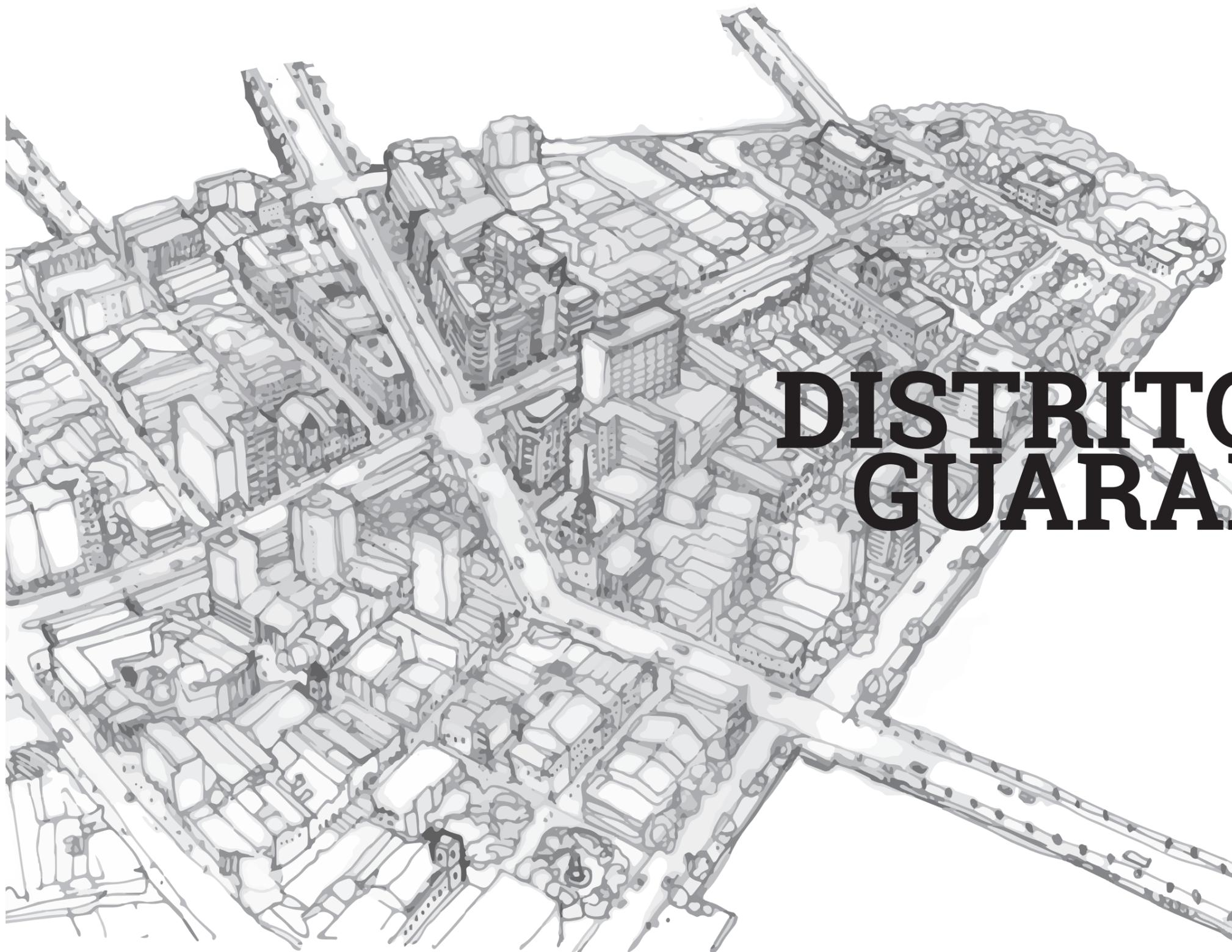


MASTERPLAN



DISTRITO GUARARAPES

reabilitação
urbana
da região
da Avenida
Guararapes



jaime lerner
arquitetos associados



orbit





Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social – BNDES

Av. República do Chile, 100

CEP: 200031-917

Rio de Janeiro/RJ 31 de dezembro de 2024

Prezados,

Nos termos do Contrato de Prestação de Serviços OCS nº 194/2024 (SRM nº 44000059) celebrado entre o BNDES e o Consórcio Viva Guararapes (Distrito Guararapes), liderado pela JAIME LERNER ARQUITETOS ASSOCIADOS S/S, apresentamos o Produto 6 (P6) – Masterplan, referente ao Projeto visando a realização de estudos e proposição de modelo para a reabilitação urbana da Região da Avenida Guararapes, por meio de desenvolvimento de Masterplan para a área do projeto, com visão de longo prazo, associado a modalidade(s) de intervenção que se utilize(m) de Ativos Imobiliários e Ativos Urbanísticos capazes de catalisar e impulsionar o desenvolvimento da região no curto prazo.

Permanecemos à disposição para eventuais esclarecimentos.

ÍNDICE

-

1. INTRODUÇÃO	P. 04	6.8 PROJETOS URBANOS	P. 91
2. OBJETIVOS GERAIS	P. 06	6.9 ESTRATÉGIAS PARA REQUALIFICAÇÃO DOS CONJUNTOS PÚBLICOS E PRIVADOS	P. 121
3. METODOLOGIA	P. 08		
4. PARTICIPAÇÃO	P. 08		
5. BREVE DIAGNÓSTICO	P. 09		
5.1 CONDICIONANTES AMBIENTAIS	P. 10		
5.2 SITUAÇÃO DE OCIOSIDADE DA ÁREA	P. 11		
5.3 SISTEMAS DE ESPAÇOS PÚBLICOS E ÁREAS VERDES	P. 12		
5.4 PATRIMÔNIO MATERIAL E IMATERIAL	P. 13		
5.5 ÂNCORAS EXISTENTES	P. 14		
5.6 SÍNTESE DE ENTRAVES E ALAVANCAS PARA A REVITALIZAÇÃO DA ÁREA DE PROJETO	P. 15		
6. MATERPLAN	P. 17		
6.1 CONDICIONANTES DE PROJETO	P. 19		
6.2 PREMISSAS E DIRETRIZES	P. 23		
6.3 O DESAFIO	P. 28		
6.4 LEITURA DO TERRITÓRIO	P. 30		
6.5 ESTRUTURAÇÃO URBANA	P. 32		
6.6 DESENHO DE USO E OCUPAÇÃO	P. 33		
6.7 USOS PROPOSTOS	P. 34		
6.8 PRINCÍPIOS DA SUSTENTABILIDADE APLICADOS AOS ATIVOS IMOBILIÁRIOS NO DISTRITO GUARARAPES	P. 36		
6.7 DIRETRIZES GERAIS DAS INTERVENÇÕES URBANAS	P. 38		

INTRODUÇÃO

Orla do Rio Capibaribe - Praça da República
Fonte: Arthur Cordeiro (2024)



1. INTRODUÇÃO

-

O Masterplan reúne propostas de revitalização e recuperação da área do entorno da Avenida Guararapes, correspondendo ao denominado Distrito Guararapes e seu entorno. As propostas trazem uma visão integrada embasadas em um diagnóstico que lançou olhar para a área de intervenção do projeto, mas também para toda a cidade do Recife.

O objetivo central deste documento é ilustrar e justificar as proposições para a área, de forma a demonstrar o potencial de transformação que as mesmas podem agregar. O Masterplan do Distrito Guararapes surge da necessidade de revitalizar uma área igualmente icônica e complexa da cidade do Recife, constituída de relevância histórica e de acervo patrimonial arquitetônico singular.

O desafio será ressignificar esse local de pertencimento e de memória coletiva e transformá-lo em um endereço de convergência, um lugar para morar, trabalhar, se divertir e conhecer. Este Masterplan trata de uma Leitura Integrativa sobre a cidade, atenta à uma escuta profunda da comunidade.

O processo de desenvolvimento foi marcado pela construção participativa, com workshops temáticos envolvendo moradores, comerciantes, técnicos, representantes da prefeitura e investidores. Este diálogo aberto e transparente permitiu a identificação dos principais entraves e alavancas ao investimento na área.

Ainda na fase de diagnósticos, o estudo de mercado imobiliário indicou uma procura crescente por habitação no centro da cidade, confirmando a viabilidade de projetos residenciais. Além disso, as pesquisas realizadas revelaram um potencial significativo para a geração de novos negócios, com destaque para a diversidade de imóveis e a possibilidade de reabilitação de edifícios ociosos.

Esses fatores influenciaram diretamente as propostas para a revitalização da área. Os elementos foram apropriados e incorporados nas sugestões de uso e ocupação das edificações bem como nas intervenções e propostas para os espaços públicos.

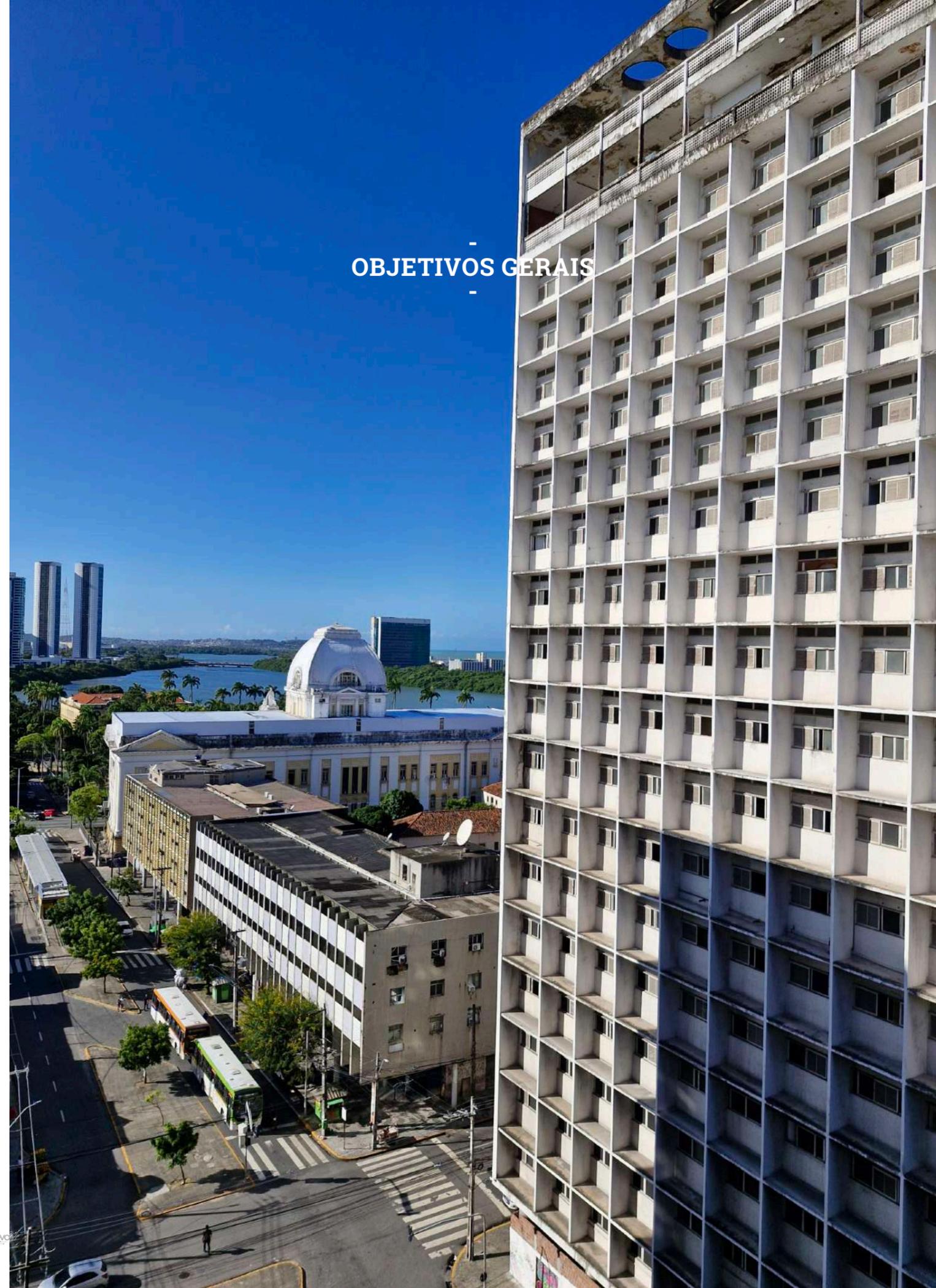
A análise dos atributos de desenho urbano dos diversos espaços públicos e afetivos existentes - ruas, avenidas, largos e praças que emolduram o patrimônio religioso, lugares e endereços da memória coletiva da cidade, suas bordas formadas por águas e balaustradas, entre outros componentes - evidenciou o potencial para a criação de espaços vibrantes e convidativos, retomando a vitalidade dessa área que no passado foi tão frequentada.

As propostas de intervenção visam transformar os espaços e torná-los novamente um destino, um local onde a vida urbana floresce.

O trabalho elaborado apresenta um roteiro para a revitalização do Distrito Guararapes, com vista à criação de um futuro próspero e sustentável, enraizado na sua rica herança cultural.

Avenida Dantas Barreto
Fonte: Arthur Cordeiro (2024)

OBJETIVOS GERAIS





Ilha de Antônio Vaz

Fonte: Consórcio Viva Guararapes (2024)



Renascimento do bairro

Fonte: Rafael Cacau e K. Roderburg, Collection Cultural Heritage Agency, Document number (521.369)

Imagens retiradas do livro Recife Exchanges que apresenta uma **cidade vazia e sem vida**, uma espécie de museu de arquitetura e outra comparativamente, cidade de Amsterdã, onde se pode ver uma **cidade viva**.

2. OBJETIVOS GERAIS

Assim como várias cidades no Brasil e no mundo, o Recife experimentou e ainda experimenta um esvaziamento de suas áreas centrais, processo que se acelerou notadamente a partir dos anos 2000. No entanto, da mesma forma como acontece em outras localidades ao redor do globo, a capital pernambucana também está investindo em várias frentes para reverter esse cenário.

A elaboração do MASTERPLAN é parte desse movimento e tem por objetivo apoiar a construção de uma visão de futuro que seja capaz de promover o renascimento urbano do centro do Recife, em especial o bairro de Santo Antônio a partir de diferentes estratégias, sendo elas:

1. Propor conectividades Ambiental-Temporal-Social a partir da busca de caminhos para sua reintegração com a natureza, conectando o bairro à sua condição insular como forma de criar as condições necessárias para sua reconciliação com sua história. Para isso, é essencial trazer à luz as pegadas do enorme patrimônio social e econômico gravados nas atividades e edificações do Bairro de Santo Antônio, bem como, a proposição de ambientes urbanos capazes de garantir a convivência e o encontro do diverso, do múltiplo e da complementaridade tão importantes na vida em sociedade.

E ainda, fazer da mobilidade uma das ferramentas para a renovação urbana - seja na paisagem ou nos modos de vida; seja na conexão das longas ou curtas distâncias.

2. Proporcionar condições para sua **reconversão para um bairro multifuncional**, com propostas de usos e ocupação diversos e complementares; com os cuidados necessários para manutenção e valorização de suas atividades sociais, culturais e econômicas, ainda presentes nos ambientes urbanos e arquitetônicos que dão identidade a esse lugar. Ainda, proporcionar propostas e postulados referentes à resiliência urbana através de recomendações no emprego de tecnologias e infraestruturas verdes.

3. Apresentar elementos capazes de **transformar esse território em um lugar de desejo** que ofereça qualidade de vida por meio de endereços mais acessíveis e seguros, agradáveis para seus moradores, trabalhadores, visitantes, com identidade e equipamentos culturais, áreas de encontro e lazer. Dessa forma, fazer com que o Distrito Guararapes se transforme em um endereço de destino para investimentos de diferentes naturezas, familiar ou negócios, grandes e pequenos, para velhas ou novas economias.



Fotos dos Workshops sobre o Masterplan realizados com grupos de
 (i) investidores e proprietários
 (ii) sociedade civil e
 (iii) arquitetos realizados entre os dias 27 e 28 de novembro de 2024.
 Fonte: Consórcio Viva Guararapes (2024)

3. METODOLOGIA

O processo de desenvolvimento das propostas foi baseado em três tipologias e escalas de ação:

- (i) um trabalho interno voltado à pesquisa de dados e publicações pertinentes aos temas e visitas de campo para conferência;
- (ii) troca de informações e propostas com os intervenientes da Prefeitura da Cidade do Recife e;
- (iii) um processo de auscultação externa, presencialmente e por videoconferência, por meio de reuniões semanais com a Prefeitura da Cidade do Recife e por meio de workshops, tanto na fase de diagnóstico como na fase de apresentação das propostas preliminares do Masterplan.

A metodologia aplicada na participação concentrou-se principalmente no engajamento de representantes do governo municipal, academia, setor privado e sociedade civil. Vale destaque para a participação deste último grupo, que participou ativamente durante a etapa de diagnóstico e durante o *workshop* do masterplan, com contribuições colocadas por pessoas que verdadeiramente vivem os desafios cotidianos da área do projeto (moradores, ambulantes, pequenos e médios comerciantes, síndicos).

4. PARTICIPAÇÃO

Os desafios do planejamento e gestão de uma cidade contemporânea requerem o engajamento sistemático, atento e contínuo não só das instâncias de governo, mas também do setor produtivo e da sociedade civil, a partir de uma governança que seja capaz de promover um esforço permanente de cooperação, articulação e diálogo.

A conjugação de saberes originários de distintos públicos e perspectivas, reunindo gestores, estudiosos e usuários diretos dos serviços do Município, se configura, crescentemente, como um elemento decisivo para a formulação e apropriação das políticas públicas em todo o mundo. Como não poderia ser diferente, tal premissa permeia as etapas do MASTERPLAN DISTRITO GUARARAPES.

Distintas instâncias de participação foram estabelecidas em consonância com a sequência das etapas de Elaboração do Masterplan – reconhecimento e análise; elaboração e apresentação preliminar do Plano Urbano e dos Projetos Estratégicos para o Distrito Guararapes cujos desafios principais buscaram agregar diversidade, adensamento e legitimidade aos conteúdos produzidos pelos consultores do trabalho.

BREVE DIAGNÓSTICO

Avenida Guararapes
Fonte: Arthur Cordeiro (2024)



Praça do Diário

Fonte: Arthur Cordeiro (2024)



5. BREVE DIAGNÓSTICO

-

5.1 CONDICIONANTES AMBIENTAIS

As mudanças climáticas, antes uma teoria, hoje, são uma realidade que afeta milhões de pessoas. Temperaturas oceânicas mais altas já ameaçam vidas marinhas, a exemplo do branqueamento de corais e extinção de florestas de algas, enquanto a consequente elevação do nível do mar tem causado inundações e erosões em faixas litorâneas, especialmente nos litorais mais densamente urbanizados, hiper construídos, dotados de infraestrutura e edificações que substituíram os ecossistemas costeiros naturais.

Os impactos são diversos e devem se intensificar nas próximas décadas, e são razão suficiente para justificar os esforços na busca de projetos e soluções capazes de mitigar os danos ambientais, sociais e econômicos com investimentos em políticas e ações voltadas às adaptabilidade e resiliência urbanas.

A cidade do Recife tem trabalhado em diferentes frentes na busca de conhecimento, desenvolvimento de projetos e ferramentas que possam mitigar os principais efeitos climáticos que incidirão sobre o território da cidade e sua população.

Dentre os projetos e programas estão: a participação da Cidade de Recife na Rede Clima e no plano A Reinvenção do Recife Cidade Parque - Parque Capibaribe, e o plano de rearborização "Esverdear o Centro: Arborização Estratégica".

Projeto Parque Capibaribe

Fonte: Parque Capibaribe (2022)

Os projetos abraçam a área do Masterplan, entretanto, enquanto o primeiro trata de parcerias e colaboração em escala global, e claramente depende de estratégias internacionais, os dois últimos projetos tratam da cidade e sua metrópole, na busca de soluções integradas – preservação da natureza, implantação de parques nas margens dos rios, reservas de áreas verdes, e planejamento dos usos e ocupação do solo.



5.2 SITUAÇÃO DE OCIOSIDADE DA ÁREA

A área em torno da Avenida Guararapes, outrora um centro vibrante da vida urbana no Recife, sofre atualmente com uma preocupante situação de ociosidade e abandono. Diversos fatores contribuem para este cenário, incluindo o esvaziamento de atividades culturais e econômicas, a degradação do patrimônio construído, a falta de segurança e a precariedade da infraestrutura urbana.

O fechamento de cinemas, instituições de ensino e empresas resultou numa diminuição significativa da circulação de pessoas, contribuindo para o esvaziamento das edificações e a deterioração da paisagem urbana.

A implementação do BRT, necessária e obrigatória como parte da solução para mobilidade, paradoxalmente enquanto conecta (responsável por 58% dos deslocamentos diários) também contribui para a divisão do território, com estações superdimensionadas e impedimentos de travessia e conexões dos dois lados das vias.

A sensação de insegurança provocada pelo vazio das edificações, pouca circulação de pessoas, ambientes urbanos mal iluminados ou deteriorados tem perpetuado um ciclo de abandono afastando potenciais moradores, investidores e frequentadores.

As consequências são evidentes na paisagem urbana e na dinâmica social da área. A degradação física dos edifícios, a proliferação de imóveis vazios e o declínio do comércio contribuem para um ambiente desolador e pouco convidativo.

A Prefeitura do Recife, especialmente nas ações do Recentro tem sido uma constante para a melhoria do Centro, entretanto, é necessário que outros setores da sociedade, novos investimentos, e novos esforços e estratégias possam juntos reverter a perda de valor econômico e social da área que afeta a qualidade de vida dos poucos residentes que ainda resistem e limitando as oportunidades de desenvolvimento local.

Bairro Santo Antônio

Fonte: Arthur Cordeiro (2024)

Bairro Santo Antônio

Fonte: Arthur Cordeiro (2024)

**Rua 1º de Março, Pernambuco**

Fonte: Consórcio Viva Guararapes sobre imagens do Acervo IMS (2024)

**5.3 SISTEMAS DE ESPAÇOS PÚBLICOS E ÁREAS VERDES**

Localizada no coração do Recife, a área abriga um rico patrimônio natural e construído, composto por praças, orlas e áreas verdes. Apesar de algumas dessas áreas estarem degradadas, elas representam um potencial significativo para a revitalização urbana. As orlas do Rio Capibaribe, que delimitam a Ilha de Antônio Vaz, possuem um potencial paisagístico singular.

Com intervenções adequadas, esses espaços podem ser transformados em áreas de lazer, contemplação e contato direto com a natureza, reforçando a conexão entre a cidade e seus recursos naturais.

A Praça da Independência se destaca como um marco urbano que remonta à ocupação inicial da Ilha de Antônio Vaz pelos holandeses. Nela, a Igreja Matriz de Santo Antônio e o imponente Prédio do Diário de Pernambuco, sede do jornal mais antigo do Brasil, preservam a memória histórica e cultural da região.

Outro importante ponto é a Praça da República, um marco histórico e cultural que, com seu extenso jardim e proximidade com o rio Capibaribe, oferece um refúgio verde em meio à malha urbana.

A presença do Teatro de Santa Isabel, um dos mais representativos teatros brasileiros, enriquece ainda mais o valor cultural do local.

Esses dois espaços abertos têm potencial para se tornarem muito melhores na medida em que forem integrados melhor ao tecido e paisagem urbana do bairro.

Aos conjuntos de áreas verdes e espaços de respiro urbano, somam-se os largos e praças que compõem os Conjuntos do Patrimônio Religioso, binômios constituídos de arquitetura e cidade, que formam os ambientes do acolhimento de fiéis e endereço das festividades e calendários de eventos das diferentes Ordens que estão presentes no território trabalhado.

Apesar do potencial paisagístico, cultural e histórico que essas áreas apresentam, a manutenção precária e a falta de investimento afetam a qualidade destes espaços. A arborização deficiente, a pavimentação irregular e a presença de obstáculos nas calçadas comprometem a acessibilidade e o conforto dos utilizadores.

A integração destas áreas verdes com o tecido urbano, através da criação de percursos pedonais e cicláveis, da requalificação das calçadas e da instalação de mobiliário urbano adequado, é fundamental para incentivar a sua utilização e promover a sua revitalização.

A implementação de projetos paisagísticos que valorizem a vegetação nativa e a biodiversidade, criando espaços sombreados e agradáveis, contribuirá para melhorar a qualidade de vida dos moradores e a atratividade da área.

Patrimônio arquitetônico

Fonte: Arthur Cordeiro (2024)

**5.4 PATRIMÔNIO MATERIAL E IMATERIAL**

A área do projeto apresenta uma rica sobreposição de patrimônio material e imaterial, o que a torna um local de grande importância histórica e cultural. Os elementos que compõem o Patrimônio Material podem ser organizados em três grandes grupos: patrimônio edificado, paisagem urbana e paisagem natural.

A área apresenta edifícios que espelham diferentes períodos históricos, desde a era colonial portuguesa e holandesa até ao modernismo do século XX. Esta diversidade arquitetônica, visível no Bairro Santo Antônio, cria uma paisagem urbana única e rica. Vários edifícios na área são reconhecidos como patrimônio histórico e cultural, como o conjunto de igrejas barrocas, a Praça da Independência e todos os edifícios do seu entorno.

Além deste conjunto, existem na área outros edifícios de interesse de preservação, tais como o Prédio do Diário de Pernambuco, o Edifício Sulamérica, as pontes do Rio Capibaribe, dentre outros, que são testemunhos da história do Recife.

O estuário do Rio Capibaribe, que emoldura a área, é um elemento natural de grande importância paisagística e histórica.



Estes elementos tradicionais que são constitutivos da identidade cultural do local.

Fonte: Acevo IMS

O rio, definido como “Águas de Origem” pelo Plano do Parque Capibaribe (2022), desempenha um papel fundamental na identidade do Recife e apresenta significativa importância na conformação da paisagem cultural da cidade.

**O rio e a identidade de Recife**

Fonte: Arthur Cordeiro (2024)

A cidade de Recife e o Estado de Pernambuco são palco de manifestações culturais grandiosas, tais como o frevo, o maracatu e a literatura de cordel. Essas práticas sociais, rituais e eventos festivos não se encerram nestes três exemplos, sendo o bairro de Santo Antônio o palco de manifestações culturais reconhecidas como patrimônio imaterial municipal, como o Pagode do Didi, o Galo da Madrugada e a Festa de Nossa Senhora do Carmo.

Suas ruas e edifícios guardam memórias e experiências coletivas, como o hábito de “ir ao cinema” nas antigas “Cinelândias”, que moldaram a cultura urbana do Recife. Estas memórias continuam presentes no imaginário da população, mesmo após o declínio destes espaços. O patrimônio imaterial da área, incluindo os saberes, práticas e tradições, contribui para a construção de um forte sentimento de pertencimento e identidade local. A preservação do patrimônio material e imaterial é essencial para a coesão social, vitalidade da comunidade e para o desenvolvimento sustentável e inclusivo do Recife.

O Distrito Guararapes considera como patrimônio cultural (material e imaterial) tudo aquilo que é oficialmente reconhecido por leis, sejam federal, estadual e municipal, mas também aquelas não oficiais que caracterizam o território. O projeto está alinhado com o entendimento do ICPS da importância de todas as manifestações culturais, sejam aquelas oficialmente reconhecidas ou não como patrimônio, são importantes para as dinâmicas territoriais e, portanto, devem ser objeto de políticas e ações de preservação e/ou salvaguarda, visando estímulos ao reconhecimento e fruição da cultura (ICPS, 2024).

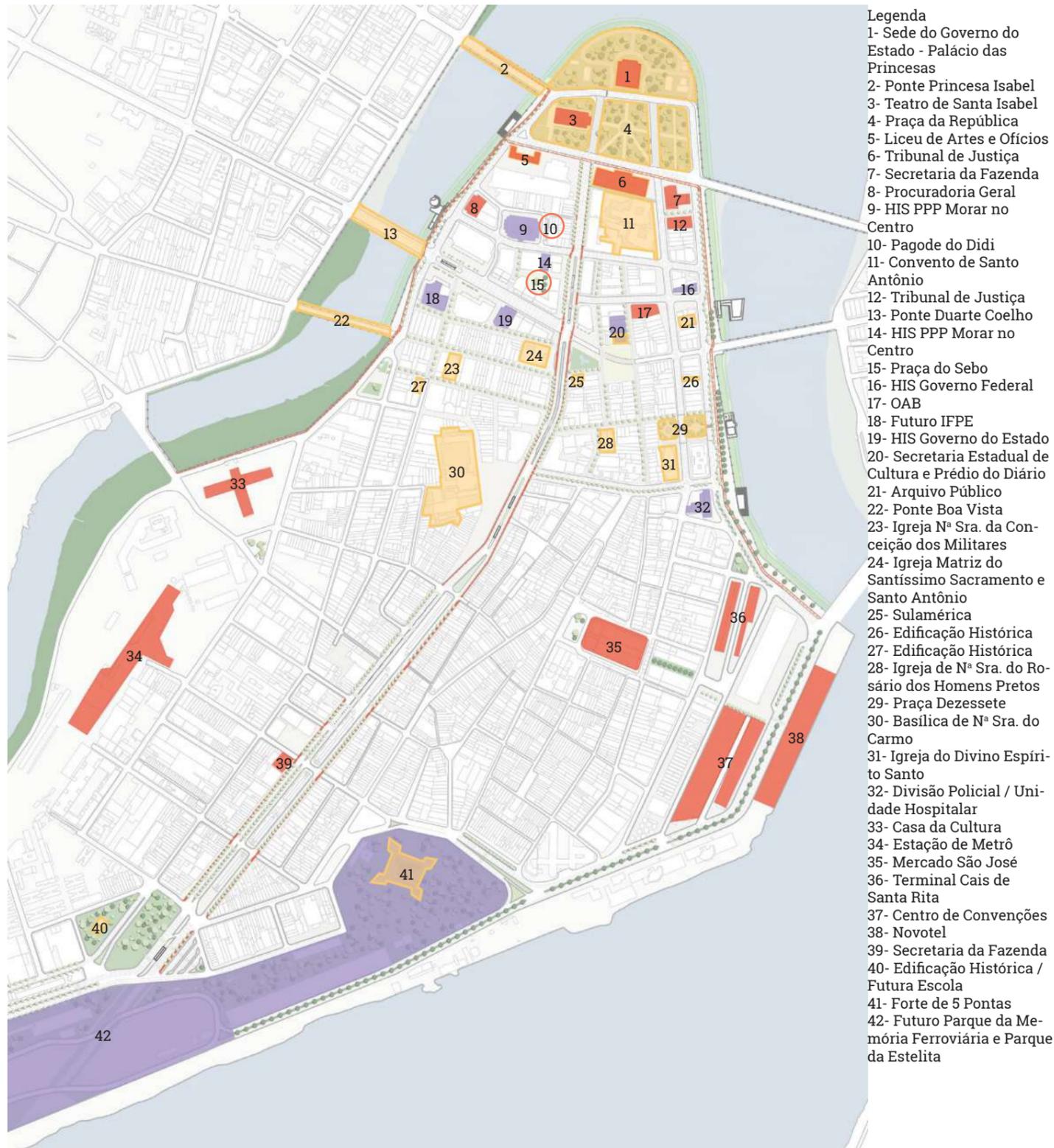
As propostas apresentadas buscam um equilíbrio entre a preservação do passado e a transformação para o futuro, adaptando as estruturas existentes às necessidades contemporâneas, sem comprometer a sua essência histórica, de forma promover a sua identidade e rica herança cultural, e tornando a área um local atrativo para moradores, trabalhadores, investidores e visitantes em **um novo jeito de viver a cidade**.

**Maracatu**

Fonte: Noelia Brito (2023)

**Praça do Sebo**

Fonte: Arthur Cordeiro (2024)



5.5 ÂNCORAS EXISTENTES

A área do projeto possui uma série de âncoras existentes que demonstram seu potencial para revitalização urbana:

- Âncoras de empregos, que se concentram no eixo político-governamental e nas atividades jurídicas, com grande estabilidade funcional dos trabalhadores (Tribunal de Justiça, Sede do Governo do Estado, Secretaria estadual da Fazenda, OAB, etc);
- Âncoras de mobilidade, são estabelecidas pelo histórico de ligação com outras áreas da cidade, como o eixo do BRT nas Avenidas Guararapes e Dantas Barreto, além do terminal de Santa Rita e os inúmeros pontos de ônibus distribuídos na área;
- Âncoras histórico-religiosas, que desempenham um papel relevante, com edificações tombadas como patrimônio histórico cultural e atuantes como instituições religiosas;
- Âncoras de Expressões Tradicionais, como o Pagode do Didi e a Praça do Sebo, que contribuem para a identidade local;

Âncoras Existentes e em Desenvolvimento
Fonte: Consórcio Viva Guararapes (2025)

- Âncoras Existentes
- Âncoras em Desenvolvimento
- Âncoras Históricas e Religiosas

- Âncoras da Atividade Econômica com grande concentração de comércio e serviços, e com forte presença da informalidade.

Além das âncoras já existentes, há também novas iniciativas previstas que prometem catalisar a vitalidade da região. Na área habitacional, destacam-se os projetos de Habitação Social, como os dois edifícios do programa PPP Morar no Centro (Pátio 304 e Ed. Siqueira Campos) e a requalificação do Edifício Segadas Vianna, a ser adaptado para uso de moradia social.

No campo da Educação, a futura instalação da sede do Instituto Federal de Pernambuco nos Edifícios Trianon e Art-Palácio emerge como uma importante âncora em desenvolvimento.

Em termos de Patrimônio Cultural, intervenções como a revitalização do Teatro Santa Isabel, a recuperação do conjunto histórico do Carmo e o restauro do Mercado São José irão reforçar a identidade cultural da área. Por fim, empreendimentos imobiliários de grande impacto, como o Cais Estelita e o Novo Hotel, situados na borda leste da Ilha de Antônio Vaz, também se posicionam como âncoras emergentes que contribuirão para a renovação e dinamismo urbano.

5.6 SÍNTESE DE ENTRAVES E ALAVANCAS PARA A REVITALIZAÇÃO DA ÁREA DE PROJETO

O desenvolvimento do projeto para a Avenida Guararapes enfrenta desafios que demandam uma análise criteriosa para assegurar o sucesso de sua revitalização.

Durante a etapa de diagnóstico, foram identificados fatores que podem tanto impulsionar quanto dificultar o progresso da área.

Nasequência, estão reunidos de forma concisa os principais pontos levantados como entraves ao desenvolvimento e revitalização da área. Em seguida, estão elencadas as alavancas, fatores de estímulo ao desenvolvimento.

Entraves

- Falta de experiência em retrofit: O mercado imobiliário local demonstra pouca expertise em projetos de retrofit, preferindo novas construções. Esta falta de experiência pode resultar em custos mais elevados e em atrasos na implementação do projeto.
- Expectativas dos proprietários: As expectativas de valorização dos imóveis por parte dos proprietários, que muitas vezes não correspondem à realidade do mercado, podem dificultar as negociações e atrasar o processo de revitalização.
- Deficiências na infraestrutura urbana: A falta de zeladoria, a iluminação pública deficiente e a degradação do espaço público afetam a qualidade de vida na área e a sua atratividade para novos moradores e empresas. A falta de investimento na manutenção também contribui para a deterioração do ambiente.
- Segurança: A percepção de insegurança na área é um grande obstáculo para atrair investimentos e novos moradores.
- O sistema de transporte público em geral – condições de integração, pontos de parada, a convivência do sistema BRT com as ruas e atividades da área central - necessários estudos e decisões para mudanças e melhorias condicionados a diferentes instâncias públicas e intervenientes;
- Riscos políticos e institucionais: A instabilidade política e a falta de continuidade nas políticas públicas podem afetar a implementação do projeto.

- Burocracia e legislação restritiva: As rígidas normas para intervenções urbanísticas e a complexidade dos processos de licenciamento podem atrasar a implementação do projeto. A ausência de regulamentação de parte dos instrumentos urbanísticos e algumas restrições impostas pelo Plano Diretor também representam um obstáculo.

Alavancas

- Valor histórico e paisagístico: O centro de Recife possui um patrimônio histórico e arquitetônico rico, que pode e deve ser valorizado e utilizado como um atrativo para o turismo e para novos moradores. A área também possui um grande potencial paisagístico, com a presença do Rio Capibaribe e de áreas verdes. A Avenida Guararapes, em particular, tem um forte apelo afetivo, assim como a memória dos cinemas de rua, representando importantes elementos do patrimônio material e imaterial.
- Âncoras econômicas no entorno: A presença de clusters importantes no entorno, como o Porto Digital, a sede da Rede Globo e serviços públicos e de saúde, cria uma base econômica diversificada e atrativa para novos investimentos. Estes clusters geram um número significativo de empregos, o que aumenta a procura por habitação e serviços na área.
- Demanda latente por habitação no centro: Existe uma procura não explorada por habitação no centro da cidade se aliado aos programas MCMV, podem gerar mudanças muito rapidamente.
- A oferta de unidades habitacionais de diferentes tipologias e faixas de renda, aliada à revitalização do espaço público, pode atrair novos moradores para a área.
- Potencial de transformação coordenada: A requalificação simultânea de múltiplos ativos imobiliários pode criar uma massa crítica e gerar um impacto positivo na área, tornando-a mais atrativa para investimentos e novos moradores. A presença de empreendimentos destinados a diferentes segmentos de renda num entorno próximo reforça essa estratégia, criando um mix de usos e tipologias que pode fortalecer o apelo da região.
- Interesse da população pela mudança: A população local demonstrou um grande interesse pela revitalização da área e pela mudança da sua imagem negativa. Esta vontade de mudança é um fator importante para o sucesso do projeto.
- Apoio do poder público: A Prefeitura da Cidade do Recife tem demonstrado grande interesse na revitalização da área, investindo em projetos de requalificação e em parcerias com o setor privado. O apoio do poder público é fundamental para garantir a implementação do projeto.
- Instrumentos urbanísticos: A legislação urbana prevê instrumentos que podem ser utilizados para incentivar o investimento privado na área, como a concessão de incentivos fiscais e a alteração de parâmetros urbanísticos. A utilização de instrumentos urbanísticos como o projeto especial e a exploração de instrumentos ainda não regulamentados ou não previstos no plano diretor atual, abrem caminho para soluções inovadoras e maior flexibilidade na requalificação urbana.
- Possibilidade de retrofit dos edifícios existentes, para além de preservar o patrimônio histórico e arquitetônico, pode ser uma solução mais econômica e sustentável do que a construção de novas edificações.



MASTERPLAN
DISTRITO GUARARAPES

Avenida Guararapes
Fonte: Consórcio Viva Guararapes (2024)

Praça do Sebo

Fonte: Consórcio Viva Guararapes (2025)



6. MASTERPLAN

O Masterplan do Distrito Guararapes visa reabilitar uma área icônica e complexa do Recife. Para isso, são propostas intervenções que transformem os espaços e os tornem novamente um destino para morar, trabalhar, estudar, se divertir e conhecer. As propostas apresentadas apoiam-se na trilogia que inclui os tesouros naturais, sociais e culturais existentes, os componentes do espaço público e um conjunto de edifícios subutilizados. O objetivo central é fazer com que o Distrito Guararapes seja reconhecido como um ponto de convergência na cidade.

O Masterplan constrói uma visão de futuro que promove o renascimento urbano do centro do Recife, com foco na área do projeto, localizada no bairro de Santo Antônio. Para isso, as propostas tratam das conectividades ambientais, temporais e sociais, procurando reintegrar o bairro com a natureza e resgatar sua condição insular. O Masterplan destaca o patrimônio cultural, social e econômico nas atividades urbanas e edifícios do bairro de Santo Antônio, bem como propõe ambientes urbanos que garantam a convivência e o encontro da diversidade entre pessoas, rendas, tipologias de habitações, idades e crenças, com a integração do grande mosaico que compõe uma sociedade.

O trabalho parte do reconhecimento e consolidação das premissas físico-territoriais da área que, por sua vez, são a base das propostas de estruturação urbana, desenho urbano, paisagem e arquitetura que integram o Masterplan e os Projetos Imobiliários, e consequentemente, o Modelo de Estruturação Econômica e Imobiliária do projeto. Essas propostas

foram desenvolvidas a nível conceitual. São propostas referenciais que, para sua concretização, demandam aprofundamentos, aprovações e licenciamentos, que devem ser desenvolvidos pela Prefeitura do Recife em parceria com o parceiro privado. O Masterplan e os Projetos Imobiliários têm o objetivo de construir uma Visão de Futuro, funcionando como ferramenta de trabalho para consolidar diretrizes de intervenções urbanas e arquitetônicas na área do projeto e nos edifícios.

6.1 CONDICIONANTES DE PROJETO

Sustentabilidade

É na concepção do desenho das cidades que as maiores e mais significativas contribuições para uma sociedade mais sustentável podem ser feitas.

Um desenho urbano que permita uma ocupação com uso misto, comércio, serviço, moradia, atividades de lazer, cultura e animação, atividades diversas apoiadas por uma malha/sistema viário com prioridade para o transporte coletivo e os deslocamentos peatonais constroem um desenho de ocupação para que as cidades sejam mais compactas e aumentem a qualidade de vida das pessoas. É o desenho de cidade trabalhando em prol da sustentabilidade. É o uso e ocupação do solo em harmonia com as condições geomorfológicas do lugar.

O entendimento e o reconhecimento das condicionantes do relevo, da hidrografia, da vegetação, do clima devem, de fato, ser tomados como **Base Ambiental** para o processo de construção do “**Desenho da Cidade**”.

A Condição Ambiental é a primeira questão a orientar os desenhos que darão forma às escalas simbólicas definidoras da identidade que pretende o projeto.

Os lugares que conseguem estruturar o seu crescimento em consonância com seus atributos ambientais ganham em eficiência na formação do seu tecido urbano e economizam na implantação e manutenção de suas infraestruturas (menor assoreamento dos cursos d'água, menor desgaste dos pavimentos, itinerários mais racionais para o transporte público e serviços urbanos, entre outros).

Da mesma forma, o **Saneamento Básico** – sem o qual não se pode empreender nenhuma discussão autêntica sobre sustentabilidade - engloba a drenagem, oferta de água potável, coleta e tratamento das águas servidas, e coleta e disposição final das diversas categorias de resíduos sólidos.

Gestão da Água - o comportamento da água no ambiente depende das formas como lidamos com ela. O escoamento rápido faz com que a sujeira urbana seja arrastada pela água da superfície e jogada indiscriminadamente ao longo do caminho, devendo ser evitado.

Para além da Condição Ambiental, o desenvolvimento social e econômico desempenha um papel fundamental na construção de uma cidade e sociedade mais sustentáveis.

O desenvolvimento urbano que valoriza os “lugares” fortalece a atratividade de espaços coletivos e privados, qualifica o ambiente natural, promove a sustentabilidade e cria oportunidades para o crescimento econômico, cultural, social e ambiental de forma integrada.

A excelência nos serviços públicos se reflete no cuidado e na manutenção de espaços coletivos, na oferta adequada de água potável, no saneamento básico e na gestão ambiental. Esses elementos consolidam Recife como uma cidade comprometida com águas limpas e com políticas focadas na mobilidade sustentável.

O desenvolvimento social se materializa por meio da oferta de educação de qualidade, de serviços de saúde eficazes, do suporte à população em situação de vulnerabilidade social e da ampliação de oportunidades para a geração de emprego e renda qualificados.

Mobilidade

A mobilidade urbana deve ser tratada a partir do binômio - longas e curtas distâncias; deve assim combinar transporte público e passeios generosos, a fim de garantir maior capilaridade aos deslocamentos necessários, assegurando qualidade e segurança para o espaço coletivo do pedestre.

Os passeios ou calçadas são por natureza os marcos divisórios entre os espaços privativos e coletivos, de certa forma são o primeiro ponto de contato do cidadão com a cidade e são, muitas vezes, sua única condição e garantia de acesso aos serviços e a vida cidadina.

Cidades mais saudáveis, com melhor qualidade de vida, são aquelas onde é possível compatibilizar os deslocamentos necessários para o acesso a bens e serviços por meio de uma tecitura urbana capaz de harmonizar a convivência de modais motorizados e não motorizados, em que o carro não é a única opção qualificada de deslocamento, são ainda, aquelas onde caminhar ao longo das ruas, avenidas, praças e parques, é encorajado.

A Hierarquia Viária é um dos mais poderosos instrumentos para a construção do desenho de uma cidade, é o traçado de sua estrutura viária e respectiva hierarquia.

Em compasso com as diretrizes de uso e ocupação do solo e de mobilidade urbana, definirão muito do como uma cidade se desenvolverá no território.

Ainda que com o passar do tempo as características de ocupação lindeira e a hierarquia de uma determinada via possa ser alterada, sua “caixa” (o espaço disponível entre os alinhamentos prediais) é algo difícil de ser alterado pois, de maneira geral, acabará por exigir onerosas e frequentemente conturbadas desapropriações. Em contrapartida, diretrizes superdimensionadas que procuram constituir reservas para futuras ampliações arriscam distorcer a escala urbana e penalizar o desenvolvimento imobiliário.

Sua definição é, portanto, um exercício da busca do equilíbrio entre demandas presentes e potenciais futuros no qual três fatores precisam ser mantidos em mente:

- Assegurar que o sistema viário como um todo (o qual, via de regra, é também o espaço por onde são distribuídas as infraestruturas de saneamento, energia e parte da comunicação) funcione como uma malha interligada resiliente, onde a eventual interrupção em um ponto possa ser absorvida pelas alternativas circundantes;
- Estabelecer uma hierarquia adequada entre as vias, consonante com diretrizes de uso do solo e mobilidade, a fim de melhor orientar os investimentos públicos e privados e setorizar diferentes fluxos de veículos (carga, passagem, local) e absorver impactos de polos geradores de tráfego; e
- Zelar pela continuidade e conectividade da malha viária, evitando desalinhamentos que fatalmente

acabarão por causar conflitos, em especial em vias com hierarquia superior (coletoras e arteriais, por exemplo).

Assim, o sistema viário deve ser elaborado a partir de condicionantes que harmonizem as diferentes funções que exercem na cidade, são espaços multidimensionais que equilibram fluxos de passagem e permanência, endereços de animação e calma, de barulho e silêncio, condições de luz e sombra, sempre privilegiando a segurança do pedestre e dos diferentes modais que dele se utilizam.

Densidade

O conceito de densidade, quando aplicado no planejamento urbano, se refere à relação direta entre o território existente e sua ocupação prevista, trata do quanto e do quê se ocupa. A densidade urbana busca a relação de equilíbrio entre a população residente e flutuante estimada, os serviços e comércios necessários ao bem-estar da população local, os empregos locais futuros, as reservas de áreas livres e de lazer, conjugados e compatíveis com o dimensionamento das redes de infraestruturas necessárias a dar suporte aos números previstos.

