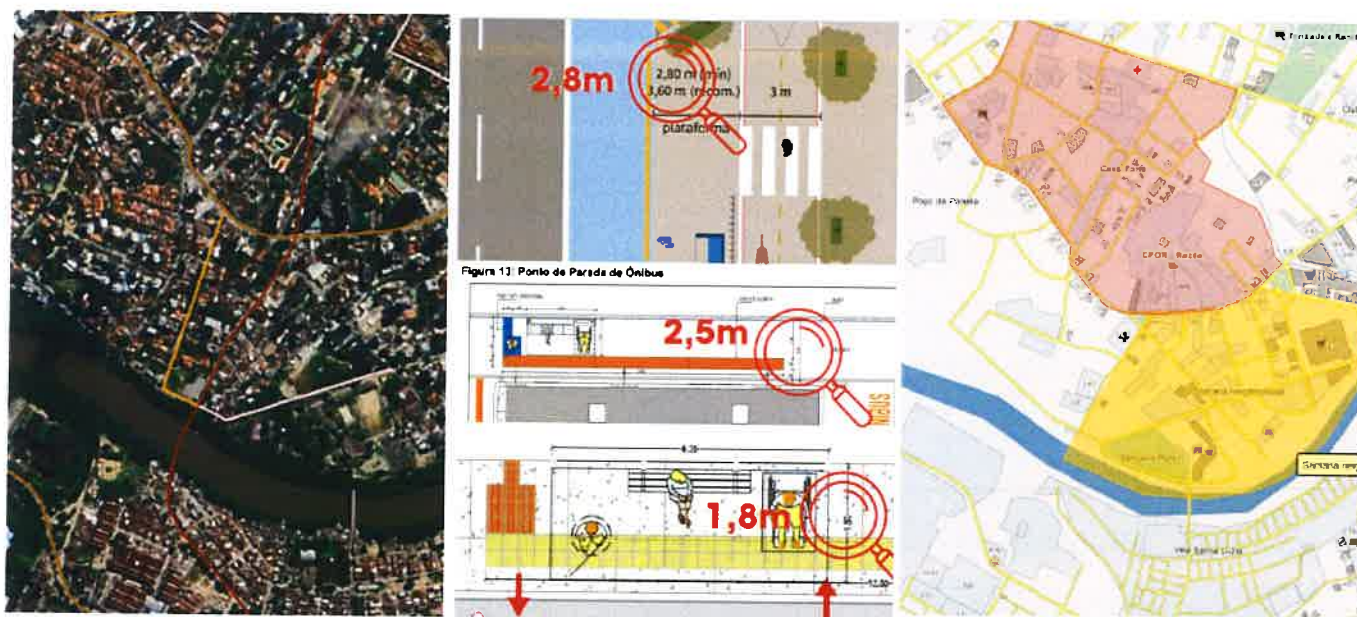
*Handwritten signatures and initials in blue ink.*



## CONSELHO DA CIDADE DO RECIFE

### 17ª Reunião da Câmara Técnica de Trânsito, Transporte e Mobilidade Urbana do Concidade Recife

Relembrou que o objeto da contratação refere-se à “**contratação de empresa de engenharia para execução das obras da conexão Cordeiro – Casa Forte e sistema viário (adequação viária da II Perimetral, da III Perimetral, da Radial Sul e de sistemas viários complementares para a implantação de corredores exclusivos de ônibus na cidade do Recife)**”. Na sequência, destacou problemáticas relacionadas ao transporte público no projeto apresentado, entre elas: a ausência de previsão de corredores ou faixas exclusivas para ônibus; a descontinuidade da III Perimetral; a inexistência de indicação sobre os benefícios ou a redução de tempo de deslocamento para o transporte público; e o subdimensionamento das paradas de ônibus, sem observância das recomendações previstas no Manual de Desenho de Ruas.



Também comentou sobre o que denominou de “apagamento social e territorial”, destacando a desconexão do projeto com o contexto ribeirinho, com a memória local, com os vínculos comunitários e com a relação direta da população com o Rio Capibaribe. Apontou ainda a ausência de instrumentos de proteção da identidade local, bem como a utilização inadequada da nomenclatura da ponte, ressaltando que a denominação correta é Ponte Cordeiro–Santana. Além disso, registrou que, na localidade, é comum que muitas mães utilizem bicicletas com cadeirinhas para transportar crianças, em razão da existência de diversas creches na região. **Sobre a incompatibilidade do projeto com uma visão contemporânea de cidade,**

*Handwritten signatures and initials in blue ink at the bottom of the page.*



## CONSELHO DA CIDADE DO RECIFE

17ª Reunião da Câmara Técnica de Trânsito, Transporte e Mobilidade Urbana do Concidade Recife