A consequência desse equilíbrio de ocupação do solo possibilita criar lugares mais diversos e mais econômicos, bem como, gerar endereços facilitadores e amigáveis ao cotidiano das pessoas.

A densidade contribui para a condição de proximidade e sentido de vizinhança enquanto gera territórios mais sustentáveis. Destemodo, lugares mais densos contribuem para a otimização de recursos para implantação de infraestrutura bem como no rateio de seus custos de manutenção.

Diversidade

A cidade é o cenário do encontro, da acolhida e valorização dos diferentes: de funções e atividades, de faixas etárias, de nível de renda, de usos, de tipologias. É o espaço que agrega e integra – quanto maior a mistura, mais humana ela será.

A “sociodiversidade” compreende a necessidade de acolher e celebrar a multiplicidade de pessoas de diferentes povos, idades, credos, raças, rendas que compõem o mosaico de cada sociedade, ao mesmo tempo em que se preservam as características que definem a identidade de cada uma.

O convívio dos diferentes nas atividades econômicas, cívicas, artísticas, religiosas, entre outras, colabora para a coesão social, colabora com a segurança urbana, e, no limite, à possibilidade das trocas inerentes à vida das cidades, do desejo de encontro e de troca em seus espaços comuns e públicos como ruas, praças, parques, mercados, calçadões entre outros espaços coletivos.

Arte, Identidade, Coexistência

A arte caminha pari passu à existência humana e tem sido não só a forma manifesta de registro dos vividos como também o modo de projeção de seus anseios. Através da arte o ser humano tem participado do contexto de seu tempo, de suas crenças e valores sendo sempre uma instância colaboradora da coletividade.

A identidade de uma cidade pode ser percebida ou alcançada através de diversos elementos: na relação dos meios natural e construído, na sua paisagem e desenho urbano; nas relações de pertencimento do cidadão com o conjunto dos elementos/espacos físicos ou na relação dos vividos entre o sujeito e o lugar, na dimensão histórica resultante das relações sócio-cultural-temporal. Também pode ser vista por meio do artesanato local, na sua produção e manifestações culturais materiais e imateriais.

Como lugar da troca, a cidade é, por princípio, o lugar da complementaridade; o lugar dos diferentes, o lugar da liberdade e o lugar primeiro da prática da alteridade e do respeito às manifestações dessas diferenças. Somente a coexistência do diverso é capaz de produzir as sinergias necessárias para dar início às características culturais específicas que diferem as cidades umas das outras e as identifica como cada uma e cada qual.

Distrito Guararapes

O conceito de distrito abrange compreensões sobre um determinado recorte espacial. Em linhas gerais, um distrito é uma divisão territorial administrativa ou judicial, a cargo de determinada autoridade. Em paralelo à isso, como forma de estruturar parcerias entre o setor público e o privado, surgiu o BID – *Business Improvement District*. Disseminado no mundo desde 1980 mas ainda não regulamentado no Brasil, o BID é uma parceria que tem como objetivo implementar melhorias na qualidade dos espaços públicos buscando aumentar a vitalidade econômica de áreas urbanas específicas, evitando ou revertendo eventuais processos de deterioração e declínio dessas áreas.

Segundo artigo publicado no Portal Caos Planejado, apesar do tempo de existência dessa modalidade de parceria entre o público e o privado pelo mundo, o Brasil ainda adotou modelo similar a BID em suas cidades. O Estatuto da Cidade, não define instrumentos da política urbana para este fim e nem a legislação brasileira prevê um tributo com essas características para ser instituído pelas administrações locais. Há uma proposta de emenda constitucional (PEC 415/2018) que busca permitir aos municípios e ao Distrito Federal a instituição de contribuição para o custeio de obras em áreas urbanas delimitadas, chamadas de Áreas de Revitalização Econômica, que se encontra parada na Câmara dos Deputados, desde 2019.

Ainda que o formato BID carregue em si um conjunto de necessidades específicas – inclusive de repasses financeiros – o Distrito Guararapes não está pautado totalmente nesta organização territorial, entretanto, indiretamente sim. A proposta do nome passa por olhar essa parcela do território, parte de um bairro mais extenso, como um território em si mesmo, sobre o qual serão propostos projetos em áreas públicas e privadas que resultarão em modelos de negócios e parcerias entre diferentes intervenientes e instituições. O nome “Distrito Guararapes” é portanto uma diretriz de pensamento e projeto, não uma jurisdição legal e de gestão, tendo o BID como uma referência de forma de organização e articulação entre o público e privado na gestão de um determinado território.

No Brasil, um exemplo exitoso de gestão de território sem financiamento público é o SAARA – Sociedade dos Amigos das Adjacências da Rua da Alfândega. É uma associação formada por comerciantes que atuam nas proximidades da Rua da Alfândega no Rio de Janeiro há mais de 50 anos. O objetivo da associação é promover ações e ferramentas de gestão para fortalecer o comércio na região, especialmente para micro, pequenas e médias empresas.



Praça da Independência e Av. Dantas Barreto



Praça da Independência e Av. Dantas Barreto



Av. Guararapes



Térreo comercial



Praça do Sebo



Teatro de Santa Isabel



Praça da Independência

Imagens gerais do Masterplan

Fonte: Consórcio Viva Guararapes (2025)

6.2 PREMISSAS E DIRETRIZES

Por meio das propostas do Masterplan, o trabalho delinea um conjunto de premissas, diretrizes e propostas interligadas. Estas diretrizes abordam vários aspectos, desde a preservação do patrimônio cultural até a otimização da mobilidade urbana e melhor aproveitamento das infraestruturas já existentes, sempre procurando transformar a área em um espaço novamente vibrante e sustentável.

Patrimônio Cultural: Preservação e Valorização

Premissa: Reconhecimento da relevância do patrimônio histórico, religioso, arquitetônico e paisagístico da área, com o objetivo de preservação e valorização.

Diretrizes:

- Valorização e resgate de visadas e morfologias do bairro por meio de um desenho urbano cuidadoso;
- Retrofit de edifícios existentes, mantendo as suas escalas, visadas e contexto urbano, para garantir a manutenção da importância histórica e cultural da paisagem urbana;
- Criação de espaços dedicados a atividades e eventos culturais, promovendo a dinâmica socioeconômica e o acesso à cultura;

- Ampliação dos incentivos fiscais e urbanísticos para manutenção e retrofit dos edifícios, pensando nas diferentes escalas das edificações existentes na área (dos grandes edifícios da Av. Guararapes aos pequenos sobrados ecléticos da Rua Nova e Rua Duque de Caxias, por exemplo).



Praça do Sebo



Av. Dantas Barreto



Av. Guararapes



Av. Guararapes



Praça Dezessete



Av. Guararapes

Edifícios e Infraestrutura Ociosos e Subutilizados: Reutilização e Dinamização

Premissa: Sustentabilidade Urbana. Reabilitação de edifícios ociosos e subutilizados, que muitas vezes apresentam riscos e estão em mau estado de conservação. Da mesma forma, melhor utilizar a infraestrutura urbana já existente, cumprindo a função social da terra.

Diretrizes:

- Readequação dos usos e ocupação do solo para o bairro e a consequente utilização das infraestruturas instaladas enquanto promove a formação de um bairro multifuncional e compacto e colabora para subverter o espraiamento urbano;
- Atração e viabilização de usos contemporâneos para estes edifícios, adaptando-os às necessidades atuais e futuras;
- Realização de adequações nos edifícios para garantir a segurança, acessibilidade e sustentabilidade, tornando-os mais atrativos para utilização;
- Resposta à procura por habitação e outros usos complementares, como comércio e serviços, promovendo a diversidade funcional da área.

Imagens gerais do Masterplan

Fonte: Consórcio Viva Guararapes (2025)



Orla Sol Poente



Orla Sol Poente



Palco Flutuante



Palco Flutuante



Palco Flutuante



Deck do Nascente

Relação com a Água: Reintegração da Natureza e Lazer

Premissa: Resiliência Urbana. Reconhecimento da condição insular da área e da sua histórica relação com a pesca e atividades de lazer nos rios.

Diretrizes:

- Recomposição das margens com vegetação nativa, promovendo a resiliência urbana e a biodiversidade;
- Novo desenho urbano voltado para os rios e as suas margens, reconectando a cidade com a água e valorizando a paisagem natural e a atividade da pesca;
- Criação de espaços urbanos que resgatem o lazer nos rios que outrora existiu, como equipamentos (acupunturas urbanas) e atividades de convívio.

Imagens das intervenções nas orlas

Fonte: Consórcio Viva Guararapes (2025)



Edifícios na Av. Guararapes



Edifícios na vAv. Guararapes



Av. Dantas Barreto



Av. Dantas Barreto



Ruas Portáteis



Quiosques

Imagens gerais do Masterplan

Fonte: Consórcio Viva Guararapes (2025)

Mobilidade: Integração e Adequação dos fluxos

Premissa: reconhecimento da dinâmica específica da mobilidade urbana na área, com impacto em escala metropolitana.

Diretrizes:

- Adequações no sistema de transporte coletivo para aumentar a sua capacidade e eficiência;
- Revisão do sistema de circulação com indicações viárias dos fluxos de passagem, de um lado, e de outro as vias de entrada, distribuição interna e permanência* visando desestressar as vias públicas e possibilitar uma vida de vizinhança;
- Redesenho da mobilidade como um serviço integrado, com prioridade ao transporte coletivo. Readequação do sistema viário e circulação compatibilizado com a mobilidade ativa - passeios, bicicletas e outros modos não motorizados, carros por aplicativo e outros modos de transporte, facilitando os deslocamentos;
- Previsão e regulamentação dos espaços de Carga e Descarga, assim como de estacionamentos.

(*). Algumas cidades, para a diminuição do tráfego em algumas áreas, adotaram políticas como Zona de Tráfego Limitado - Paris e Roma ou Taxa de Congestionamento como Estocolmo e Singapura. São políticas que dependem fortemente das condições de oferta do transporte coletivo.

Comércio de Rua: Um patrimônio do Recife

Premissa: reconhecimento da importância cultural da atividade econômica na vida do bairro.

Diretrizes:

- Criação de equipamentos estruturados para o comércio de rua, potencializando o seu papel na economia local;
- Setorização dos equipamentos como suporte para prestação de serviços e segurança, consolidando pequenos núcleos de animação e gastronomia, pontos de vigilância, endereços de descanso e de encontro, entre outros.



Vias Compartilhadas



Vias Compartilhadas



Av. Guararapes



Av. Guararapes



Orla Sol Nascente



Av. Guararapes

Segurança e Vitalidade: Diversidade e Densidade

Premissa: Combate à sensação de insegurança e à criminalidade generalizada, que afetam a qualidade de vida na área.

Diretrizes:

- Atração e viabilização de diversos usos (comércio, serviços, educação, hotelaria, instituições e cultura) para aumentar as atividades, diversificar e estender os dias e horários do fluxo de pessoas e a segurança na área;
- Promoção da diversidade e da densidade, com diferentes rendas, tipologias de apartamentos, idades, crenças, comércios, serviços e estilos de vida, incentivando a interação social e a vitalidade urbana.

Estas diretrizes e propostas refletem o desejo de transformar o Distrito Guararapes em um bairro vibrante, seguro, sustentável e inclusivo, que valoriza o seu patrimônio cultural e oferece oportunidades para todos. O Masterplan procura equilibrar a preservação da paisagem urbana e natural com a necessidade de um desenvolvimento contemporâneo e dinâmico. Para tal, foram endereçadas diversas propostas de intervenções urbanísticas, apresentadas no Masterplan - P6, e agora aprofundadas para responder às demandas apresentadas frente ao masterplan e permitir a orçamentação preliminar dos projetos.

Imagens gerais do Masterplan

Fonte: Consórcio Viva Guararapes (2025)

6.3 O DESAFIO

O desenvolvimento não é uma simples questão de aumento de oferta de bens ou de acumulação de capital, possui ele um sentido, é um conjunto de respostas a um projeto de autotransformação de uma coletividade humana; quando o projeto social prioriza a efetiva melhoria das condições de vida dessa população, o crescimento se metamorfoseia em desenvolvimento.

Celso Furtado

A melhoria das condições de vida nos centros urbanos tem sido importante objeto de pesquisa dentro do corpo acadêmico, universidades, entidades públicas grupos formados pela sociedade civil organizada, sempre na busca de um padrão urbano mais sustentável e equilibrado, visando a aproximação entre pessoas, atividades diversas e equipamentos que fazer parte do cotidiano citadino.

Várias correntes contemporâneas e postulados voltados às boas práticas urbanas nominaram metodologias para o planejamento das cidades. *Sustainable cities, Green cities, Blue and Green cities, Smart cities, Creative cities*, “cidade de 15 minutos” em Paris, o Planejamento TOD (desenvolvimento orientado pelo transporte), ou as “supermanzanas” em Barcelona, cidades Resilientes, assim como Objetivos de Desenvolvimento Sustentável das Nações Unidas, exemplificam alguns dos caminhos que podem levar a bons resultados.

Essas metodologias quando superpostas apresentam importantes vértices coincidentes para a elaboração de estudos e planejamento do território.

Um olhar atento sobre o ambiente natural e sua primazia com os ambientes construídos juntamente com as soluções das redes de infraestrutura propostos;

proximidade - diversidade – densidade na composição dos usos propostos; mobilidade e complementaridade com prioridade para o transporte coletivo e previsão de espaços destinados para modais motorizados e não motorizados no desenho de ocupação urbana; valorização da arte e da cultura como lugares de manifestação das humanidades; espaços públicos, naturais e construídos, projetados de forma generosa capazes de trazer significados e pertencimento.

Por mais completos que sejam os diagnósticos, por mais ricos que sejam os processos de participação, por mais consistente que seja a visão de futuro e os cenários elaborados, a prova definitiva do sucesso de um Masterplan é “fazer acontecer” suas intenções. Inovar é começar – não necessariamente porque se tenha que criar algo “inédito”, mas porque a materialização das expectativas, as sinergias do processo criativo se nutrem da concretude do fazer.

Recife é uma cidade que se expressa de forma singular, reflexo de uma ocupação entremeada de rios e manguezais, praias e arrecifes, que enquanto formam e subdividem sua superfície, também integram a natureza à sua geografia urbana, com especial destaque para as ilhas e pontes que constituem o centro da cidade e suas primeiras ocupações e compõem o território do estudo do **Masterplan**.

Parte de um processo contínuo de transformação física de seu território, assim como de propósito de usos de suas edificações, construído a partir de sucessivos aterros em suas bordas estuarinas, a ilha de Antônio Vaz compõe uma área da cidade que apresenta quase 500 anos de ocupação, com importantes endereços que ainda guardam a religiosidade, o poder, a educação e diversas formas de transações comerciais em conjuntos edificados que representam as diferentes sociedades que ali viveram ao longo do tempo. O estoque construído

ocupa o bairro em sua totalidade, entretanto, sua vitalidade urbana é prejudicada pelo elevado grau de ociosidade dos edifícios.

No início de sua ocupação, o bairro foi um lugar de compartilhamento da vida urbana, endereço para morar, trabalhar e sonhar.

Com o passar do tempo, em especial durante os séculos XIX e XX as moradias cederam lugar às atividades ligadas ao comércio e serviço, a cidade procurou ocupar novas áreas, se espalhou continente adentro enquanto carregava um modelo de crescimento urbano cada vez mais dependente do automóvel e de longos deslocamentos para acessar as necessidades do cotidiano citadino criando, de um lado bairros dormitórios e de outro hiper centros de trabalho, consolidando um modelo de crescimento urbano que traz ociosidade e desperdício para suas infraestruturas instaladas, especialmente no entorno das áreas centrais, sem funcionamento nos períodos da noite e finais de semana, e obriga movimentos pendulares dispendiosos e tempo vital das pessoas em seus deslocamentos diários casa-trabalho.

O conjunto desses fatores traz alguns desafios que justificam a oportunidade de trabalhar e apresentar soluções apoiadas no **Compromisso com a Sustentabilidade**. Sustentabilidade que justifica o **Desperdício Zero** a partir da resignificação dos existentes, da reciclagem dos possíveis enquanto contribui primordialmente para subverter a lógica do espraiamento urbano.

O Masterplan redesenha as vizinhanças do bairro na busca da requalificação dessas áreas já dotadas de história e infraestrutura, visando redistribuir e diversificar oportunidades de trabalho, moradia e bem estar, enquanto reorienta o planejamento urbano para a renovação de áreas já edificadas, ociosas ou degradadas visando sua reconstrução com mais diversidade e densidade a partir da

otimização e aproveitamento do valioso acervo geográfico-natural, sociocultural e físico-edificado ali existentes.

O trabalho para a região da Guararapes é arrojado na proposição de suas ações, não por um entusiasmo pueril, mas pela convicção de que, a despeito de contingências desafiadoras que a cidade de Recife atravessa, a força dos ativos presentes na região, a pertinência do sonho construído, e a sensibilização imanente ao processo colaborativo que foi instaurado, têm condições de prevalecer em um cenário de médio e longo prazo.

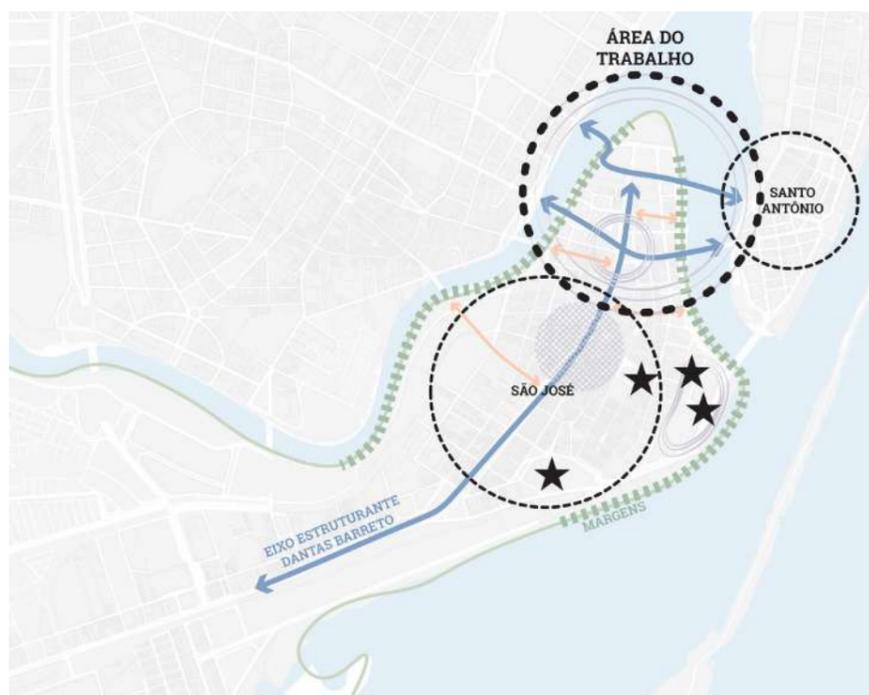
Desta forma, serão destacadas algumas das propostas mais emblemáticas, de forte apelo simbólico, caráter multisetorial e abrangência territorial. São proposições balizadas pelo entendimento de que a cidade é o cenário do encontro, palco da diversidade, celeiro de criatividade, e elo fundamental em uma relação mais sustentável entre a humanidade e o planeta. A cidade pode contribuir para o nosso sentimento de pertencimento, autoestima, identidade e liberdade.

LEITURA DO TERRITÓRIO

Bairro de Santo Antônio
Fonte: Arthur Cordeiro (2024)



Esquemas Leitura do Território
Fonte: Consórcio Viva Guararapes (2025)



6.4 LEITURA DO TERRITÓRIO

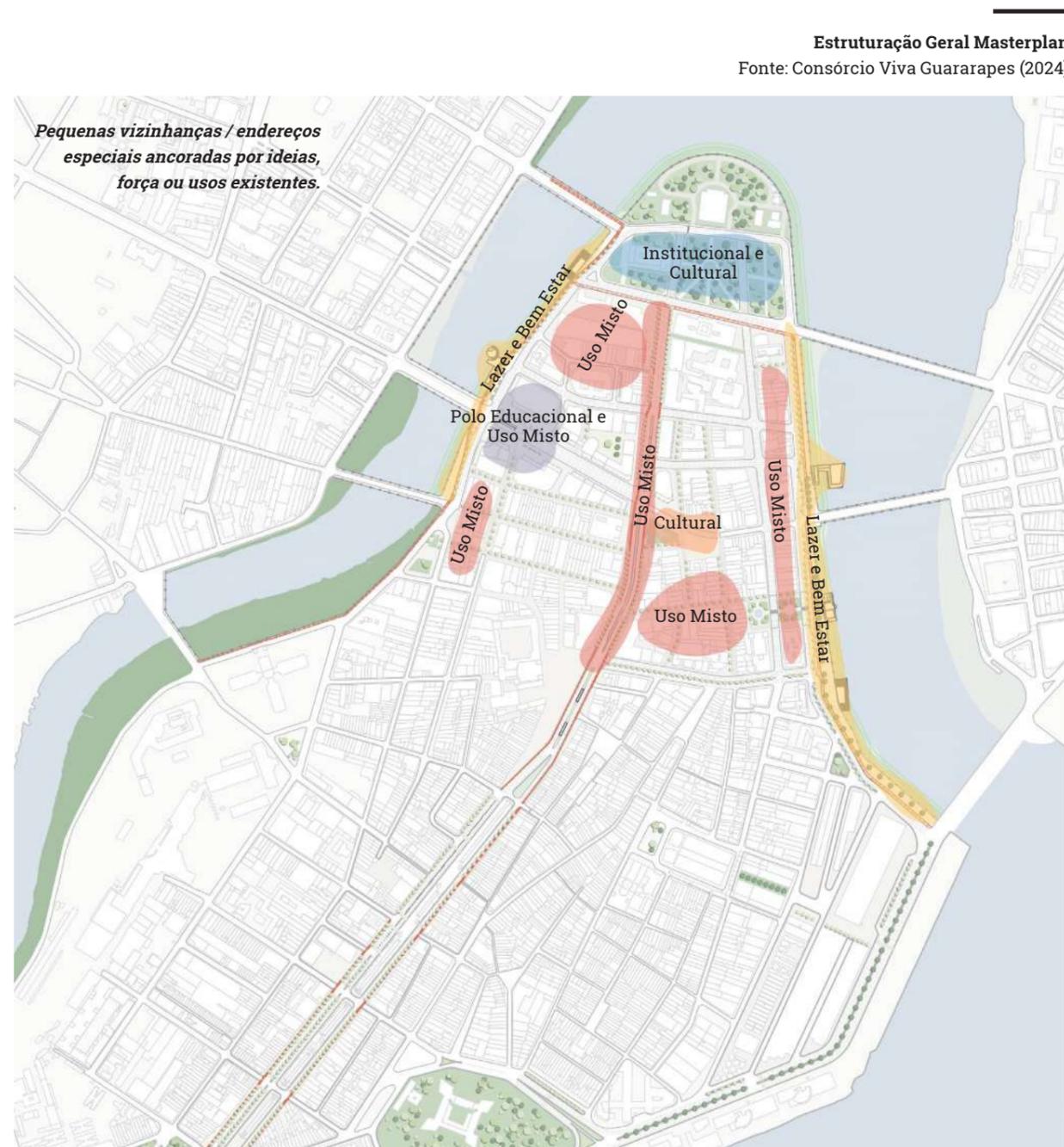
A área do projeto insere-se em um contexto territorial peculiar: uma ilha-aílhade Antônio Vaz. Estailha, outrora um ponto fulcral para a ocupação e desenvolvimento da cidade, encontra-se, na atualidade, de costas para os seus rios, um reflexo da desconexão entre a cidade e o seu patrimônio natural. Essa desconexão é física e também funcional, dado que as orlas do Rio Capibaribe já foram muito utilizadas como área de apoio à pesca e como local de encontro e lazer e hoje encontram-se apenas como limites da rua.

O Distrito Guararapes é apenas uma parte deste território insular constituído pelos bairros Santo Antônio, São José, Ilha de Joana Bezerra e Cabanga. Faz parte do endereço central da Cidade e da Metrópole do Recife. O mesmo pode ser visto quanto aos Ativos Imobiliários em estudo, são apenas uma porção de um todo, um enorme conjunto edificado.

Uma leitura mais abrangente, com foco nas vizinhanças imediatas do Distrito Guararapes, compreendendo o bairro do Recife Antigo e do bairro São José foram necessários para alguns direcionamentos e decisões de projeto na elaboração do Masterplan. Algumas questões importantes foram identificadas positivas e colaborativas ao projeto: a presença do Porto Digital caracterizado como um programa de sucesso que poderá, em parceria com o Distrito Guararapes, ofertar ambientes de trabalho, de moradia, de hospedagem ou educação; de outro lado, em São José, a reciclagem dos Mercado, o Novotel recém inaugurado e incorporações imobiliárias como o projeto do Cais Estelita, por sua vez, trazem nova população para a vizinhança, que de forma sinérgica, trazem efeitos positivos para o destino da Distrito.

Assim como os novos projetos influenciam sobre o futuro dos usos nos Ativos Imobiliários, as decisões pertinentes à mobilidade local consideram as conectividades externas ao Distrito, avaliações sobre o transporte coletivo, sistemas existentes e propostos, sistema de circulação, obras de arte com exemplos das conexões físicas que foram complementadas pelas conexões sociais por meio da identificação dos caminhos religiosos, caminhos festivos, inter relações econômicas e ambientais.

A compreensão ambiental do território é crucial para o sucesso da revitalização, reconhecendo a importância da integração da área com as suas bordas, orlas e o rio Capibaribe. A proposta do Parque Capibaribe, que visa a requalificação urbanística e paisagística das margens do rio, oferece uma oportunidade para a reintegração da ilha com a sua paisagem natural e a valorização do seu patrimônio ambiental.



6.5 ESTRUTURAÇÃO URBANA

O projeto busca revitalizar esta área central da cidade do Recife, promovendo a reconstrução de um bairro que respeite e valorize suas características naturais e históricas e promova a consolidação de um endereço multifuncional.

As propostas urbanas de usos e ocupação do solo, o redesenho da malha viária composta por ruas, praças, largos e parques, assim como as indicações sobre as necessidades de intervenções da arquitetura e engenharias para o retrofit e novos usos das edificações existentes – compõem soluções que carregam diferentes conceitos e premissas que, na escala e perímetro da proposta, buscam contribuir no trabalho de mitigação dos impactos e efeitos das mudanças climáticas.

Por meio de intervenções no espaço público e requalificação de seus ativos imobiliários, o projeto buscou integrar moradia, trabalho, educação e saúde, criando um espaço urbano completo e dinâmico, onde diferentes funções possam coexistir harmoniosamente, atendendo às necessidades dos seus moradores, trabalhadores e visitantes. Abrange as questões de densidade (tanto populacional quanto das edificações), de diversidade (de renda, de idade, de tipologias construtivas, de usos compatíveis), e de identidade e coexistência. Esse modelo de projeto envolve um olhar holístico sobre o território e requer a colaboração de vários intervenientes, incluindo a administração municipal, os proprietários de imóveis, as empresas e a comunidade local para que realmente se concretize.

A proposta de trazer o uso habitacional para o DG visa reverter o esvaziamento populacional que a região tem experienciado nas últimas décadas, reocupando este bairro que no passado foi tão pujante no coração de Recife. O projeto incentiva a reabilitação dos edifícios desocupados para a criação de unidades habitacionais de diferentes tipologias e faixas de renda, atendendo à demanda por moradia no centro da cidade e promovendo a inclusão social.

O caminho da diversidade de uso, de renda, de composição familiar, impõe a construção de um programa de usos e ocupação que possa atender às diferentes escalas de investimento e oferta de diferentes tipologias imobiliárias, sejam destinadas ao comércio, ao serviço, à moradia ou ao lazer. O desenvolvimento da proposta contempla a oferta de habitações de interesse social e programas de moradia popular, assegurando que a área seja acessível a diferentes faixas de renda.

Para além do uso habitacional, indispensável para a reabilitação da área do projeto, o Distrito Guararapes apresenta um grande potencial para se tornar um polo educacional, atraindo estudantes e instituições de ensino de diferentes níveis. A proximidade de importantes polos de emprego e serviços torna a área atrativa para jovens profissionais, estudantes universitários e famílias que buscam um estilo de vida urbano e prático.



6.6 DESENHO DE USO E OCUPAÇÃO

O Masterplan do Distrito Guararapes tem como objetivo revitalizar e desenvolver a área por meio da combinação estratégica de usos diversos, transformando-a em um centro urbano vibrante, dinâmico e inclusivo. A proposta busca atrair uma população diversa, impulsionar a economia local e fortalecer os vínculos culturais com o território.

O encontro das avenidas Guararapes e Dantas Barreto representa o ponto central da proposta urbanística – uma síntese do novo desenho urbano. A partir dessas esquinas, os usos se articulam de forma complementar, iniciando um processo de renascimento social e econômico, ancorado na oferta de moradia qualificada, que estimulará a demanda por arte, cultura, educação, lazer e empreendedorismo.

A área apresenta um rico patrimônio histórico, cultural e paisagístico, e carrega em seu DNA o potencial para consolidar-se como polo cultural e institucional, valorizando a identidade local e atraindo visitantes. A reabilitação de edifícios históricos permitirá a criação de centros culturais, oferecendo novos espaços para a produção e fruição artística.

A revitalização da orla do Rio Capibaribe também integra a proposta, criando uma zona de amortecimento ambiental com espaços voltados para o lazer e eventos culturais, reforçando a atratividade do território como destino turístico e cultural.

Além disso, a instalação de instituições contribuirá para dinamizar a economia e estabelecer um ambiente cívico-institucional ativo. Próximo a importantes polos como o Porto Digital, o Distrito Guararapes tem potencial para atrair empresas voltadas à tecnologia, inovação e economia criativa.

O projeto contempla ainda a utilização de diversos edifícios para fins corporativos e de serviços, criando um ambiente de trabalho estimulante. Esses edifícios estarão concentrados principalmente ao longo da Avenida Dantas Barreto, que passará por reestruturação, tornando-se eixo viário estruturador da Ilha de Antônio Vaz, com calçadas amplas, faixas dedicadas ao transporte coletivo, ciclovias e circulação de veículos.

Mapa Síntese Masterplan

Fonte: Consórcio Viva Guararapes (2025)

- Av. Guararapes
- Av. Dantas Barreto
- ⋯ Orlas (R. do Sol e Av. M. de Barros)
- ⋯ Conexões Viárias
- Reverberação do projeto / Localização dos Ativos Imobiliários
- Áreas verdes
- Acupunturas



6.7 USOS PROPOSTOS

O Masterplan do Distrito Guararapes propõe uma leitura integrativa da cidade, baseada em uma escuta atenta das pessoas que vivem o Recife. Seu objetivo é revitalizar e desenvolver a área por meio de uma combinação estratégica de diferentes usos, transformando o local em um centro dinâmico e atrativo, capaz de impulsionar a economia e acolher uma população diversa.

O conceito de uso misto das edificações é um dos pilares do projeto, contribuindo para a criação de um ambiente urbano mais ativo e conectado. Um dos grandes desafios é ressignificar esse território carregado de memórias e pertencimento coletivo, convertendo-o em um novo polo de convergência – um lugar para viver, trabalhar, se divertir e descobrir.

Os usos propostos para os edifícios abrangem as seguintes categorias:

Mapa de Usos

Fonte: Consórcio Viva Guararapes (2025)

- Uso Misto - Habitação + Comércio no Térreo / Hotel / Comércio / Serviços / Institucional / Economia Criativa
- Cultural
- Educacional
- Economia Criativa e Fachadas Ativas

Uso Residencial | Uso Misto (Habitação + Comércio)

A introdução da habitação é indispensável para a reabilitação da área e constitui um dos focos centrais na conversão de edifícios, com o objetivo de atrair novos moradores e contribuir para a revitalização do centro da cidade. Essa oferta habitacional deve contemplar diferentes faixas de renda, assegurando também a moradia social e econômica. A Parceria Público-Privada (PPP) Morar no Centro já prevê a requalificação de dois edifícios localizados na área do Distrito Guararapes – o Edifício Siqueira Campos e o Edifício Pátio 304. Além deles, há outros projetos de habitação social em desenvolvimento na área, tais como o Edifício Segadas Vianna, que será contemplado por um projeto do governo federal voltado à habitação social; e o edifício da Caixa Econômica Federal, que também está com um projeto em parceria com o Governo do Estado para desenvolvimento de habitação social.

Um aspecto marcante dos edifícios localizados na Avenida Guararapes e seu entorno é a presença de embasamentos comerciais, geralmente compostos por térreo e sobreloja, separados do corpo principal da edificação. Essa configuração arquitetônica favorece a instalação de usos complementares à função residencial, como comércios e serviços, que tendem a surgir naturalmente com a maior presença de moradores, contribuindo para a vitalidade urbana da região por meio de suas fachadas ativas.

Multiuso | Institucional + Comércio/Serviços

O Masterplan valoriza a permanência do comércio local e incentiva o surgimento de novos empreendimentos. As fachadas ativas são um elemento-chave nesta estratégia, promovendo a interação entre comerciantes e residentes e contribuindo para a segurança e o uso contínuo do espaço público. A ocupação do térreo dos edifícios por comércios de diferentes escalas é incentivada em toda a área, tanto nas vias principais quanto nas ruas compartilhadas de

menor fluxo, criando uma malha urbana mais diversa e acolhedora.

A área do projeto concentra importantes referências culturais e históricas, com destaque para os antigos cinemas de rua. O Masterplan busca preservar e reativar esse patrimônio, destinando edifícios históricos a novos usos culturais e institucionais. Um exemplo é a proposta do Governo do Estado de transformar o Prédio do Diário na sede da Secretaria de Cultura. Outros edifícios também poderão ser convertidos para usos culturais ou institucionais, ampliando a oferta de equipamentos e atividades na região.

Em relação ao uso Educacional, o Distrito Guararapes já conta com o desenvolvimento do IFPE no Edifício Trianon e Art-Palácio. O Masterplan sugere a criação do “portal da educação”, incluindo a implantação de um campus da UFPE no Edifício dos Correios, onde podem residir os cursos de Arquitetura, Cinema, Comunicação, Belas Artes e Música. Trata-se, porém, de uma proposta em estágio inicial, cuja concretização depende de futuras articulações entre a universidade e os Correios. Além do ensino superior, o pleno funcionamento de um bairro como o Distrito Guararapes exigirá uma rede educacional mais ampla, contemplando a educação infantil, o ensino fundamental e a formação técnica. Nesse sentido, está em desenvolvimento um projeto de restauração e reforma do Liceu de Artes e Ofícios, com o objetivo de implantar uma Escola Técnica Estadual no local.

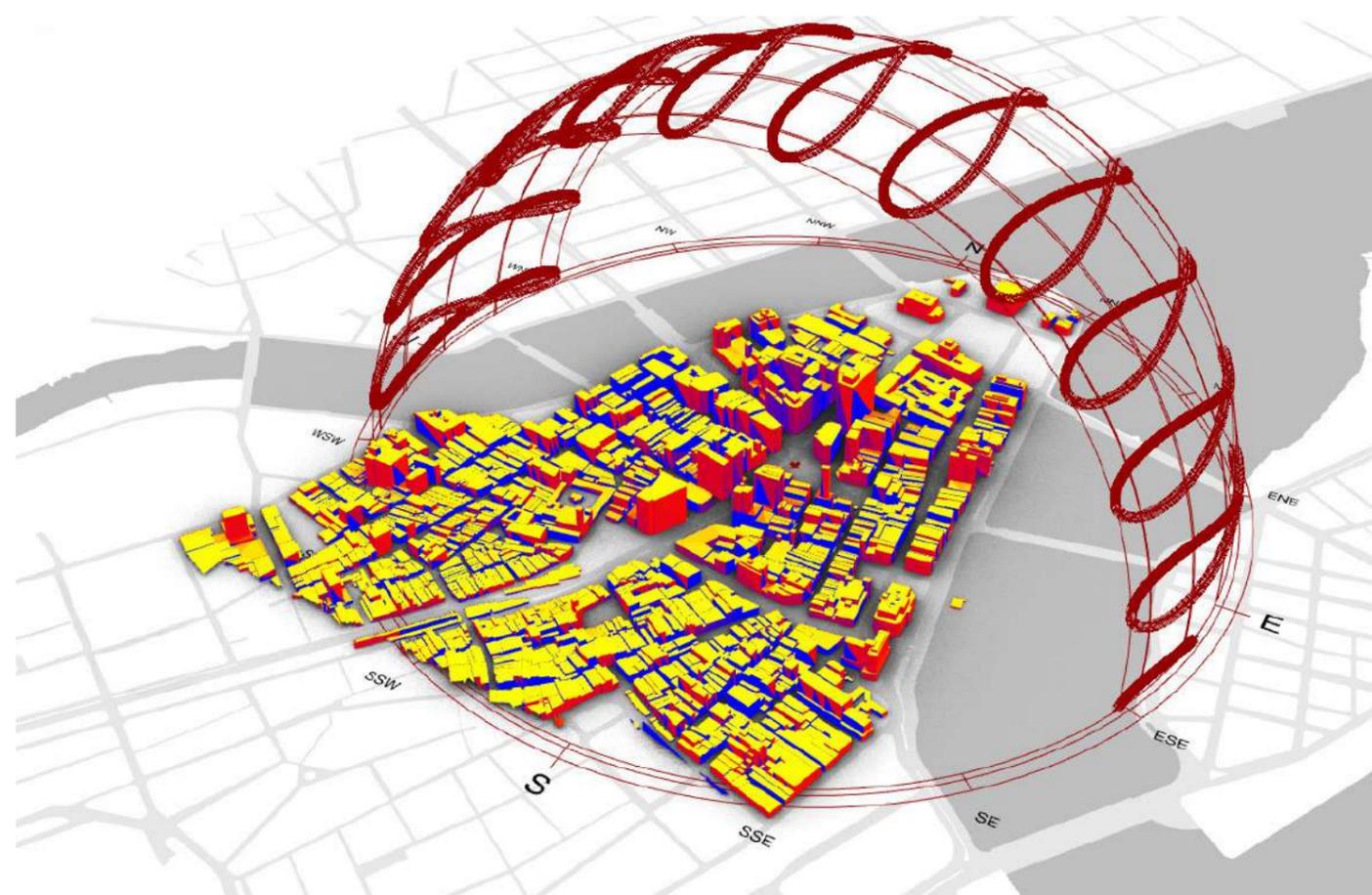
Para atender à futura demanda por educação infantil, sugere-se a adaptação do edifício vizinho ao Liceu – atualmente ocupado por uma agência da Caixa Econômica Federal – para uso educacional. Este imóvel se destaca por sua adequação ao programa funcional de uma escola e pela possibilidade de expansão de área, aproveitando o terreno contíguo onde hoje funciona um edifício-garagem. Essa estratégia permitiria a implantação de um equipamento educacional bem dimensionado e integrado ao conjunto urbano.

Multiuso | Serviços / Comércio / Hotel / Economia Criativa

A oferta de serviços e espaços corporativos é essencial para atender às demandas da população residente e trabalhadora do Distrito Guararapes. A pesquisa qualitativa identificou uma carência significativa de serviços básicos, como escolas, mercados e unidades de saúde. O Masterplan propõe a ampliação e diversificação da oferta, incluindo também bancos, academias, hotéis, cartórios, estacionamentos e outros estabelecimentos que fortaleçam a infraestrutura urbana e melhorem a qualidade de vida local.

Além dos serviços tradicionais, destaca-se a importância de incentivar atividades vinculadas à economia criativa, que dialogam diretamente com o potencial cultural, histórico e turístico da área. Espaços como livrarias, galerias de arte, cafés, escolas de dança e música, ateliês de moda e design, entre outros, são fundamentais para impulsionar uma economia urbana vibrante, baseada na cultura, na arte e na gastronomia local. Esses usos não apenas atraem novos públicos e qualificam o ambiente urbano, como também geram oportunidades de trabalho, inovação e empreendedorismo.

Diversos edifícios já apresentam vocação ou usos compatíveis com essas propostas, integrando-se de maneira aderente ao novo perfil funcional da área. A coexistência entre serviços, usos corporativos e atividades criativas contribuirá para o adensamento equilibrado do bairro e para a ativação contínua dos espaços públicos, promovendo vitalidade urbana e dinamismo econômico ao longo de todo o dia.



Análise de Incidência de Iluminação Solar
 Fonte: Consórcio Viva Guararapes (2024)

6.8 PRINCÍPIOS DA SUSTENTABILIDADE APLICADOS AOS ATIVOS IMOBILIÁRIOS DO DISTRITO GUARARAPES

Uso de Tecnologias Verdes e Azuis

O retrofit de imóveis consolidados, além de preservar o patrimônio edificado e a identidade arquitetônica das cidades, é uma estratégia de alto impacto positivo para a sustentabilidade urbana. Estudos conduzidos por Carl Elefante e pela US National Trust for Historic Preservation demonstram que “o edifício mais sustentável é aquele que já existe”, pois a reabilitação aproveita a energia incorporada na construção original, reduzindo drasticamente a demanda por novos materiais e a geração de resíduos. A pesquisa ainda indica que um edifício novo, mesmo com padrões de eficiência energética mais avançados, leva em média 45 anos para compensar, em termos de emissões e impactos climáticos, o custo ambiental de sua construção.

No contexto urbano, essa lógica se traduz em ganhos imediatos e de longo prazo. Ao invés de consumir áreas verdes ou induzir novas frentes de urbanização, o retrofit valoriza a infraestrutura já implantada – redes viárias, transporte público, saneamento e serviços urbanos – promovendo a densificação equilibrada e a revitalização de áreas centrais. Essa prática estimula a economia local, preserva a memória coletiva e contribui para a redução da pegada de carbono do setor da construção civil, alinhando-se a políticas de mitigação das mudanças climáticas e a diretrizes de desenvolvimento urbano sustentável.

A análise da incidência de iluminação solar nos edifícios do bairro de Santo Antônio revela um

padrão diretamente relacionado à proximidade geográfica da cidade à linha do Equador. O diagrama utilizado apresenta o percurso do sol ao longo dos 365 dias do ano, permitindo identificar as áreas dos edifícios que recebem maior ou menor incidência de luz natural. No gráfico, as cores indicam a intensidade de luz, variando do azul (menor incidência) ao vermelho e amarelo (maior incidência). As lajes de cobertura, com predominância da cor amarela, mostram que esses espaços recebem luz natural quase que continuamente ao longo do dia, devido à inclinação mínima dos raios solares em relação à superfície.

Esse mapeamento destaca não apenas os desafios de controle térmico e luminoso nos edifícios, mas também as oportunidades para aproveitar essa intensa radiação solar de forma sustentável. No contexto do Distrito Guararapes, essa análise reforça a necessidade da implementação de tecnologias voltadas à sustentabilidade, como a instalação de painéis solares. A alta incidência de luz solar na região cria condições ideais para a geração de energia limpa e renovável, permitindo que os edifícios se tornem mais autossuficientes em termos energéticos.

A adoção de tecnologias como os painéis fotovoltaicos pode transformar o Distrito Guararapes em um modelo de eficiência energética, especialmente em um momento em que a sustentabilidade é um dos pilares do planejamento urbano. Essa abordagem não apenas reduz a dependência de fontes não-renováveis, mas também contribui para a diminuição da pegada de carbono da cidade, promovendo uma interação mais harmoniosa entre o ambiente construído e os recursos naturais.

Quando considerada a condição de insolação, principalmente em relação às edificações situadas na Av. Guararapes, o uso de placas fotovoltaicas para geração de energia limpa com produção in loco, e contribuição no serviço de consumo de energia elétrica para os novos usuários devem fazer parte das estratégias e engenharias de requalificação dessas edificações e precisam fazer parte das avaliações sobre intervenções, nesse caso a quinta fachada, em edifícios de interesse do patrimônio;

Devem fazer parte dos projetos de arquitetura, a abertura dos pátios centrais originais, de forma a criar condições de ventilação e iluminação interna das edificações;

Ainda sobre os pátios, quando desobstruídos, devem constituir áreas para reserva de águas de chuva e dessa forma contribuir, de um lado para a drenagem urbana, item relevante no conjunto das ações locais que tratam de resiliência e mudanças climáticas; e de outro, fazer uso responsável dos recursos hídricos, utilizando o reservatório para

limpeza das áreas coletivas e públicas.

Segurança de Adaptabilidade

Os projetos de arquitetura e engenharia deverão estar adaptados para acessibilidade plena, assim como, apresentar soluções de circulação vertical segura aos novos usuários.

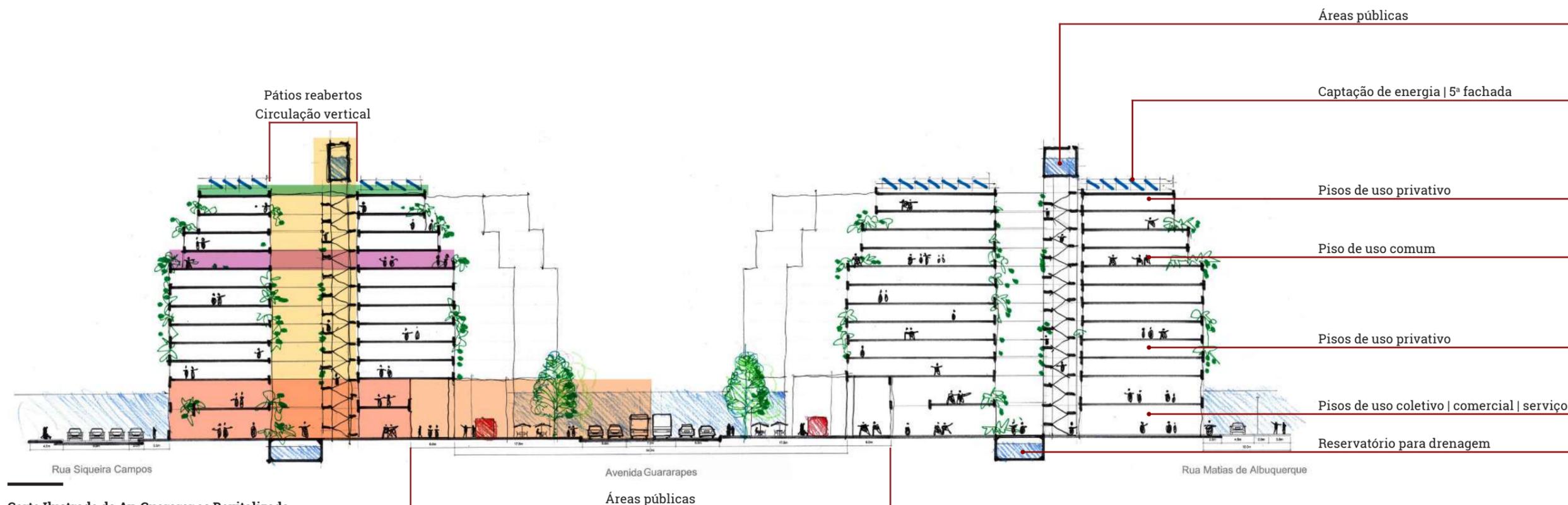
As soluções para circulação vertical poderão, concomitantemente, abrigar os reservatórios para reserva de incêndio. Vale salientar que as soluções deverão ser apreciadas pelos Órgãos e Instâncias de proteção do Patrimônio Edificado.

Propostas de Uso e Ocupação

Como conceito geral, as propostas para ocupação das edificações que fazem parte do escopo do trabalho partiram da premissa primeira que embasa todo o programa de requalificação do Distrito Guararapes:

vida e trabalho juntos.

1. **Térreo e Sobreloja:** fachadas ativas – Usos Coletivos – Espaços de fricção pública, Comércio, Serviços e Cultura
2. **Pisos Tipo:** Áreas privativas com previsão de usos habitacionais e/ou de serviços
3. **Coberturas Intermediárias:** Uso para Área Comum – (área para festas, lavanderias, academias, entre outros)
4. **Cobertura da Edificação (5ª fachada):** Geração de Energia Fotovoltaica
5. **Pátios Internos – Previsão para abertura:** melhoria das condições de Ventilação, possibilidade de Conexão, instalação de Circulação Vertical segura, ampliação de áreas permeáveis e captação de água da chuva.



Corte Ilustrado da Av. Guararapes Revitalizada
Fonte: Consórcio Viva Guararapes (2024)



Avenida Dantas Barreto

Fonte: Consórcio Viva Guararapes (2025)

6.9 DIRETRIZES GERAIS DAS INTERVENÇÕES URBANAS

A formulação do Masterplan do Distrito Guararapes foi conduzida a partir de um processo colaborativo e estruturado, ancorado em um diagnóstico detalhado e no diálogo constante com representantes da sociedade civil. A Prefeitura do Recife teve papel fundamental, oferecendo subsídios técnicos e estratégicos que foram incorporados às diretrizes do plano, apresentadas de forma sistematizada no mapa ao lado.

Este capítulo apresenta as diretrizes gerais para as intervenções nos espaços públicos, com o objetivo de orientar o desenvolvimento dos projetos executivos e processos de licenciamento que darão continuidade ao Masterplan.

As diretrizes abrangem aspectos como acessibilidade universal, sustentabilidade, identidade visual, materiais recomendados e iluminação pública, sempre buscando a integração harmônica com o entorno urbano.

Também foram definidas orientações específicas paramobiliário urbano, pavimentação, paisagismo e arborização, sinalização e organização do espaço público, assegurando qualidade, conforto e segurança aos usuários.

Para fins de estimativas preliminares de custos, foram utilizados dados de obras recentes realizadas no Recife - requalificação do Rio Pina e Cais da Aurora. Além disso, o Distrito Guararapes se propõe a ser uma referência em desenho urbano e qualidade do espaço público, com a adoção de materiais duráveis e resistentes às intempéries, apropriados ao uso contínuo e coletivo da cidade.



Mobilidade

Esse tópico apresenta Diretrizes de Mobilidade para o Distrito Guararapes relacionadas aos diferentes modos de transporte, melhoria da acessibilidade e mobilidade de pessoas e cargas no território em estudo. Essas diretrizes incluem:

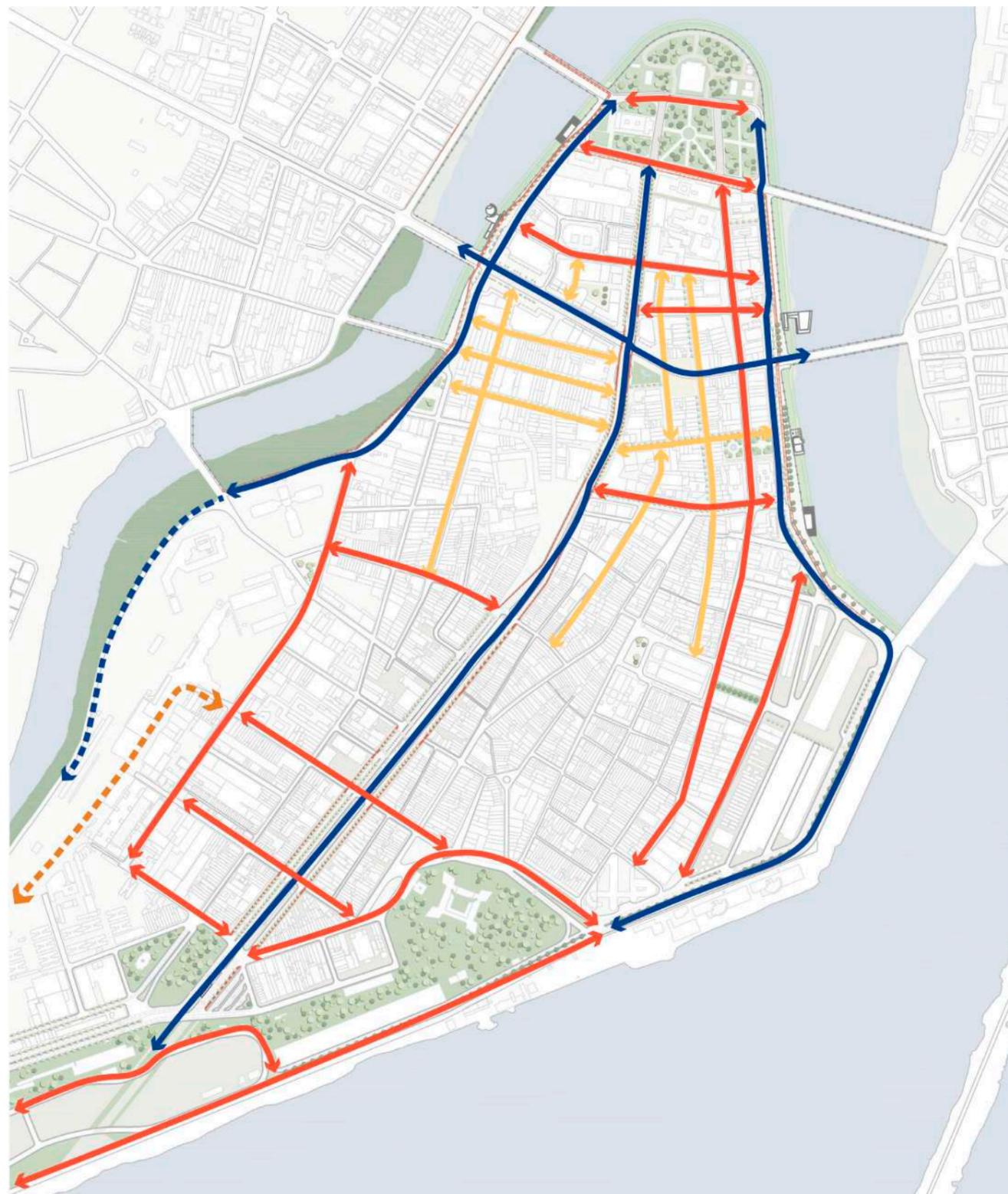
- Priorização do pedestre e dos modos não motorizados em relação aos modos motorizados.
- Priorização do transporte público coletivo sobre o transporte individual.
- Hierarquização viária considerando extensões e tipos de conexões promovidas pelas vias.
- Integração do uso e ocupação do solo e sistema viário.
- Aprimoramento do sistema de transporte, com a indicação de eixos e novas conexões e alternativas de deslocamento.

As propostas aqui apresentadas visam melhorar a mobilidade urbana, promover o uso sustentável do espaço urbano e garantir que o desenvolvimento da cidade seja equilibrado, sustentável e acessível a todos os seus habitantes.

O tema da mobilidade urbana no Distrito Guararapes foi explorado em seus diversos segmentos em diferentes escalas. É crucial que a capacidade e a efetividade desses sistemas seja ampliada, uma vez que uma das premissas do Distrito Guararapes é a reabilitação de um conjunto de edifícios onde não há vaga de garagem, portanto presume-se que as pessoas que irão morar, trabalhar e se divertir ali deverão acessar o bairro e demais regiões da cidade por meio de outros modais que não o automóvel individual. Além disso, na medida em que os projetos previstos para o Distrito Guararapes se tornam realidade - a sede do IFPE nos edifícios Trianon e Art Palácio, por exemplo - o fluxo e demanda de viagens para a área aumentará. Um dos alentos reside no fato de que as principais caixas viárias existentes na área do projeto foram dimensionadas para receber aquele fluxo de pessoas que outrora tanto povoou essa área do Recife. Tendo esse panorama, o masterplan prevê algumas incidências sobre o território:

Localização e Perímetro da Concessão
Fonte: Consórcio Viva Guararapes (2025)

- Área da Concessão
- ▨ Área de Intervenções Obrigatórias
- Rios
- Lotes
- Quadras
- Pontes



Sistema viário

O sistema viário constitui-se em um elemento ordenador das atividades urbanas, estruturando os deslocamentos, promovendo a circulação de pedestres, o trânsito de veículos automotores, o transporte coletivo e as ciclovias.

A existência de uma hierarquia viária permite que a caracterização das vias (geometria, sinalização e iluminação) sejam diferenciadas, de acordo com a função que a via desempenha no conjunto do sistema viário, refletindo na compreensão por parte do motorista e consequentemente na segurança das pessoas e do trânsito.

A hierarquia proposta reflete a combinação das condições históricas de ocupação do território manifestas na morfologia do lugar, nas condições socioeconômicas atuais e na visão de futuro projetada para o DG formando uma trama capaz de abrigar as diferentes funções, escalas e propósitos para o conjunto das vias e espaços públicos e coletivos.

As vias robustas existentes conformam as Vias Estruturantes do território trabalhado. Essas vias são destinadas ao tráfego de acesso e de passagem, a usos específicos, tais como de transporte coletivo, possuindo características geométricas intrínsecas à utilização que se destinam. São elas

a própria Avenida Guararapes e sua continuação na Rua 1º de Março, Avenida Dantas Barreto, Rua do Sol e Avenida Martins de Barros.

Outras vias desempenham importante papel de ligação entre estes eixos estruturantes (Vias de Ligação) e de distribuição do fluxo de tráfego interno à malha viária secundária e a circulação de veículos nas áreas de vizinhança. São elas a Rua do Imperador, Av. Nossa Sra. do Carmo, R. Siqueira Campos e continuação da Ponte Buarque de Macedo.

Integram o sistema também as atuais vias exclusivas para pedestres que, no Masterplan, estão sendo desenhadas como Vias Compartilhadas, para o acesso imediato às áreas de vizinhança. Essas vias permitem o acesso de veículos e fomentar a reocupação e reabilitação dos edifícios existentes nesses trechos, uma vez que onde há comércio e pessoas morando, o desenho urbano da rua deve propiciar o acesso dos moradores, áreas de carga e descarga para os comércios no térreo, passagem de ambulâncias, etc.

Mapa de Hierarquia Viária

Fonte: Consórcio Viva Guararapes (2025)

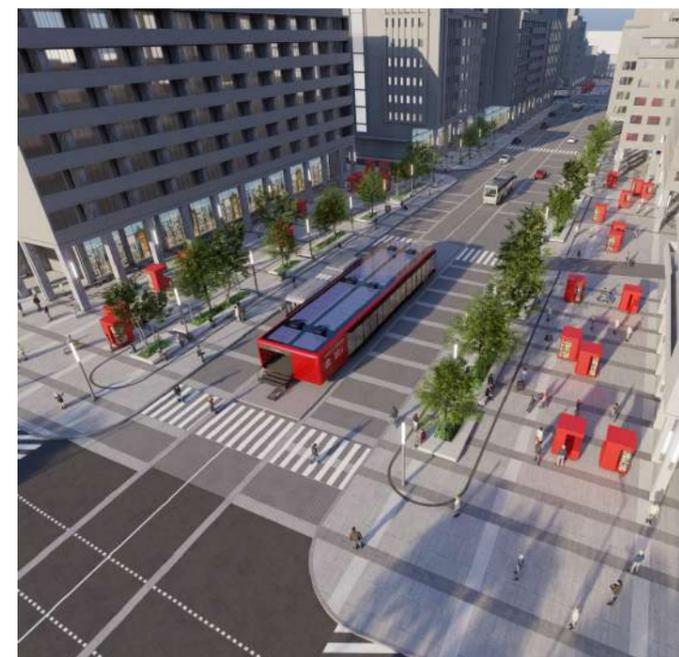
- Vias Estruturantes
- Vias de Ligação
- Vias Compartilhadas
- - - Conexão Viária ICPS

Novo Fluxo Viário - Ponte Giratória

Foi solicitado junto à PCR/CTTU os novos sentidos de circulação das vias, que em parte foram incorporados. As sugestões apresentadas no projeto foram baseadas em duas importantes premissas: de um lado garantir a condição de Elo de Ligação entre importantes parcelas dos diferentes territórios que compõem a cidade do Recife, tanto no sentido L/O como N/S, e de outro, criar as condições necessárias de separar os fluxos de passagem daqueles que serão de destino e/ou permanência. Como consequência, o projeto sugere novos sentidos de circulação de vias em conformidade com os diferentes modais da mobilidade urbana e as novas caracterizações viárias propostas visando contribuir para melhorar o sistema de circulação do bairro. A compatibilização dos projetos poderá ser necessária em função das propostas de reconfiguração viária e dos novos itinerários de transporte coletivo previstos para o Distrito Guararapes.



Mapa Anel de Circulação
Fonte: Consórcio Viva Guararapes (2025)



Proposta nova estação
Fonte: Consórcio Viva Guararapes (2025)

Legenda

- Anel de circulação
- Vias de circulação complementar

Circulação

Com o objetivo primeiro de fazer do Distrito um bairro multifuncional, o sistema de circulação no Distrito Guararapes foi proposto a partir de um desenho que contempla o Fluxos de Passagem - bordas da Ilha no sentido N/S e vias que integram as pontes no sentido L/O e os Fluxos de Distribuição e Permanência - vias internas com trânsito mais lento e compatível com as novas atividades propostas para o bairro. Internamente, a circulação proposta caracteriza a Av. Dantas Barreto como o eixo estruturante de mobilidade da área, dando a esta rua um desenho propício para o transporte coletivo de massa, automóveis individuais, bicicletas e pedestres; propõe a melhoria da integração entre os diversos modais de transporte e os terminais existentes na área do projeto (estação de metrô Recife e terminal de ônibus Cais de Santa Rita) e possíveis novas integrações e ampliações dos sistemas na direção sul. A proposta de desenho urbano para as avenidas Guararapes e Dantas Barreto considera a consolidação da Avenida Dantas Barreto como eixo estruturante da mobilidade urbana na área, configurando-se como uma “rua completa”. Prevê-se a melhoria da integração do BRT com os terminais existentes, além da manutenção da localização das estações de BRT na Avenida Guararapes, com redesenho que proporcione maior harmonia e identidade ao espaço. Na Avenida Dantas Barreto, propõe-se a realocação das estações de BRT, acompanhada de um novo desenho para essas estruturas. Ao trazer essas questões para o masterplan, algumas alterações em perfis viários e sentidos de via foram propostos.

Mapa de quadras alteradas

Fonte: Consórcio Viva Guararapes (2025)



Legenda

--- Quadras alteradas

Mapa de sentido viário alterado

Fonte: Consórcio Viva Guararapes (2025)



Legenda

— Novo sentido viário

Como constatado na etapa de Diagnósticos, a área apresenta atualmente diversas ruas com sentido de circulação de automóveis em “mão-inglesa”, o que dificulta a fluidez do trânsito e aumenta a probabilidade de acidentes envolvendo pedestres. Para a implementação das alterações de circulação viária necessárias e para possibilitar a revitalização urbana prevista para o Distrito Guararapes, é necessária alteração da largura de vias, revitalização de calçadas, complementações de sinalização viária e mudança de sentido de circulação. Nos mapas ao lado estão sinalizadas as quadras que terão alteração em sua geometria e as ruas com alteração de sentido de circulação viária.

Circulação Viária e Trânsito

Trânsito é considerado como toda a utilização das vias para circulação, parada, estacionamento e operação de carga e descarga.

É possível observar que em diversas vias as faixas de rolamento são superdimensionadas, e as calçadas são estreitas e não uniformes, o que facilita e estimula a velocidade dos veículos motorizados enquanto dificulta os deslocamentos não motorizados.

Na área que compreende o DG, as vias principais de circulação em sua maioria tem sentido único de trânsito tanto no sentido norte/sul como no leste/oeste. Vale observar que os deslocamentos no sentido leste /oeste, salvo algumas poucas exceções não encontram continuidade em função da tecitura urbana histórica.

A construção das soluções para o DG, buscou encontrar a compatibilização dos fluxos, com a priorização do pedestre e do transporte coletivo como condição necessária para a qualidade do ambiente urbano.

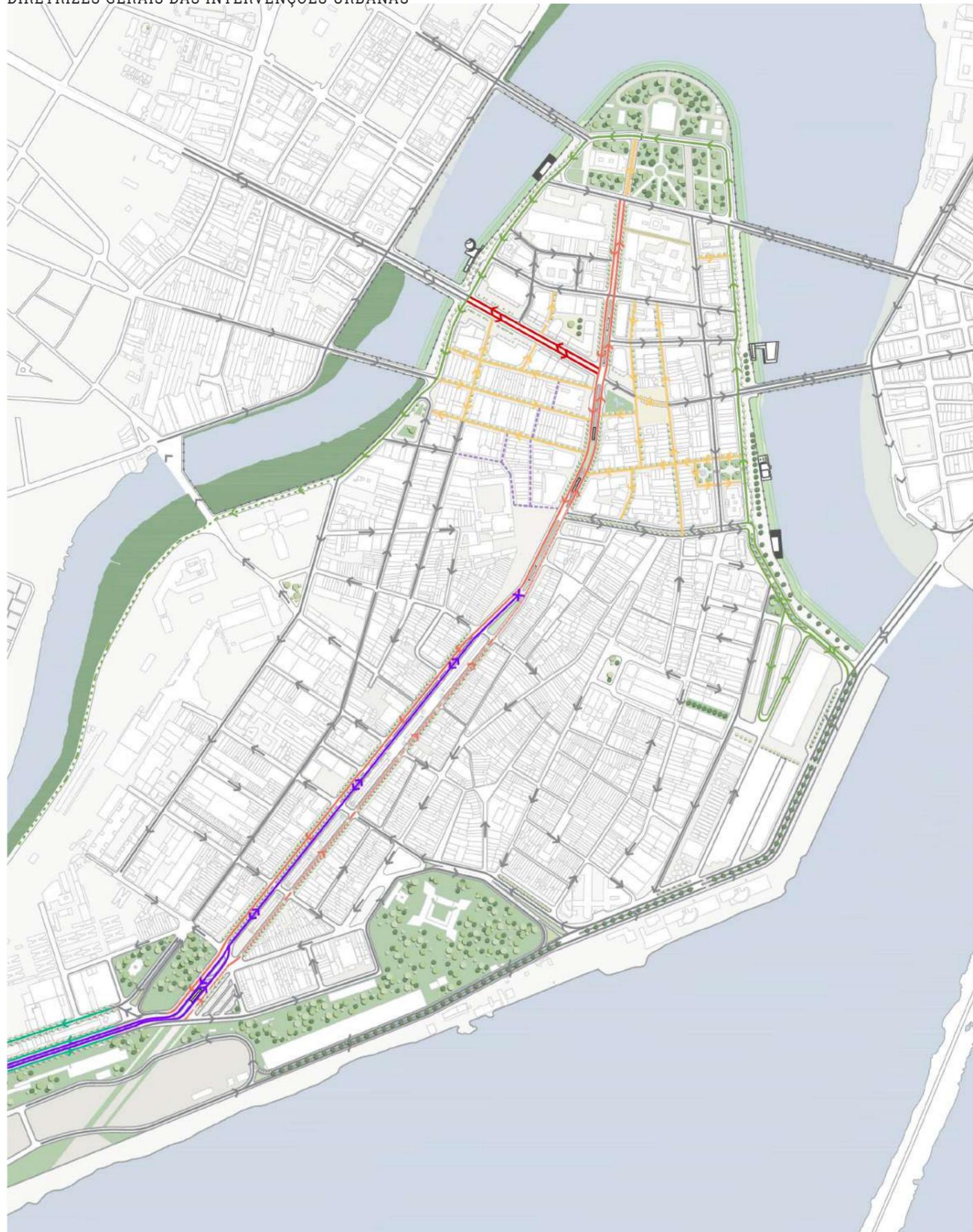
Os projetos apresentam o redesenho das vias públicas, dos passeios, das ciclovias complementados por áreas de estacionamento e carga/descarga, sempre visando aprimorar a eficiência do sistema viário a partir da compatibilização dos diferentes fluxos, da capilaridade e acessibilidade, proporcionando aos usuários uma condição mais segura para todos.

Nos cruzamentos semaforizados, o projeto prevê a permanência das vias com sentido único de trânsito, resultando em semáforos com apenas duas fases para a transposição dos veículos, e tempo adicional para a travessia segura do pedestre e bicicletas.

No conjunto das propostas apenas o cruzamento da Av. Dantas Barreto com Av. Nossa Sra. do Carmo será necessária a implantação de semáforo de 3 fases visando a integração do transporte de massa com o terminal de Santa Rita.

Com o objetivo primeiro de fazer do Distrito um bairro multifuncional, o sistema de circulação no Distrito Guararapes foi proposto a partir de um desenho que contempla o Fluxos de Passagem - bordas da Ilha no sentido N/S e vias que integram as pontes no sentido L/O e os Fluxos de Distribuição e Permanência - vias internas com trânsito mais lento e compatível com as novas atividades propostas para o bairro.

Internamente, a circulação proposta caracteriza a Av. Dantas Barreto como o eixo estruturante de mobilidade da área, dando a esta rua um desenho propício para o transporte coletivo de massa, automóveis individuais, bicicletas e pedestres; propõe a melhoria da integração entre os diversos modais de transporte e os terminais existentes na área do projeto (estação de metrô Recife e terminal de ônibus Cais de Santa Rita) e possíveis novas integrações e ampliações dos sistemas na direção sul.



Mapa de Circulação Viária

Fonte: Consórcio Viva Guararapes (2025)

- Avenida Sul
- Canaleta Exclusiva para Ônibus
- Via Compartilhada
- Av. Dantas Barreto
- Via de Pedestres
- Av. Guararapes
- Orlas
- Demais Vias



Mapa do Anel de Circulação na Área do Projeto
 Fonte: Consórcio Viva Guararapes (2025)

→ Sentido de Circulação



Mapa de Semáforos
 Fonte: Consórcio Viva Guararapes (2025)

- Semáforo de 2 tempos
- Semáforo de 3 tempos
- Semáforo de Pedestre



- Ciclovias e Ciclofaixas
- - - <- -> Vias Compartilhadas
- Paraciclos
- Ponto de aluguel de bicicleta

Mapa de Vias Compartilhadas e Ciclovias e Pontos de Aluguel de Bicicleta
 Fonte: Consórcio Viva Guararapes (2025)

Rede de Ciclovias

A bicicleta é um meio de transporte não motorizado e de baixo custo se comparado às motocicletas e aos automóveis, mas que não tem seu potencial aproveitado na maior parte das cidades brasileiras. A população com rendimento médio a alto considera a bicicleta como um equipamento esportivo, e não como um meio de transporte. A consolidação de uma rede cicloviária segura e a realização de campanhas educativas podem contribuir para uma mudança desta perspectiva.

As características históricas da trama urbana com ruas estreitas, curtas e muitas vezes sem continuidade, a inexistência de garagem privativa nas edificações, a densidade e proximidade das atividades econômicas presentes, orientam para a oferta de infraestrutura segura para os deslocamentos não motorizados, tanto para o trabalho como para o lazer e mais adequada às condições do ambiente urbano existente.

O conjunto formado, de um lado por ciclovias e passeios e, de outro, pelo transporte coletivo poderão contribuir para o renascimento do DG e sua reconversão socioeconômica com mais qualidade de vida.

Os perfis viários propostos para o Distrito Guararapes preveem ampliação da infraestrutura cicloviária, com novas faixas ao longo das Orlas do Sol Nascente e Sol Poente, Avenida Dantas Barreto, Av. Nossa Sra do Carmo e vias compartilhadas. A atual rede de aluguel de bicicletas pode ser ampliada, visto a ampliação da malha e dos espaços públicos. Hoje existem quatro

estações na área, porém, com as novas Orlas, surgem novos espaços propícios para a instalação de, ao menos, mais duas estações de aluguel de bicicletas. Para além do sistema de aluguel, as propostas e orçamentos contemplam a implantação de paraciclos e aluguel de patinetes.



Perspectivas da Proposta
 Fonte: Consórcio Viva Guararapes (2025)



Insustentabilidade do transporte individual
Fonte: Folha de São Paulo (2016)

Transporte Coletivo

O ano de 2008 assinalou a transição para um mundo majoritariamente urbano, com mais de 50% de sua população morando em cidades, acompanhado por todas as vantagens e oportunidades – bem como problemas e desafios – que a vida urbana e comunitária traz.

Embora as atuais taxas de crescimento urbano no Brasil tenham diminuído em relação às décadas de 70 e 80, muitas cidades ainda não conseguiram organizar e atualizar suas redes de serviços públicos essenciais, entre eles o transporte público.

A maioria das cidades brasileiras tem crescido de forma desordenada e o resultado, no que se refere ao transporte público, têm adotado a implantação de inúmeras linhas de ônibus, atendendo problemas pontuais e operando com grande desperdício de tempo e de custos.

Custos em termos de tempo, poluição, acidentes e investimentos que em geral pouco contribuem para a mobilidade da população e, em muitos casos, trazem reflexos negativos às questões ambientais urbanas, congestionamento das vias públicas, bem como na deterioração da paisagem e qualidade de vida das cidades. Ninguém produz depois de desperdiçar tempo e energia para chegar ao trabalho.

O perfil dos deslocamentos tem se modificado significativamente nos últimos anos, antes havia uma grande concentração de trabalho e estudo nas áreas centrais, hoje, resultado do espraiamento urbano, das inúmeras mudanças na escala e nos modos de trabalho, dos modos de transporte e aumento significativo do *e-commerce*, verifica-se uma dispersão dos destinos e uma diminuição na demanda pelo transporte público. Ainda assim, o ônibus é e continuará sendo o mais viável meio de transporte público para a maioria da população

de nossas cidades.

Um dos maiores equívocos na discussão dos problemas das grandes cidades em todo o mundo é a polarização entre a opção pelo automóvel ou pelo metrô no enfrentamento dos desafios da mobilidade urbana.

Um dilema entre a ampliação da infraestrutura viária, com previsão de novos viadutos, vias expressas, espaços para estacionamentos e metodologias de engenharia de trânsito, aparatos que acompanham a opção pelo automóvel; ou a escolha pelo metrô, com sistemas enterrados ou não, com promessas de viagem longe do trânsito, rápida e com conforto para o passageiro.

Ainda que o metrô seja um ótimo meio de transporte, seu custo de implantação não seria possível para muitas cidades brasileiras, mesmo a cidade de São Paulo, com 6 linhas de metrô, 84% dos deslocamentos por transporte público são realizados na superfície.

i. o sistema de transporte rápido por ônibus - BRT

Conhecido internacionalmente, esse sistema oferece as vantagens de linhas troncais de alta capacidade aliadas à flexibilidade oferecida pela integração em terminais especiais, e a rapidez e baixo custo de implantação para a tecnologia de ônibus.

Praticamente todos os componentes do BRT foram desenvolvidos na cidade de Curitiba entre os anos 1970 e 1990, e consistia na aplicação de novas ideias para melhorar a eficiência e a qualidade dos **Ônibus Expressos da Rede Integrada da Cidade** – Linhas Troncais (para maiores distâncias) alimentadas por ônibus de vizinhança (menores distâncias) - com destaque na adoção de algumas medidas implantadas, dentre elas:

- **Vias Exclusivas;**
- **Terminais de Integração** – Sistema tronco-alimentador;
- **Veículos Maiores** – ônibus articulados e biarticulados – capacidade para 270 passageiros;
- **Estações Tubo** – Estações Elevadas ao longo do itinerário, que permitia o embarque pré-pago e em nível, dotada de várias portas com o objetivo de agilizar o embarque e desembarque simultâneo dos passageiros reduzindo o tempo médio das paradas.

Entre as grandes vantagens dos sistemas de BRT destacam-se seu custo relativamente baixo e rapidez de implantação. Quando comparado a outros sistemas de superfície, ao VLT por exemplo, sua principal vantagem está na flexibilidade, tanto no intercâmbio da frota disponível para reforço em trechos e horários de maior demanda para outras linhas, assim como de mudança de itinerário quando necessário por quaisquer motivos e contingências. No entanto, outros benefícios adicionais devem ser considerados, são eles:

- **Economia de Tempo de Viagem,**
- **Economia de Custo Operacional,**
- **Atração de Novos Passageiros,**
- **Meio Ambiente:** uso de Fontes Alternativas de Energia (frotas operadas a gás ou elétrica ou outras fontes) e a redução de frota nas vias públicas no sistema Tronco-Alimentador (qualidade das vias, melhores calçadas, melhor paisagem urbana).

Os conceitos de integração e serviços racionalizados, com vias exclusivas e estações com pré-embarque e em nível foram adotados por dezenas de cidades brasileiras, embora na maioria dos casos sem a totalidade das características que garantem a excelente performance operacional do BRT.

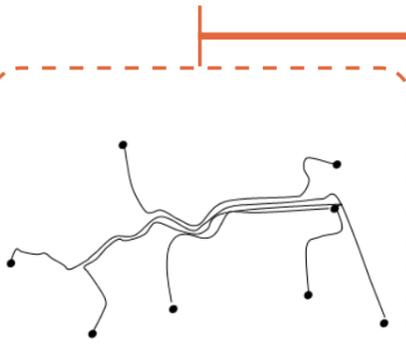
O transporte público da cidade do Recife é composto por vários modais: Trem, Metrô, BRT e por linhas isoladas diversas, municipais e metropolitanas, porém, não há integração do sistema para a formação de Rede Integrada.

O mesmo acontece com o BRT, sua operação ainda demanda das integrações necessárias para consolidação de um Sistema Tronco-Alimentador que poderá resultar em melhorias significativas na circulação das vias, nos deslocamentos e tempos de viagem, assim como na paisagem urbana e qualidade ambiental.

SISTEMA CONVENCIONAL

SISTEMA TRONCO ALIMENTADOR

- Linhas sobrepostas que sobrecarregam o sistema viário das cidades
- Competição das operadoras por passageiros



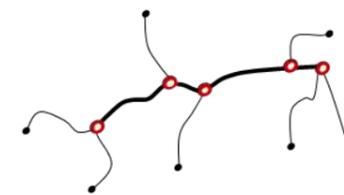
CORREDORES DE ÔNIBUS



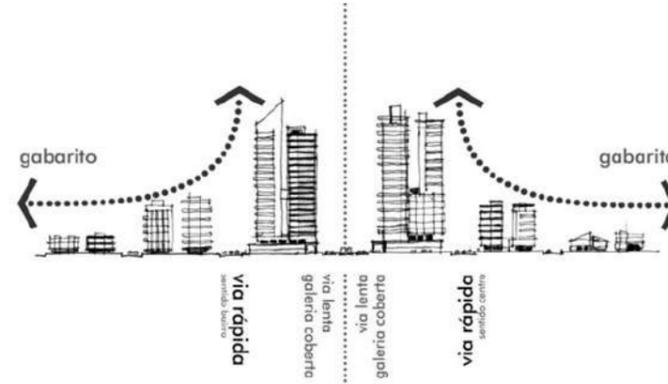
PONTOS DE ÔNIBUS



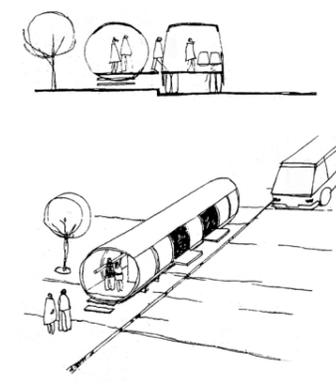
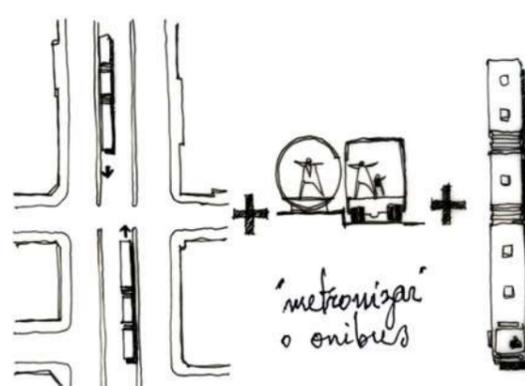
- Poluição visual, auditiva e ambiental
- Falta de conforto, acessibilidade plena
- Demora no embarque e desembarque de passageiros

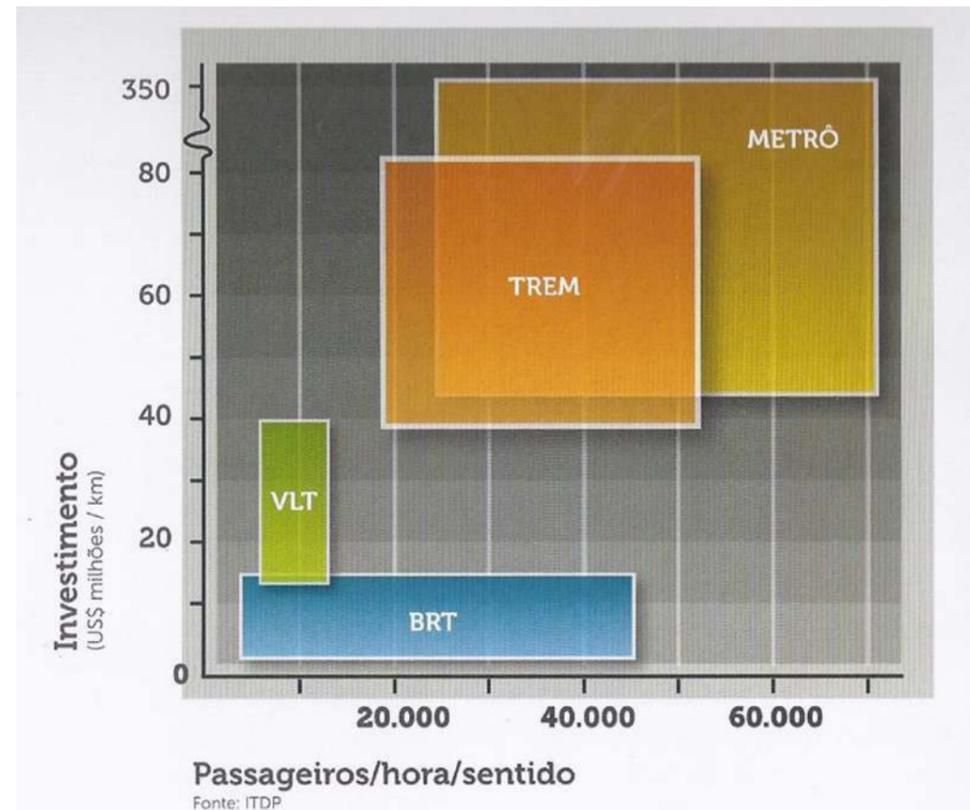


CANALETA EXCLUSIVA



ESTAÇÃO



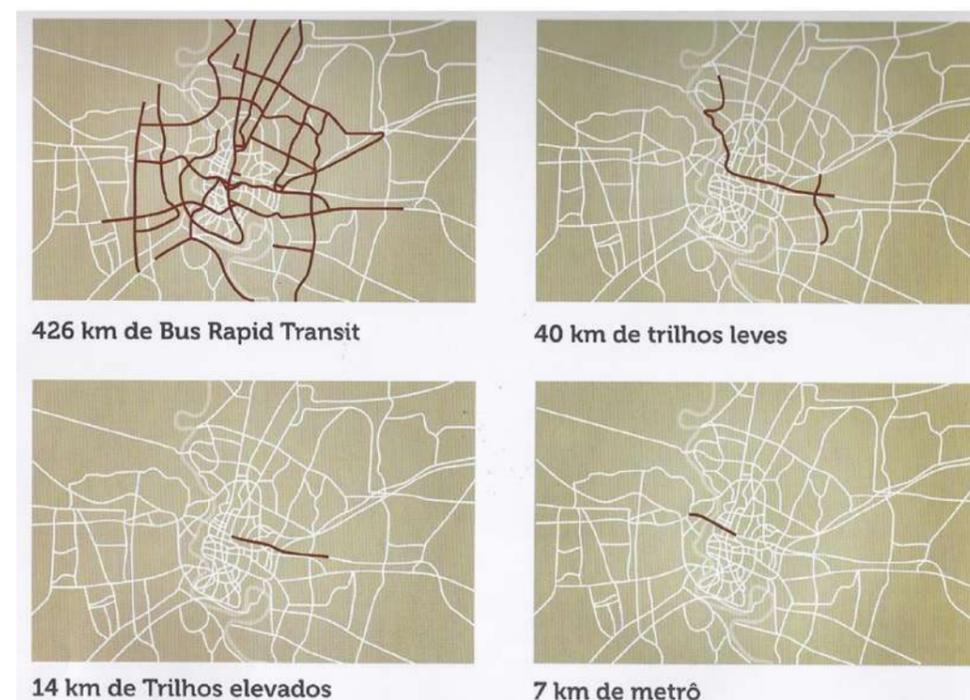


O Instituto de Políticas de Transporte & Desenvolvimento publicou, recentemente, algumas informações que podem contribuir para as futuras estratégias e escolhas na estruturação da mobilidade em Recife.

Apresenta cenários que impactam diretamente na escolha do modal de transporte, envolvendo elementos técnicos, econômicos, ambientais, urbanísticos e políticos. De acordo com o gráfico 1, considerando como fatores determinantes: **custo, capacidade, conforto e flexibilidade**, é possível perceber a diferença entre os modais e a possibilidade de utilização de mais de uma solução para a mesma demanda, dependendo apenas do fator custo.

A segunda imagem apresenta o quanto se pode construir com o mesmo investimento.

O exemplo: com US\$ 1 bilhão quantos km por modal.



ii. o transporte público como rede integrada

A questão da **mobilidade nos principais eixos urbanos** das cidades – existentes ou propostos a partir de TOD - *Transit Oriented Development* ou Desenvolvimento Orientado pelo Transporte, em português - é tão importante quanto uma operação em forma de **Rede Integrada**, onde o passageiro pode escolher o trajeto e realizar transbordo/ transferência em ambientes confortáveis e seguros, com o menor custo possível.

Qualquer sistema que ofereça linhas isoladas restringe seu mercado aos passageiros cujos destinos e origens estão na faixa servida. Para garantir a acessibilidade da população ao sistema é necessário que as linhas dos diferentes modais existentes nas cidades operem em Rede Integrada de Transporte, assim como o conjunto de linhas isoladas, que competem passageiros nos trechos sobrepostos, colapsando o sistema viário devem compor Sistemas Tronco-alimentadores.

É importante acrescentar que o transporte público exige o reconhecimento de que ele se realiza a partir do binômio: **deslocamento a pé** para curtas distâncias e **Transporte de Massa** para as mais longas. Assim, os trechos de deslocamento a pé devem estar na pauta das decisões priorizando o desenho das calçadas, prevendo espaços para fluidez do passante, sombreamento para conforto térmico, iluminação para segurança e adoção dos itens para PCD, assim como a complementação com itens do mobiliário urbano como comunicação visual para orientação e informação, bancos e lixeiras.

Plano de Mobilidade Metropolitana de Recife

Há um projeto em elaboração e que deverá ser entregue ao final de 2025.

A partir dos estudos e projetos existentes, o Plano contempla análises sobre os sistemas sobre trilhos, compostos pelos Sistemas Ferroviário e Metroviário em operação, estudos e propostas existentes de Monotrilho e VLT; bem como o sistema sobre pneus que compõe o BRT - análise de duas linhas em operação e duas linhas em estudos propostos.

Os estudos levarão à proposta de uma futura Rede Integrada de Transporte para a Região Metropolitana do Recife. Dados das pesquisas iniciais realizadas mostram a importância do BRT na mobilidade da cidade do Recife. Hoje, do total transportado pelas linhas de trem, metrô e BRT, 58% dos passageiros usam o sistema BRT - números que devem ser considerados para quaisquer alterações que se possa desejar.

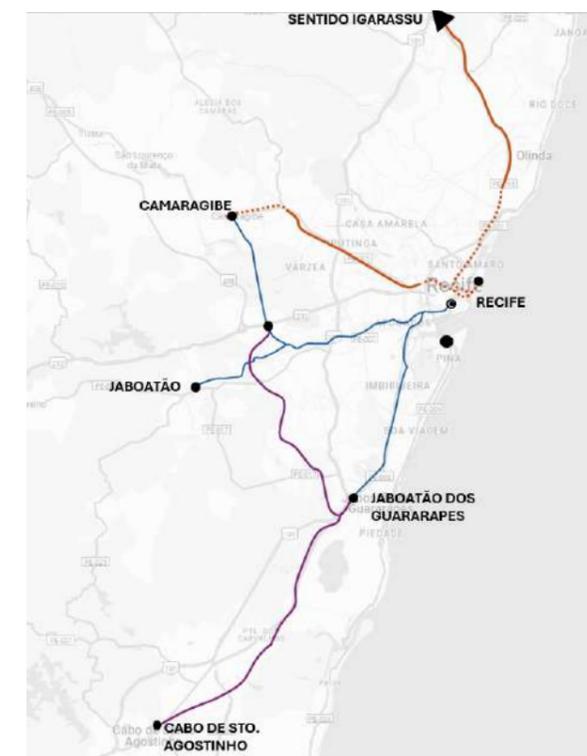
TPC-MAC-PICO DA MANHÃ 2024			
	PASS. TRANSPORTADO OU DIRETO	PASS. TRANSPORTADO HPM INTEGRAL	PASS. TRANSPORTADO TOTAL
METRÔ	62.276	112.789	180.065
TREM URBANO	2.140	163	2.303
BRT	79.044	170.108	249.152
TOTAL	143.460	283.060	431.520

Fonte: Plano Nacional de Mobilidade Urbana

- Sistema Ferroviário —
- Sistema Metroviário —
- Sistema BRT em Canaleta —
- Sistema BRT via Compartilhada ••••
- Ônibus - BR101 —
- VLT/BRT - Boa Viagem / Agamenom Magalhães —
- BRT —
- Monotrilho —
- VLT = =

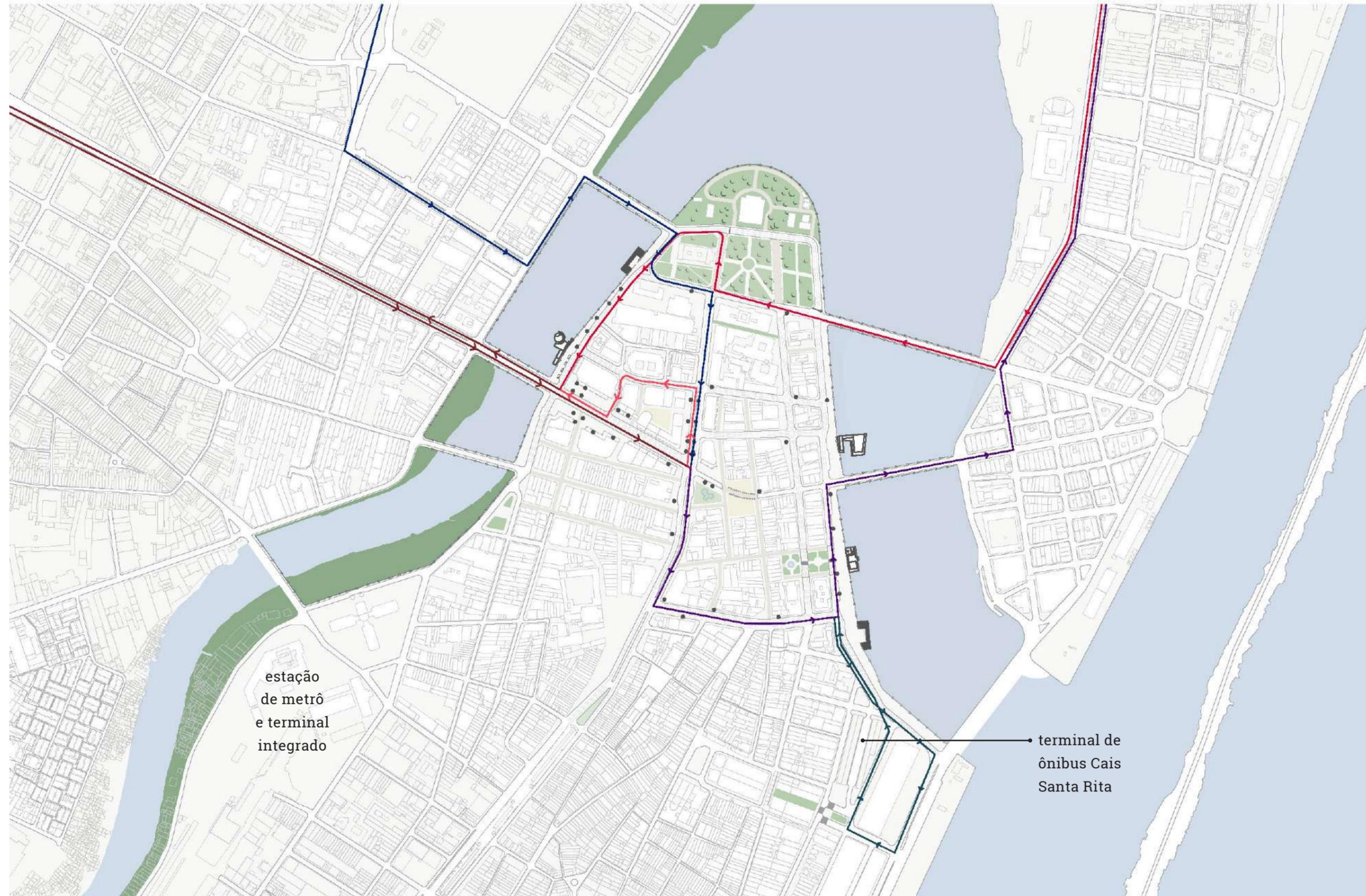
Sobreposição dos Projetos Existentes no Recife
 Fonte: Consórcio Viva Guararapes (2024)

Rede Existente
 Fonte: Estudo Nacional de Mobilidade Urbana de Recife - BNDES



Mapa circulação existente de BRT e paradas de ônibus

Fonte: Consórcio Viva Guararapes com base em dados disponibilizados pela PCR (2025)



Legenda

- BRT Leste-Oeste PCR
- BRT Leste-Oeste
- BRT Leste-Oeste PCR + Leste-Oeste
- BRT Norte-Sul Igarassu
- BRT Norte-Sul + Norte-Sul Igarassu
- BRT Norte-Sul + Norte-Sul Igarassu + BRT Leste-Oeste
- Pontos de ônibus



Situação Atual Área do Projeto

Fonte: Google Maps (2025) e Arthur Cordeiro (2024)

iii. proposta transporte coletivo

As propostas para o sistema de transportes coletivos por ônibus foram resultados das críticas provenientes das escutas realizadas na fase de diagnóstico, com foco no compartilhamento e conflitos nos espaços públicos e nas necessidades operacionais do BRT.