**questionou a utilização de referências normativas desatualizadas na elaboração do projeto de licitação.** Destacou que, no que se refere à política de mobilidade, estão sendo adotadas referências do Plano de Mobilidade elaborado na gestão municipal de 2011, em detrimento do plano mais recente (2021), aprovado após processo de discussão popular no âmbito do Conselho da Cidade e da Câmara de Vereadores. Nesse sentido, pontuou sistematicamente as seguintes questões: Ausência de diretrizes de políticas como Parque Capibaribe e Recife Cidade Parque, Ausência de diretrizes que priorizam as infâncias e seus modos de viver na cidade, Desconexão com movimento global de adaptação às mudanças climáticas e Incompatibilidade com toda a legislação atual (PD, LPUOS, PMU, MDR) que atualizam a visão para cidade para pessoas e não para o fluxo de automóveis. **Por fim, o Conselheiro Daniel Valença (AMECICLO) apresentou sugestões orientadas pela lógica de priorização das pessoas no planejamento urbano.** Nesse sentido, destacou os seguintes aspectos: **a necessidade de dimensionamento adequado de calçadas e ciclovias**, em conformidade com as diretrizes do Manual de Desenho de Ruas; **a proposição de configuração das ruas Olegarinha da Cunha e Henrique Machado como “ruas para crianças”**, considerando as dinâmicas existentes no local; **a implantação de ciclovias, em vez de ciclofaixas**, incluindo ciclovia na Avenida General San Martin e conexões cicloviárias nas vias principais, com integração e travessias na Avenida Caxangá; **e a adoção de ruas acalmadas ou ruas completas em todas as vias locais que receberão intervenções.** **Também apresentou sugestões voltadas à adequação de decisões de desenho urbano**, considerando que a obra já se encontra licitada. Nesse sentido, destacou as seguintes diretrizes: a reorganização da circulação, propondo que o acesso à ponte ocorra pela Rua Jorge Gomes de Sá e por outra via indicada no projeto, evitando o tráfego pelas ruas Olegarinha da Cunha e Henrique Machado, em razão das dinâmicas locais; o redesenho da cabeceira da ponte, defendendo que esta se inicie na margem do rio, configurando-se como ponte, e não como estrutura elevada do tipo ponte-viaduto; a implantação de corredores de ônibus, de modo a atender aos objetivos da construção da ponte e às necessidades das moradoras e moradores das comunidades mais impactadas; e a redução do número de faixas e da velocidade dos modais motorizados, em consonância com os princípios de segurança viária previstos no Manual de Desenho de Ruas. **A Conselheira Barbara Barbosa (Bike Anjo) relatou que, em reunião**



## CONSELHO DA CIDADE DO RECIFE

### 17ª Reunião da Câmara Técnica de Trânsito, Transporte e Mobilidade Urbana do Concidade Recife

realizada na URB, foi sugerido que as intervenções fossem direcionadas para áreas externas à comunidade. Destacou ainda preocupações relacionadas às questões climáticas e à fluidez das águas, considerando a vulnerabilidade do Recife a eventos de alagamento, especialmente em locais onde vias anteriormente em paralelepípedo passariam a ser asfaltadas. Por fim, mencionou o risco de intensificação da especulação imobiliária na região, em detrimento da permanência da comunidade local. **O Conselheiro Pedro Henrique Silva (AMECICLO)** destacou que o processo de comunicação e de diálogo com a comunidade não ocorreu de forma adequada, afirmando que, diante da ausência de escuta prévia, foi necessário recorrer ao Ministério Público de Pernambuco (MPPE). Ressaltou que essa discussão deveria ter ocorrido antes da licitação da obra, e que, no momento atual, busca-se corrigir possíveis equívocos com o processo já em andamento. Afirmou que, nessas condições, a intervenção acaba sendo percebida como uma imposição à comunidade, classificando a situação como expressão de racismo estrutural, uma vez que a população local tende a ser diretamente impactada pelo projeto. Nesse sentido, sugeriu a necessidade de repensar os processos de escuta e participação, de modo que ocorram de forma efetivamente democrática. Por fim, citou como exemplo a implantação da ciclovia da Avenida Mascarenhas de Moraes, que, segundo relatou, também não teria sido discutida de forma democrática no âmbito da Câmara Técnica. **A Conselheira Maria Lúcia da Silva (FIJ)** afirmou que a população tem sido surpreendida com a apresentação de projetos já finalizados, sem a possibilidade de discussão prévia. Como exemplo, mencionou a localização de paradas de ônibus consideradas desconexas nos projetos relacionados ao Hotel Novo Recife e ao Centro de Convenções, avaliando que as decisões de mobilidade estariam priorizando interesses econômicos, em detrimento das necessidades da população. Também citou as intervenções realizadas na Ladeira da Cohab, relatando que não houve alinhamento prévio com a comunidade sobre a alteração das paradas de ônibus. Segundo destacou, as mudanças de rota e de circulação ocorreram sem discussão com os moradores, que passaram a ser impactados pelas alterações sem terem sido previamente informados. **Em seguida, o Coordenador Arnaldo Santana (SEDUL/ICPS)** concedeu a palavra à equipe da URB, que foi convidada para realizar a apresentação do projeto na Câmara Técnica.

At.