A proposta inclui priorizar a circulação do transporte coletivo e reestruturar os itinerários buscando uma distribuição mais eficaz e direcional dos trajetos, a integração do BRT aos terminais existentes e outros modais de transporte, bem como o redesenho e remanejamento das estações, na busca de uma conquista gradual de utilização a partir da atratividade com oferta de mais conforto e segurança para os usuários e ganhos de tempo de viagem.

Melhorias para a eficiência do Transporte de Massa

- Implantação de Pistas Exclusivas para a circulação do transporte coletivo
- Instalação de Tachões Divisores de Faixas quando não houver a possibilidade de instalação de canteiros divisores
- Reposicionamento das Estações e integração com outros modais
- Melhorias e ampliação de calçadas de forma a garantir os deslocamentos de curta distância
- Proteção ao Pedestres com floreiras, bancos e jardins

Melhorias para o Transporte Coletivo

A proposta de reestruturação dos pontos de parada visa melhorar significativamente a experiência dos usuários do transporte coletivo. Aqui estão os principais pontos destacados na proposta:

- Modelo Padrão para Pontos de Parada: Definição de um modelo padrão para os pontos de parada, levando em consideração as condições das calçadas. Inclusão de sinalização, assentos, abrigos, iluminação LED e captação de energia solar. Instalação de painéis para publicidade e informação ao usuário.
- Readequação e Distanciamento Mínimo dos pontos de parada, estabelecendo sinalização e distâncias mínimas entre eles, não superiores a 350 metros. Implantação do distanciamento mínimo entre pontos de parada, proibindo embarque e desembarque fora dos pontos sinalizados.

Estação BRT na Avenida Guararapes

Fonte: Consórcio Viva Guararapes (2025)

**Estação BRT na Avenida Dantas Barreto**

Fonte: Consórcio Viva Guararapes (2025)

Diretrizes para o BRT

- Consolidação da Av. Dantas Barreto como Eixo Estruturante da mobilidade urbana na área: uma “rua completa”;
- Melhoria da integração do BRT com os Terminais existentes.
- Manutenção da localização com redesenho das Estações de BRT da Guararapes, mais harmônico e com mais identidade;
- Realocação das Estações da Av. Dantas Barreto, com redesenho das Estações de BRT.

A proposta de desenho urbano para as avenidas Guararapes e Dantas Barreto considera a consolidação da Avenida Dantas Barreto como eixo estruturante da mobilidade urbana na área, configurando-se como uma “rua completa”. Prevê-se a melhoria da integração do BRT com os terminais existentes, além da manutenção da localização das estações de BRT na Avenida Guararapes, com redesenho que proporcione maior harmonia e identidade ao espaço. Na Avenida Dantas Barreto, propõe-se a realocação das estações de BRT, acompanhada de um novo desenho para essas estruturas.

As propostas apresentadas demandam aprofundamento técnico e estudos de viabilidade, a serem conduzidos junto à Autarquia de Trânsito e Transporte Urbano do Recife (CTTU), Consórcio Grande Recife e Prefeitura do Recife.

Benefícios a serem gerados a partir do Sistema BRT

- Redução de frota nas vias públicas e redução de sobreposição de linhas;
- Economia de Tempo de Viagem;
- Economia de Custo Operacional;
- Atração de Novos Passageiros;
- Melhoria da referência urbana;
- Desenvolvimento da identidade do Sistema (e do Distrito Guararapes);
- Meio Ambiente: uso de Fontes Alternativas de Energia.

Mapa de Realocação e eliminação de Estações BRT

Fonte: Consórcio Viva Guararapes (2025)

**Legenda**

- Estações removidas
- Novas estações - modelo linear
- Novas estações - modelo duplo

Cenários de Circulação do BRT

Atualmente, a área do projeto abriga 4 estações de BRT (duas na Av Guararapes, uma na Av Dantas Barreto e uma na AV Martins de Barros). A proposta de mobilidade para o Distrito Guararapes contempla a remodelação e reestruturação dessas estações, com a retirada de estações atualmente desativadas (Av Martins de Barros e Praça da República) e remodelação e nova localização de estações ao longo da Av Guararapes e Av Dantas Barreto. O redesenho visa conferir maior harmonia, identidade e funcionalidade às estações, adequando-as às novas dinâmicas urbanas previstas.

A Avenida Guararapes, neste contexto, é valorizada como espaço de usos diversos, com a retomada do fluxo de automóveis e a intensificação do fluxo de pedestres, à medida que os edifícios ao seu redor sejam reabilitados. Para permitir essa requalificação urbana, propõe-se que a Estação Guararapes receba um novo formato: uma estação dupla, mais curta, compacta e amigável, concentrada na primeira quadra da avenida. Essa solução viabiliza a reintegração dos fluxos entre os dois lados da via, hoje bastante fragmentados pela presença da estação atual.

Esse redesenho permite a manutenção dos percursos dos ônibus do BRT e, ao mesmo tempo, amplia as possibilidades de integração entre modais. Na Avenida Dantas Barreto, estão

previstas duas estações de BRT no trecho em frente aos Edifícios Seguradora e JK, conferindo protagonismo como ponto de conexão entre os corredores Leste-Oeste e Norte-Sul. A proximidade entre as estações possibilita novas opções de baldeação para os passageiros e reforça o papel da avenida como eixo articulador do sistema de transporte público. Ao longo da Avenida, estão previstos mais dois conjuntos de Estações BRT – um em frente à Praça do Carmo e outro em frente à Praça José Loreto.

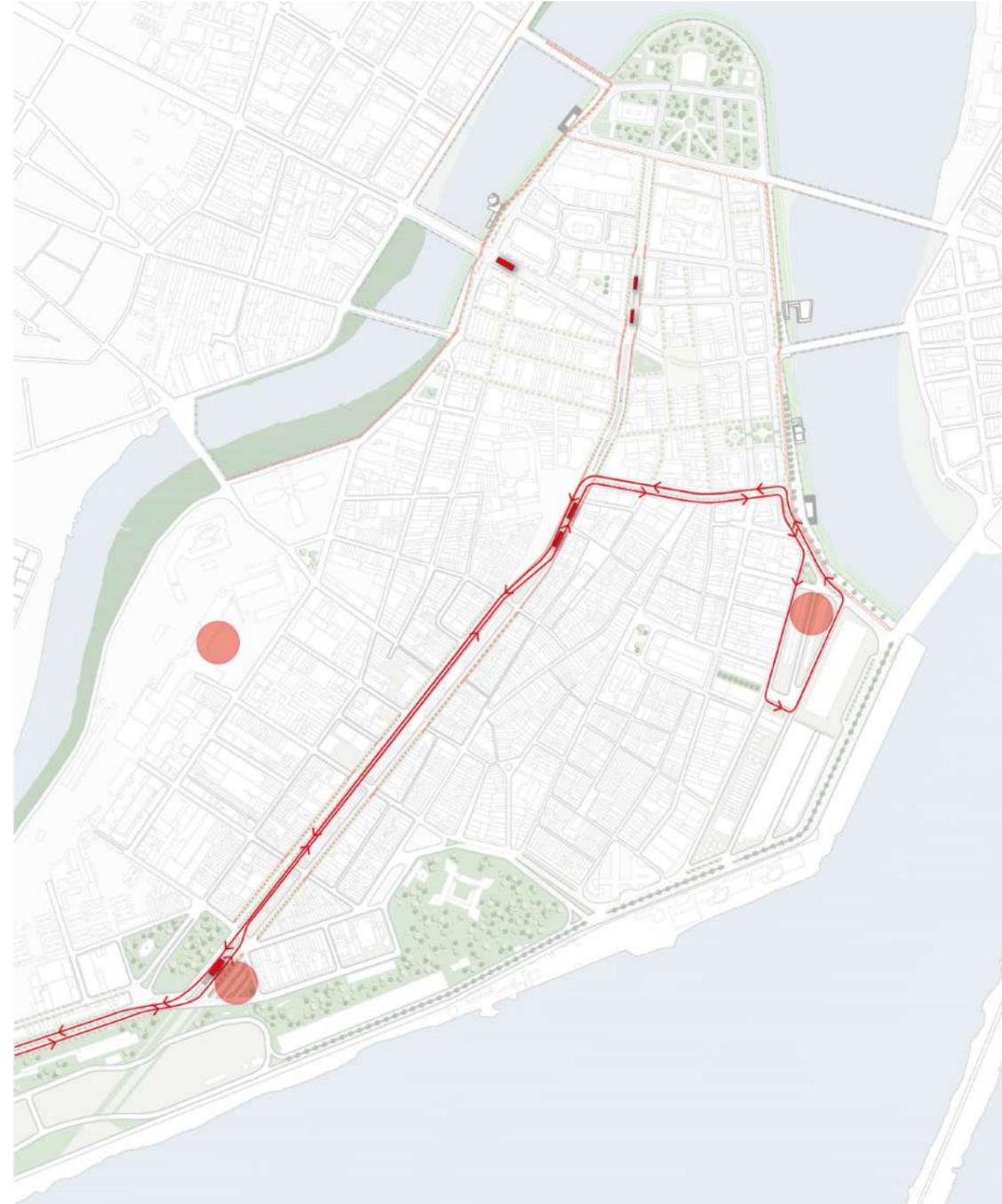
A recomendação é que se busque ampliar a integração entre os diferentes modos de transporte. Essa integração poderá ocorrer de forma física, por meio de terminais, ou temporal, utilizando aplicativos e cartões que considerem o intervalo entre os deslocamentos. Em um bairro que se tornará cada vez mais propício à mobilidade ativa, devem ser considerados fluxos intermodais como, por exemplo, BRT > bicicleta > metrô.

As propostas apresentadas demandam aprofundamento técnico e estudos de viabilidade, a serem conduzidos junto à Autarquia de Trânsito e Transporte Urbano do Recife (CTTU), Consórcio Grande Recife e Prefeitura do Recife.

Possibilidades de Circuitos do BRT - Sentido Norte - Sul
 Fonte: Consórcio Viva Guararapes (2025)



Possibilidade A percurso BRT - Av. Dantas Barreto
 Fonte: Consórcio Viva Guararapes (2025)



Possibilidade B percurso BRT - Av. Dantas Barreto
 Fonte: Consórcio Viva Guararapes (2025)

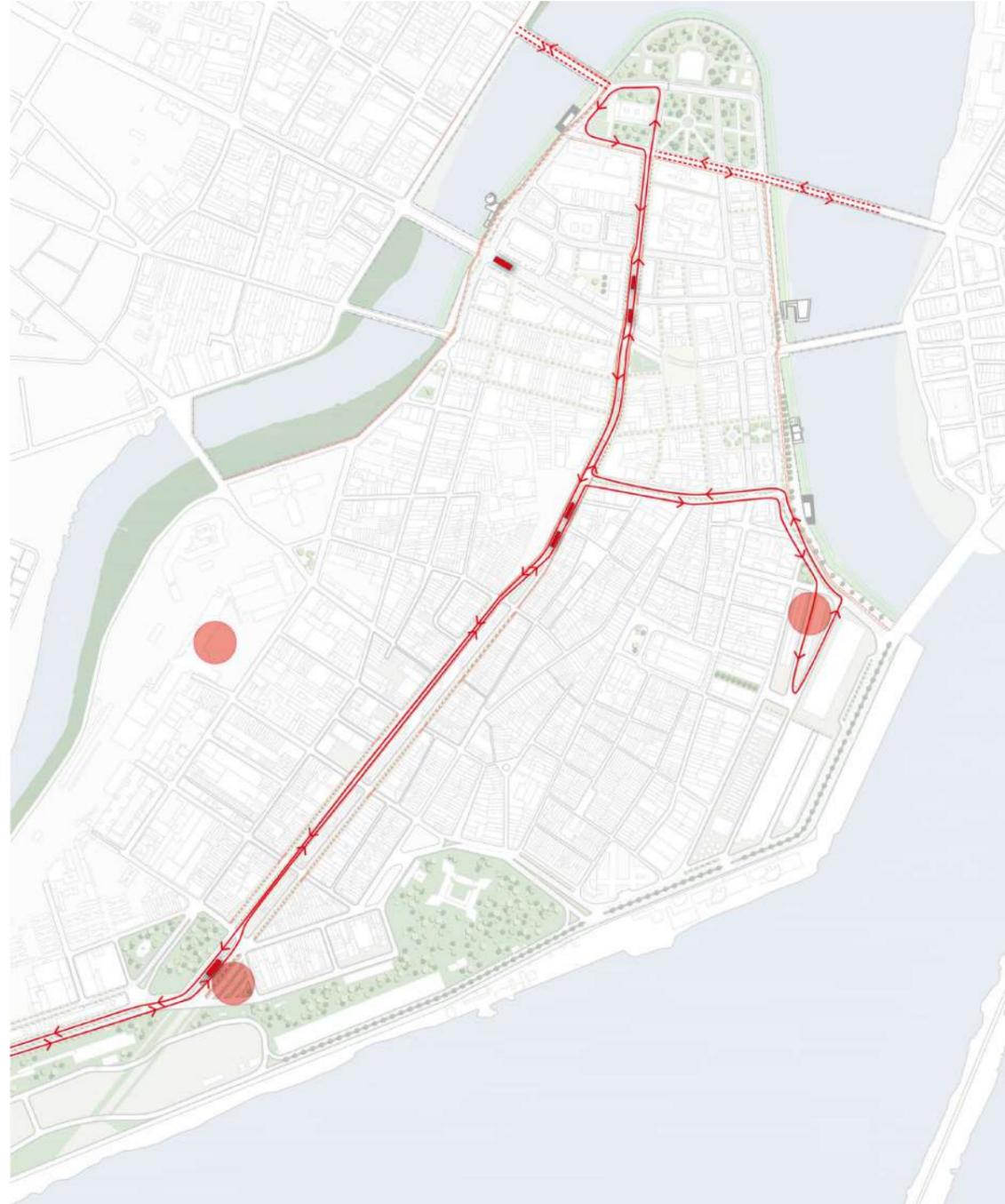
Circuitos Norte-Sul

- Integração Terminal Cais Santa Rita
- Integração Terminal Metrô Recife
- Integração Bairro do Recife

Legenda

 Fluxo BRT

Possibilidades de Circuitos do BRT - Sentido Norte - Sul
 Fonte: Consórcio Viva Guararapes (2025)



Possibilidade C percurso BRT - Av. Dantas Barreto
 Fonte: Consórcio Viva Guararapes (2025)



Possibilidade D percurso BRT - Av. Dantas Barreto
 Fonte: Consórcio Viva Guararapes (2025)

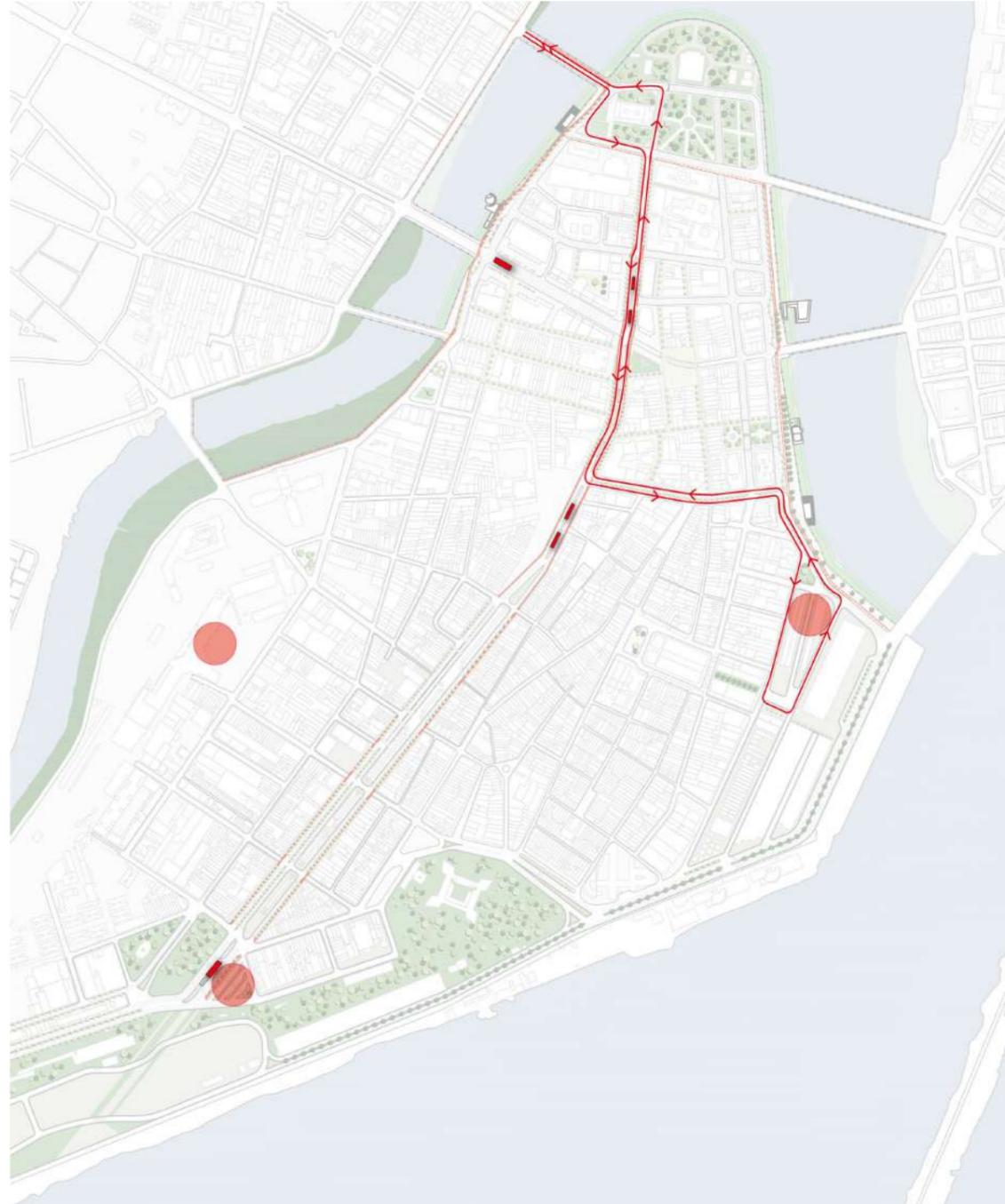
Circuitos Norte-Sul

- Integração Terminal Cais Santa Rita
- Integração Terminal Metrô Recife
- Integração Bairro do Recife

Legenda

 Fluxo BRT

Possibilidades de Circuitos do BRT - Sentido Leste - Oeste
 Fonte: Consórcio Viva Guararapes (2025)



Possibilidade A percurso BRT - Av. Dantas Barreto
 Fonte: Consórcio Viva Guararapes (2025)



Possibilidade B percurso BRT - Av. Dantas Barreto
 Fonte: Consórcio Viva Guararapes (2025)

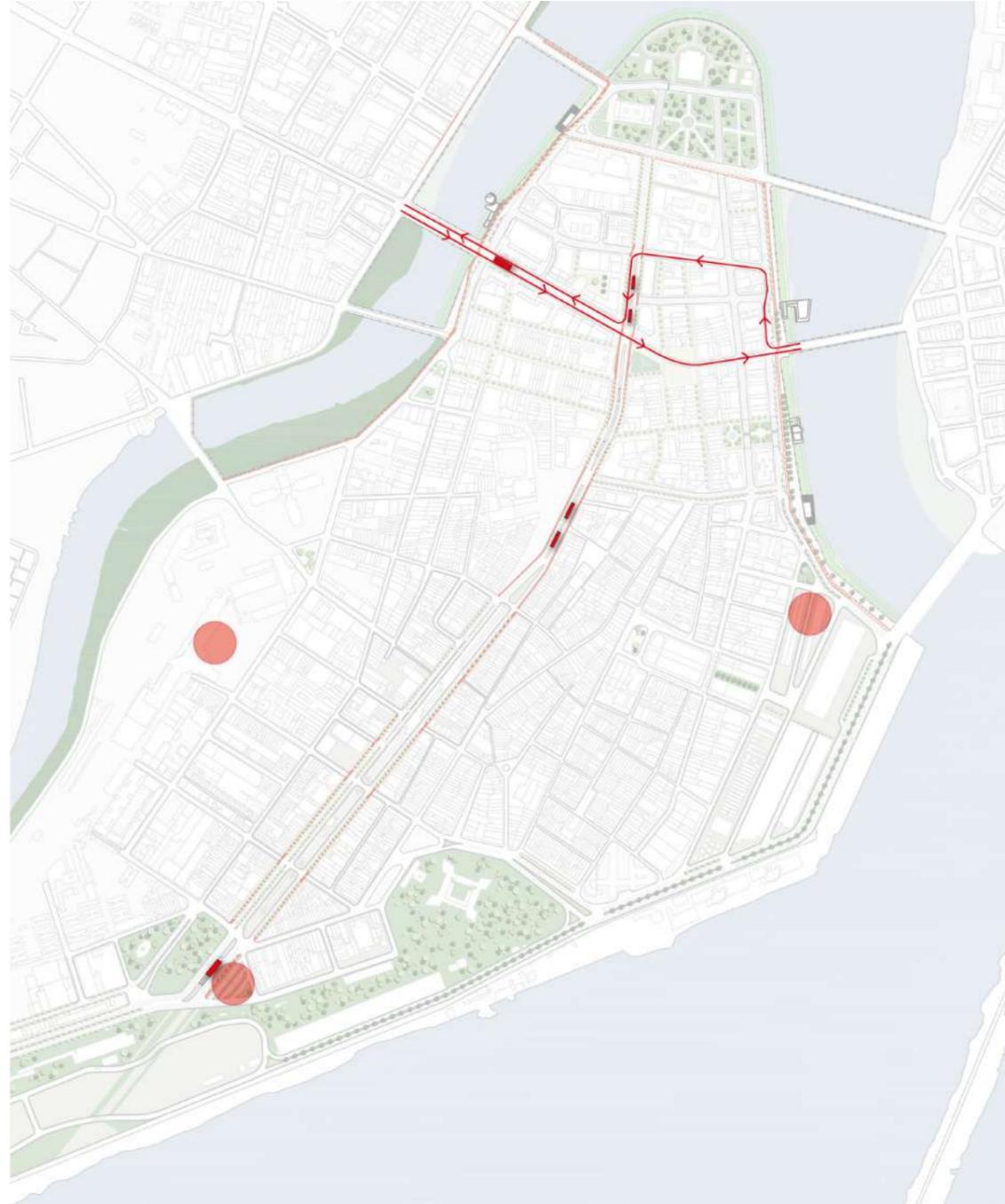
Circuitos Leste-Oeste

- Integração Terminal Cais Santa Rita
- Integração Bairro do Recife

Legenda

 Fluxo BRT

Possibilidades de Circuitos do BRT - Sentido Leste - Oeste
 Fonte: Consórcio Viva Guararapes (2025)



Possibilidade C percurso BRT - Av. Dantas Barreto
 Fonte: Consórcio Viva Guararapes (2025)



Possibilidade D percurso BRT - Av. Dantas Barreto
 Fonte: Consórcio Viva Guararapes (2025)

Circuitos Leste-Oeste

- Integração Terminal Cais Santa Rita
- Integração Bairro do Recife

Legenda

 Fluxo BRT



Cenário Proposto
Fonte: Consórcio Viva Guararapes (2025)

- Fluxo BRT
- Fluxo Ônibus Convencional
- Fluxo Automóveis
- Fluxo Compartilhado
- Fluxo Compartilhado

Localização da Nova estação Guararapes

O desenho apresentado no Masterplan deverá ser adequado às condições operacionais do BRT. Estudos futuros deverão contemplar a possibilidade de concentração das estações, substituindo as estações que hoje operam de forma linear e separadamente por sentido, em uma solução física de duplicação e de encurtamento da estrutura, na busca de maior liberação das condições de integração e travessia da Av. Guararapes.

A localização sugerida para a nova estação baseia-se na simplicidade de compreensão imediata do espaço urbano, com a criação de um 'portal' na seção inicial da via (mais larga), que funcionará como ponto de referência e endereço/lugar das estações. Ao longo do restante da avenida, propõe-se um novo perfil viário que prioriza a segurança nas travessias e no uso cotidiano da rua, por meio de um desenho urbano contínuo e coerente, que suporta e determina os diferentes comportamentos de forma a garantir fluidez e conforto.



Fluxo Ônibus Convencional - Av. Guararapes e Av. Dantas Barreto
Fonte: Consórcio Viva Guararapes (2025)



Fluxo BRT - Av. Guararapes e Av. Dantas Barreto
Fonte: Consórcio Viva Guararapes (2025)



Fluxo Automóveis - Av. Guararapes e Av. Dantas Barreto
Fonte: Consórcio Viva Guararapes (2025)



Fluxo Automóveis - Região Cais de Santa Rita
 Fonte: Consórcio Viva Guararapes (2025)



Fluxo BRT e outros ônibus - Região Cais de Santa Rita
 Fonte: Consórcio Viva Guararapes (2025)

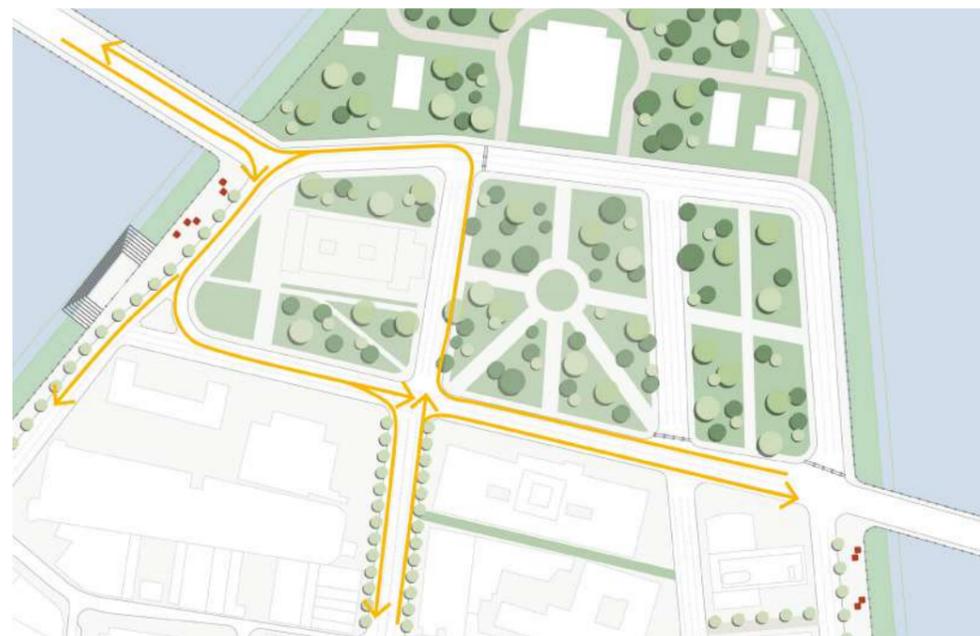
Legenda

- Fluxo Ônibus Convencional e BRT
- Fluxo Automóveis

Embora a solução ideal para a circulação viária do Distrito Guararapes envolva a circulação veicular nas vias do entorno da Praça da República, foi proposta uma solução de curto prazo para a circulação viária que envolve o trânsito pela via em frente ao Teatro de Santa Isabel.

Enquanto não for possível o acesso dos veículos nas vias atualmente restritas aos veículos oficiais, os veículos deverão seguir o sistema já existente de circulação.

Ao passo que for liberada a circulação nas vias atualmente fechada, a via em frente ao Teatro pode ser executada como via compartilhada, como está previsto. Então, os veículos deverão passar a circular dando a volta nas praças, conforme representado ao lado.



Fluxo automóveis - Curto prazo
Fonte: Consórcio Viva Guararapes (2025)



Fluxo ônibus convencional e BRT - Curto prazo
Fonte: Consórcio Viva Guararapes (2025)



Fluxo automóveis - Longo prazo
Fonte: Consórcio Viva Guararapes (2025)



Fluxo ônibus convencional e BRT - Longo prazo
Fonte: Consórcio Viva Guararapes (2025)

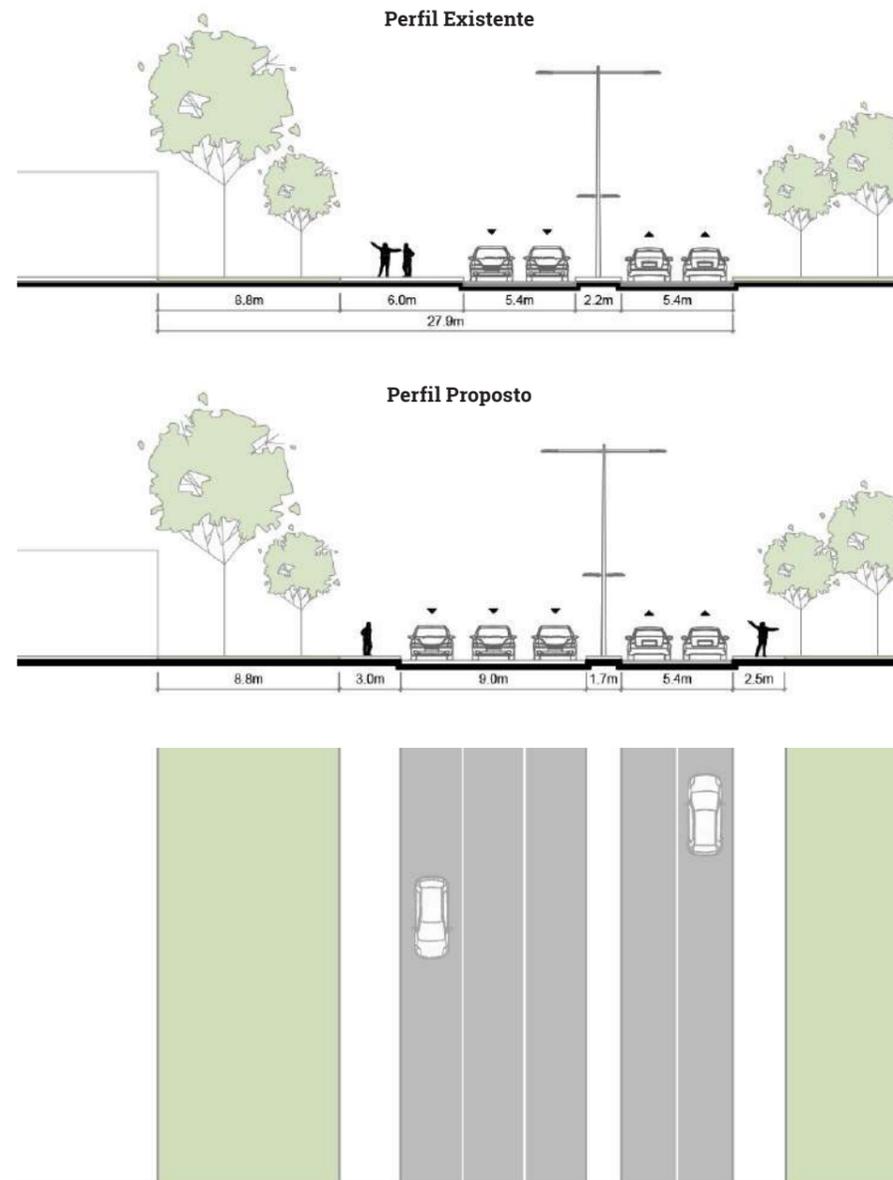
Legenda

- Fluxo Ônibus Convencional e BRT
- Fluxo Automóveis



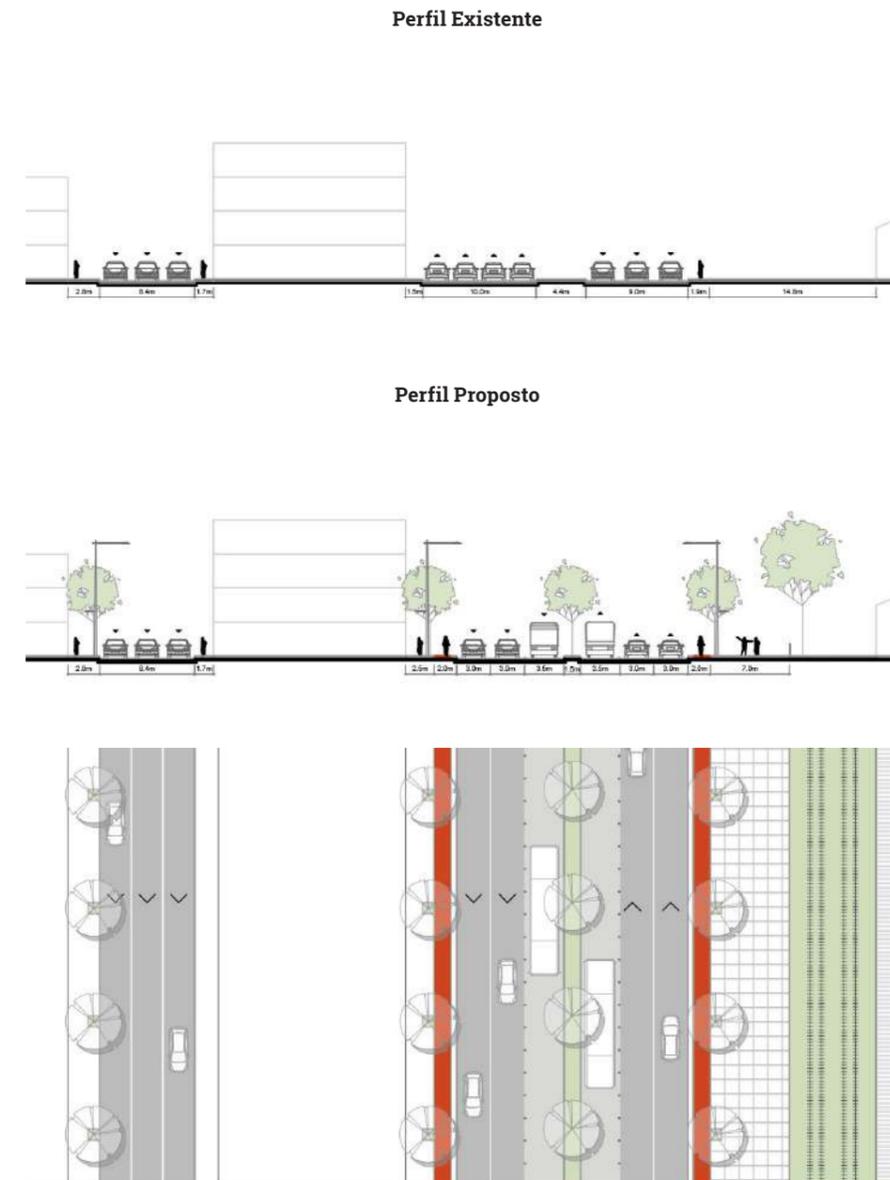
Rua Imperial:

Proposta de reorganização e acomodação de fluxos no sentido Norte-Sul. Para isso, a proposta contempla a redução de calçada e ampliação de uma pista neste sentido, além de reduzir a largura do canteiro central.



Av. Sul - Opção 1:

Proposta de reorganização de fluxos, contemplando duas faixas exclusivas para a circulação do BRT/VLT em sentidos confluentes com aqueles da via (e não em mão-inglesa, conforme ocorre atualmente) e implantação de ciclovias/ciclofaixas. Essa proposta considera a possibilidade de demolição do muro do Parque Ferroviário para ampliação da calçada e implantação de ciclovia neste lado da rua.

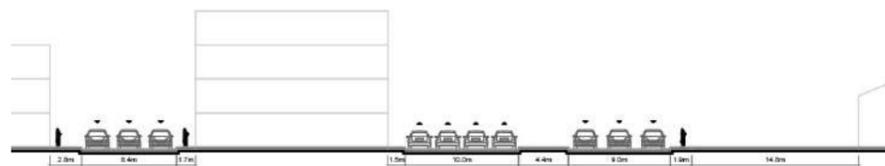




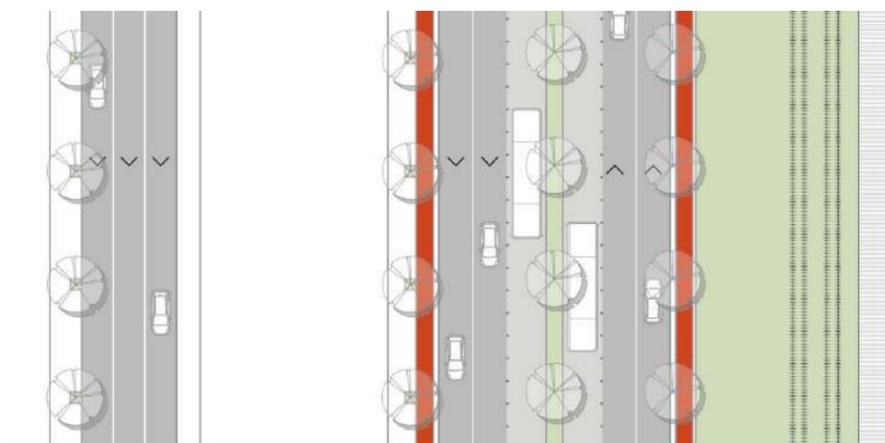
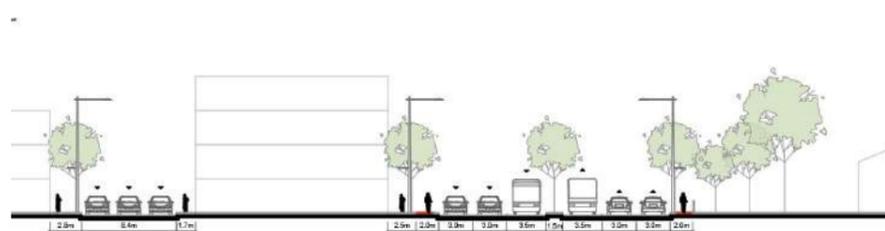
Av. Sul - Opção 2:

Proposta de reorganização de fluxos, contemplando duas faixas exclusivas para a circulação do BRT/VLT em sentidos confluentes com aqueles da via (e não em mão-inglesa, conforme ocorre atualmente) e implantação de ciclovias/ciclofaixas. Essa proposta considera a impossibilidade de demolição do muro do Parque Ferroviário, o que torna o passeio compartilhado entre pedestres e ciclistas neste lado da rua.

Perfil Existente



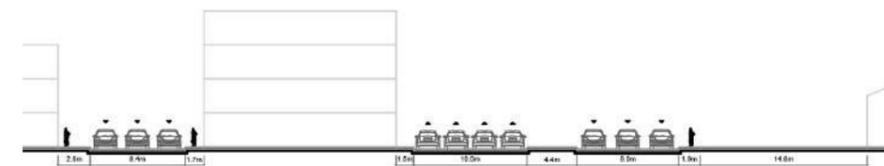
Perfil Proposto



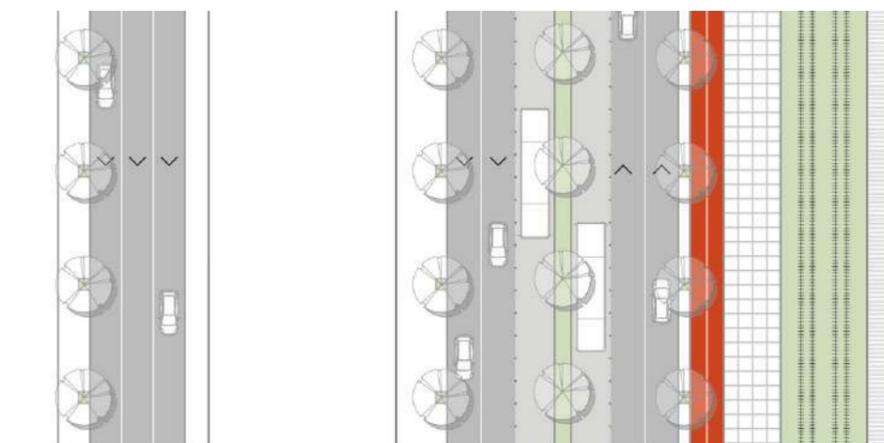
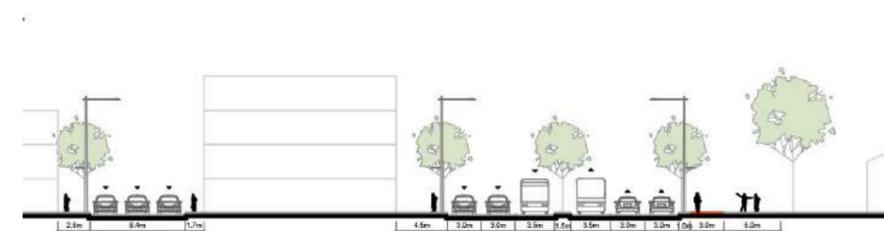
Av. Sul - Opção 3:

Proposta de reorganização de fluxos, contemplando duas faixas exclusivas para a circulação do BRT/VLT em sentidos confluentes com aqueles da via (e não em mão-inglesa, conforme ocorre atualmente) e implantação de ciclovias/ciclofaixas. Essa proposta considera a possibilidade de demolição do muro do Parque Ferroviário para ampliação da calçada e implantação de ciclovia em mão dupla neste lado da rua.

Perfil Existente



Perfil Proposto



Circulação Av. Dantas Barreto x Av. Sul
Fonte: Consórcio Viva Guararapes (2025)



Legenda

- Fluxo BRT
- Fluxo Automóveis e Ônibus Convencional

Circulação Viaduto das Cinco Pontas e Continuação Av. Eng. José Estelital
Fonte: Consórcio Viva Guararapes (2025)



Legenda

 Fluxo Automóveis e Ônibus Convencional

Circulação Avenida Cais Estelita e Terminal de Santa Rita
Fonte: Consórcio Viva Guararapes (2025)



Legenda

 Fluxo Automóveis e Ônibus Convencional



Ainda sobre o potencial do BRT como o principal modal de transporte de massa do Recife, foram analisadas as duas propostas existentes para a implantação do VLT na área: a da CBTU, que prevê o aproveitamento dos trilhos existentes, e o percurso sugerido pelo estudo Caminhos do Centro, do ICPS. Caso, no futuro, o VLT se torne uma solução a ser realmente desenvolvida em Recife, propõe-se o estudo de mudança de itinerário para a Av. Dantas Barreto, via que, para além de possuir estrutura para acomodar uma nova demanda, é também a via que melhor distribuirá os usuários no território, assim como poderá garantir proximidade entre estações nos percursos de origem/destino.

O Rio Capibaribe apresenta um grande potencial para a implementação de um sistema de transporte fluvial, que pode, em um primeiro momento, ser direcionado ao turismo e lazer, mas com possibilidade de evolução para um modal mais estruturado de transporte hidroviário urbano. Esse sistema poderia complementar a mobilidade da cidade, fortalecendo a conexão entre diferentes áreas e promovendo a reaproximação da população com o rio.

Apesar do potencial, estudos indicam limitações operacionais que dificultam a adoção do transporte fluvial como um sistema de transporte de massa eficiente. Ainda assim, o uso do rio para deslocamentos turísticos e culturais pode gerar um impacto positivo na valorização da paisagem urbana e no fortalecimento da identidade do Recife. Para isso, as propostas de acupunturas urbanas, como o Deck sobre a água, o Palco Flutuante e a revitalização de trapiches existentes, poderão oferecer suporte

à pesca local e criar novos espaços para eventos, cultura e contemplação.

Além disso, o Parque Capibaribe surge como uma oportunidade de integração entre o ambiente urbano e a paisagem natural, reforçando a importância do rio como um elemento central para a qualidade de vida e a mobilidade sustentável. Dessa forma, o Rio Capibaribe não apenas pode se consolidar como um espaço de lazer e turismo, mas também como um eixo estratégico para a mobilidade urbana do Recife, exigindo investimentos em infraestrutura, integração modal e políticas públicas que garantam sua sustentabilidade a longo prazo.

Atracadouro - suporte para pesca e transporte fluvial

Fonte: Consórcio Viva Guararapes (2025)

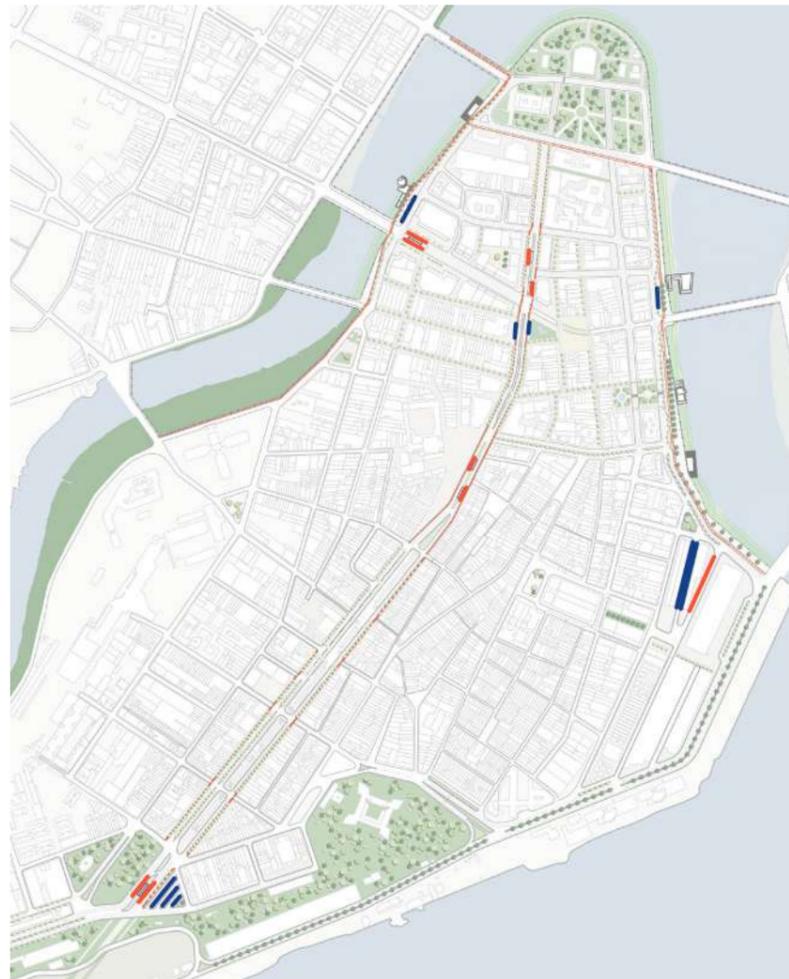
Estacionamentos

A questão dos estacionamentos para carros na área do projeto é um ponto crítico frequentemente apontado pelos interlocutores do trabalho. Não há espaço disponível para grandes infraestruturas de estacionamentos na área do projeto. Os edifícios lá existentes não possuem pavimentos de garagem - exceto os dois edifícios garagem existentes na área. O acesso ao Distrito Guararapes deve, portanto, ser realizado e incentivado por meio do transporte público e mobilidade ativa. Como já mencionado

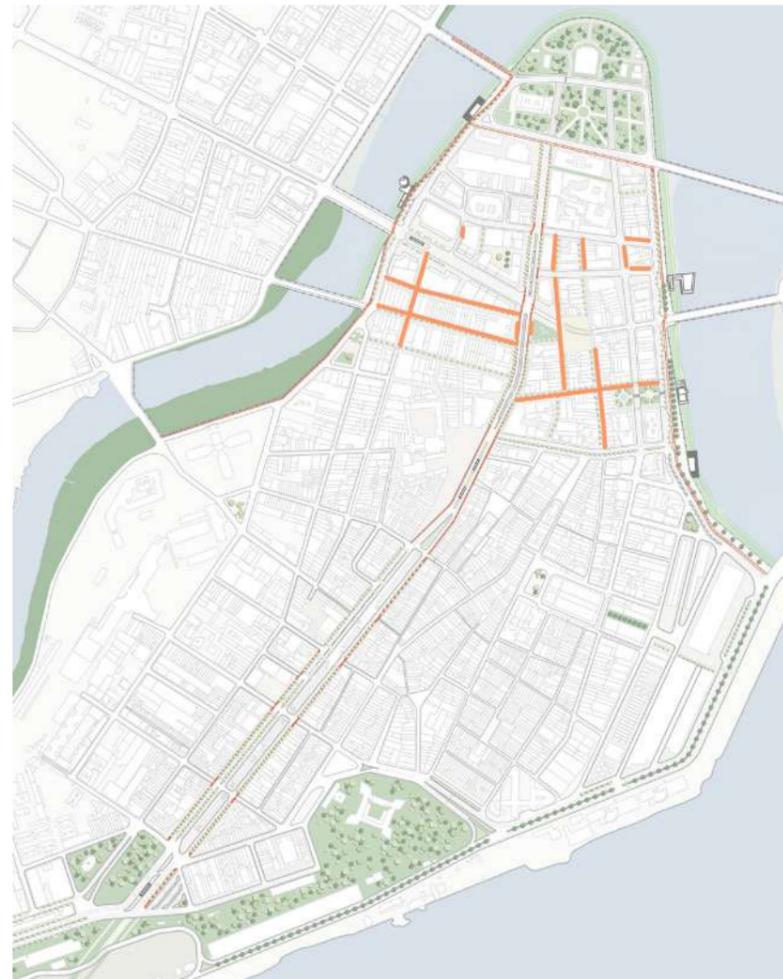
anteriormente, é primordial pensar na melhor integração e capacidade do BRT, linhas de ônibus e metrô. Situação que está em linha com a legislação do Recife, que deixou de exigir vagas de garagem para o licenciamento de novos empreendimentos habitacionais.

As vagas de estacionamento previstas ao longo de algumas vias devem ser submetidas ao sistema rotativo de curta permanência. Hoje o tempo máximo varia entre 2h e 5h - isso significa que os carros podem ocupar uma vaga de estacionamento por tempo superior a um turno (manhã ou

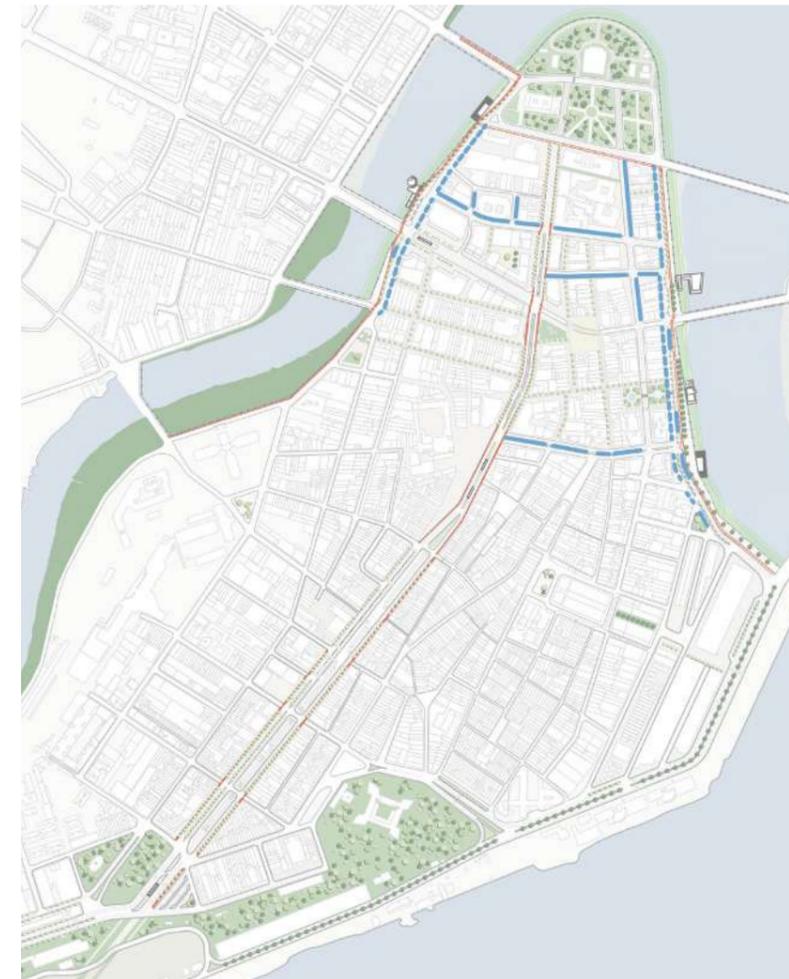
tarde), o que torna o sistema insustentável e não incentiva o comércio. Em áreas específicas, com equipamentos urbanos que demandam fluxo intenso de pessoas, como hotéis e universidades, podem existir vagas apenas para embarque e desembarque e vagas de permanência máxima de 15 minutos. Nos finais de semana, a terceira pista das vias das Orlas (Rua do Sol e Av. Martins de Barros) podem se transformar em faixas de estacionamento. A CTTU poderá acompanhar e fiscalizar se as vagas estão sendo utilizadas da forma correta, e, ser auxiliada por um sistema de segurança de CFTV.



Mapa de localização de carga e descarga ônibus
Fonte: Consórcio Viva Guararapes (2025)



Mapa de localização de carga e descarga automóveis
Fonte: Consórcio Viva Guararapes (2025)



Mapa de localização de vagas de estacionamento
Fonte: Consórcio Viva Guararapes (2025)

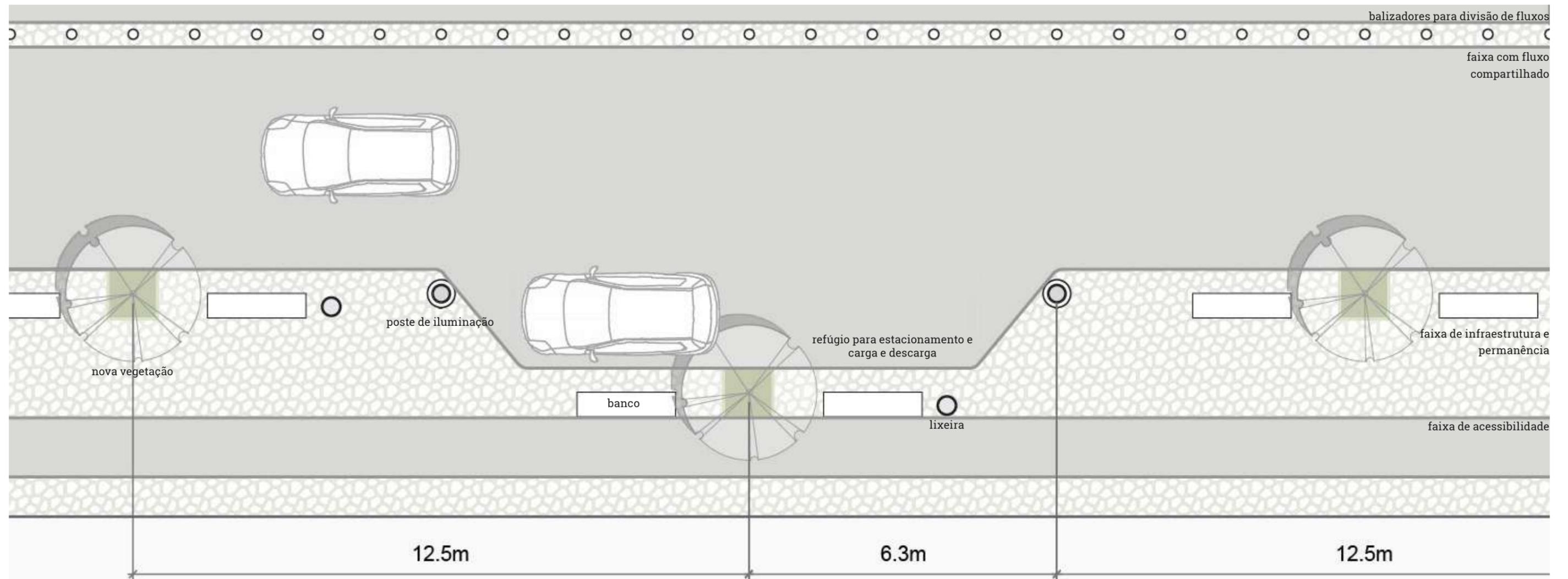
- Carga e descarga ônibus convencional
- Carga e descarga BRT
- Carga e descarga automóveis
- Estacionamento de automóveis
- Faixa de estacionamento nas orlas - final de semana

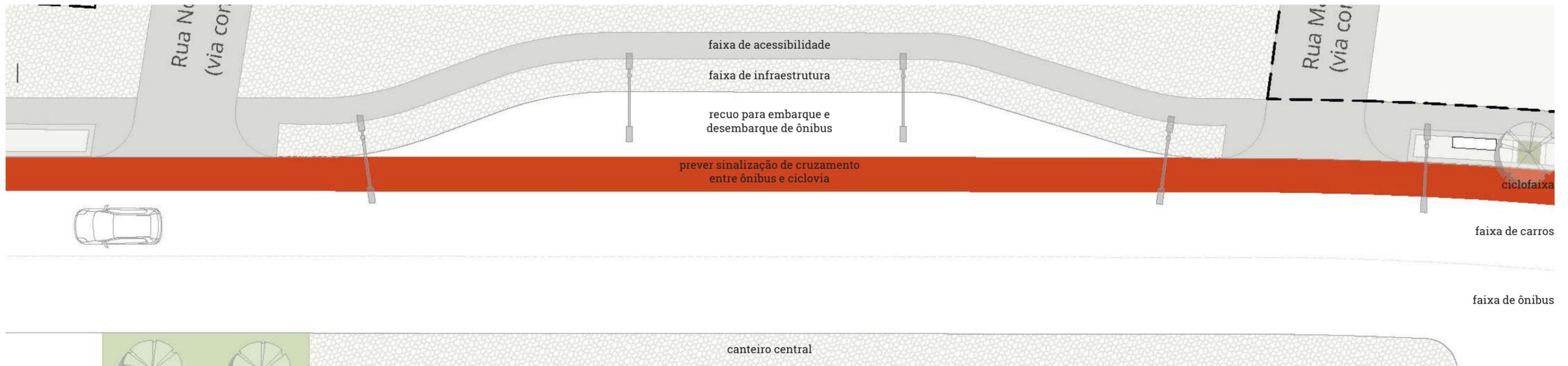
Zona Azul
A organização dos períodos de permanência (diminuição para no máximo duas horas - hoje de 5 horas) praticamente duplicará o número de vagas ofertadas. Ainda assim, após compatibilização das propostas de circulação viária do DG com o plano de circulação da PCR, será possível analisar possibilidades de ampliação do número de vagas no DG.

Carga e descarga

As propostas de desenho viário também contemplam áreas de carga e descarga, para subsidiar o comércio da região. Estão previstas áreas de estacionamento com essa destinação em todas as vias do projeto, principalmente na Av. Dantas Barreto e nas Vias Compartilhadas. Nestes locais, quando a largura da rua permite, foram previstas vagas de estacionamento exclusivo para carga e descarga, que também devem ser fiscalizadas pela autarquia de trânsito.

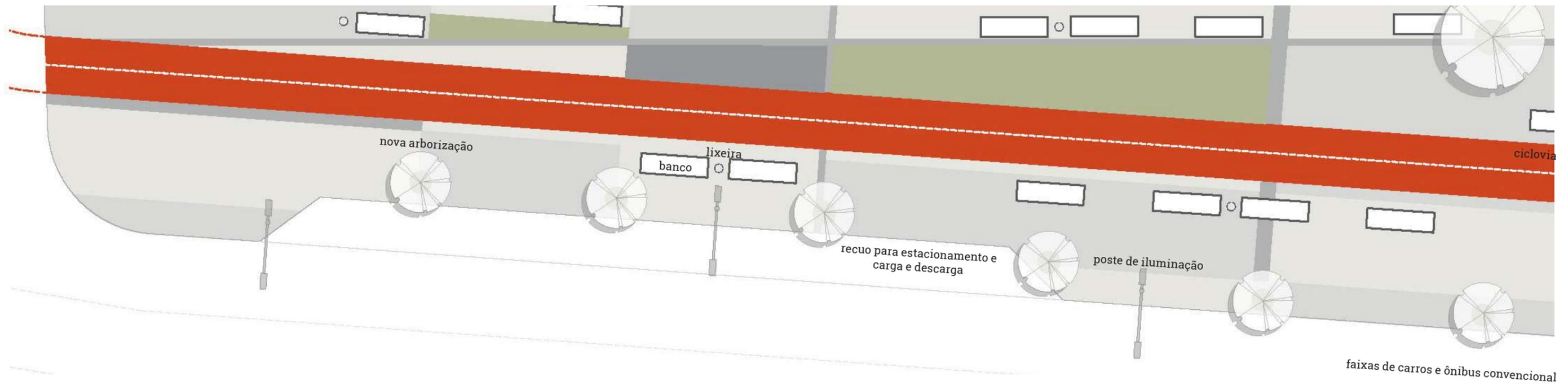
Zoom Vias Compartilhada
 Fonte: Consórcio Viva Guararapes (2025)





Zoom Av. Dantas Barreto com possibilidade de replicação em outros trechos

Fonte: Consórcio Viva Guararapes (2025)

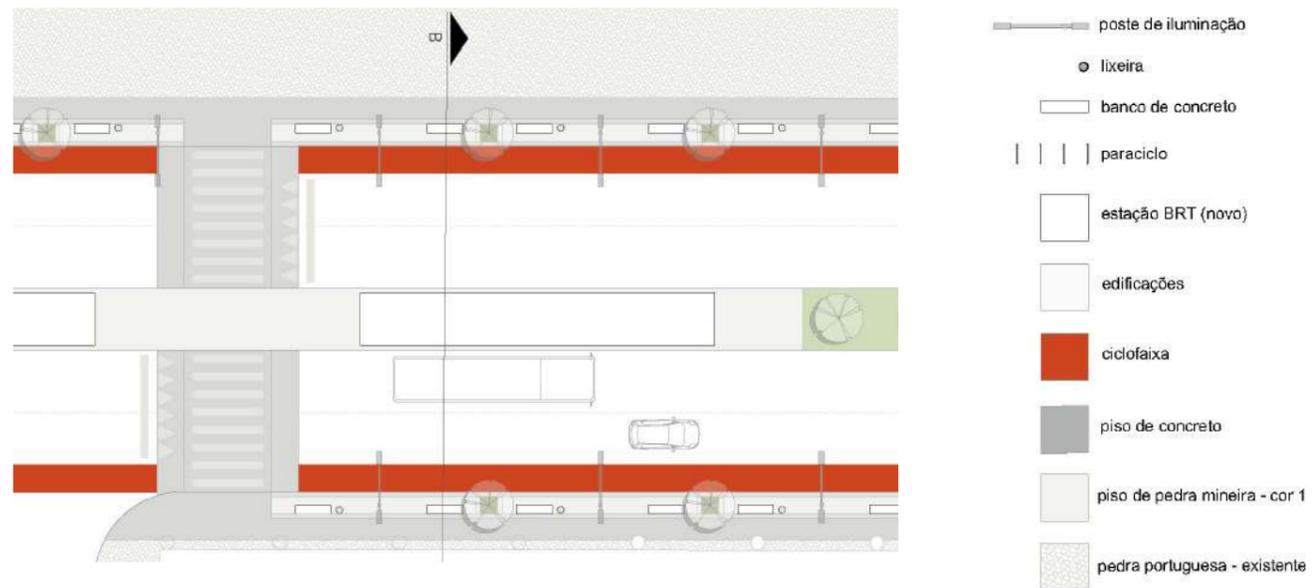
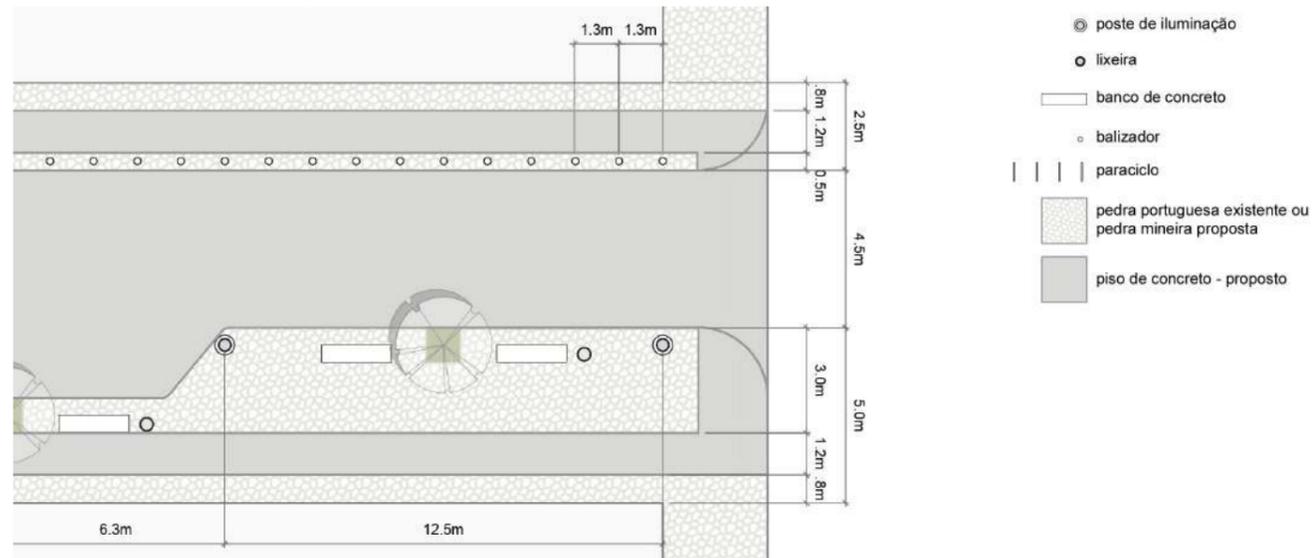


Zoom Trecho Orlas

Fonte: Consórcio Viva Guararapes (2025)

Zoom Vias Compartilhadas

Fonte: Consórcio Viva Guararapes (2025)



Zoom Detalhe Av. Guararapes

Fonte: Consórcio Viva Guararapes (2025)

Passeios e acessibilidade

Como já destacado, as boas práticas urbanas projetadas para o Distrito Guararapes dependem de soluções eficazes de mobilidade, incluindo transporte coletivo, acessibilidade e caminhabilidade. A ausência de uma infraestrutura adequada poderá comprometer a revitalização da área, limitando seu pleno uso pela população.

Atualmente, muitas calçadas do distrito apresentam padrões variados de pedra portuguesa, que fazem parte da identidade urbana local e devem ser preservadas. No entanto, sua conservação inadequada pode gerar desníveis e riscos aos pedestres. Para garantir acessibilidade e segurança, é fundamental restaurar e manter regularmente essas calçadas, evitando interpretações equivocadas de que o problema reside no material em si, e não na falta de manutenção. A pedra portuguesa possui características técnicas vantajosas, como alta durabilidade e propriedades antiderrapantes naturais devido à sua textura rústica. Também contribui para a permeabilidade do solo, auxiliando na drenagem urbana e na redução de ilhas de calor. Entretanto, a falta de manutenção adequada pode levar ao afrouxamento das pedras, formação de buracos e desníveis, tornando-se um obstáculo para pessoas com mobilidade reduzida e aumentando o risco de acidentes.

Em algumas áreas, como a Praça da Independência e as Vias Compartilhadas, existem hoje pisos de

concreto e blocos intertravados, materiais que não refletem a importância paisagística e cultural da região, conferindo um caráter genérico ao espaço urbano. O masterplan propõe a substituição do bloco intertravado por pedra mineira em trechos estratégicos, como nos alargamentos de calçadas e na complementação do desenho original da pedra portuguesa, seguindo o modelo aplicado na revitalização dos passeios do Bairro do Recife.

Nos trechos de alargamento de calçadas, como na Avenida Guararapes, propõe-se a aplicação de blocos de concreto drenantes pré-moldados em diferentes dimensões, formando um mosaico. Além disso, em todas as calçadas onde há pedra portuguesa, estão previstas a implantação de faixas de acessibilidade em concreto moldado in loco, garantindo percursos acessíveis e contínuos. Essa abordagem segue referências bem-sucedidas em outras cidades, que possuem características urbanísticas semelhantes às projetadas para as Vias Compartilhadas.

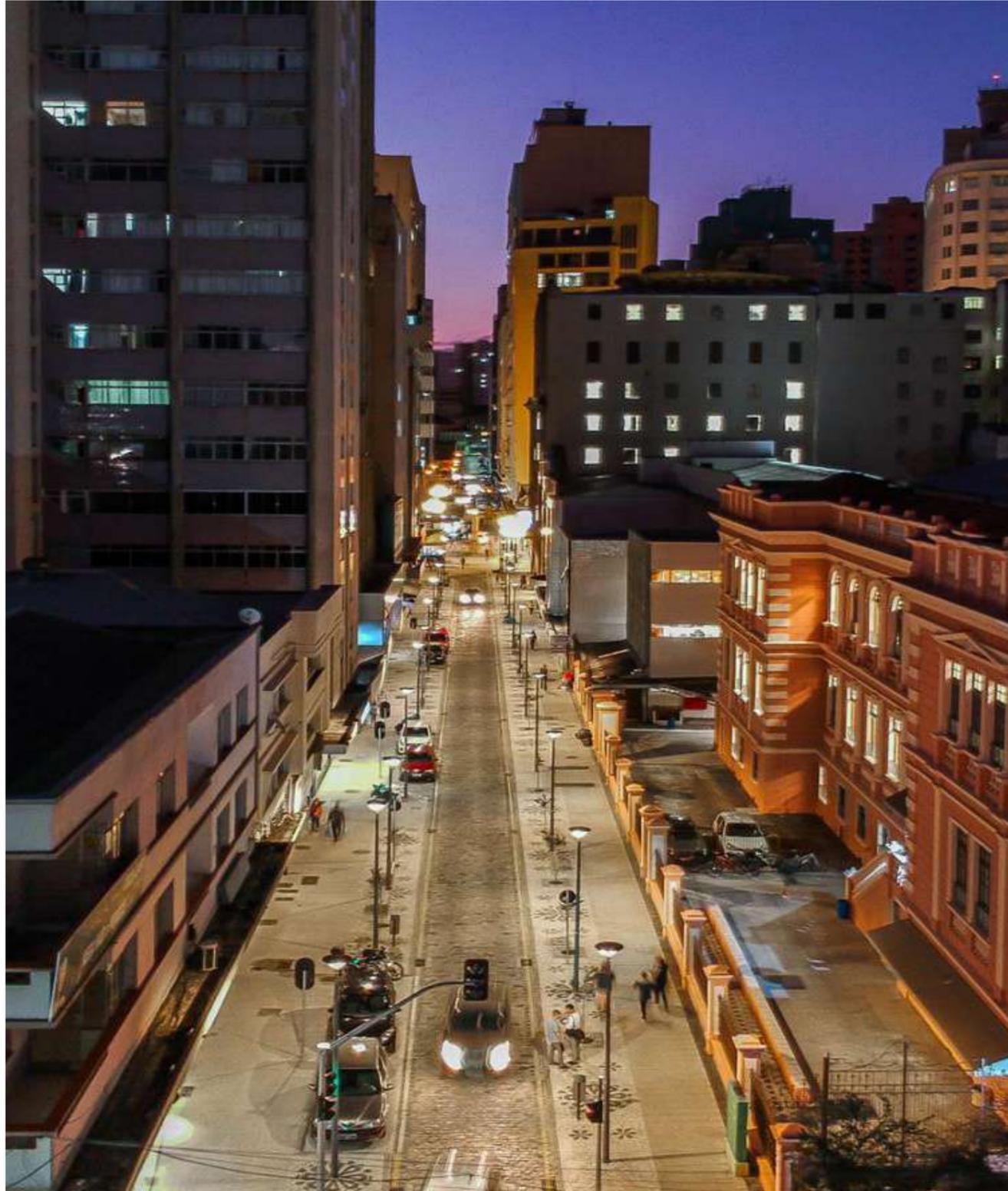
É importante ressaltar que a substituição indiscriminada da pedra portuguesa por outros materiais, sob a justificativa de dificuldade de manutenção e acessibilidade, pode descaracterizar o patrimônio cultural e histórico da região. Portanto, investir em técnicas adequadas de instalação e em mão de obra especializada para a manutenção periódica das calçadas de pedra portuguesa é essencial para preservar a identidade local e garantir a segurança e acessibilidade para todos os usuários.

Resgate da Pavimentação Original de Paralelepípedos

Considerando que algumas das vias compartilhadas no Distrito Guararapes possuem camadas subjacentes de paralelepípedos, recomenda-se que, durante a elaboração do projeto executivo, sejam realizadas prospecções técnicas para verificar a existência e o estado de conservação dessas pedras. Caso constatada sua viabilidade, será possível integrá-las ao desenho urbano das vias, valorizando o patrimônio material e contribuindo para uma pavimentação de maior qualidade estética e histórica.

Em relação às vias estruturais de mobilidade – como a Avenida Guararapes e a Avenida Dantas Barreto – é fundamental avaliar se a proposta de recuperar a pavimentação com paralelepípedos representa, de fato, a melhor solução para atender às demandas de circulação multimodal, contemplando BRT, ônibus convencionais, automóveis, bicicletas e pedestres. Essa análise deve considerar aspectos como segurança viária, acessibilidade, eficiência operacional, conforto urbano e integração com o sistema de transporte coletivo existente.

Fotos Rua Voluntários da Pátria
Fonte: Prefeitura de Curitiba (2020)





Banco de concreto Orla do Guaíba - Jaime Lerner Arquitetos Associados

Fonte: Juan Simioni (2023)



Banco Demetra - Metalco

Fonte: Metalco

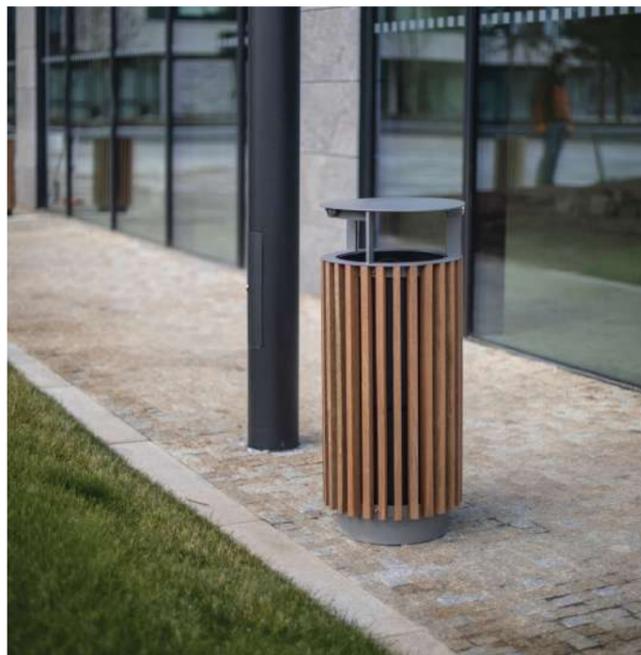
Mobiliário Urbano

Bancos, lixeiras, balizadores, paraciclos, mesas e totens digitais

i. bancos;

Os bancos são elementos fundamentais de promoção de permanência e convivência nos espaços públicos. Os projetos conceituais preveem bancos em todas as vias, localizados próximos à elementos de sombreamento e, de preferência, em pares. Estão previstos no projeto dois tipos de bancos: bancos de alvenaria e concreto armado executados in loco e bancos pré-fabricados. Os bancos executados in loco estão destinados às Orlas - por conta da maior suscetibilidade destas áreas às intempéries e ao efeito das águas -, à Avenida Guararapes - os bancos respeitam o design proposto para a via -, às vias compartilhadas e às demais vias que compõem o recorte do projeto.

Os bancos propostos são monolíticos, com base de alvenaria de blocos de concreto, revestidos com massa única e pintura látex acrílica, respeitando o desenho e a distribuição previstos no masterplan. Os bancos pré-fabricados serão destinados às praças e à Avenida Dantas Barreto, uma vez que estes locais não possuem bancos com desenho específico e são locais de grande importância para a consolidação do Distrito. Foram utilizados de referência para orçamento e projeto os bancos pré-fabricados das marcas MM Citè, Metalco, Delazzari e Goloni. Ao lado estão referências visuais de ambas tipologias de banco presentes no projeto.



Lixeira Quinbin - MMCitè

Fonte: MMCitè



Paraciclo

Fonte: Suportes Karan



Balizador Donat - MMCitè

Fonte: MMCitè

ii. lixeiras;

Todas as vias do projeto devem conter lixeiras, distribuídas ao longo do passeio. Estas lixeiras deverão, de preferência, estar localizadas próximas aos bancos e locais de permanência. Foram utilizados de referência para orçamento e projeto as lixeiras das marcas MM Citè, City Design, Metalco e Delazzari.

iii. balizadores;

Para as vias compartilhadas e para algumas praças, é essencial a utilização de balizadores para garantir a segurança do pedestre. Para o presente projeto foram propostos a utilização de balizadores com iluminação, de forma a complementar a iluminação pública das vias. As referências utilizadas para orçamento e projeto incluem MM Citè, City Design e Delazzari.

iv. paraciclos;

Buscando a estruturação de uma rede de infraestrutura cicloviária, foram previstas a distribuição de paraciclos em vias cicláveis, em conjuntos de 4. O paraciclo definido para pré-orçamento foi em formato "U", pré-fabricado em perfil metálico.



Mesa de concreto - Goloni

Fonte: Goloni Mobiliário Urbano



Mapa tátil

Fonte: Arte Inclusão



Totem digital

Fonte: Clear Channel

v. mesas;

Para a Praça da Independência e para a Praça do Sebo, de forma a dar suporte ao comércio local, foi sugerida a instalação de mesas quadradas pré-fabricadas, de 4 lugares. As referências utilizadas para o projeto e orçamento foram da MM Citè, Goloni e Delazzari.

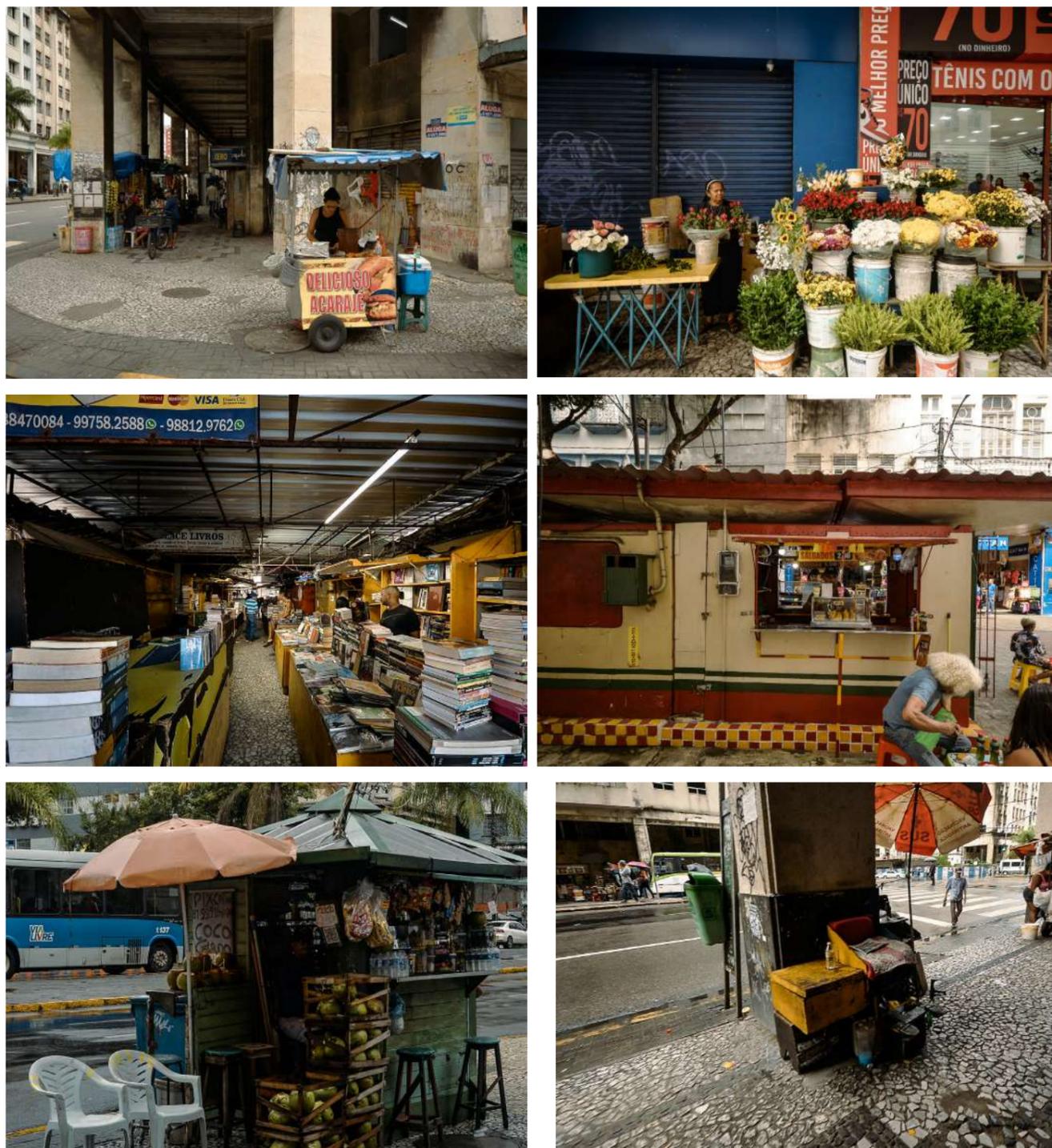
vi. mapas táteis;

Com o objetivo de promover acessibilidade universal e acolher todos os públicos, foi prevista a instalação de mapas táteis nos espaços públicos que oferecem maior singularidade. Os espaços que exigem estes equipamentos são a Praça da Independência, a Praça do Sebo e as Orlas. O mapa consiste em uma base de concreto moldado in loco com uma placa de acrílico gravada em alto relevo com o desenho do espaço público em questão, assim como na disposição de informações importantes em sistema braille.

vii. totens digitais;

Como suporte para informações municipais ou como veículo de publicidade, foram distribuídos totens digitais no território. Como principal referência foi utilizada a Clear Channel, empresa responsável pelos totens digitais na cidade de Curitiba-PR.

Toda a publicidade na área do projeto (ZEPH) deve ser não-luminosa.



Zonas de concentração de comércio de rua

Fonte: Consórcio Viva Guararapes (2025)

Comércio de Rua

Tema de debate desde a etapa de diagnóstico do trabalho, o comércio popular, como quiosques e vendedores ambulantes, desempenha um papel importante na economia local e na dinâmica social do Distrito Guararapes. Este tipo de comércio faz parte da identidade econômica local e a sua presença tem sido um movimento de resistência, sendo parte integrante do DNA socioeconômico do Centro do Recife.

Eles representam uma formalização do comércio informal, evidenciando a dinâmica ativa e diversificada das atividades econômicas da região. Conhecida por seu comércio intenso e por estar profundamente conectada ao cotidiano de moradores e visitantes, a área se beneficia da flexibilidade desses espaços comerciais, que oferecem uma ampla gama de produtos e serviços para atender às demandas do público que circula pelo bairro.

Entre os diversos modelos de quiosques observados, destaca-se especialmente aquele dedicado à venda de água de coco, um item popular que se alinha com as preferências locais. Além dos quiosques de água de coco, outros tipos de mobiliário urbano são evidentes, como os usados por floristas e vendedores de livros usados, que apresentam características específicas para suas atividades. Por outro lado, as barracas de alimentação têm uma conformação semelhante, mas não seguem um padrão fixo, refletindo a diversidade e a flexibilidade do comércio na área.

Além dos quiosques fixos, há uma presença notável de mobiliário temporário, como carrinhos de sapateiros e vendedores ambulantes de lanches e frutas. Esses itens móveis ocupam as ruas durante o horário comercial e são retirados ao final do dia, sendo levados para estacionamentos ou depósitos próximos. Esse sistema adaptável, que combina estruturas permanentes e temporárias, evidencia a relevância do comércio informal em Santo Antônio e sua profunda conexão com o cotidiano urbano do bairro.

Mapa comércio de rua por tipologia de produto

Fonte: Consórcio Viva Guararapes com base em Banco de Dados Geográfico do Comércio Popular (NT 127/2025/GABCENTRO – GDU) (2025)



- Legenda**
- ▭ Área da Concessão
 - Comércio Popular - Produtos
 - Grupo 1 - Alimentação
 - Grupo 2 - Confecções
 - Grupo 3 - Utilidades diversas
 - Grupo 4 - Vegetais naturais
 - Grupo 5 - Serviços
 - Grupo 6 - Outros

Mapa comércio de rua por tipologia de mobiliário

Fonte: Consórcio Viva Guararapes com base em Banco de Dados Geográfico do Comércio Popular (NT 127/2025/GABCENTRO – GDU) (2025)



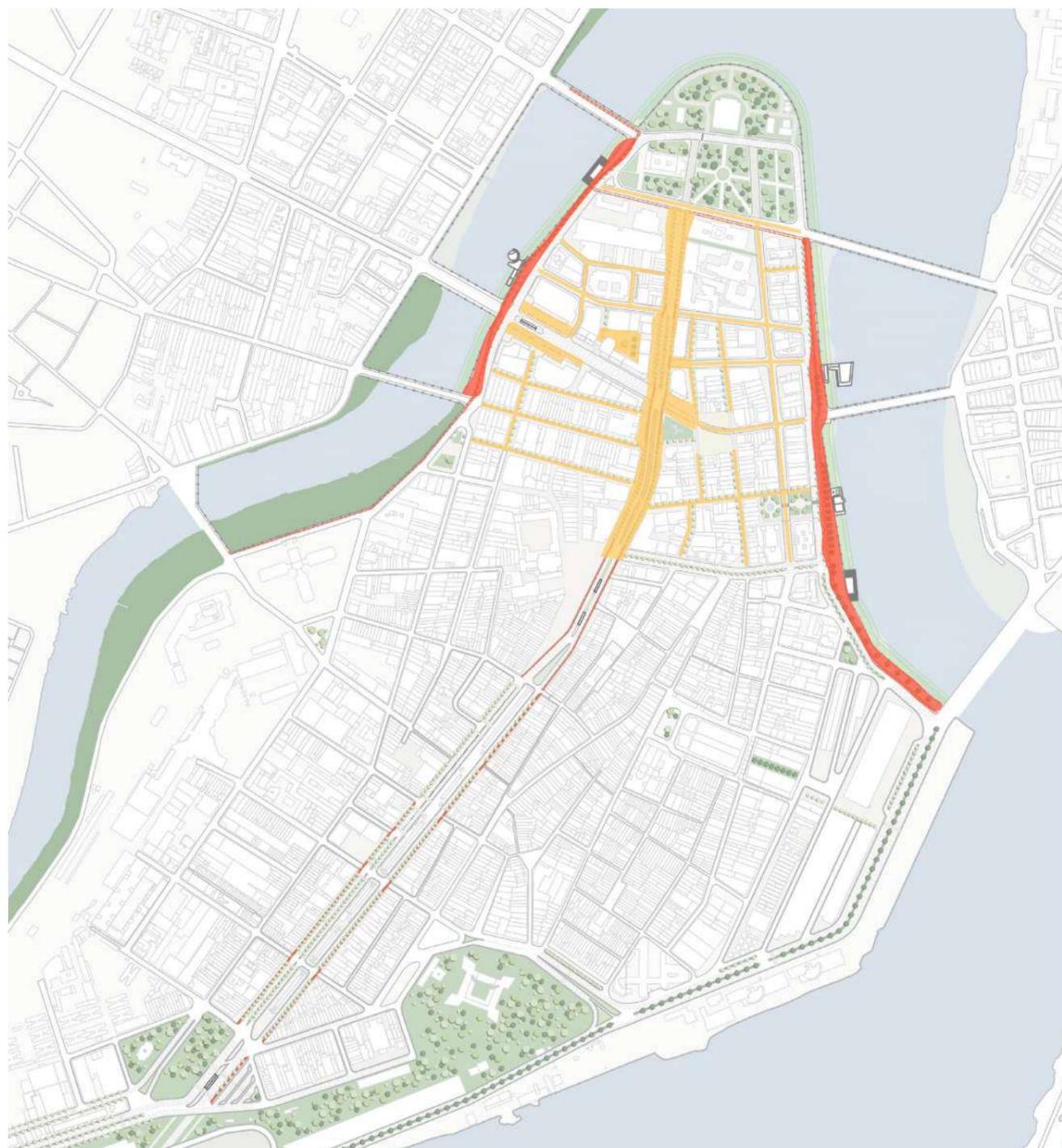
- Legenda**
- ▭ Área da Concessão
 - Comércio Popular - Tipologia
 - FIXO
 - MÓVEL

De acordo com o levantamento municipal, realizado a partir do Banco de Dados Geográfico do Comércio Popular (NT 127/2025/GABCENTRO – GDU), a área da concessão abriga atualmente 446 comerciantes fixos e 200 comerciantes móveis.

O Masterplan incorpora e propõe a reorganização física e espacial do comércio de forma a enriquecer o ambiente urbano, trazer segurança, estrutura, dignidade e permanência, sem comprometer a circulação de pedestres ou a acessibilidade. O processo de transformação do Distrito Guararapes prevê a reorganização e padronização de todo o comércio popular presente na área de intervenção.

Sempre que possível, deve ser garantida a permanência dos comerciantes em seus pontos originais ou em áreas próximas, preservando vínculos com a clientela. Em diversos casos não será possível manter exatamente a localização original, pois uma das prioridades do reordenamento é liberar as áreas públicas para circulação de pedestres com acessibilidade.

O mapeamento completo dos comerciantes e ambulantes, realizado pela Prefeitura do Recife, servirá de base para a etapa de realocação e adequação. A metodologia de remanejamento será construída com critérios transparentes e alinhados a diretrizes públicas, considerando fatores como tempo de atuação, tipo de atividade e vulnerabilidade social. O objetivo central é garantir que a transição para o novo modelo ocorra de forma organizada, inclusiva e socialmente responsável.



Zonas de concentração de comércio de rua

Fonte: Consórcio Viva Guararapes (2025)

■ Zona de relocação

■ Zona de novos quiosques

Um dos elementos centrais desta abordagem é o modelo de quiosque desenvolvido especificamente para o projeto. Cada quiosque possui dimensões compactas de 2,5m x 2,5m e foi concebido com versatilidade para atender a diferentes configurações comerciais, podendo abrigar até quatro módulos de comércio ou ser adaptado para outras combinações, como módulos que abrigam segurança e sanitários públicos, quatro módulos de comércio, módulos com instalação de cozinha para aqueles voltados à gastronomia, entre outras possibilidades. Essa flexibilidade permite que o mobiliário proposto atenda tanto às demandas dos comerciantes quanto às necessidades dos frequentadores dos espaços públicos. Os quiosques poderão ser estrategicamente posicionados ao longo das áreas revitalizadas, quando possível em áreas de sombra, sempre caracterizados como parte integrante da promoção do dinamismo e funcionalidade aos espaços públicos. A estrutura dos quiosques será composta por fibra de vidro, contendo painéis fotovoltaicos na cobertura e sistema de ventilação. O detalhamento dos quiosques encontra-se no Conjunto de Pranchas 8 deste produto.

Para a Praça do Sebo, a proposta traz a implementação de um novo mobiliário urbano: a Rua Portátil. Inspirados nos bouquinistes de Paris, este mobiliário urbano permite acomodar os vendedores ambulantes com qualidade e conforto, adicionando um novo elemento à paisagem urbana. A ideia da Rua Portátil, desenvolvida pelo arquiteto Jaime Lerner, surge da necessidade de renascimento de diferentes áreas em várias cidades do mundo que passam por um processo de degradação e esvaziamento, de insegurança e abandono tanto dos proprietários quanto do poder

público. As Ruas Portáteis abrem a possibilidade de trazer vida de forma imediata, servindo como um estímulo à reinserção da função habitacional.

O módulo da Rua Portátil é fruto de um processo atencioso de design de projeto, cujo objetivo é criar um artefato altamente versátil e qualificado, capaz de acomodar, com beleza e funcionalidade, as diversas características das ruas tradicionais: pequenos cafés, livrarias, lojas de música, lojas de luxo, entre outros. A segurança é garantida por um sistema de fechamento, permitindo que o módulo seja fechado quando necessário.

Protótipos da Rua Portátil em Curitiba

Fonte: Jaime Lerner Arquitetos Associados (2007)



i. rua portátil;

A ideia da Rua Portátil, desenvolvida pelo arquiteto Jaime Lerner, surge da necessidade de renascimento de diferentes áreas em várias cidades do mundo que passam por um processo de degradação e esvaziamento, de insegurança e abandono tanto dos proprietários quanto do poder público.

Revitalizar é viver novamente. Mas como alcançar esse resultado e atrair pessoas para viver em lugares onde não há vida? Como fazer isso de forma rápida e eficaz, evitando longos e caros processos de desapropriação e construção? A resposta é trazer a vitalidade da rua.