## CONSELHO DA CIDADE DO RECIFE

17ª Reunião da Câmara Técnica de Trânsito, Transporte e Mobilidade Urbana do Concidade Recife

**Luana Gentil (URB)** iniciou a apresentação destacando características da cidade do Recife, mencionando que o território é atravessado por diversos rios, além de contar com metrô de superfície e aeroporto em área urbana. Nesse contexto, apontou a escassez de conexões viárias sobre os rios e ressaltou a importância da implantação de novas ligações. Como exemplo, citou a Ponte Engenheiro Jaime Gusmão, já inaugurada e bem aceita pela população, que conecta o bairro da Iputinga, ao bairro do Monteiro, cruzando o Rio Capibaribe. Informou que a ponte possui quatro faixas de circulação, sendo duas em cada sentido, além de contar com calçadas e ciclofaixas implantadas em ambos os lados. Destacou que a gestão municipal está empenhada na execução da construção da Ponte Cordeiro–Santana, a qual, também deverá trazer benefícios para a cidade. Explicou que o objeto relacionado à ponte refere-se à **contratação para elaboração e desenvolvimento dos projetos executivos de adequação viária da II Perimetral, III Perimetral e da Radial Sul, destacando que o Termo de Referência não se restringe à implantação de corredor exclusivo de ônibus**. Informou ainda que o projeto precisou ser reconfigurado em articulação com o Ministério das Cidades, a fim de se adequar às novas realidades urbanas. Nesse sentido, esclareceu que a reprogramação contempla, de forma integrada, o desenvolvimento de sistemas viários complementares, Obras de Arte Especiais (OAEs) e demais serviços técnicos necessários à implantação e qualificação da infraestrutura viária e dos corredores de transporte, não se limitando exclusivamente à implantação de corredores exclusivos de ônibus. **Na sequência, apresentou os objetivos e estratégias reprogramados do projeto. Entre os objetivos destacados, mencionou:** melhorar a mobilidade urbana, facilitando a conexão entre os sistemas de transporte e as ligações interbairros; propiciar melhores condições de segurança, acessibilidade, conforto e confiabilidade na mobilidade urbana; garantir a acessibilidade ao transporte coletivo e a todo o sistema viário; assegurar condições adequadas de segurança viária para pedestres, ciclistas e usuários do transporte público; minimizar discontinuidades no tráfego; reurbanizar e revitalizar o espaço do entorno; e reduzir os tempos de espera e de viagem. **Quanto às estratégias para implementação, indicou:** a adequação da geometria das vias; a melhoria da qualidade dos passeios públicos, com garantia de acessibilidade; a requalificação de refúgios, canteiros centrais e entornos de paradas de ônibus; a implantação de novos abrigos de ônibus; e a arborização adequada dos percursos destinados a pedestres e ciclistas.

*[Handwritten signatures and initials in blue ink]*

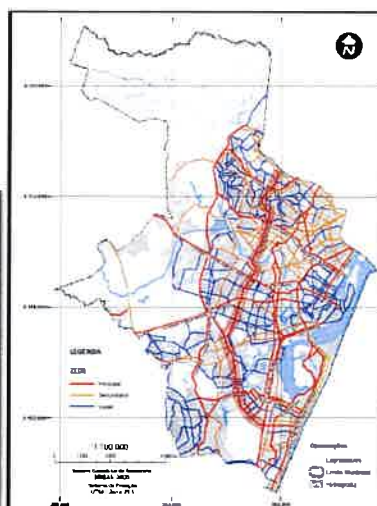
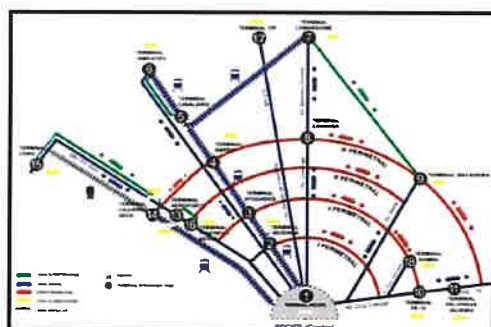


## CONSELHO DA CIDADE DO RECIFE

17ª Reunião da Câmara Técnica de Trânsito, Transporte e Mobilidade Urbana do Concidade Recife



### PONTE CORDEIRO-SANTANA Contextualização



**Luana Gentil (URB)** prosseguiu a apresentação explicando que a III Perimetral do Recife constitui um projeto viário histórico no planejamento urbano da cidade, concebido com o objetivo de estabelecer uma ligação transversal entre diferentes zonas do município, reduzindo a dependência das rotas que passam pelo centro e contribuindo para a melhoria da circulação metropolitana. Destacou ainda que a III Perimetral possui papel estratégico no planejamento urbano do Recife, ao contribuir para a descentralização do tráfego, evitando a passagem obrigatória pelo centro; promover a integração entre diferentes regiões da cidade, especialmente as zonas Norte e Oeste; articular o sistema de transporte público, incluindo corredores de BRT e terminais integrados; e complementar o sistema radial-perimetral que organiza a mobilidade

*Handwritten signatures and initials in blue ink at the bottom of the page.*



### CONSELHO DA CIDADE DO RECIFE

#### 17ª Reunião da Câmara Técnica de Trânsito, Transporte e Mobilidade Urbana do Concidade Recife

urbana. Também esclareceu que houve redução na relação entre distância e tempo de deslocamento, conforme demonstrado na tabela apresentada a seguir.