As Ruas Portáteis abrem a possibilidade de trazer vida de forma imediata, servindo como um estímulo à reinserção da função habitacional.

As Ruas Portáteis podem conter todo o comércio e a animação dos melhores endereços da cidade. Seus módulos podem ser instalados nas ruas na noite de sexta-feira e retirados na manhã de segunda-feira. Durante a semana, podem ser montados em locais de grande circulação de pessoas, como universidades.

O módulo da Rua Portátil é o fruto de um processo atencioso de design de projeto, cujo objetivo é criar um artefato altamente versátil e qualificado, capaz de acomodar, com beleza e funcionalidade, às mais diversas características das ruas tradicionais: pequenos cafés, livrarias, lojas de música, lojas de luxo, entre outros. Tudo depende de como se deseja inserir a rua em cada bairro. A segurança é garantida por um sistema de fechamento – o módulo pode ser trancado

quando necessário.

A partir da Rua Portátil, o conceito se expande. Por que não usar os módulos como uma combinação simultânea de ponto de ônibus e quiosque de jornais? Por que não criar, nos aeroportos, estações de trabalho e descanso, que juntas possam formar um pequeno hotel? Seguindo a evolução da ideia, chega-se ao princípio de viver e trabalhar juntos, em bairros que podem ser montados em um prazo muito curto. Verifica-se, portanto, que, a partir do módulo inicial da Rua Portátil, toda uma gama de equipamentos pode ser desenvolvida, acrescentando mobilidade ao mobiliário urbano. Em alguns casos, esses elementos podem ser permanentes; em outros, móveis, de acordo com a necessidade, compondo novas paisagens.

Quiosques de Comércio de Rua
Fonte: Consórcio Viva Guararapes (2024)

Quiosques - comércio de rua

Ao todo, o projeto considera 180 quiosques e 32 ruas portateis distribuídos em todo o território. Considerando 4 ocupantes por quiosque o projeto atende cerca de 680 usuários dos 720 pontos (somando comerciantes fixos e ambulantes) existentes hoje no território conforme levantamento elaborado na fase do diagnóstico. A planilha de orçamento traz a quantidade de quiosques estimada para cada área do projeto. Entretanto, vale ressaltar que seria plenamente possível atender aos 720 existentes, fixando os ambulantes, conforme proposto inicialmente, se assim a PCR concordar.



ii. Quiosques;

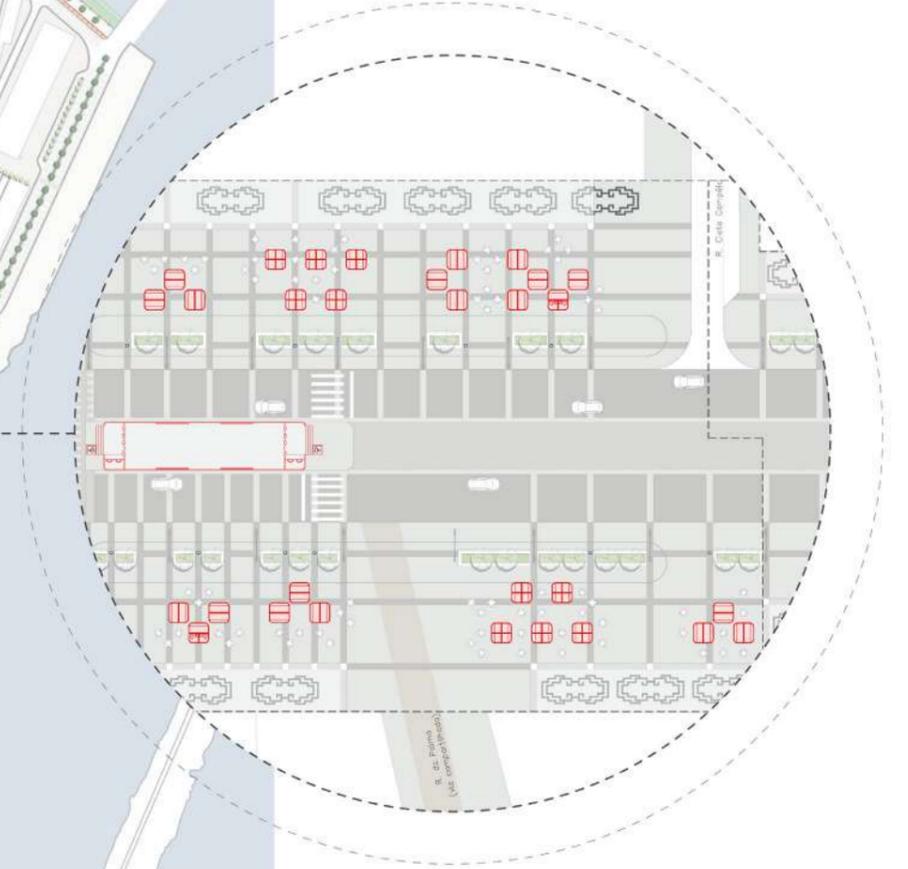
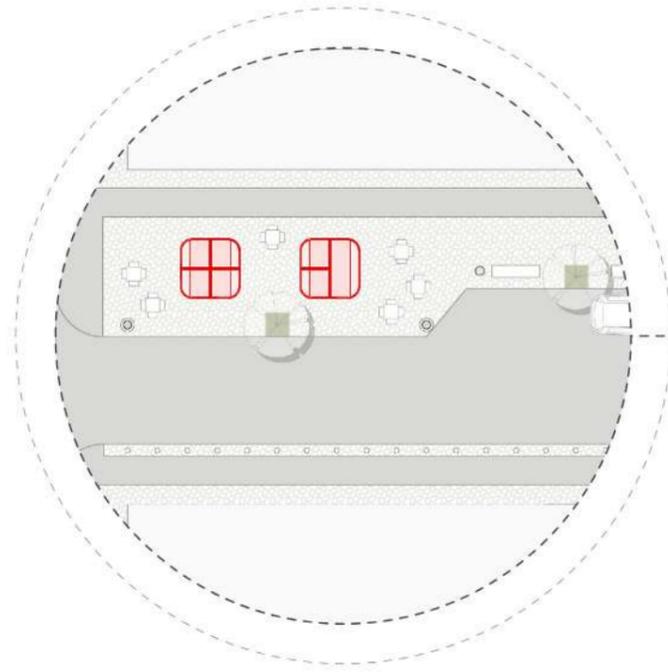
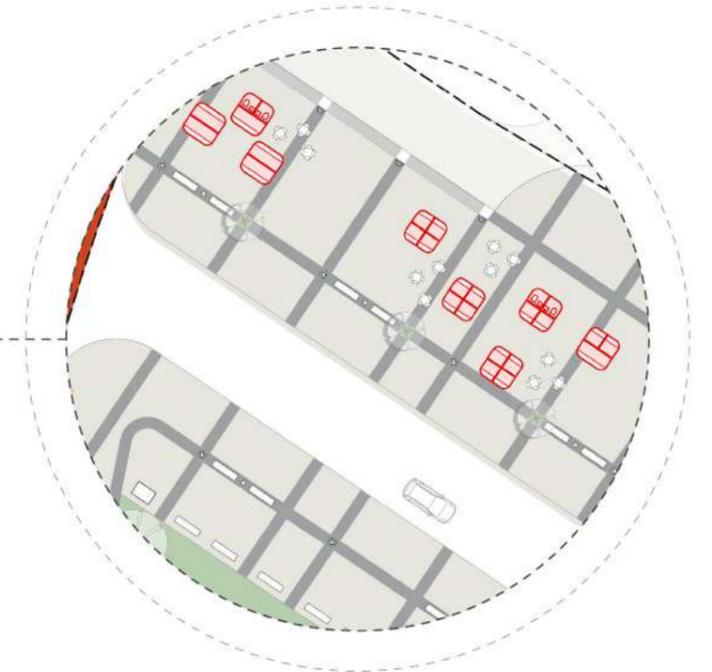
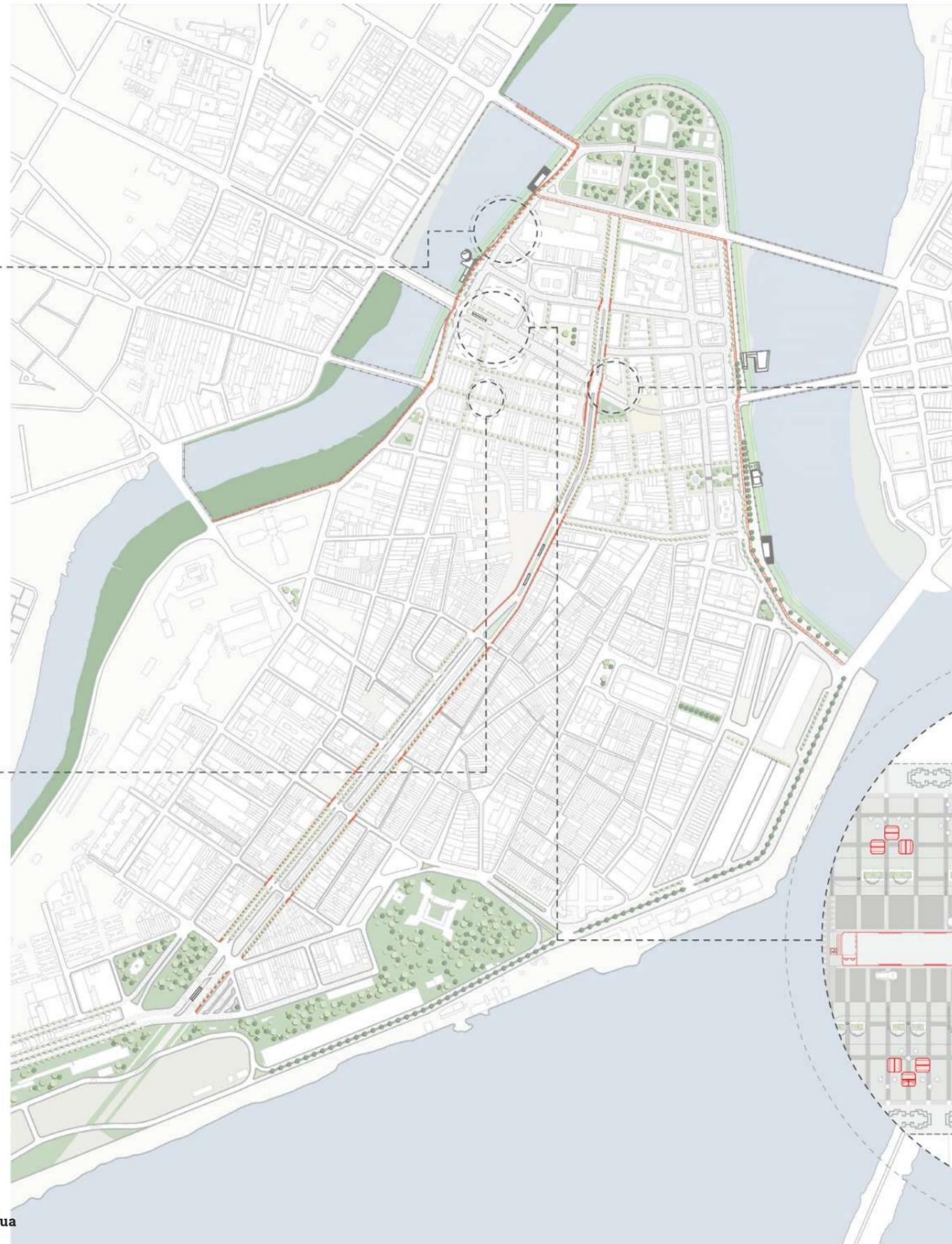
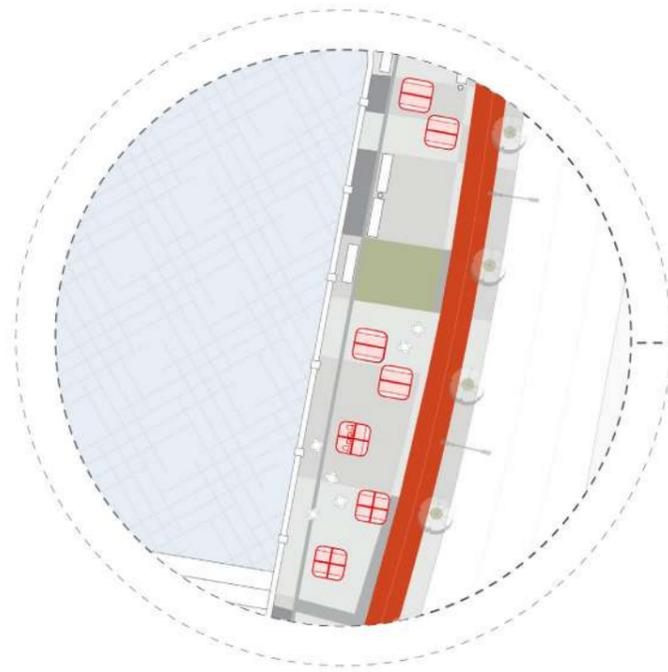
O comércio popular, como quiosques e vendedores ambulantes, desempenha um papel importante na economia local e na dinâmica social do Distrito Guararapes. Fazem parte da identidade econômica local e sua presença e permanência tem sido um movimento de resistência. Esse comércio é parte constitutiva do DNA socioeconômico do Centro do Recife e poderá ser a Marca do Distrito Guararapes.

O projeto incorpora e propõe sua reorganização física e espacial. Propõe novas estratégias para organizar esse comércio de rua, de forma que ele enriqueça o ambiente urbano, revitalize e traga segurança e permanência sem comprometer a circulação de pedestres ou a acessibilidade. Um dos elementos centrais dessa abordagem é o modelo de quiosque desenvolvido especificamente para o projeto.

Cada quiosque possui dimensões compactas de 2,5m x 2,5m e foi concebido com versatilidade para atender a diferentes configurações comerciais. Ele pode abrigar até quatro módulos de comércio ou ser adaptado para outras combinações, como dois módulos de comércio e um banheiro, ou dois banheiros e dois módulos de comércio. Essa flexibilidade permite que os quiosques atendam tanto às demandas dos comerciantes quanto às necessidades dos frequentadores dos espaços públicos.

A estrutura é de fibra de vidro, contendo painéis fotovoltaicos na cobertura e sistema de ventilação. Recomenda-se a construção de um protótipo para teste no meio urbano.

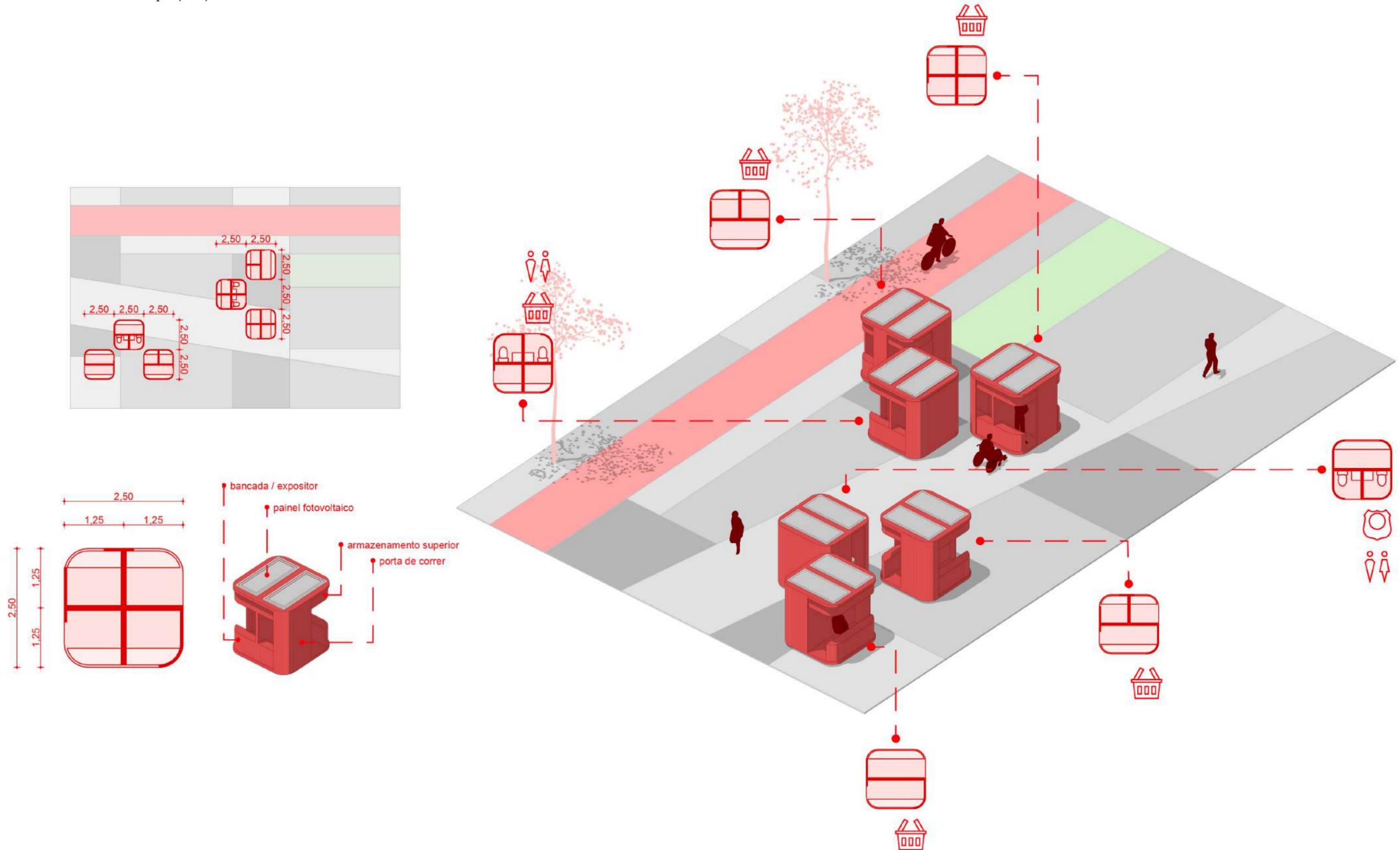
Os quiosques podem ser estrategicamente posicionados ao longo das áreas revitalizadas, com foco na Avenida Guararapes e nas Orlas, para promover dinamismo e funcionalidade aos espaços públicos. Além disso, o design modular e a disposição planejada dos quiosques contribuem para a organização do comércio popular, garantindo maior segurança, acessibilidade e uma integração harmoniosa com o projeto de revitalização do Distrito Guararapes.



Propostas de Implantação e Organização dos Quiosques de Comércio de Rua
Fonte: Consórcio Viva Guararapes (2025)

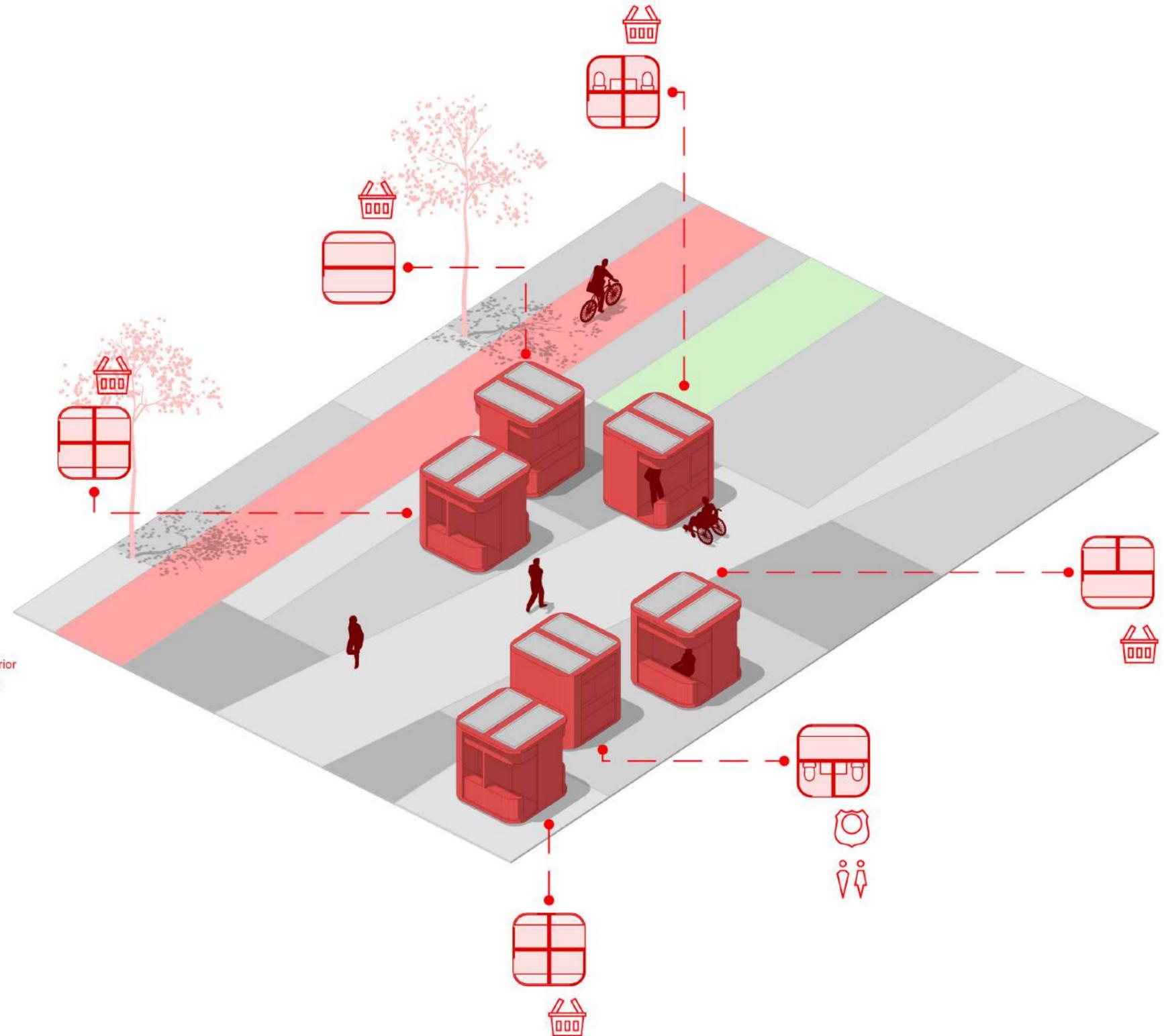
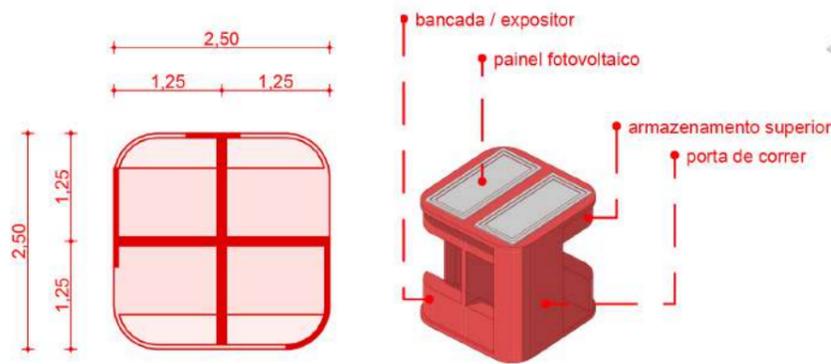
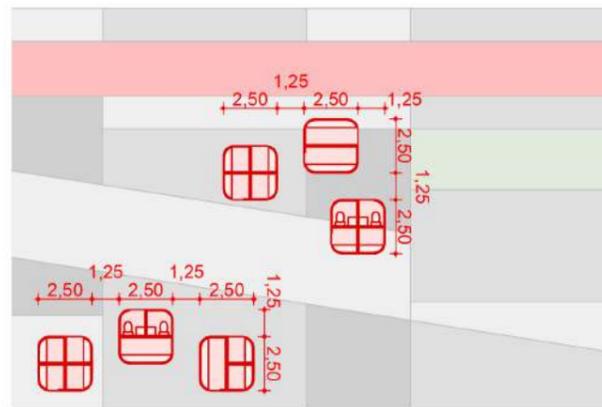
Quiosques - distribuição 1

Fonte: Consórcio Viva Guararapes (2024)



Quiosques - distribuição 2

Fonte: Consórcio Viva Guararapes (2024)



Sombreamento e Acessibilidade

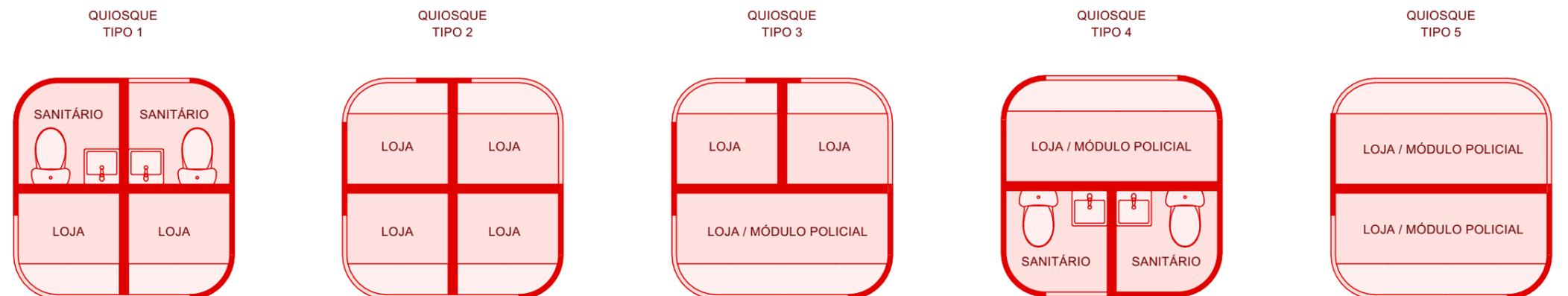
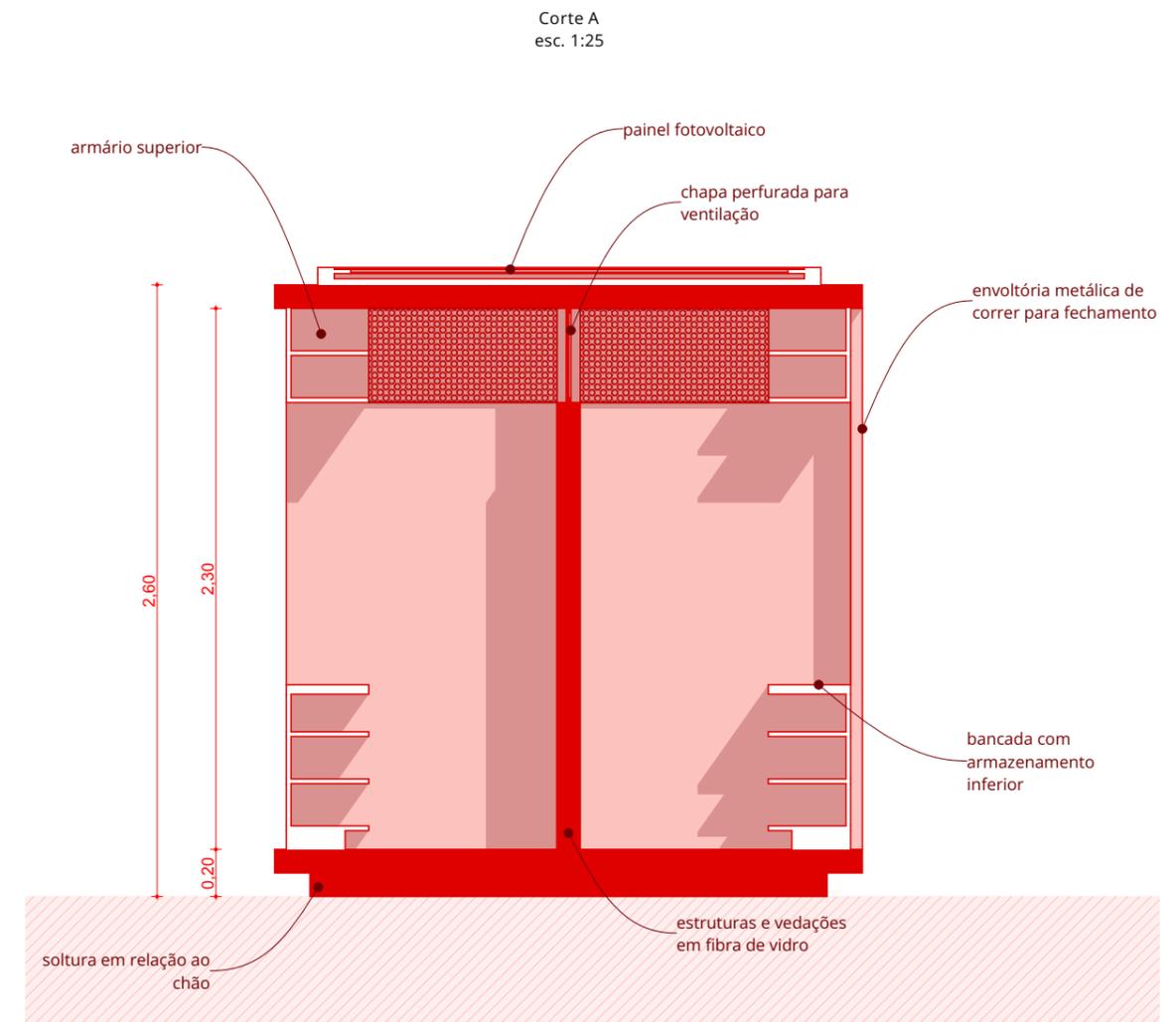
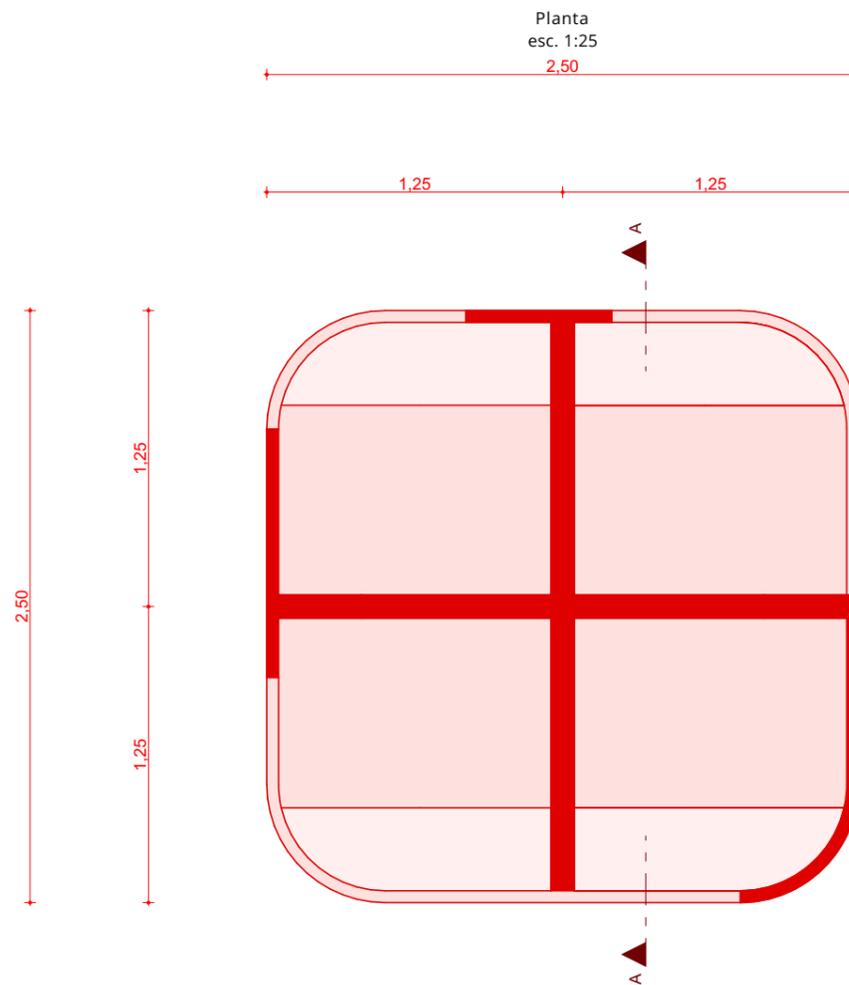
Durante a fase de desenvolvimento de protótipos deverão ser observadas soluções que garantam o sombreamento dos quiosques. Da mesma forma, deverá ser observada a acessibilidade universal no interior dos ambientes. Vale ressaltar a necessidade de elaboração de estudos que devem preceder a implementação desses equipamentos. Esses estudos servirão para a definição dos diferentes usos: sanitários, segurança, alimentação, serviços, etc, e levantamento das necessidades para o pleno atendimento aos serviços previstos para os diferentes protótipos. Quanto a questão de sombreamento, o plantio de árvores poderá compor os ambientes de concentração dos quiosques.

Programa de Necessidades

Após o levantamento dos diferentes serviços e comércios existentes, deverá ser elaborado um programa de necessidades que atenda às demandas específicas, tanto para a composição dos quiosques quanto para as infraestruturas de suporte.

Por exemplo, para atividades de gastronomia, o quiosque deverá prever, em seu interior, instalações de água, saída de esgoto, pontos elétricos para cocção e refrigeração. A localização desses quiosques também deverá garantir acesso à rede de abastecimento de água, esgotamento sanitário e sanitários públicos, além de infraestrutura adequada para cafés e estabelecimentos similares. Outros serviços, como venda de balas, engraxates ou comércio de óculos, demandarão apenas estruturas mais simples, como prateleiras e pontos de exposição, sem necessidade de instalações hidráulicas ou elétricas complexas.

Quiosques
Fonte: Consórcio Viva Guararapes (2025)





Poste metálico - Newlux
Fonte: Newlux



Poste metálico - Soneres
Fonte: Soneres

Infraestrutura Urbana

Iluminação pública

Com o objetivo de qualificar o espaço urbano, a iluminação do masterplan considera as diferentes escalas e necessidades para a iluminação pública, considerando as diferenças entre ruas, praças e parques, bem como de ciclovias e pedestres. Foram previstos postes metálicos, com estrutura cônica e luminária ornamental direcionada para baixo. A altura do posteamento proposto varia conforme a escala do espaço e a distribuição do equipamento.

Na maioria das vias, visando se aproximar mais da escala humana do que da veicular, os postes possuem altura de 5m e afastamento de 12,5m entre si, proporcionando um cone de iluminação suficiente para garantir a iluminação uniforme da via. O modelo de referência para projeto e orçamento foi o modelo Fosteri, da empresa Soneres. A luz deve ser de temperatura neutra.

Na Avenida Guararapes, na Avenida Dantas Barreto e nas Orlas, os postes possuem altura maior, tanto em função da largura das vias quanto pela necessidade de uma maior distribuição de iluminação em áreas de maior fluxo. Nesses trechos, os postes são equipados com duas luminárias em alturas diferentes, sendo com 5 metros de altura voltada para as calçadas e outra com 10 metros de altura voltada para a via.

Considerando a configuração espacial da Av.

Guararapes, diretamente ligada ao ritmo das colunas das edificações, foi proposta a utilização de arandelas, como fonte complementar de iluminação nos Trechos 1 e 2 e como fonte principal no Trecho 3. As arandelas seguem a mesma distribuição dos postes de iluminação e devem, também, possuir temperatura neutra. Para garantir a harmonia com a arquitetura existente, deverá ser desenvolvido um projeto posterior para o desenho destes elementos.

Infraestrutura elétrica

A modernização da infraestrutura elétrica é um aspecto fundamental para a revitalização do Distrito Guararapes. A substituição da fiação aérea por uma rede subterrânea tem sido uma solução adotada em diversas cidades do mundo, contribuindo para a segurança, eficiência energética e a valorização do espaço urbano. Esse processo já está em andamento em algumas cidades brasileiras, como Curitiba, onde a conversão em locais estratégicos (centro histórico) ocorre gradualmente à medida que as ruas passam por requalificação.

As vantagens da fiação subterrânea são inúmeras e amplamente conhecidas. Além de melhorar a estética urbana, eliminando a poluição visual causada pelos postes e cabos suspensos, reduz significativamente os riscos de acidentes, como quedas de postes e curto-circuitos provocados por intempéries e eventos climáticos. Também minimiza interrupções no fornecimento de energia, já que a rede fica protegida contra ventos fortes, quedas de árvores e outros impactos externos.

No entanto, esse tipo de infraestrutura tem um custo elevado de implantação, o que torna necessária uma abordagem estratégica para sua implementação. A proposta para o Distrito Guararapes prevê que a substituição da fiação elétrica aérea ocorra progressivamente, acompanhando a revitalização das ruas e das calçadas. Como alternativa para reduzir custos, a permanência de postes com fiação aérea pode ser considerada em trechos onde há linhas de voltagem muito alta, cuja conversão para o sistema subterrâneo exigiria investimentos expressivos.

Dessa forma, a implementação de fiação subterrânea no Distrito Guararapes pode seguir uma estratégia gradual, priorizando áreas de maior impacto urbano e buscando soluções que equilibrem a viabilidade econômica com os benefícios de longo prazo para a mobilidade, a paisagem e a

infraestrutura da cidade.

Sistema CFTV (Circuito Fechado de TV)

Uma vez que ocorrerão obras de infraestrutura para consolidar o projeto do masterplan, optou-se pela incorporação de um sistema de segurança que possa abranger todo o território. Para tanto, foi considerada a instalação de câmeras de segurança distantes 200 m entre si, de maneira que toda a área do projeto fique contemplada.

Sinalização viária e Acessibilidade

A implementação da sinalização viária deverá contemplar, de forma integrada, a instalação de novas estruturas de sinalização vertical e horizontal, assegurando a legibilidade e a organização do tráfego para todos os modos de transporte. As intervenções deverão priorizar a segurança viária e a acessibilidade universal, incluindo a execução de rampas de acessibilidade em conformidade com a NBR 9050:2020, de modo a garantir percursos contínuos, nivelados e seguros para pedestres, pessoas com mobilidade reduzida e pessoas com deficiência.

Deverá haver atenção especial à sinalização de ciclovias, ciclofaixas e passeios compartilhados, garantindo clareza visual e separação segura dos fluxos. A implantação deverá respeitar os fluxos naturais de circulação e contemplar pontos de travessia segura devidamente sinalizados.

Todos os projetos e execuções deverão estar em estrita conformidade com a NBR 9050:2020, Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito, Código de Trânsito Brasileiro (Lei nº 9.503/1997, com alterações da Lei nº 14.071/2020), Resoluções e Deliberações do CONTRAN e Portarias do DENATRAN, considerando as atualizações permanentes publicadas no site oficial do órgão.

Demais infraestruturas

Drenagem: O masterplan não prevê grandes impactos na rede de drenagem, dado que o projeto propõe a ampliação das calçadas, implantação de jardins drenantes e arborização, e não sua redução. Com o deslocamento da linha do meio-fio para ampliar a calçada, os pontos de coleta de água pluvial (bocas de lobo ou grelhas) precisam ser realocados para acompanhar essa nova configuração da via. No entanto, como a rede principal de drenagem subterrânea não será modificada, a solução adotada consiste na extensão das conexões entre os pontos de captação e a tubulação já existente.

Isso significa que serão implantadas novas tubulações de ligação para direcionar a água captada a uma nova posição do meio-fio até a rede de drenagem atual. Esse procedimento garante que o escoamento das águas pluviais continue eficiente, sem comprometer o funcionamento da infraestrutura hidráulica já instalada. Essa abordagem tem a vantagem de reduzir custos e minimizar impactos na obra, evitando grandes intervenções na rede de drenagem profunda. Além disso, ao acompanhar a nova configuração do espaço urbano, melhora-se a drenagem superficial da via, prevenindo acúmulos de água e garantindo uma adaptação eficiente ao redesenho das calçadas.

Observação: Algumas previsões referentes às mudanças climáticas, com relação ao regime de chuvas e condições oceânicas poderão trazer novas obrigatoriedades nas soluções de resiliência urbana e manejo das águas pluviais e/ou provenientes das altas de maré, sejam por meio de galerias e poços ou implantação de parques buffers nas margens da ilha, entre outras soluções cabíveis.

O mesmo ocorre para os sistemas de esgotamento sanitário e abastecimento hídrico, que serão mantidos na situação atual. Para o abastecimento das novas estruturas propostas, como os quiosques, propõe-se que sejam feitas ligações às redes existentes sem necessidade de alteração da infraestrutura existente.



Ipê branco

Fonte: Prefeitura de Curitiba (2023)



Macrófitas aquáticas

Fonte: Prefeitura de Barra Bonita (2023)

Arborização e Vegetação

Funções da vegetação no espaço público

A vegetação no Espaço Público atua como elemento catalisador da permanência e, conseqüentemente, na convivência dos seus usuários. Especialmente em uma cidade com alta incidência solar e temperaturas elevadas, como no Recife, a arborização urbana é imprescindível. Para além da experiência do usuário, as árvores possuem papel fundamental no enfrentamento das crises climáticas, atuando como verdadeiros filtros de Gás Carbônico, minimizando os efeitos das ilhas de calor e aumentando a capacidade do solo de retenção hídrica. Portanto, todas as vias urbanas devem possuir arborização. Na área do projeto, foi prevista arborização para todas as vias, praças e parques, respeitando a escala urbana e garantindo espaços qualificados para os usuários.

Tipos arbóreos

Para o desenvolvimento do projeto, sugere-se respeitar o Plano de Arborização elaborado para a cidade do Recife. Fica estabelecido que as árvores devem ser nativas do Nordeste brasileiro, com raiz pivotante, perene e, de preferência frutífera. A distribuição das árvores no espaço urbano respeita o mesmo afastamento entre os postes de iluminação, alternando entre poste e árvore. A título orçamentário foram selecionadas as seguintes espécies arbóreas: ipê branco, ipê roxo e chuva-de-ouro. Por conta do porte e das características físicas, foi estudada a utilização de pau-ferro.

Espécies para as margens dos rios

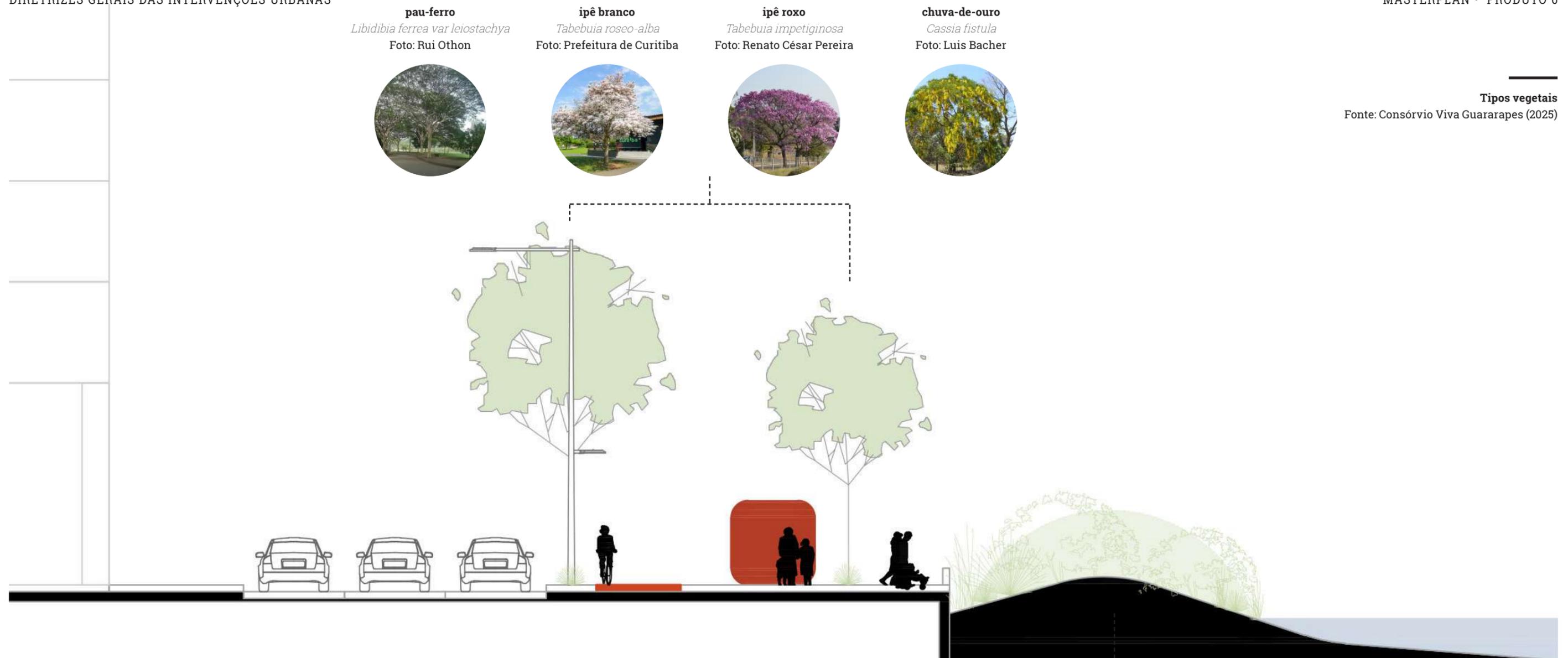
Para requalificar as margens dos rios da ilha é imprescindível realizar o plantio e a manutenção de

macrófitas aquáticas em toda a extensão das orlas. Espécies Macrófitas são aquelas que se adaptam simultaneamente a ambientes secos e úmidos, e serão implantadas nas áreas expostas do leito do lago. Essas plantas desempenham papel fundamental na restauração ecológica e na melhoria da qualidade da água dos rios. Elas possuem capacidade de filtrar as águas, absorvendo nutrientes em excesso e retendo sedimentos poluentes. Suas raízes auxiliam, também, na estabilização do solo nas margens, evitando a erosão e deslizamentos. Além disso, a proteção que proporcionam favorece a reprodução de organismos aquáticos, contribuindo para o desenvolvimento de um ecossistema saudável. Algumas espécies utilizadas para esta finalidade são: *Cyperus giganteus*, *Cyclanthera hystrix*, *Cayaponia podantha*, *Eichornia azurea*, *Eleocharis interstincta*, *Eleocharis minima*, *Ottelia brasiliensis*, *Pontederia cordata*, *Sagittaria montevidensis*, *Scirpus californicus*, *Thalia geniculata*, *Typha latifolia* e *Utricularia foliosa*.

As espécies Macrófitas definidas para o leito do lago deverão ser implantadas em agrupamentos de até 6 indivíduos, de maneira aleatória, onde o leito estiver exposto.

Herbáceas e forrações

De forma a complementar o paisagismo da área e aumentar a permeabilidade do bairro, foram previstos canteiros em toda a área, em especial nas praças e orlas. Para estes canteiros, deverão ser plantadas espécies de herbáceas e forrações, a serem especificadas no desenvolvimento dos projetos.



pau-ferro
Libidibia ferrea var leiostachya
Foto: Rui Othon



ipê branco
Tabebuia roseo-alba
Foto: Prefeitura de Curitiba



ipê roxo
Tabebuia impetiginosa
Foto: Renato César Pereira



chuva-de-ouro
Cassia fistula
Foto: Luis Bacher



Tipos vegetais
Fonte: Consórcio Viva Guararapes (2025)

Eleocharis minima
Foto: Alberto Rossetini



Eleocharis interstincta
Foto: André Cardoso



Cyperus giganteus
Foto: Phillippe Guillot



Cyclanthera hystrix
Foto: Daniel Grasel



Cayaponia podantha
Foto: Leonardo Adrián



Eichornia azurea
Foto: Andre Benedito



Ottelia brasiliensis
Foto: André Cardoso



Pontederia cordata
Foto: Martín Vicente



Sagittaria montevidensis
Foto: Santiago Benitez-Vieyra



Scirpus californicus
Foto: Avis Boutell



Thalia geniculata
Foto: Rhonda Paprocki



Typha latifolia
Foto: Andreas Rockstein



Utricularia foliosa
Foto: Keith Bradley



Zeladoria e Manutenção

A manutenção de áreas urbanas e espaços públicos demanda planejamento estratégico, recursos adequados e o engajamento da população em ações de conscientização. Em regiões de interesse histórico, como o Distrito Guararapes, a preservação do patrimônio cultural deve ser uma prioridade, buscando harmonizar a modernização com a conservação das características originais. É essencial que as intervenções realizadas respeitem a identidade e a história do local, garantindo que o legado cultural seja valorizado e mantido para as gerações futuras.

Manutenção dos passeios e calçadas

A conservação das calçadas é essencial para a segurança e acessibilidade dos pedestres, como já destacado anteriormente. Inspeções regulares devem ser realizadas para identificar rachaduras, desníveis e outros danos que possam representar riscos. Reparos imediatos são necessários para corrigir buracos e irregularidades, evitando acidentes. Além disso, a drenagem adequada também deve ser priorizada, evitando o acúmulo de água em dias chuvosos.

Vegetação e jardinagem

A vegetação em espaços públicos requer cuidados constantes para manter sua saúde e estética, sem interferir em outros sistemas urbanos. Recomenda-se a poda regular de árvores, arbustos e gramados para evitar o crescimento excessivo e garantir a segurança dos transeuntes. O controle de pragas e doenças deve ser feito de forma preventiva, preservando a integridade das plantas. A preferência por espécies nativas, adaptadas ao clima local, contribui para a biodiversidade e reduz a necessidade de manutenção. A limpeza de folhas e

galhos caídos (varrição) também é importante para evitar entupimentos em bueiros e manter a limpeza dos espaços públicos.

Limpeza urbana

Recomenda-se a coleta diária de lixo e resíduos, principalmente em locais de grande circulação, evitando o acúmulo de detritos e a proliferação de pragas. O masterplan prevê a instalação de lixeiras públicas em pontos estratégicos. As mesmas devem ser acompanhadas de manutenção regular para incentivar o descarte correto. Campanhas de conscientização podem ser realizadas para educar a população sobre a importância de manter os espaços públicos limpos. Além disso, a remoção de grafites e pichações não autorizadas, respeitando obras de arte urbana autorizadas, ajuda a preservar a estética das áreas urbanas. A varrição e lavagem mecânicas é uma opção a ser considerada na manutenção da área, tendo em vista que diversos espaços públicos estão em nível, não havendo obstáculos (Vias Compartilhadas, Praça do Sebo, Praça da Independência, etc).

Iluminação Pública

A iluminação adequada é crucial para a segurança e o conforto dos cidadãos, especialmente durante a noite. Recomenda-se manutenção das lâmpadas de forma ágil, substituindo aquelas queimadas ou com defeito para garantir visibilidade e prevenir acidentes. A adoção de tecnologias eficientes, como lâmpadas LED e sistemas de iluminação inteligente, reduz o consumo de energia e os custos operacionais. É importante também identificar e corrigir “pontos escuros”, áreas com iluminação insuficiente que podem se tornar focos de insegurança.

Outros Aspectos

Além dos aspectos mencionados, a manutenção do mobiliário urbano, como bancos, paradas de ônibus e paraciclos, é essencial para a real utilização do lugar pelas pessoas. A sinalização de trânsito, incluindo placas e faixas de pedestres, deve ser mantida visível e em bom estado para garantir a segurança viária.

PROJETOS URBANOS



Avenida Guararapes
Fonte: Consórcio Viva Guararapes (2025)



Orla do Sol Nascente
 Fonte: Consórcio Viva Guararapes (2025)

6.10 PROJETOS URBANOS

Orla Sol Nascente - Av. Martins de Barros | Conjunto de Pranchas I

Localização

A Orla do Sol Nascente está localizada às margens do Rio Capibaribe, na Av. Martins de Barros. As intervenções se estendem desde a Praça da República até a Ponte 12 de Setembro.

Fazem parte da paisagem da Orla do Sol Poente as seguintes construções de estimada importância histórica e arquitetônica:

- Prédio da Antiga Casa de Câmara e Cadeia;
- Monumento em homenagem aos aviadores portugueses;

Descrição do projeto

A Orla do Sol Nascente é reflexo da necessidade de reconectar a cidade às suas margens, atuando como núcleo de lazer, turismo e mobilidade ativa. A área total desta intervenção é de 9.018,00 m².

Para configurar a identidade visual da Orla, foi elaborado um desenho de piso geométrico, utilizando placas cimentícias de diferentes tonalidades. Há, junto ao passeio, uma ciclovia bidirecional, destinada a constituir um eixo cicloviário. Houve redução do número de pistas destinadas ao tráfego de veículos para aumentar a largura do passeio e qualificar melhor o espaço do pedestre.

Para facilitar o acesso e estimular a utilização da Orla, foram propostos dois pontos de travessia em nível para o pedestre, um entre as ruas Siqueira Campos e Marquês do Recife e outro em frente à Praça Dezessete, unificando a praça e a Orla. O primeiro ponto está localizado em frente ao deck proposto

A Orla é amplamente arborizada, contando com 99 árvores de diferentes tamanhos, dispostas ao longo do passeio. Além das árvores, a Orla do Sol Nascente conta com vários canteiros, destinados a receber tratamento paisagístico. Fora as intervenções paisagísticas no passeio, está prevista a recuperação da margem do rio, através do plantio de vegetação macrófita aquática. Esta ação é imprescindível para a manutenção da qualidade do ecossistema aquático e para o controle do desgaste nas margens do rio. A área estimada de plantio destas espécies consiste em uma faixa de 2 m ao longo de toda a extensão da Orla, totalizando 1.420,00 m².

Nos passeios estão distribuídos 121 bancos e 35 lixeiras, que visam estimular a permanência dos usuários no local. Sempre que possível estes mobiliários foram locados nas proximidades das árvores para aproveitar as áreas de sombra. Para dar suporte à ciclovia, foram propostos 8 paraciclos ao longo da Orla. Além disso, a Orla conta com 50 quiosques -, destinados à estruturar o comércio local e dispor de espaços para banheiros públicos e pontos policiais - e 4 totens digitais - suportes físicos para informações e publicidade. Foi, também, planejada a instalação de dois mapas táteis, promovendo a acessibilidade universal do projeto. Todas as especificações de mobiliário urbano estão nas Diretrizes Gerais das Intervenções Urbanas.

No que tange à iluminação, está prevista a distribuição de 35 postes metálicos de 10m ao longo da Orla. Adicionalmente, a Orla terá 5 câmeras CFTV para dar continuidade à cobertura da totalidade do bairro. A Orla possui, também, 4 totens digitais para suporte à informações e publicidade.

A Orla do Sol Nascente conta com duas intervenções arquitetônicas sobre o rio: o Deck do Nascente e o Atracadouro. Além disso, está previsto o restauro e a reabertura do Cais do Imperador. O Deck do Nascente é uma estrutura destinada a aproximar o usuário das águas,

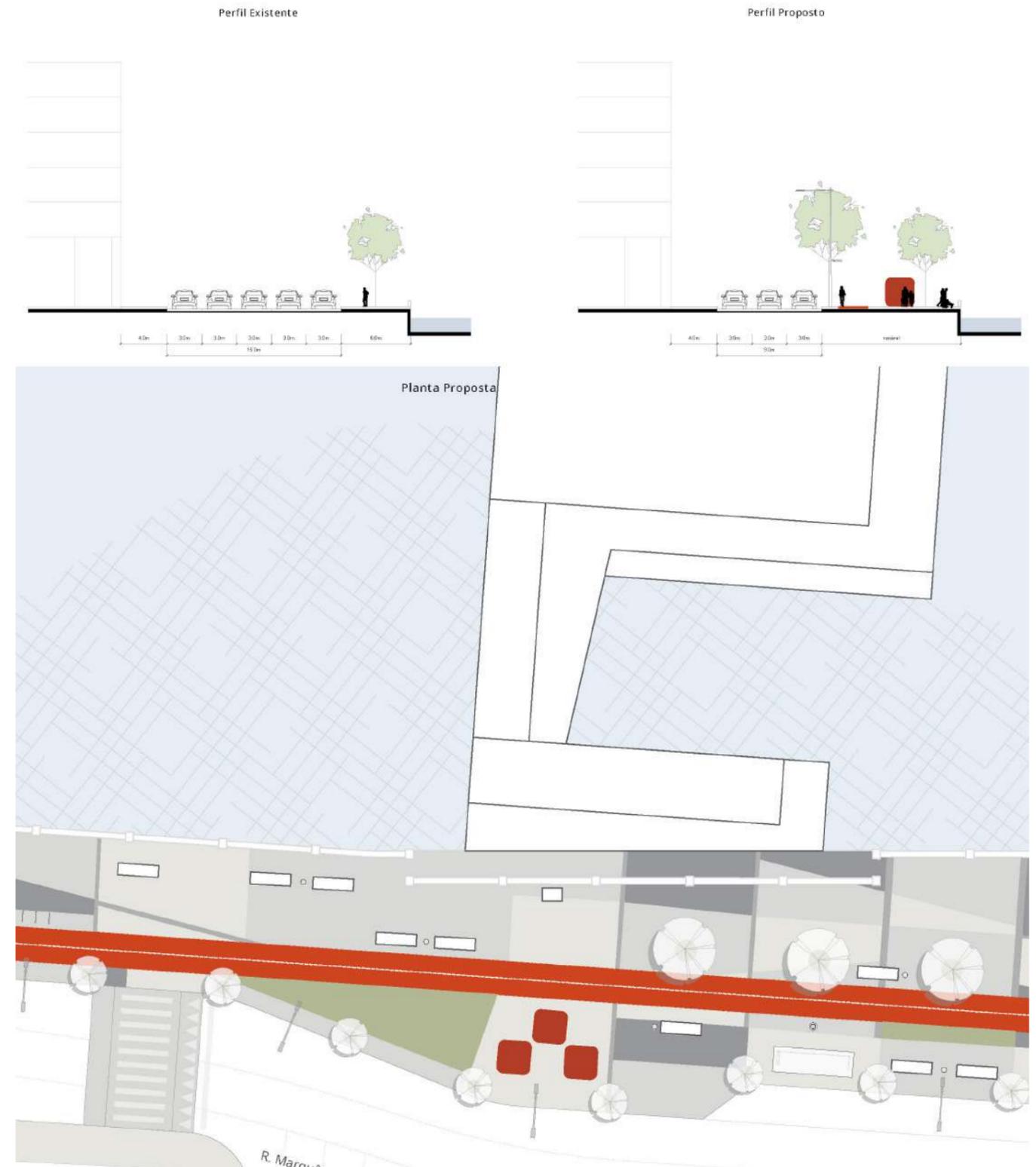
contando com um restaurante sobre as águas e diversas piscinas naturais. O Atracadouro serve de suporte às atividades de pesca e passeio aquático, fomentando a continuidade destas práticas.

Orçamento simplificado

Item	Valor
Piso	R\$ 10.888.075,97
Sinalização Viária	R\$ 148.427,76
Paisagismo	R\$ 697.427,33
Mobiliário Urbano	R\$ 179.518,58
Iluminação	R\$ 299.828,55
Segurança	R\$ 11.580,88
Mobiliário Urbano Especial	R\$ 671.220,00
Acupuntura - Deck do Nascente	R\$ 17.827.512,80
Custo total	R\$ 30.723.591,88

Detalhamento Orla Sol Nascente - Conjunto de Pranchas I

Fonte: Consórcio Viva Guararapes (2025)

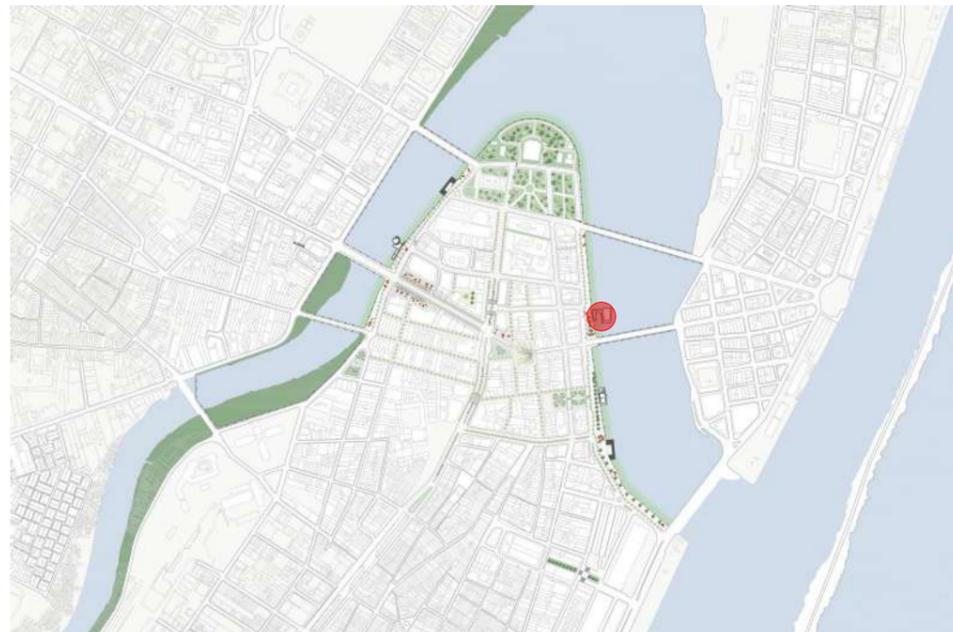


Deck do Nascente

Fonte: Consórcio Viva Guararapes (2025)

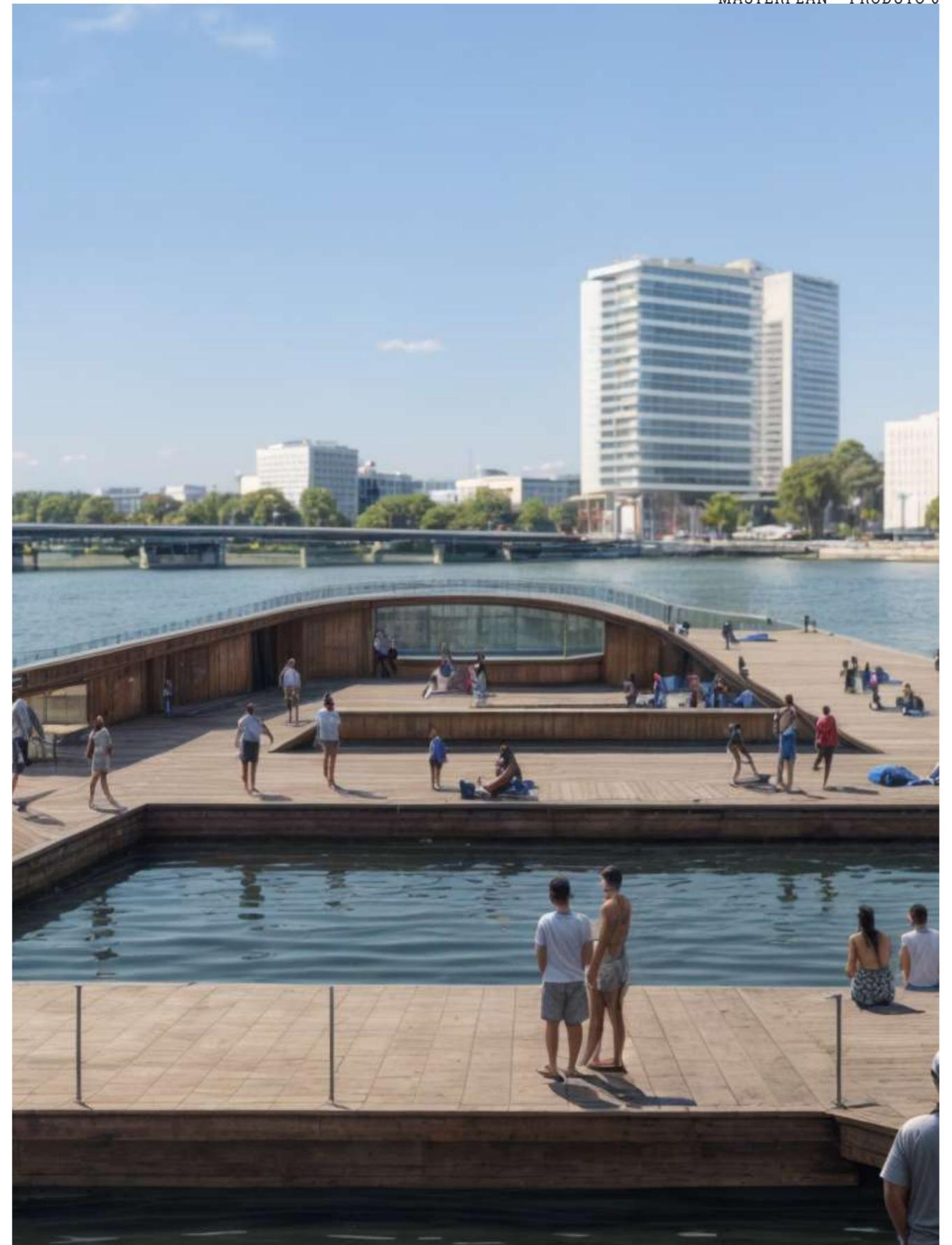
DECK DO NASCENTE
Conjunto de Pranchas XI

O Deck do Nascente é uma estrutura projetada para aproximar os visitantes das águas, oferecendo um restaurante flutuante sobre o rio e diversas piscinas naturais. Construído em madeira, com amplos painéis de vidro, o espaço integra harmoniosamente o interior do estabelecimento à paisagem do Rio Capibaribe. O acesso se dá por uma plataforma no nível da calçada, conectada ao deck flutuante por uma rampa, garantindo a entrada dos usuários nas águas independentemente das marés. A área externa é de uso público, mas pode ser reservada para eventos organizados pelos responsáveis do comércio e pela prefeitura.



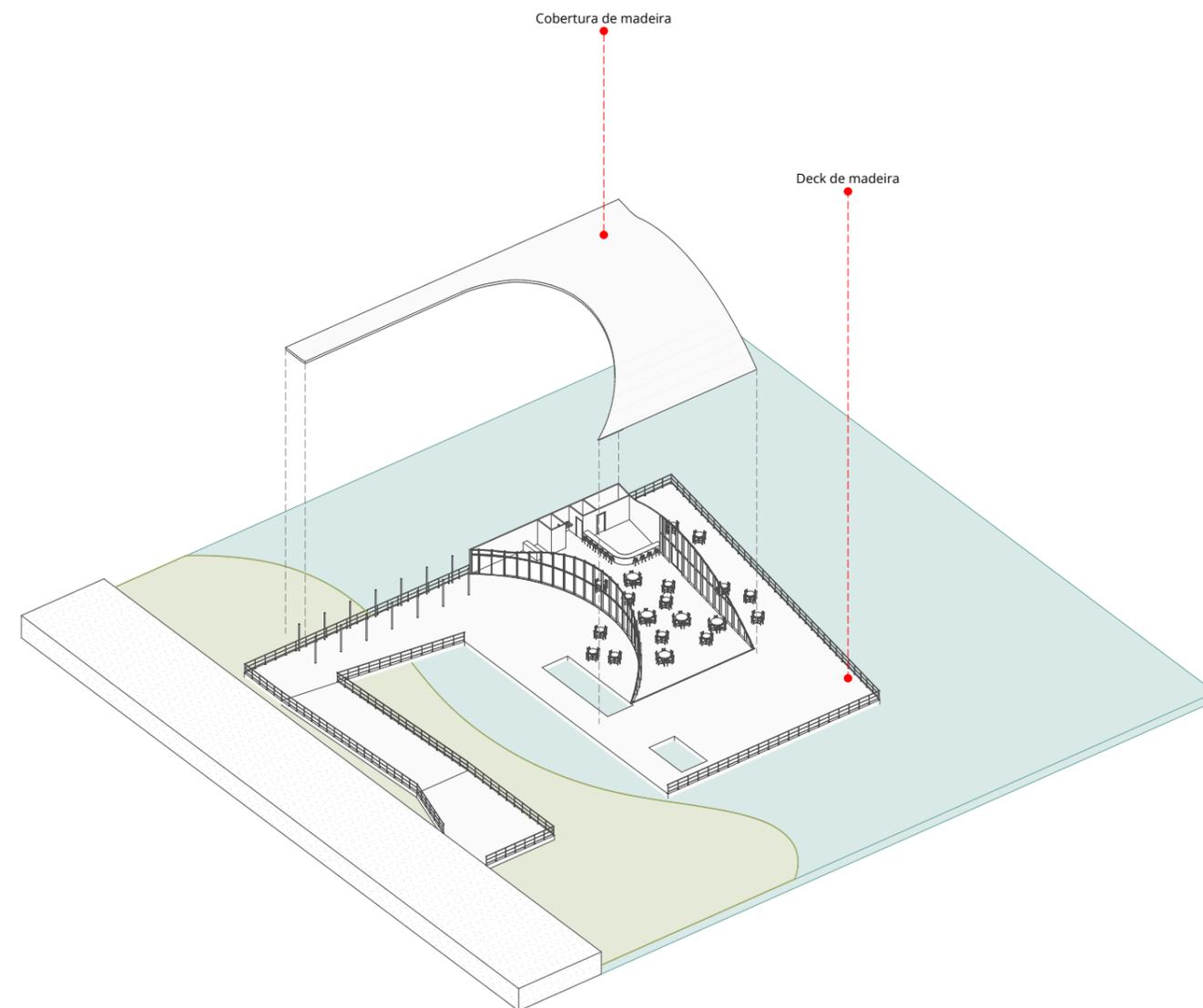
Localização Deck do Nascente

Fonte: Consórcio Viva Guararapes (2025)



Deck do Nascente

Fonte: Consórcio Viva Guararapes (2025)



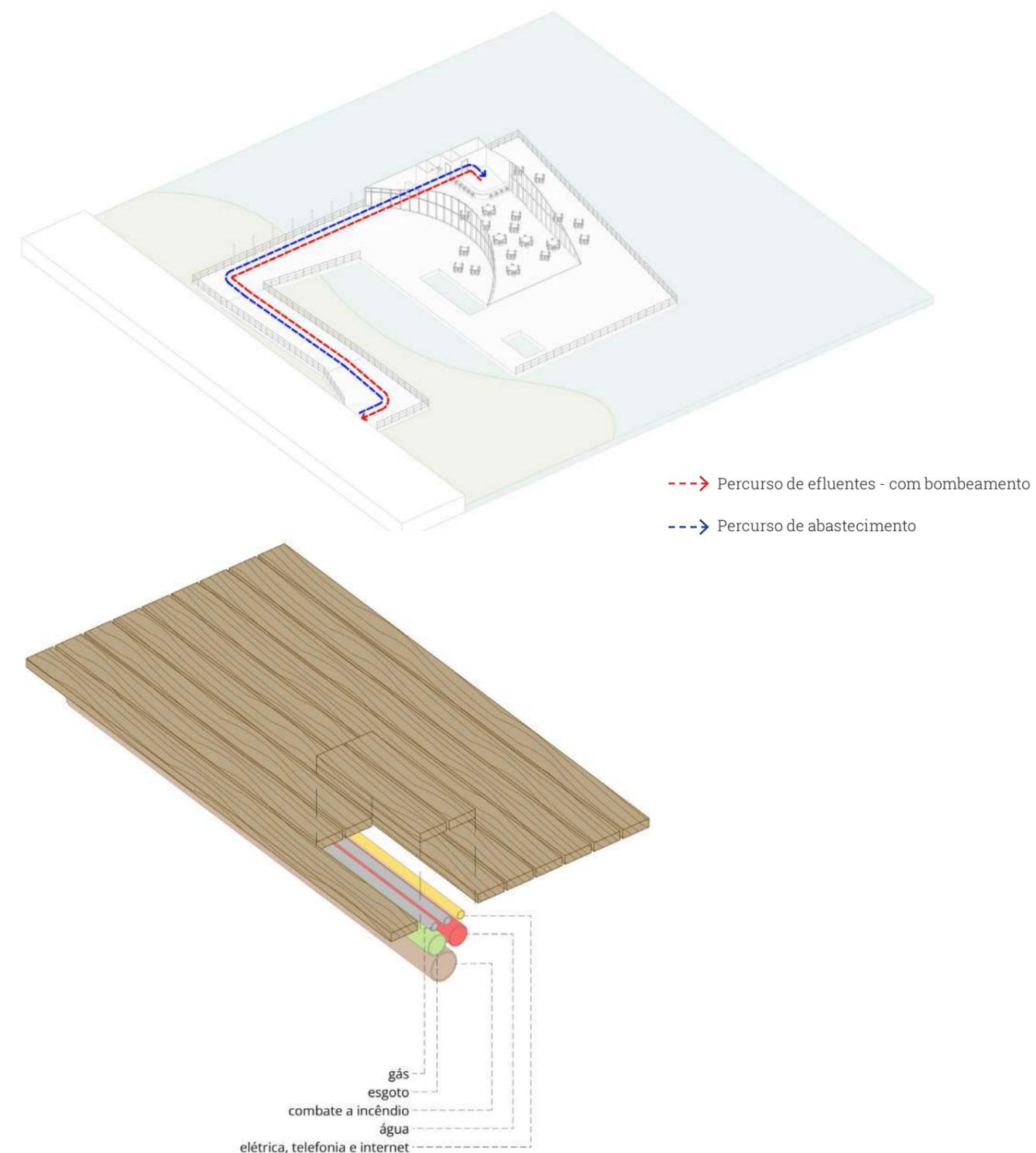
Vocação das Acupunturas Urbanas

As acupunturas foram inseridas no projeto com o propósito de despertar, apresentar e consolidar as relações de natureza e urbanidade, criar uma nova fronteira de entretenimento e lazer para um bairro ocupado em quase sua totalidade e prover à população de visitantes e futuros moradores uma novo ambiente de saúde e animação. Os programas de necessidades assim como os desenho final das arquiteturas dependerão daqueles que irão garantir a viabilidade econômica e financeiro dos equipamentos propostos.

O abastecimento dos equipamentos implantados no Deck do Nascente será realizado por meio de tubulações instaladas sob a estrutura de madeira, interligando a rede pública de infraestrutura ao estabelecimento comercial. Para garantir facilidade de manutenção e eventuais reparos, serão previstos alçapões de acesso distribuídos ao longo do trajeto das tubulações, respeitando a modulação das tábuas do deck para preservar a uniformidade visual e a integridade estrutural.

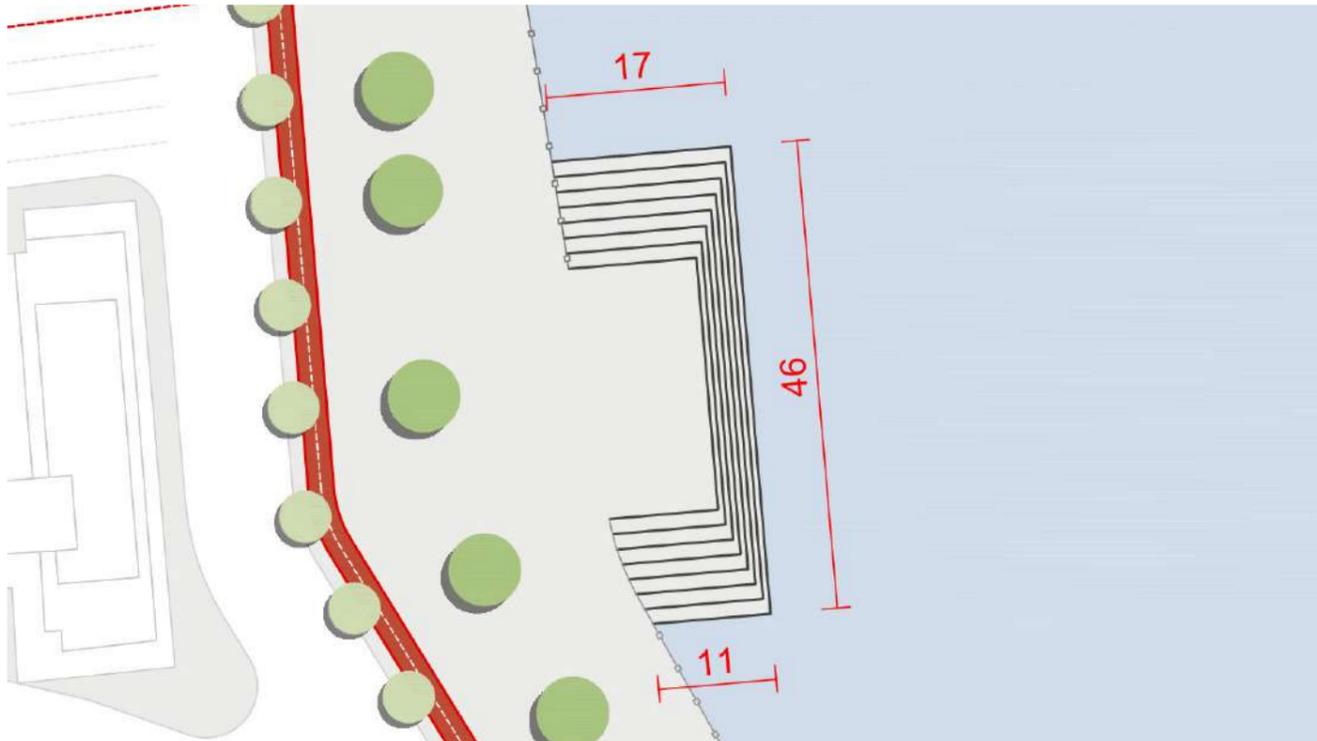
Os projetos executivos das edificações localizadas sobre a água deverão contemplar:

- Sistemas de esgotamento sanitário, abastecimento de água e infraestrutura elétrica dimensionados para impedir qualquer despejo de detritos ou dejetos diretamente na água.
- Dutos submersos ou canaletas técnicas sob as passarelas de acesso para passagem segura e organizada das redes, garantindo proteção contra intempéries e facilidade de inspeção.
- Todas as soluções deverão atender às normas técnicas aplicáveis e às diretrizes ambientais, de modo a preservar a qualidade da água e assegurar a operação sustentável do equipamento.



Atracadouro

Fonte: Consórcio Viva Guararapes (2025)



Atracadouro

Fonte: Consórcio Viva Guararapes (2024)



Sistema Viário de contorno da Ilha

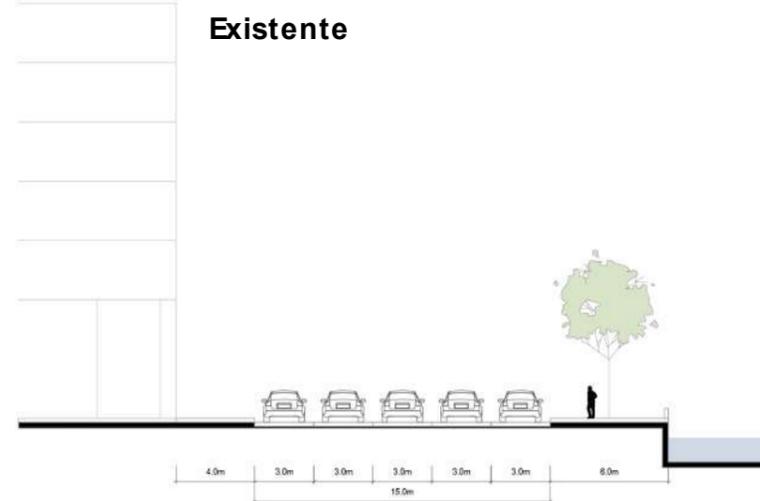
Parques – *waterfront* e bem estar
Ampliação das áreas verdes e áreas de sombra como amortecimento ambiental
Ciclovias, jardins, áreas de passeio e de contemplação
Soluções baseadas na natureza

Conexão das geografias natural e construída

Módulos Comerciais
Áreas de animação, de gastronomia, de luz e segurança

Restauração das áreas de mangue e restinga para amortecimento ambiental

Esquema de Evolução das Margens do Rio
 Fonte: Consórcio Viva Guararapes (2025)





Orla Sol Poente - R. do Sol | Conjunto de Pranchas II

Localização

A Orla do Sol Poente está localizada nas margens do Rio Capibaribe, na rua do Sol. As intervenções se estendem desde a Rua Nova até a Praça da República.

Fazem parte da paisagem da Orla do Sol Poente as seguintes construções de estimada importância histórica e arquitetônica:

- Teatro de Santa Isabel;
- Liceu de Artes e Ofícios;
- Ponte Princesa Isabel;
- Ponte Duarte Coelho;
- Ponte da Boa Vista;

Descrição do projeto

A Orla do Sol Poente é uma parte essencial da reconexão entre cidade e rio que serve de premissa ao masterplan. Ela serve como um parque linear e eixo de mobilidade ativa, contando com duas acupunturas sobre a água, que oferecem espaço de lazer e suporte para a pesca local. A área total desta intervenção é de 5.354,00 m².

Dado o potencial turístico e paisagístico da Orla, foi proposto um desenho de piso capaz de conferir uma identidade visual para as margens do rio. Este piso geométrico é feito com placas cimentícias de diferentes tonalidades, adequadas para garantir a acessibilidade para todos os usuários. Junto ao passeio está prevista uma ciclovia, de modo a configurar um dos principais eixos de

ciclomobilidade do bairro. Para se consolidar como um espaço de lazer, foi feito o alargamento da calçada da rua do Sol, reduzindo o número de faixas de rolamento.

Para estabelecer a prioridade do pedestre sobre a passagem de veículos e aumentar a sua segurança na rua do Sol, foi prevista uma travessia elevada entre a rua Siqueira Campos e a rua Ulhôa Cintra. Este local foi escolhido por estar distante dos semáforos existentes e em frente ao Palco Flutuante.

Para incentivar a ativação da Orla em todos os momentos do dia, considerou-se essencial a previsão de arborização abundante na sua extensão. Na Orla do Sol Poente estão alocadas 42 árvores. Fora a arborização e os canteiros com finalidade paisagística e de conforto ambiental, na Orla foi dada especial atenção à requalificação das margens do rio Capibaribe. É essencial do ponto de vista ambiental que as margens sejam consolidadas a partir do plantio de espécies macrófitas aquáticas, que auxiliam na filtragem das águas, na estabilização do solo e na proliferação da vida aquática. A área prevista para o início desta requalificação é de 828 m², considerando o plantio de uma faixa com 2 metros de largura nas margens do rio.

Para o mobiliário urbano foram dispostos 30 bancos e 21 lixeiras, sempre próximos entre si e, de preferência, nas proximidades das árvores propostas. Como infraestrutura cicloviária estão previstos 12 paraciclos dispostos ao longo da ciclovia. A Orla possui, também, 50 quiosques destinados ao comércio de rua. Alguns quiosques também servirão como banheiros públicos e pontos de policiamento da

Orla do Sol Poente

Fonte: Consórcio Viva Guararapes (2025)

área. Além disso, foi prevista a instalação de um mapa tátil, que visa auxiliar na situação espacial e na disposição de informações para pessoas com deficiência visual, garantindo a acessibilidade universal. Todos os equipamentos utilizados no projeto estão de acordo com as Diretrizes Gerais das Intervenções Urbanas.

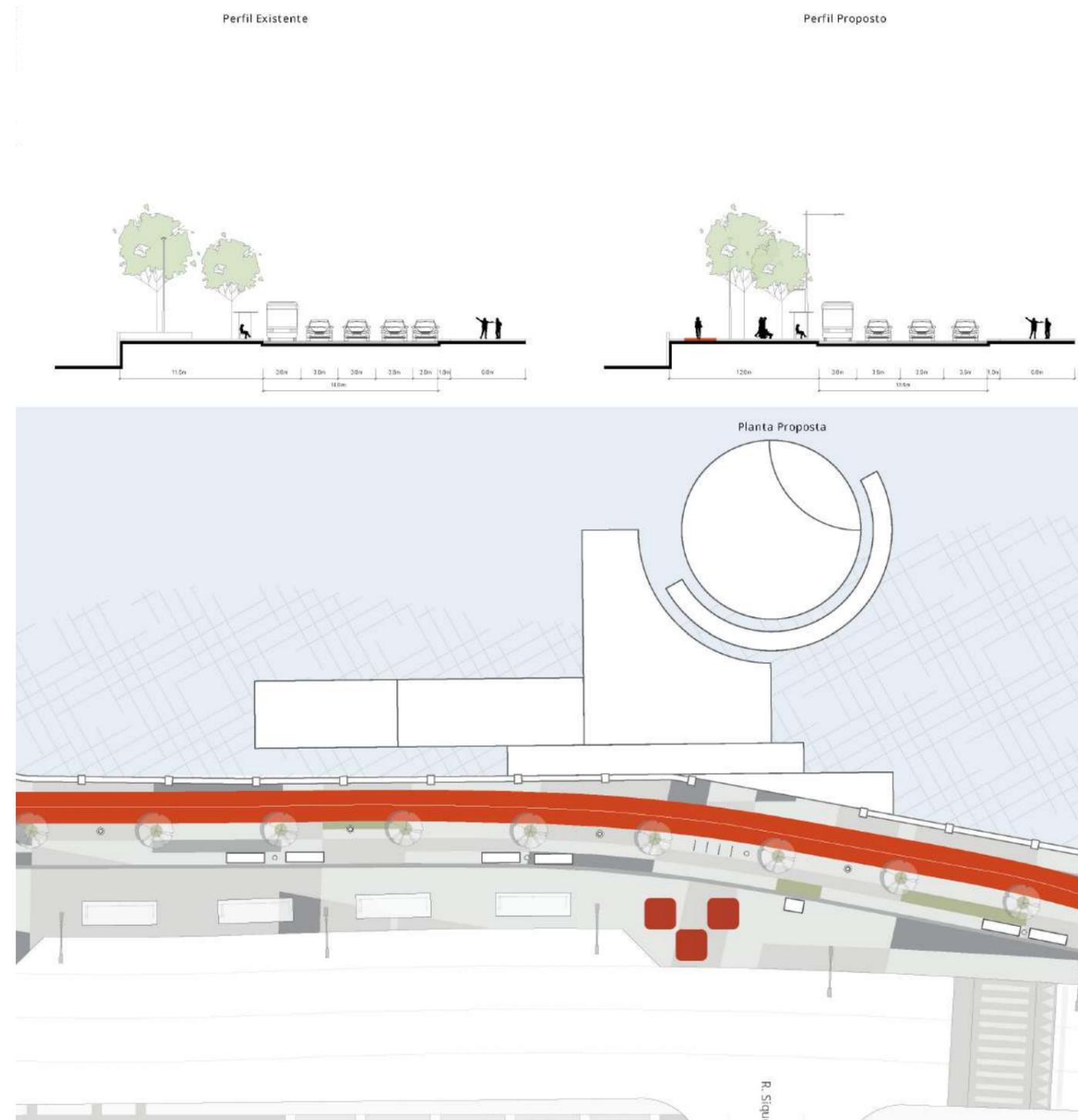
A iluminação da Orla se dará através da instalação de postes metálicos com 10m de altura, dispostos ao longo do passeio. Na orla estão previstos 21 postes de iluminação. Foi prevista, também, a instalação de 3 câmeras da CFTV, para compor o sistema de vigilância e segurança da área do projeto. Dois totens digitais também são previstos, para dar suporte ao sistema de informação e publicidade municipal.

A rua do Sol possui duas intervenções arquitetônicas sobre a água: o Atracadouro da Aurora e o Palco Flutuante. O Atracadouro é uma estrutura de concreto destinada a dar suporte às atividades de pesca e navegação no rio Capibaribe, podendo servir de incentivo para a estruturação de passeios turísticos aquáticos. O Palco Flutuante é uma estrutura de madeira sobre o rio destinada a receber apresentações musicais e artísticas, contando com o suporte de um pequeno restaurante. Esta estrutura remete ao passado da cidade, uma vez que neste mesmo local existiu uma plataforma flutuante para apresentações musicais.

Orçamento simplificado

Item	Valor
Piso	R\$ 6.454.133,29
Sinalização Viária	R\$ 32.288,73
Paisagismo	R\$ 144.025,44
Mobiliário Urbano	R\$ 80.496,68
Iluminação	R\$ 179.897,13
Segurança	R\$ 6.948,53
Mobiliário Urbano Especial	R\$ 414.710,00
Acupuntura - Palco Flutuante	R\$ 9.033.265,20
Custo Total	R\$ 16.345.765,00

Detalhamento Orla Sol Poente - Conjunto de Pranchas II
 Fonte: Consórcio Viva Guararapes (2025)



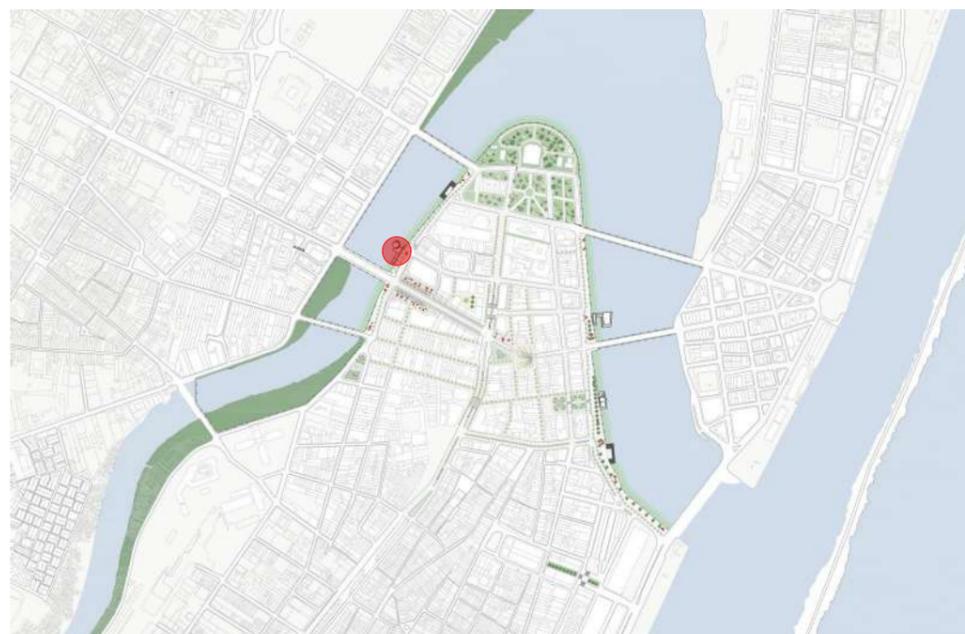
Palco Flutuante

Fonte: Consórcio Viva Guararapes (2025)

PALCO FLUTUANTE
Conjunto de Pranchas XII

-

O Palco Flutuante é uma estrutura de madeira sobre o rio, projetada para receber apresentações musicais e artísticas, contando com o apoio de um pequeno bar/restaurante. Suas áreas descobertas funcionam como espaços públicos voltados ao lazer e à contemplação do Rio Capibaribe, podendo acomodar eventos públicos e privados em integração com o palco. Nas próximas fases do projeto, o detalhamento deve considerar cuidadosamente as dinâmicas fluviais, assegurando estabilidade e uma conexão harmoniosa com o ambiente aquático. Além de sua relevância cultural, o palco resgata a memória da cidade, inspirando-se em uma antiga plataforma flutuante que, no passado, foi palco de apresentações musicais nesse mesmo local.