**PONTE CORDEIRO-SANTANA**  
Contextualização

PERCURSO	DIST. ATUAL (KM)	T. DE VIAGEM (MIN)	VELOCIDADE MÉDIA (KM/H)	DIST. NOVA (KM)	T. NOVO DE VIAGEM (MIN)	VELOCIDADE MÉDIA (KM/H)	RED. DISTÂNCIA (%)	RED. TEMPO (%)
Av. Dom Hélder / Desceste da Agresta	14,4	24	36	9,3	22	25	5,1	8%
Av. Recife / Desceste da Agresta	11,1	17	39	5,4	11	29	5,7	35%
Av. Dr. José Rufino / Desceste da Agresta	12,2	19	38	6,6	14	28	5,6	26%
Av. San Martin / Desceste da Agresta	4,2	19	13	1,8	7	16	2,4	63%
Av. Mascarenhas de Moraes	16,9	30	33	10,1	24	25	6,9	20%

Sobre os aspectos gerais, afirmou que o projeto considerou o tecido urbano existente na concepção da ponte, buscando reduzir os impactos em relação à proposta inicial. Informou que, na configuração atual, foi necessária a desapropriação de apenas três imóveis no bairro de Santana, número significativamente inferior ao previsto no projeto originalmente concebido. Em seguida, destacou algumas intervenções gerais: Construção de ponte com extensão de 380m sobre o Rio Capibaribe; Requalificação do sistema viário (7,3km

*[Handwritten signatures and initials in blue ink]*



## CONSELHO DA CIDADE DO RECIFE

### 17ª Reunião da Câmara Técnica de Trânsito, Transporte e Mobilidade Urbana do Concidade Recife

no total, onde 2,0km ainda não são pavimentados); Requalificação do sistema de drenagem - PEAD; Implantação de ciclofaixa (1,2 km); Requalificação da rede de iluminação pública; Requalificação dos passeios e implantação de acessibilidade (piso tátil direcional e de alerta, além de travessias elevadas); Requalificação da Praça Flor de Santana; Urbanização e paisagismo dos entornos da ponte; Implantação de novos 13 abrigos de ônibus, com pavimentação da área de frenagem em pavimento rígido e novos abrigos; Adequação viária de acesso e interligação das vias principais, beneficiando as ruas elencadas a seguir, totalizando 17 vias e cerca de 7,3km de requalificação, dos quais 2,0km atualmente não são pavimentadas. Destacou que a população da Zona Norte e das áreas de morros terá acesso mais rápido ao BRT da Avenida Caxangá, ressaltando que a ponte também desempenhará papel importante para o transporte público. Acrescentou que se trata de uma intervenção amplamente demandada pela sociedade.

#### DESAPROPRIAÇÕES Ponte

##### Cordeiro

CLASSIFICAÇÃO DOS IMÓVEIS	QUANTIDADE
Edificações	102
Terreno	5
<b>TOTAL</b>	<b>107</b>

##### Santana

CLASSIFICAÇÃO DOS IMÓVEIS	QUANT.
Edificações - Total	3



Destacou que a população da Zona Norte e dos Morros terão acesso rápido ao BRT da Caxangá sendo a ponte importante também para o transporte público. Inclusive, é uma ponte muito solicitada pela sociedade. Explicou que o fluxo será bem distribuído antes de chegar na Av. 17 de Agosto, conforme figura a seguir que apresenta as Seções Transversais. Reforçou, por fim, que o projeto da ponte foi aprovado no âmbito do COMAM e do CDU, destacando que, ao longo de sua elaboração, contou com a participação de diversos atores institucionais, incluindo

*[Handwritten signatures and initials]*



### CONSELHO DA CIDADE DO RECIFE

17ª Reunião da Câmara Técnica de Trânsito, Transporte e Mobilidade Urbana do Concidade Recife

representantes da população, além de visitas técnicas e articulação com órgãos e entidades como CTTU, COMPEA, NEOENERGIA, COPERGÁS, EMLURB, Capitania dos Portos e SPU.



**Luana Gentil (URB)** prosseguiu agora apresentando as melhorias ao projeto, à partir das sugestões do conselheiro Daniel Valença (AMECICLO). Explicou que haverá ciclovia e não ciclofaixa (com segregador físico), sendo unidirecional em conformidade com as normas vigentes. Conforme Norma de Acessibilidade ABNT NBR 9050 (Faixa mínima livre 1,20m), na OAE, os passeios variam entre 1,20m a 1,40m; No sistema viário, existe passeio com largura

*[Handwritten signatures and initials in blue ink]*

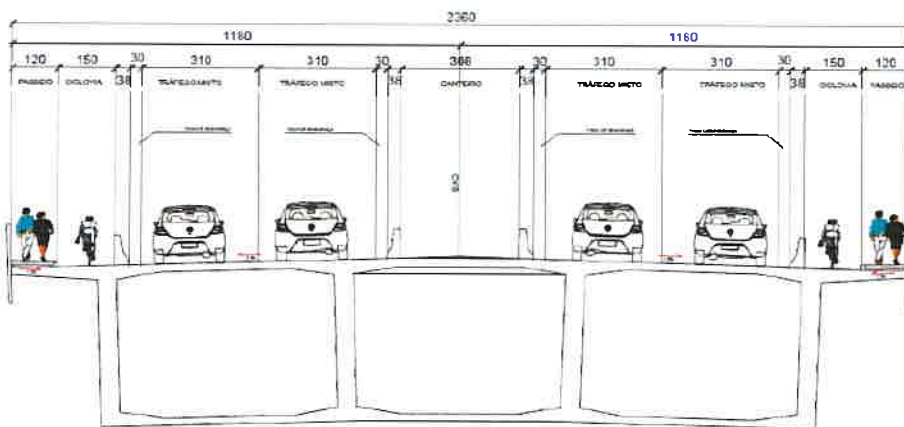


## CONSELHO DA CIDADE DO RECIFE

### 17ª Reunião da Câmara Técnica de Trânsito, Transporte e Mobilidade Urbana do Concidade Recife

maior que 1,20m (2,30m e 3,28m). **Acrescentou que, no projeto, foi verificada a necessidade de implantação de faixas de segurança em tangente e de superlargura em curva.** Conforme indicado no Manual de Projeto Geométrico DNER 706/1999, esses acréscimos, somados, correspondem a 1,30m. Assim, na seção transversal revisada, propõe-se a redução de cada faixa de rolamento para 3,10m de largura e de cada faixa de segurança para 0,30m. O excedente de 0,50m será incorporado à ciclovia, que passará de 1,00m para 1,50m de largura. Informou ainda que, na curva, cujo acréscimo é de 1,40m, foi necessário ajustar parcialmente as dimensões destinadas à ciclovia e ao passeio.

## SEÇÃO TRANSVERSAL REVISADA



No entanto, propõe-se reduzir cada faixa de rolamento para 3,10m de largura e cada faixa de segurança para 0,30m de largura. O excedente de 0,50m será incorporado na **largura da ciclovia que passará de 1,00m para 1,50m.**

Esclareceu também que, embora o projeto não preveja corredor exclusivo para ônibus, a ponte permitirá a circulação do transporte coletivo, a exemplo do que já ocorre na Ponte Engenheiro Jaime Gusmão. Ressaltou que a construção da nova ponte contribui significativamente para a melhoria da mobilidade urbana da cidade, possibilitando acesso da população dos morros da Zona Norte à um dos principais Terminal Integrado, TI Caxangá com linhas que ligam zona oeste ao centro e outras áreas, com destaque para a integração com o corredor Leste-Oeste, além de acesso ao BRT; redução do tráfego em grandes corredores da cidades, como Avenidas Rui Barbosa, Agamenon Magalhães, Abdias de Carvalho e Av. Recife ao permitir uma nova rota entre a Zona Norte e a Zona Sul e permissão de criação de novas linhas de transporte público coletivo. **Mencionou ainda que foi realizado estudo com base em contribuições apresentadas pelo conselheiro Daniel Valença, resultando na proposição de uma seção**

*[Assinaturas manuscritas em azul]*



## CONSELHO DA CIDADE DO RECIFE

17ª Reunião da Câmara Técnica de Trânsito, Transporte e Mobilidade Urbana do Concidade Recife

revisada que prevê ciclovia com largura de 1,50m e faixas de rolamento de 3,10m. No que se refere à ciclofaixa prevista na Rua Estevão Francisco da Costa, indicou a possibilidade de readequação para 1,50m, considerando a soma entre ciclofaixa e área de separação (buffer). Sobre o raio de giro, explicou que, mesmo após revisão dos estudos e realização de visita de campo, não foi possível reverter a necessidade de desapropriação do mercado localizado na área. Por fim, em relação às áreas de lazer, informou que o Parque de Santana encontra-se a aproximadamente 400 metros do local da intervenção e que a Praça Flor de Santana também será objeto de requalificação.

### LARGURA DE CICLOFAIXA REVISADA

A ciclofaixa da Rua Prof. Estevão Francisco da Costa conecta com a ciclofaixa da Rua Odete Monteiro e Rua Dianópolis, e mais adiante com a Rua Tomáz Gonzaga. Há a possibilidade de readequação da via para faixas de 3,0m de largura e excedente de 1,50m para redistribuição na ciclofaixa + buffer.



A ciclofaixa da Rua Joaquim Alheiros conecta com a ciclofaixa da Rua Odete Monteiro, e mais adiante com a Rua Dez de Novembro. Há a possibilidade de readequação da via para faixas de 3,0m de largura e excedente de 0,90m para redistribuição na ciclofaixa + buffer.



Resolução CONTRAN nº 973/2022  
VOLUME VII - Sinalização  
Cicloviária

Trilho ou ano pedaleiras por sentido	Largura útil unidirecional (metros)	
	Mínimo	Máximo
até 1,00m	1,30	1,50
de 1,00 a 2,30m	1,30	2,00

Após a finalização da apresentação de Luana Gentil (URB), Bruna Anciolly (SEDUL/AEOC) sugeriu organizar as intervenções dos (as) conselheiros (as) com tempo de 3min para as colocações e discussões. O Conselheiro Daniel Valença (AMECICLO) destacou que a construção de pontes, em si, não representa o principal transtorno, mas sim a forma como o fluxo de trânsito é organizado a partir dessas estruturas. Avaliou que os problemas de mobilidade no Recife estão relacionados, entre outros fatores, à segregação geográfica e ao elevado número de automóveis em circulação. Como exemplo, mencionou a existência de pontes de menor custo, como a Ponte da Salvação e a ponte localizada no Parque Santana, concebidas para atender prioritariamente pedestres, ciclistas e motociclistas, e não apenas para acomodar o tráfego de automóveis. Defendeu ainda que as dimensões e soluções de mobilidade

At.



## CONSELHO DA CIDADE DO RECIFE

### 17ª Reunião da Câmara Técnica de Trânsito, Transporte e Mobilidade Urbana do Concidade Recife

sejam pensadas para todo o sistema viário. Questionou, nesse contexto, como seria possível promover melhorias no transporte público sem a implantação de corredores exclusivos de ônibus, destacando que a ausência dessas infraestruturas tem contribuído para a migração de usuários do transporte coletivo para motocicletas. Ressaltou que os corredores de ônibus são instrumentos importantes para conferir maior fluidez ao sistema de mobilidade. Por fim, observou que, como a ponte ainda não foi construída, seria possível considerar adaptações no projeto, a partir das sugestões apresentadas. **A Conselheira Bárbara Barbosa (Bike Anjo)** afirmou que o projeto tem origem em uma concepção de aproximadamente 60 anos, não refletindo, em sua avaliação, as necessidades do Recife contemporâneo. Criticou a ausência de priorização do transporte público e apontou que os 13 abrigos de ônibus previstos estariam fora das dimensões adequadas, bem como as calçadas projetadas. Ressaltou ainda que a cidade é reconhecida internacionalmente pelo Manual de Desenho de Ruas, questionando o fato de suas diretrizes não estarem sendo plenamente adotadas no projeto. Ao tratar da questão da fluidez, comparou a capacidade de transporte entre carros e ônibus, destacando a maior quantidade de pessoas atendidas pelo transporte coletivo. Também questionou por que a Rua Jorge Gomes de Sá não seria mais utilizada para melhorar a fluidez do tráfego e indagou sobre a adoção de dimensões mínimas em determinados elementos do projeto. Por fim, solicitou esclarecimentos sobre a inclinação prevista para a ponte, ressaltando a importância de que a angulação seja adequada para garantir condições seguras e acessíveis para pedestres. **O Conselheiro Pedro Henrique Silva (AMECICLO)** questionou como se darão os deslocamentos das pessoas provenientes da Zona Norte e das áreas de morros, considerando a ausência de priorização do transporte público no projeto apresentado. Indagou por que a proposta não foi concebida de forma correta para priorizar pessoas que se deslocam a pé, de bicicleta ou por meio do transporte coletivo. Destacou ainda que a má qualidade do transporte público, aliada à falta de priorização desse modal, tem levado muitas pessoas a adquirirem motocicletas como alternativa de deslocamento, o que, segundo apontou, tem contribuído para o aumento do número de mortes no trânsito. **O Conselheiro Daniel Valença (AMECICLO)** manifestou discordância quanto à proposta de direcionar as crianças para áreas de lazer em praças, ressaltando que, conforme orientações do Manual de Desenho de Ruas, os espaços destinados às crianças devem ser considerados e incorporados no próprio local, respeitando as dinâmicas existentes no território. **O Conselheiro**



## CONSELHO DA CIDADE DO RECIFE

### 17ª Reunião da Câmara Técnica de Trânsito, Transporte e Mobilidade Urbana do Concidade Recife

**Antônio Henrique (CTTU)** destacou a existência de linhas de ônibus em ambos os lados da área de intervenção, ressaltando que a dinâmica do bairro deverá passar por mudanças. Sugeriu, nesse contexto, a adoção de medidas como a redução de velocidade em áreas próximas a escolas, entre outros pontos sensíveis. Acrescentou que a proposta busca adaptar-se à cidade existente, diferentemente do projeto anterior, que previa intervenções mais impactantes. Ressaltou que, com a implementação da obra, a dinâmica local tende a se transformar e que a população gradualmente se adaptará às mudanças. Por fim, pontuou que as desapropriações previstas foram reduzidas ao mínimo necessário, avaliando que, de modo geral, a cidade tende a obter mais ganhos do que perdas com a intervenção. **O conselheiro Luis Henrique (URB)** destacou que, durante o processo de reprogramação do projeto, foram realizados debates com o Ministério das Cidades, nos quais se discutiu a relação entre concepções mais antigas de planejamento e as necessidades atuais da cidade. Ressaltou que é válida a preocupação com os impactos na localidade. Mencionou ainda exemplos de intervenções e conexões viárias na cidade, como na região da Imbiribeira, na Avenida Recife e na Ladeira do Ibura, que contribuem para transformar a dinâmica de deslocamento das pessoas. Informou que o Terminal Getúlio Vargas conta com 37 linhas de ônibus, enquanto a Avenida 17 de Agosto possui 18 linhas, destacando que a nova ponte poderá ampliar as possibilidades de acesso e deslocamento entre essas áreas. Afirmou que os benefícios da intervenção devem ser compreendidos de forma sistêmica, ressaltando que os impactos locais previstos são reduzidos quando comparados ao projeto anterior, que demandaria mais de 500 desapropriações. **O Conselheiro Roberto Muniz (CREA/PE)** relembrou os transtornos ocorridos durante a implantação da II Perimetral, ressaltando, contudo, que a intervenção trouxe benefícios para a mobilidade urbana da cidade. Avaliou que obras estruturais dessa natureza, em determinados momentos, podem gerar impactos localizados, citando como exemplo a comunidade de Santana, enquanto no bairro do Cordeiro a situação já se encontra consolidada. Destacou ainda o trabalho de militância desenvolvido pela AMECICLO, reconhecendo que a atuação da entidade tem contribuído para a promoção de melhorias na mobilidade urbana, registrando respeito e reconhecimento pela importância desse trabalho. Acrescentou que a construção da ponte e a implantação da III Perimetral constituem, em seu entendimento, uma realidade e uma necessidade para a cidade. Comentou também que reside no bairro do Poço da Panela, área



## CONSELHO DA CIDADE DO RECIFE

### 17ª Reunião da Câmara Técnica de Trânsito, Transporte e Mobilidade Urbana do Concidade Recife

que tem passado por diversas intervenções urbanas. Em relação às ruas Jorge Gomes de Sá e Olegarinha da Cunha, mencionou preocupações quanto ao fluxo de veículos nessas vias e sugeriu que seja considerada uma solução coletiva para o caso do mercadinho existente na área, propondo a possibilidade de reassentamento em local adequado dentro da própria comunidade, em vez de sua simples desapropriação, tendo em vista tratar-se do único estabelecimento desse tipo na localidade. Por fim, ressaltou a importância de manter a agenda da Câmara Técnica como espaço de consulta e de continuidade do diálogo, de modo a contribuir para o aprimoramento e qualificação do projeto. **O Coordenador Arnaldo Santana (SEDUL/ICPS)** destacou as características da estrutura geográfica do Recife, marcada pela presença de meandros, canais e Zonas Especiais de Interesse Social (ZEIS). No que se refere ao território do Rio Capibaribe, ressaltou a elevada densidade da malha urbana nos bairros de Casa Amarela e Casa Forte, bem como nos bairros situados mais ao sul, a exemplo do Cordeiro, destacando que, historicamente, as principais ligações entre as margens do rio se davam pela BR-101 e pela Ponte da Torre. Nesse contexto, enfatizou que, em cidades com tais características, a implantação de alternativas de ligação é de extrema relevância, por possibilitar conexões mais diretas entre territórios, evitando deslocamentos mais longos. Acrescentou que tais intervenções geram efeitos positivos em cadeia no sistema de transporte público, uma vez que, mesmo quando não destinadas exclusivamente aos ônibus, contribuem para redistribuir o fluxo de outros modais, como automóveis e motocicletas, reduzindo a sobrecarga nos corredores de transporte coletivo. Destacou, ainda, a importância das interfaces entre os diferentes modais e a necessidade de maior investimento do poder público na segregação do transporte público. Por fim, pontuou que, no âmbito dos projetos de engenharia, é possível adotar soluções que minimizem os impactos locais, ressaltando que esse tem sido um esforço por parte das equipes responsáveis pela elaboração do projeto. **A Conselheira Nayara Leitão (SEDUL)** parabenizou a apresentação da AMECICLO, destacando a relevância do tema, e manifestou satisfação com as adequações apresentadas. Ressaltou que constitui um desafio para o poder público equilibrar o crescimento urbano com a mitigação de impactos negativos. Pontuou, ainda, a existência de projeto anterior, ainda vigente, voltado à conexão entre as zonas sul e norte da cidade, bem como o trabalho desenvolvido pela URB no sentido de adequá-lo ao sistema existente e à realidade atual. Por fim, colocou-se à disposição para colaborar, na



## CONSELHO DA CIDADE DO RECIFE

### 17ª Reunião da Câmara Técnica de Trânsito, Transporte e Mobilidade Urbana do Concidade Recife

condição de arquiteta e urbanista, reiterando seu compromisso com a cidade do Recife. **A Conselheira Maria Lúcia da Silva (FIJ)** também parabenizou o projeto. Em seguida, questionou se, considerando a inexistência de faixa exclusiva para ônibus na proposta atual, o projeto permite, no futuro, a implantação dessa infraestrutura ou se apresenta limitações que dificultem tal adequação. Ademais, solicitou esclarecimentos acerca das desapropriações previstas. **O conselheiro Luis Henrique (URB)** respondeu aos questionamentos da Conselheira Maria Lúcia, informando que estão previstas 102 desapropriações no bairro do Cordeiro. Esclareceu que os moradores podem optar entre o reassentamento no Habitacional do Caiara, localizado a menos de 2 km dos locais de origem, ou o recebimento de indenização. Registrou, ainda, que a URB vem realizando atendimentos aos moradores para formalização dessas escolhas. Explicou que é realizada a avaliação dos imóveis e, em caso de contestação por parte dos proprietários, procede-se à reavaliação, com a realização de visitas técnicas e negociação. **A Conselheira Barbara Barbosa (Bike Anjo)** questionou a inclinação prevista para a ponte, bem como o investimento estimado, destacando a ausência de ciclovias, abrigos e a adoção de calçadas com dimensões mínimas. Indagou, ainda, sobre a implantação de conjunto habitacional em área situada em curva de rio, com risco de alagamento. No âmbito do projeto, ponderou que poderiam ter sido adotadas alternativas de desenho com diferentes formas de inserção urbana, considerando o elevado volume de recursos públicos envolvidos. Na condição de urbanista e usuária do transporte público e da bicicleta, manifestou preocupação com a aplicação dos recursos públicos e com a qualidade da execução do projeto. Por fim, ressaltou a importância da Câmara Técnica como espaço de escuta qualificada, defendendo que as contribuições apresentadas sejam devidamente consideradas. **O Conselheiro Daniel Valença (AMECICLO)** afirmou que o modelo de cidade orientado à priorização do automóvel não se mostra eficaz, ressaltando tratar-se de entendimento consolidado na literatura científica desde a década de 1970 até os dias atuais. Destacou que sua atuação na área se fundamenta em evidências técnicas e não em posicionamentos de ordem pessoal. Pontuou que, ao priorizar projetos voltados aos automóveis, a gestão pública desconsidera tais evidências, além de incorrer em contradição com a legislação urbanística vigente, ressaltando que a questão envolve não apenas dimensões físicas, mas também conceitos estruturantes de planejamento urbano. Manifestou crítica à perspectiva de promover melhorias a partir de um projeto que, em sua



## CONSELHO DA CIDADE DO RECIFE

### 17ª Reunião da Câmara Técnica de Trânsito, Transporte e Mobilidade Urbana do Concidade Recife

avaliação, já se encontra defasado, defendendo que, diante do volume de recursos públicos envolvidos, seria mais adequado elaborar um projeto de melhor qualidade desde sua concepção. Como exemplo, citou o caso do Parque das Graças, cujo projeto original previa quatro faixas de rolamento e uma ponte com retorno à mesma margem do rio, tendo sido posteriormente reformulado, resultando, segundo destacou, em um parque linear de grande sucesso na cidade. Acrescentou que há oportunidade de direcionar recursos para a implantação de parques lineares no âmbito do Projeto Parque Capibaribe, em consonância com diretrizes estabelecidas pelo Projeto Recife 500 Anos. Por fim, advertiu que a priorização do automóvel, sob a justificativa de melhoria do trânsito, tende a produzir efeitos contrários no médio prazo, uma vez que estimula o aumento do uso de veículos individuais, contribuindo para a recorrência de congestionamentos e para a redução da atratividade do transporte público. **Luana Gentil (URB)** esclareceu que a inclinação prevista para a ponte é de 5%. No que se refere à localização do Habitacional do Caiara, destacou que a definição compete à Secretaria de Habitação, responsável pelo projeto. Complementarmente, o Conselheiro Luis Henrique (URB) afirmou que a área escolhida não se caracteriza como área alagável. **A Conselheira Bárbara Barbosa (Bike Anjo)** questionou se, em razão do elevado investimento público na construção da ponte, o projeto poderia ser adequado às diretrizes do Manual de Desenho de Ruas. Em resposta, Luana Gentil (URB) informou que tais parâmetros foram considerados nos estudos, tendo sido adotada a dimensão de 1,5m. Na sequência, **a Conselheira Bárbara Barbosa (Bike Anjo)** retomou exemplificando experiências de outras cidades, como Fortaleza, e ressaltou a importância de considerar dimensões adequadas e o fluxo da comunidade local. Destacou, ainda, a necessidade de medidas de redução e fiscalização de velocidade. Pontuou que a intervenção representa um custo significativo para toda a cidade do Recife, podendo influenciar projetos futuros, especialmente diante do processo de verticalização e da priorização do transporte individual, mesmo em um contexto de vulnerabilidade às mudanças climáticas. Enfatizou que o planejamento urbano deve priorizar as pessoas. **O Conselheiro Pedro Henrique Silva (AMECICLO)** reforçou a crítica quanto à ausência de priorização das pessoas, destacando que a segurança urbana está diretamente relacionada à presença de pessoas nos espaços públicos. **O Conselheiro Roberto Muniz (CREA/PE)** pontuou que os principais desafios estão relacionados ao fluxo e à geometria viária, devendo esses aspectos orientar o



### CONSELHO DA CIDADE DO RECIFE

#### 17ª Reunião da Câmara Técnica de Trânsito, Transporte e Mobilidade Urbana do Concidade Recife

debate. Por fim, o **Coordenador Arnaldo Santana (SEDUL/ICPS)** sugeriu que integrantes da Câmara Técnica elaborem um documento consolidado, em formato de compilado ou checklist, a ser debatido em reunião posterior, com vistas à construção de um posicionamento mais definitivo da Câmara Técnica. Propôs, ainda, a reunião dos materiais apresentados pela AMECICLO e pela URB, de modo a subsidiar e orientar ações futuras. Reforçou a necessidade de sistematizar todas as questões levantadas na reunião para apresentação na próxima reunião da Câmara Técnica. Nada mais havendo a tratar, a reunião foi encerrada às 12h15min.

<b>Deliberações, encaminhamento e informes</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Ficou definido que será um relatório pela Conselheira Nayara Leitão (SEDUL), com apoio da URB, a ser apresentado à Câmara Técnica, contendo análise comparativa entre as questões levantadas pela AMECICLO;</li><li>• Também foi acordado o agendamento da próxima reunião da Câmara Técnica para o prazo de 15 (quinze) dias.</li></ul>
<b>Responsável pela elaboração da Ata:</b> Tarciana Medeiros.	

<b>Conselheiros (as) PRESENTES</b>	
<b>NOME/ INSTITUIÇÃO</b>	<b>ASSINATURA</b>
Antônio Henrique (CTTU - Titular)	
Arnaldo Santana (SEDUL - Titular)	
Barbara Barbosa (Bike Anjo - Suplente)	
Daniel Valença (AMECICLO - Titular)	
Edilene Maria da Silva (MLTT - Suplente)	
Eukléa Rossana (SEOPS - Suplente)	
Luis Henrique Lira (URB - Titular)	
Maria Lúcia da Silva (FIJ - Titular)	
Nayara Leitão (SEDUL - Suplente)	
Pedro Henrique Silva (AMECICLO - Suplente)	
Roberto Muniz (CREA/PE - Titular)	