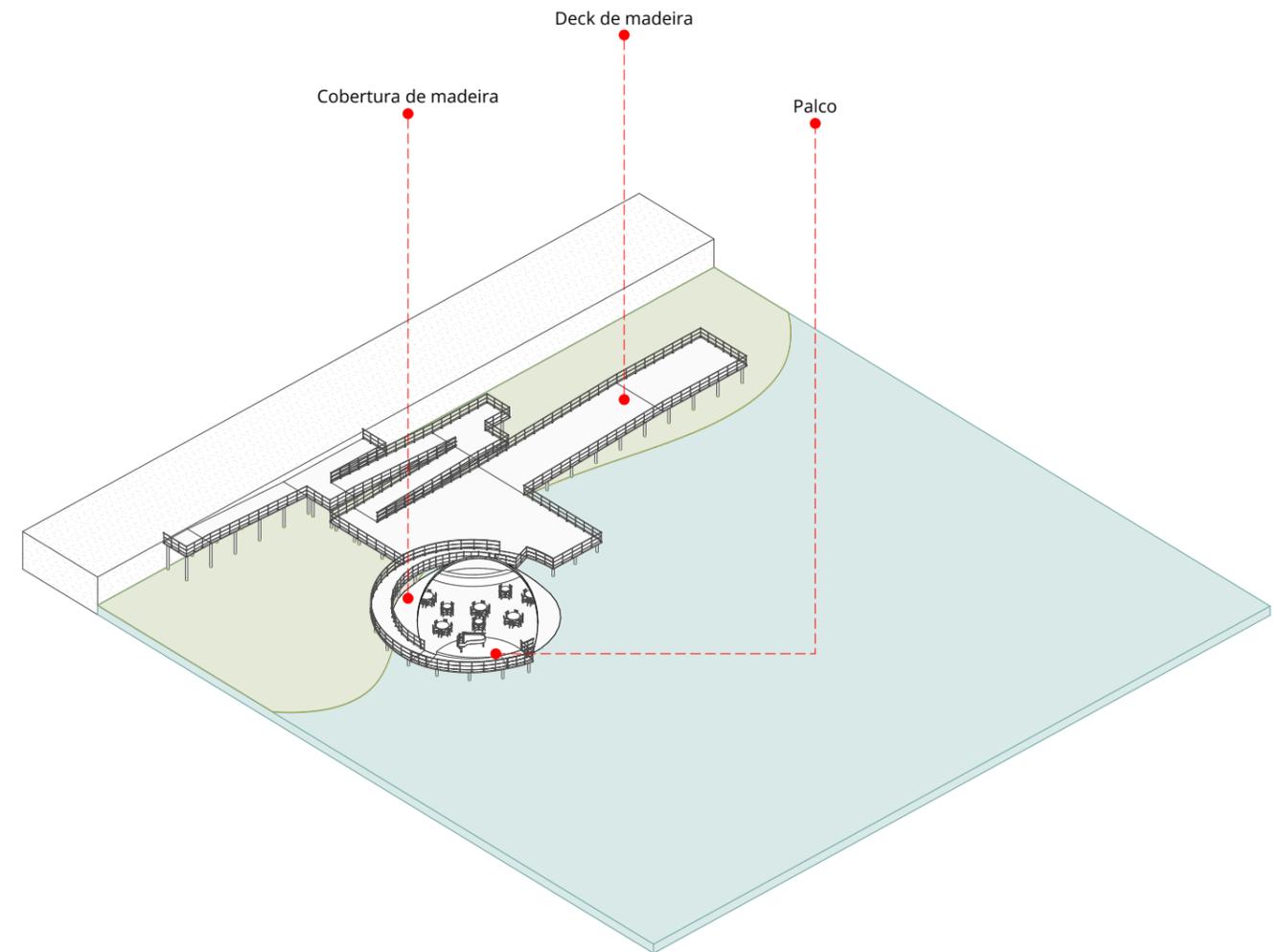
Localização Palco Flutuante

Fonte: Consórcio Viva Guararapes (2025)



Palco Flutuante

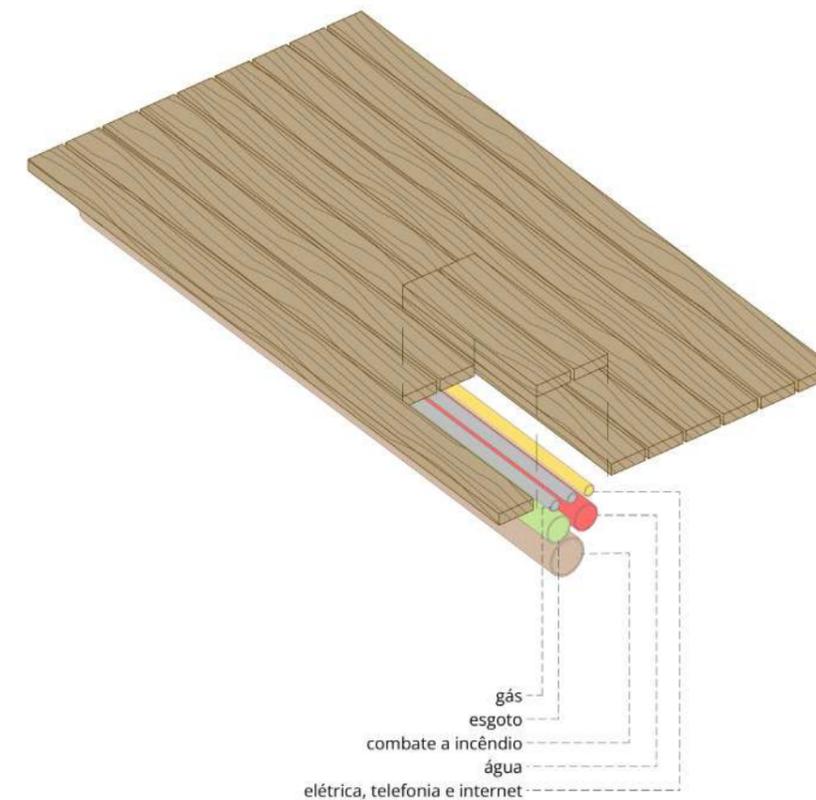
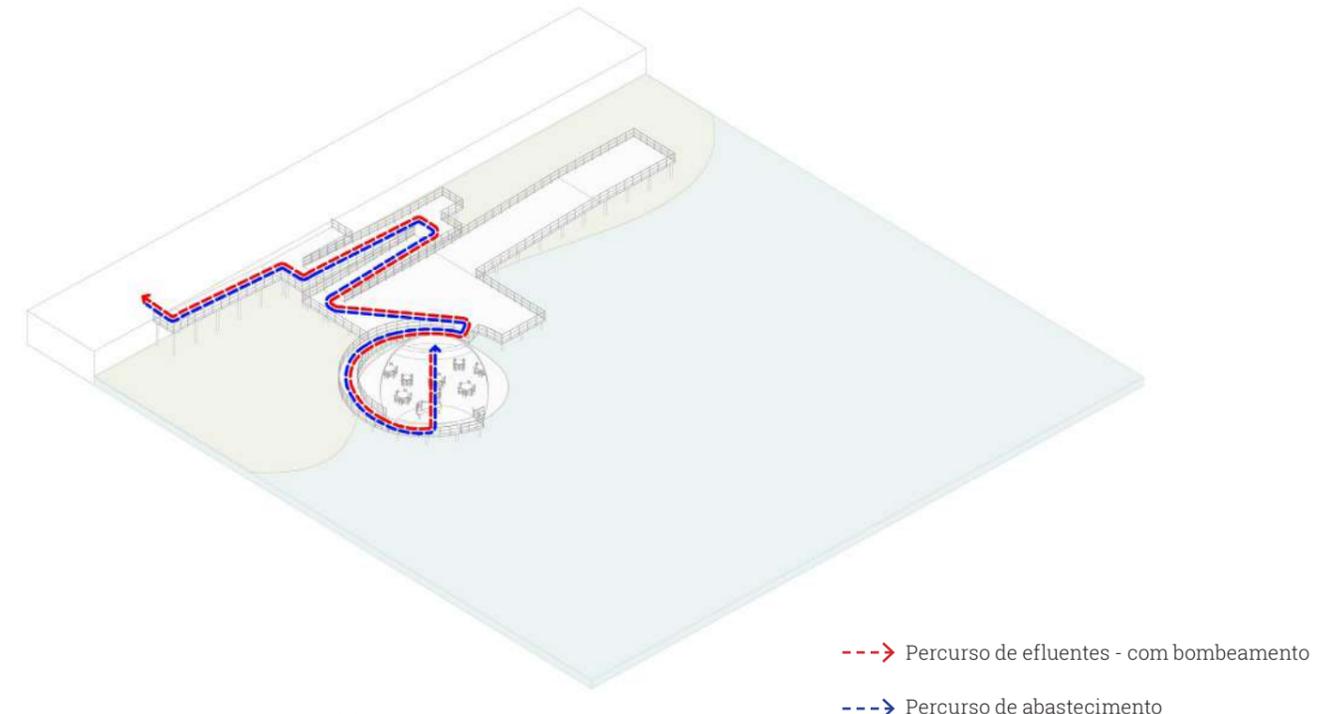
Fonte: Consórcio Viva Guararapes (2025)



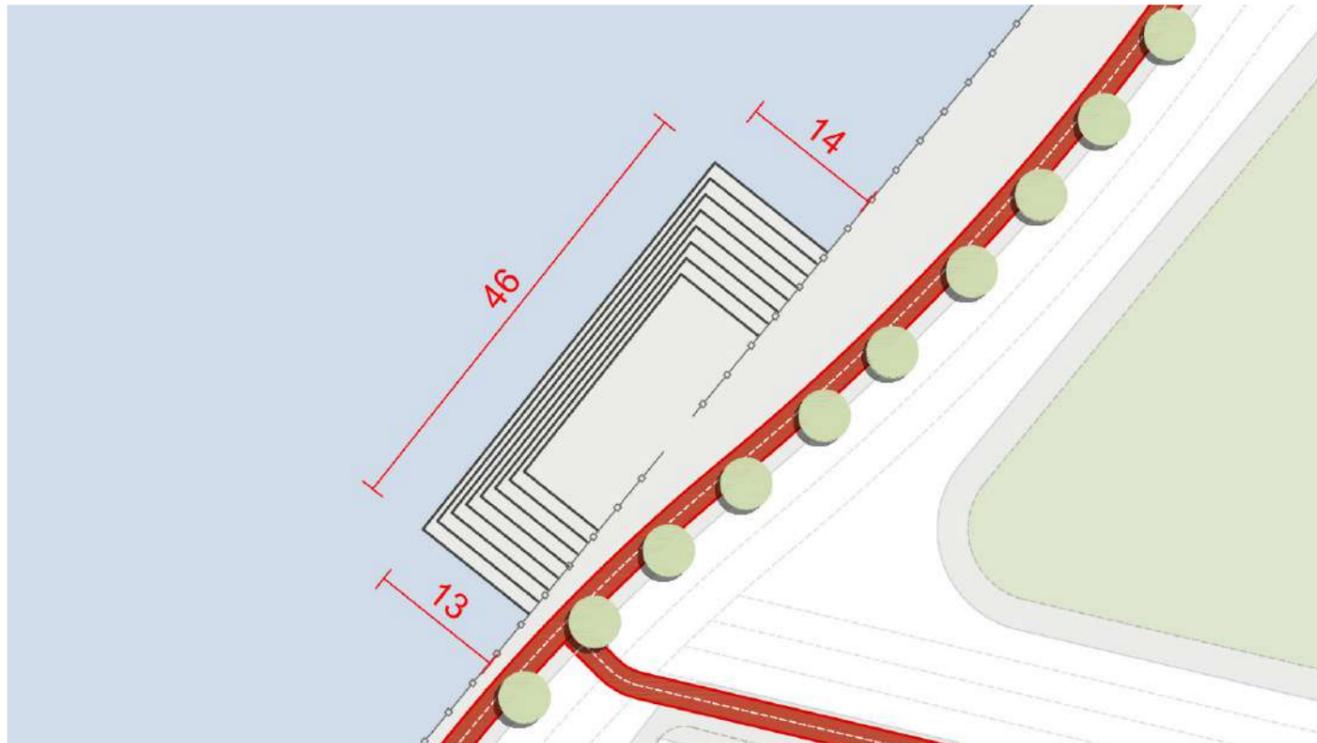
O abastecimento dos equipamentos implantados no Palco Flutuante será realizado por meio de tubulações instaladas sob a estrutura de madeira, interligando a rede pública de infraestrutura ao estabelecimento comercial. Para garantir facilidade de manutenção e eventuais reparos, serão previstos alçapões de acesso distribuídos ao longo do trajeto das tubulações, respeitando a modulação das tábuas do deck para preservar a uniformidade visual e a integridade estrutural.

Os projetos executivos das edificações localizadas sobre a água deverão contemplar:

- Sistemas de esgotamento sanitário, abastecimento de água e infraestrutura elétrica dimensionados para impedir qualquer despejo de detritos ou dejetos diretamente na água.
- Dutos submersos ou canaletas técnicas sob as passarelas de acesso para passagem segura e organizada das redes, garantindo proteção contra intempéries e facilidade de inspeção.
- Todas as soluções deverão atender às normas técnicas aplicáveis e às diretrizes ambientais, de modo a preservar a qualidade da água e assegurar a operação sustentável do equipamento.



Atracadouro da Aurora
Fonte: Consórcio Viva Guararapes (2025)





Avenida Guararapes
Fonte: Consórcio Viva Guararapes (2025)

Avenida Guararapes | Conjunto de Pranchas III

Localização

A Avenida Guararapes está localizada no centro do Bairro Santo Antônio, constituindo um dos principais eixos identitários e de transporte do Distrito Guararapes. Ela atua como via estruturante do território. A Avenida é a ligação entre a Ponte Duarte Coelho e a Rua 1º de Março, configurando parte de um corredor de ligação entre a Ilha de Antônio Vaz, a Ilha de Recife e o continente.

Descrição do projeto

O projeto de requalificação da Avenida Guararapes nasce a partir da necessidade de comportar a vida cotidiana do usuário local. Dessa forma, a rua deixa de ser somente um eixo de transporte. Através da alteração do perfil viário, de forma a voltar a permitir a passagem de veículos individuais, alteração essencial para fomentar o retorno dos moradores para a região. De forma complementar, as calçadas são alargadas, passando a comportar a permanência do usuário no espaço público, contando com espaços de permanência e convivência.

A área de projeto é de aproximadamente 8.296 m². Por conta da variação da largura viária, o projeto foi dividido em 3 trechos, todos com a mesma linguagem de desenho urbano:

- Trecho 1: entre rua do Sol e rua Cleto Campêlo;
- Trecho 2: entre rua Cleto Campêlo e rua Alarico

Bezerra;

- Trecho 3: entre rua Alarico Bezerra e Av. Dantas Barreto.

O desenho de piso surge do ritmo das colunatas dos prédios da avenida, encontrando-se na faixa destinada à passagem de ônibus. A reconstrução dos passeios garante a acessibilidade na Guararapes, prevendo a instalação de pisos táteis direcionais sobre uma composição de placas cimentícias de diferentes tons e pedras mineiras de cor escura. A área referente à pavimentação de passeios é de 4.206 m².

Também é prevista a requalificação das faixas de rolamento, incluindo nova sinalização horizontal e vertical. Será realizada pavimentação com placas cimentícias nas faixas dos veículos leves e pavimentação com concreto nas faixas destinadas ao transporte coletivo, totalizando uma área de 4.090 m²

Está previsto em projeto o plantio de 37 árvores, dispostas em canteiros que obedecem o desenho do piso proposto. A delimitação destes canteiros será realizada com a construção de bancos de concreto, conferindo ao projeto uma área destinada à convivência dos usuários, em um local sombreado e protegido. Os equipamentos utilizados no projeto estão de acordo com as Diretrizes Gerais das Intervenções Urbana. No total serão 78 bancos de concreto acompanhados de 16 lixeiras.

Cenário Pavimentação Paralelepípedo

Caso seja definido o caminho da recuperação do paralelepípedo, algumas análises deverão ser feitas: 1. qual o desenho dos novos perfis da via: se com ou sem canteiro no meio; 2. como seria a demarcação das faixas para transporte coletivo e outros veículos; 3. como seria o desenho e material das travessias, entre outras possíveis.

A iluminação proposta é realizada por postes com tecnologia LED de cor neutra e fiação subterrânea, garantindo eficiência energética e segurança. Nas colunatas dos edifícios serão distribuídas arandelas, de forma a complementar a iluminação e garantir uma área iluminada uniforme. Estão previstos, no total, 20 postes e 25 arandelas. Complementarmente à iluminação, estão previstos dois pontos com câmeras de segurança nesta área do projeto, garantindo a cobertura de toda a rua.

Finalmente, a proposta compreende um total de 3 totens digitais e 20 quiosques. Os totens devem servir de suporte para publicidade da própria prefeitura ou de terceiros. Os quiosques são destinados a abrigar os comerciantes que já atuam na região, oferecendo-os um local digno de trabalho, podendo estar acompanhados de infraestrutura de segurança e hidrossanitária.

Orçamento simplificado

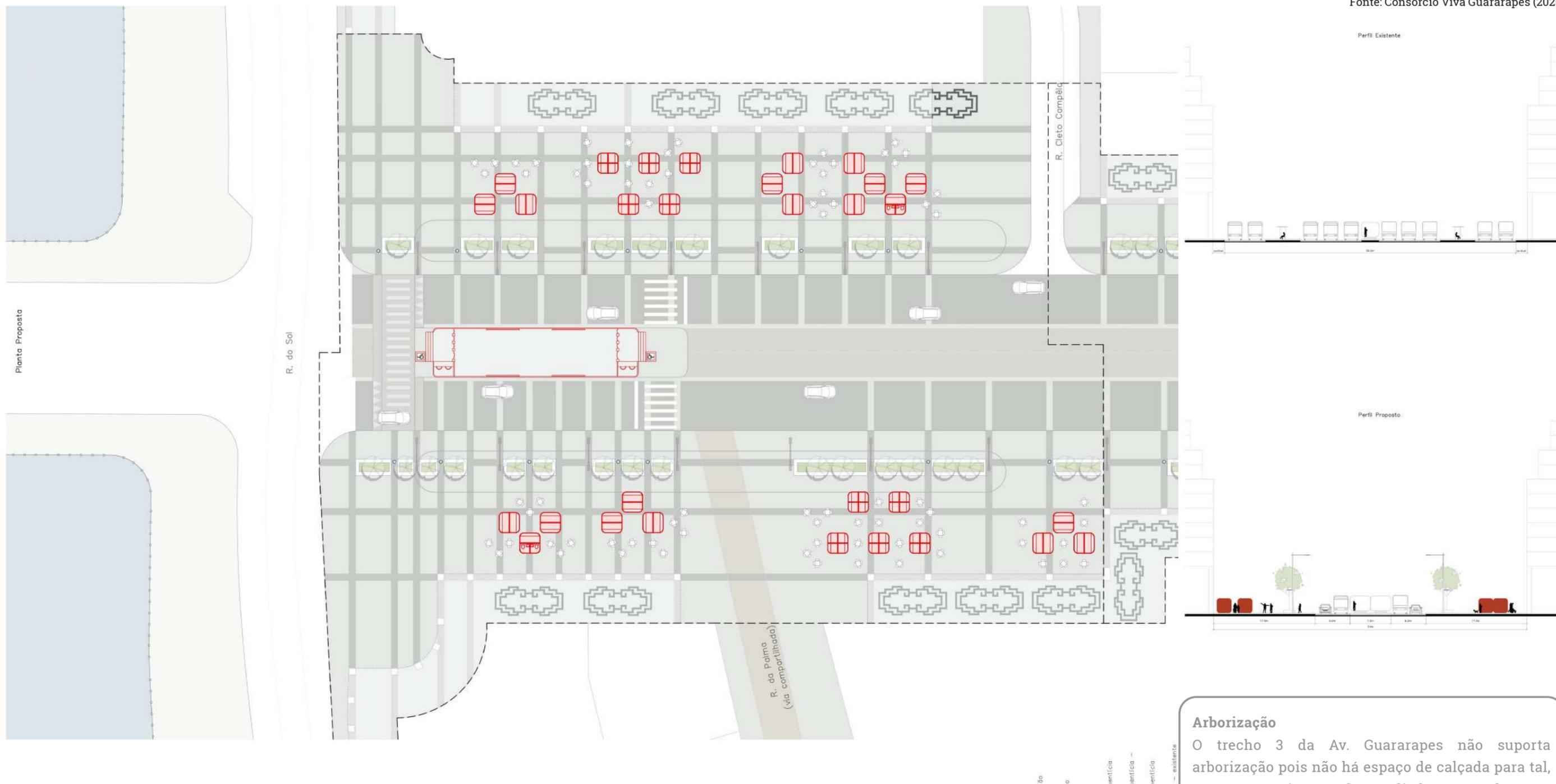
Item	Valor
Piso	R\$ 10.874.342,77
Sinalização Viária	R\$ 61.931,91
Paisagismo	R\$ 141.207,95
Mobiliário Urbano	R\$ 94.987,80
Iluminação	R\$ 239.204,05
Segurança	R\$ 4.632,35
Mobiliário Urbano Especial	R\$ 452.000,00
Custo Total	R\$ 11.868.306,84

Av. Guararapes

Fonte: Consórcio Viva Guararapes (2025)



Detalhamento Av. Guararapes - Conjunto de Pranchas III
 Fonte: Consórcio Viva Guararapes (2025)



Arborização
 O trecho 3 da Av. Guararapes não suporta arborização pois não há espaço de calçada para tal, mesmo o projeto tendo ampliado um trecho para além da linha de pilares. Contudo a existência de galerias cobertas deve justamente aliviar o calor e incidência de sol neste trecho.



Praça do Sebo
Fonte: Consórcio Viva Guararapes (2025)

Praça do Sebo | Conjunto de Pranchas IV

Localização

Situada na área central do Recife, a Praça do Sebo encontra-se em um miolo de quadra acessível pela Avenida Guararapes e pela via compartilhada Rua Alarico de Bezerra. A quadra é delimitada ainda por outras duas vias: a Avenida Dantas Barreto, caracterizada pelo intenso fluxo de transporte público e mobilidade urbana, e a Rua Siqueira Campos, conhecida pela sua diversidade comercial e pela presença de edifícios institucionais.

A Praça do Sebo desempenha um papel significativo na dinâmica urbana do centro de Recife. O espaço se caracteriza pelo comércio popular, com destaque para os sebos, que lhe conferem identidade cultural e reforçam seu uso como ponto de encontro e circulação.

Inserida em um contexto de grande fluxo de pedestres e interligação viária, a praça se conecta diretamente com os eixos estruturantes da cidade, funcionando como um espaço de transição entre a Avenida Guararapes e a Rua Alarico de Bezerra.

Descrição do projeto

A requalificação da Praça do Sebo abrange uma área total de 1.800 m², com o objetivo de revitalizar o espaço e torná-lo mais convidativo para o convívio e lazer. O projeto busca preservar sua identidade e reforçar sua vocação comercial, proporcionando infraestrutura adequada para os sebos e demais comerciantes,

além de aprimorar o conforto, a segurança e a acessibilidade do local.

O piso original de pedra portuguesa será mantido, preservando a memória e o caráter histórico da praça. Para garantir acessibilidade universal, serão instalados pisos táteis e direcionais, bem como uma faixa livre de 1,2 metro de largura, em piso de concreto, totalizando 185 m². Como complemento, três decks de madeira, somando 154 m², serão implantados e integrados às fachadas ativas.

A renovação do mobiliário urbano está prevista para oferecer mais conforto e estimular a permanência no espaço, seguindo os parâmetros estabelecidos nas Diretrizes Gerais das Intervenções Urbanas.

No paisagismo, serão adicionados 65 m² de áreas ajardinadas com grama sob as árvores, nos novos canteiros que, além de demarcarem os espaços, também servirão como bancos. Para qualificar a permanência, serão distribuídos 24 conjuntos de mesas e cadeiras, além de 2 lixeiras, ao longo do deck de madeira que está no eixo dos acessos.

Na questão de segurança e orientação dos pedestres, será instalado um totem de mapa tátil, auxiliando a locomoção de pessoas com deficiência visual. Além disso, 2 placas de sinalização serão posicionadas estrategicamente ao redor da praça.

A iluminação será modernizada com a adoção de postes de tecnologia LED e fiação subterrânea, proporcionando mais eficiência energética e reforçando a segurança no período noturno. Serão

Pré-existências Praça do Sebo

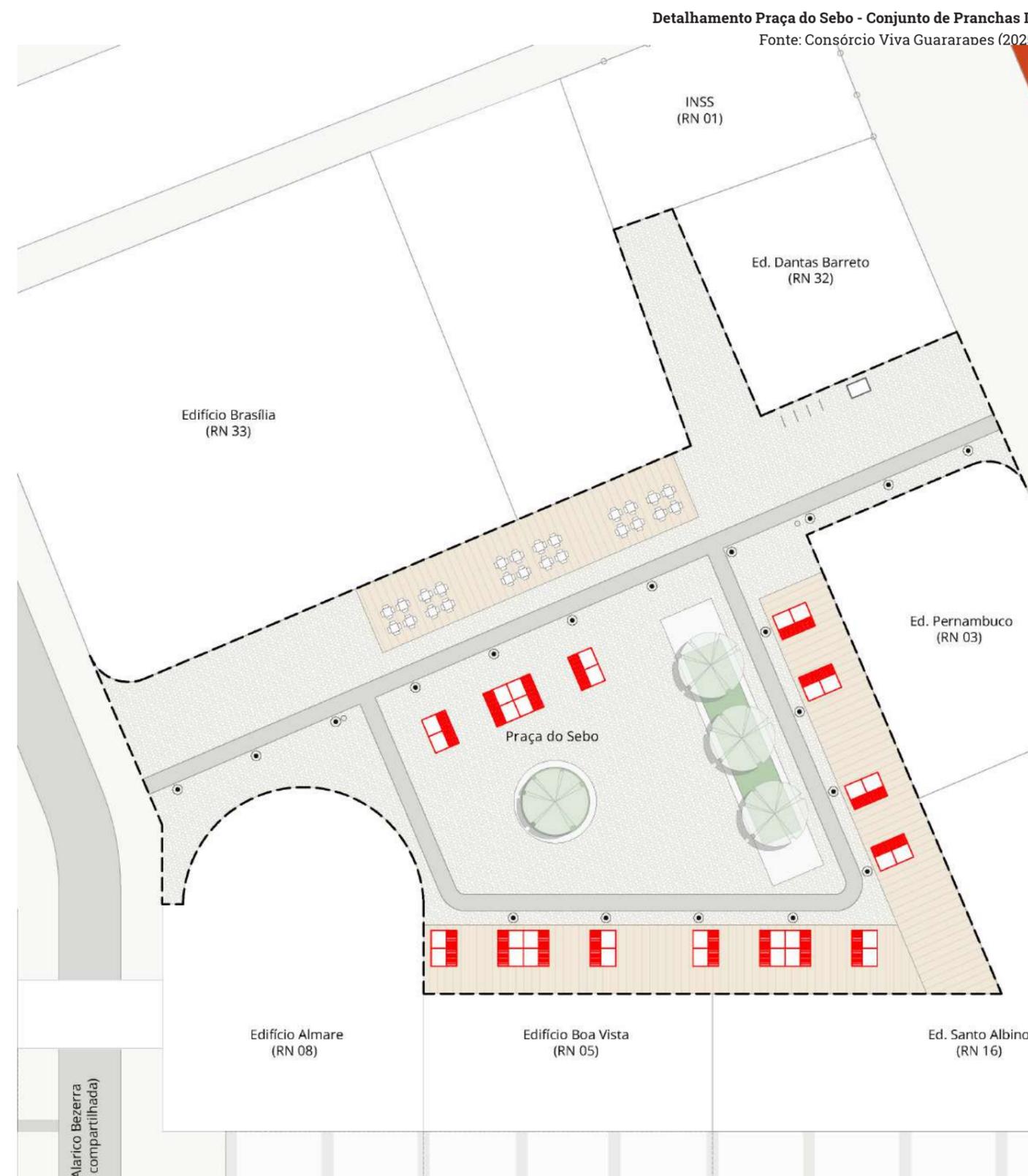
Durante a elaboração do projeto executivo, sugere-se o estudo da manutenção do piso original em pedra portuguesa, assim como a manutenção da localização da estátua da estátua de Mauro Mota.

instalados 19 postes de 4 metros de altura distribuídos ao longo da praça.

Por fim, o projeto prevê a introdução de um mobiliário especial, incluindo 32 unidades de ruas portáteis acomodadas nos outros decks, que possibilita melhores condições de trabalho para vendedores ambulantes e promove uma integração equilibrada entre comércio formal e informal.

Orçamento simplificado

Item	Valor
Piso	R\$ 485.809,04
Sinalização Viária	R\$ 2.040,78
Paisagismo	R\$ 5.876,00
Mobiliário Urbano	R\$ 50.757,34
Iluminação	R\$ 113.898,35
Segurança	R\$ 4.632,35
Mobiliário Urbano Especial	R\$ 366.555,00
Custo total	R\$ 1.023.936,51





Praça da Independência

Fonte: Consórcio Viva Guararapes (2025)

Praça da Independência | Conjunto de Pranchas V

Localização

A proposta para a Praça da Independência contempla reconfiguração e requalificação deste local que corresponde ao sítio fundador e ao desenho original da praça, quando o território ainda estava sob domínio dos holandeses.

Este espaço, que ao longo dos anos perdeu seu desenho e geometria originais, é agora devolvido à cidade como um presente, onde a praça retorna a existir em um formato semelhante ao original da época de Maurício de Nassau.

A Praça da Independência está localizada em uma das áreas mais importantes de fluxo comercial e de mobilidade do Distrito Guararapes. Ela serve como ponto de convergência para diversas vias estruturantes, que fazem a configuração dos seus limites como Praça. Destas vias, a principal é a Rua 1º de Março, uma continuação da avenida Guararapes, que cruza a Praça e conecta até a ponte Maurício de Nassau. Outra via importante é a avenida Dantas Barreto, que interliga a área central e a Zona Sul da cidade.

O entorno imediato da Praça da Independência também é marcado pela presença de vias compartilhadas que reforçam a dinâmica urbana e a diversidade de usos do espaço. Entre elas estão a Rua Nova, a Rua Eng. Ubaldo Gomes de Matos, que continua como rua Larga do Rosário, e a rua Diário de Pernambuco, que por sua vez, segue como rua Duque de Caxias.

Além de suas importâncias viárias, essas ruas abrigam edificações de relevância histórica e

arquitetônica, tais como:

- Igreja Matriz do Santíssimo Sacramento e Santo Antônio (IPHAN), localizada na avenida Dantas Barreto;
- Edifício Diário de Pernambuco, sobrados e Edifício Seguradora, situados na rua 1º de Março;
- Edifício Sulamérica e Edifício Louvre), localizados na rua Nova;
- Edifício 1 de Março, na rua Diário de Pernambuco.

Descrição do projeto

O projeto de requalificação da Praça da Independência contempla a recuperação de uma área com aproximadamente 7.184 m². A proposta reconfigura a Praça em duas partes, de um lado, a Praça triangular possui uma vegetação existente com vista para a Igreja Matriz do Santíssimo Sacramento e Santo Antônio. Do outro lado da Rua Eng. Ubaldo Gomes de Matos, o formato do seu desenho original é recuperado e transformado em uma área ampla para circulação e eventos, sem interferências visuais ou elementos que comprometam sua configuração aberta. Essa característica determina um espaço dinâmico e multifuncional que permite a realização de manifestações culturais, como apresentações artísticas, feiras e eventos comunitários.

Ao atravessar essa área de circulação, a Rua 1º de Março se transforma em uma via compartilhada, priorizando os pedestres sem comprometer a fluidez do tráfego local. Com destaque para a mobilidade, a Avenida Dantas Barreto mantém os pontos de locação de bicicletas e recebe uma guia recuada com embarque e desembarque de passageiros de carro ou ônibus.

As calçadas reconstruídas garantem a acessibilidade,

com a instalação de pisos táteis e direcionais. O novo piso da praça é composto por diferentes materiais para reforçar a identidade do espaço: a área ampla revestida de pedras em tons alaranjados, enquanto seu entorno de pedra mineira; área triangular mantém a continuidade visual com a Avenida Guararapes através de uma combinação de piso de pedra mineira e placa cimentícia; nas vias compartilhadas, a faixa de serviço tem largura de 0,5 ou 1 metro, revestida de pedra mineira e a faixa livre tem 1,2 metro de largura, com piso de concreto para assegurar a acessibilidade. As trocas de piso existente por novos revestimentos totalizam 1.413 m² de área. Nos trechos onde a pedra portuguesa é mantida, uma faixa livre de piso de concreto é instalada sobre a calçada, cobrindo 60 m², para garantir acessibilidade.

A readequação da pavimentação viária inclui uma nova sinalização horizontal e vertical, pavimentação asfáltica e 3.411 m² de área de alteração da caixa viária e da drenagem, especialmente na Rua 1º de Março. O paisagismo prevê a introdução de 4 novas árvores na Rua Nova e a realocação de exemplares arbóreos existentes, com a implantação de 997 m² de áreas ajardinadas tipo grama sob as árvores no novo limite da praça.

O mobiliário urbano é renovado e distribuído estrategicamente para promover conforto e convivência a partir dos equipamentos listados em Diretrizes Gerais das Intervenções Urbanas. No total serão 27 bancos de concreto, 7 deles estão

dispostos na faixa de serviço da Rua Nova e 20 bancos distribuídos nas calçadas da Rua 1º de Março, acompanhados de 14 lixeiras.

Para a segurança dos pedestres, o projeto contempla a instalação de 60 balizadores nas vias compartilhadas adjacentes às praças e 28 balizadores esféricos de concreto no trecho compartilhado da Rua 1º de Março. Um totem de mapa tátil será instalado para facilitar a orientação espacial e a acessibilidade de pessoas com deficiência visual, e 10 placas de sinalização serão distribuídas ao redor da Praça.

A iluminação da praça é modernizada, com a substituição do sistema atual por postes de tecnologia LED e fiação subterrânea, garantindo eficiência energética e segurança. 31 postes de 5 metros de altura são distribuídos ao redor da praça, e 4 arandelas instaladas nos pilares do Edifício Seguradora.

Além dessas intervenções, a proposta inclui a instalação de um monumento comemorativo localizado no eixo da Avenida Guararapes, para simbolizar a importância histórica do local, e a implantação de um mobiliário especial, 7 quiosques que funcionam como pontos de serviço e comércio, acompanhados de 20 conjuntos de mesa e cadeiras, para contribuir à ativação econômica da praça.

Arborização

O projeto deve passar por avaliação do IPHAN, ICPS, PCR e demais intervenientes para que se entenda qual a diretriz de arborização face às visadas e fachadas de imóveis tombados - no contexto da Praça da Independência tem-se o prédio do Diário, o Edifício Sulamérica e a Igreja de Santo Antonio.

Orçamento simplificado

Item	Valor
Piso	R\$ 2.105.098,47
Sinalização Viária	R\$ 10.203,90
Paisagismo	R\$ 102.941,51
Mobiliário Urbano	R\$ 102.558,80
Iluminação	R\$ 189.757,51
Segurança	R\$ 4.632,35
Mobiliário Urbano Especial	R\$ 162.155,00
Custo total	R\$ 2.672.715,19

Detalhamento Praça da Independência - Conjunto de Pranchas V
 Fonte: Consórcio Viva Guararapes (2025)





Avenida Dantas Barreto

Fonte: Consórcio Viva Guararapes (2025)

Avenida Dantas Barreto | Conjunto de Pranchas VI

Localização

A Avenida Dantas Barreto é um dos principais eixos urbanos do centro da cidade de Recife, conecta a Praça da República ao bairro São José. A avenida desempenha um papel essencial na mobilidade urbana. Ao longo dos anos, a avenida passou por diversas intervenções, refletindo os ideias de modernização da cidade, mas também gerando desafios urbanos. Atualmente, a Dantas Barreto abriga estações de BRT, corredores de ônibus, áreas comerciais e espaços históricos que demandam uma reorganização espacial para garantir melhor fluidez e acessibilidade.

Com 1,5 quilômetros de extensão e um total de aproximadamente 66.350 m² de área, a proposta de intervenção foi segmentada inicialmente em cinco trechos, sendo eles:

- Trecho 1: com 145m de extensão, com início na Praça da República até a Rua Siqueira Campos;
- Trecho 2: com 475m de extensão, entre a Rua Siqueira Campos e a Rua São Pedro;
- Trecho 3: com 330m de extensão, entre a Rua São Pedro e a Rua Passo da Pátria;
- Trecho 4: com 430m de extensão, entre a Rua Passo da Pátria e Rua Padre Muniz;
- Trecho 5: com 125m de extensão, na Praça José Loreto.

Descrição do projeto

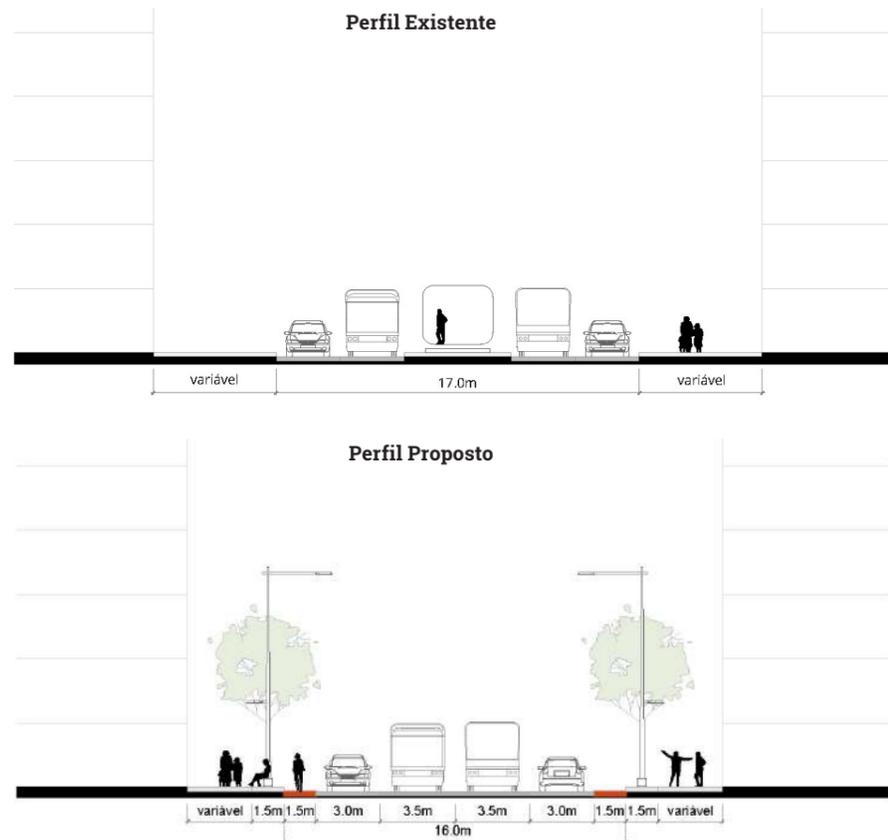
A requalificação da Avenida Dantas Barreto tem o objetivo de reorganizar seu espaço, garantindo maior integração entre pedestres, ciclistas, transporte público e veículos particulares. O projeto respeita a

configuração original da via, mas propõe ajustes para estabelecer um desenho único e coeso, garantindo unidade visual e funcional do espaço. Uma rua completa, onde ônibus, carros, ciclistas e pedestres convivem.

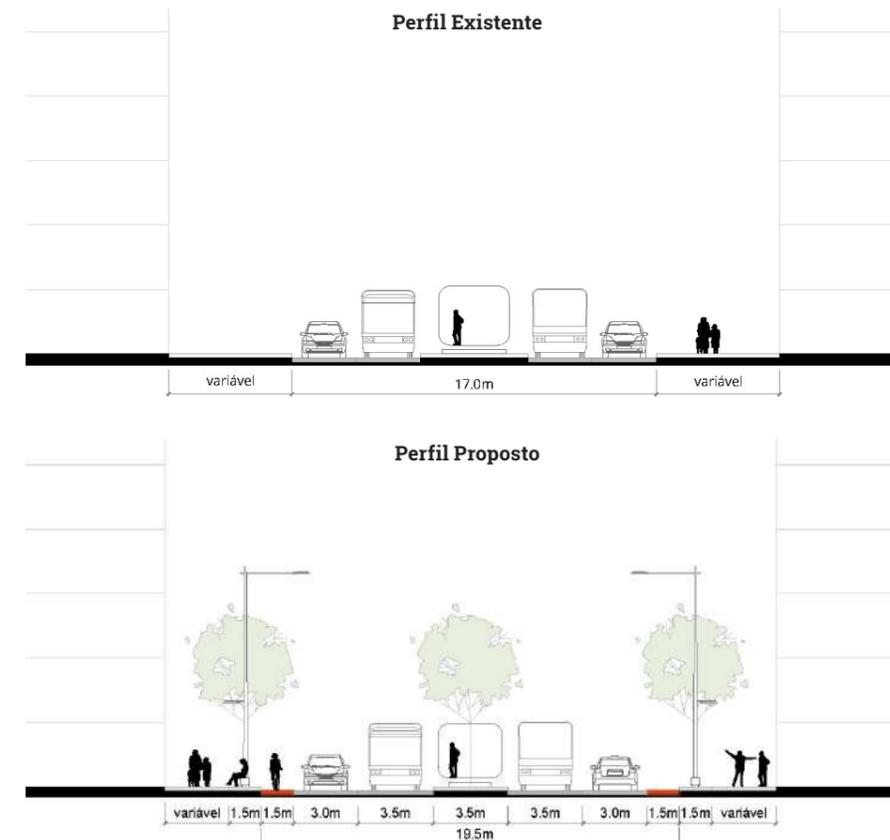
Em cada um dos cinco trechos deste projeto, foram propostas soluções específicas tipologias de perfis viários, conforme descrito a seguir:



Trecho 1: propõe-se a remoção do canteiro para ampliar a calçada e reorganizar a circulação viária, que contará com 6 faixas de mão dupla, sendo: 2 ciclofaixas, 2 faixas para carros e 2 faixas exclusivas para ônibus. Essa tipologia se mantém até o início do Trecho 3.

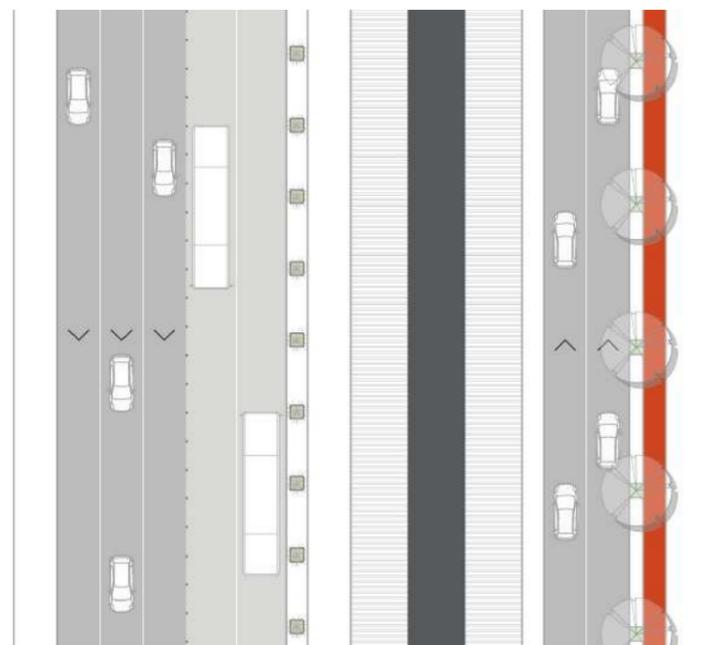
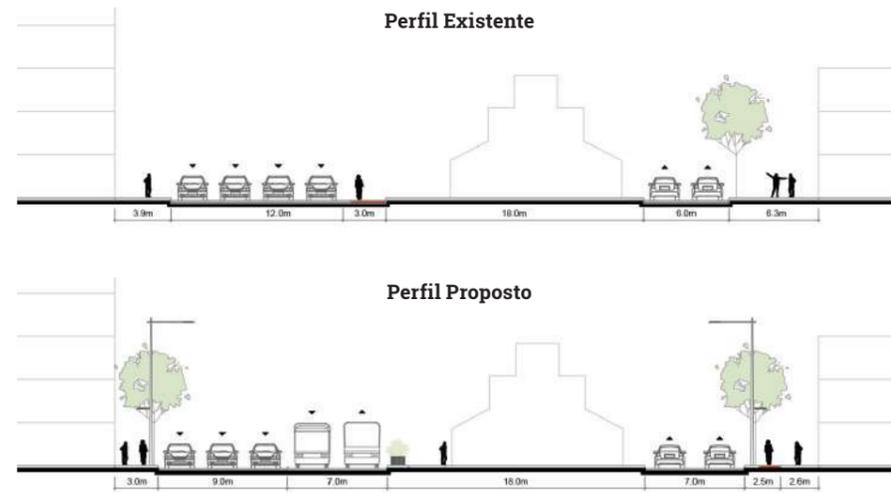


Trecho 2: o canteiro será mantido e contará com vegetação e duas novas estações de BRT, acessadas por travessias elevadas. Na quadra da Igreja Matriz do Santíssimo Sacramento e Santo Antônio, propõe-se um recuo na guia para facilitar a embarque e desembarque de passageiros por carros e ônibus, solução que poderá ser replicada em outras quadras conforme a necessidade. O canteiro central em frente à Igreja será desprovido de mobiliário urbano, garantindo uma visão desobstruída do espaço.

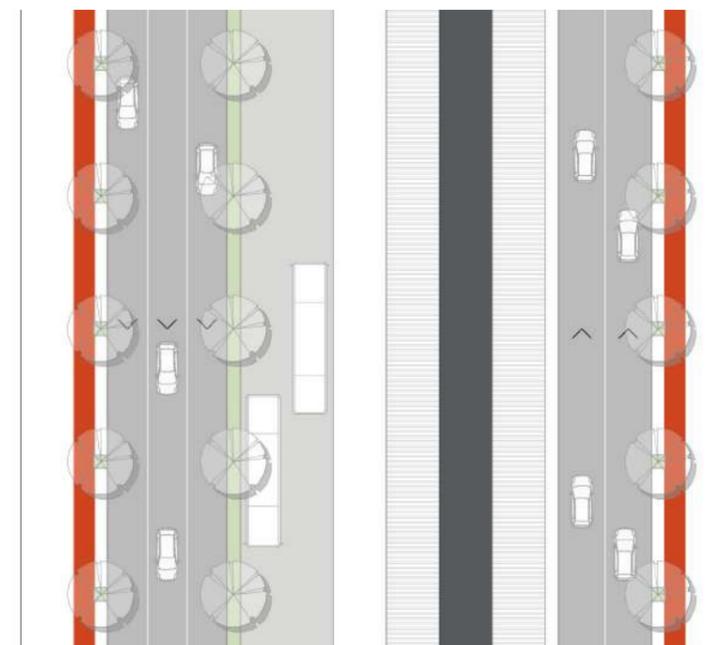
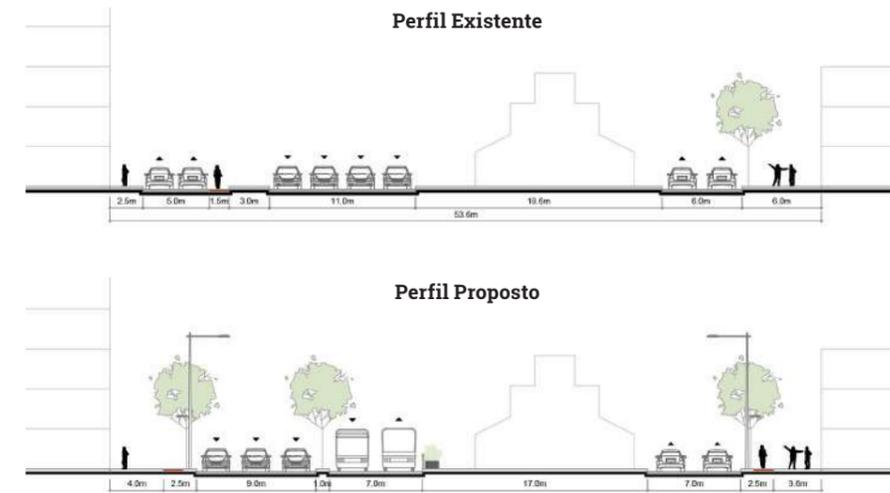




Trecho 3: o espaço do camelódromo será mantido inalterado, contando somente com a instalação de mobiliário urbano de forma a criar uma barreira entre o passeio e a faixa exclusiva de ônibus. a circulação conta com 7 faixas, sendo 3 faixas para carros no sentido norte-sul, 2 faixas para carros no sentido sul-norte e 2 faixas exclusivas para ônibus. Por conta do limite de espaço e da posição da vegetação existente, um dos passeios contará com compartilhamento de espaço entre ciclistas e pedestres, enquanto o outro contará com 1 faixa de ciclovia sobre a calçada.



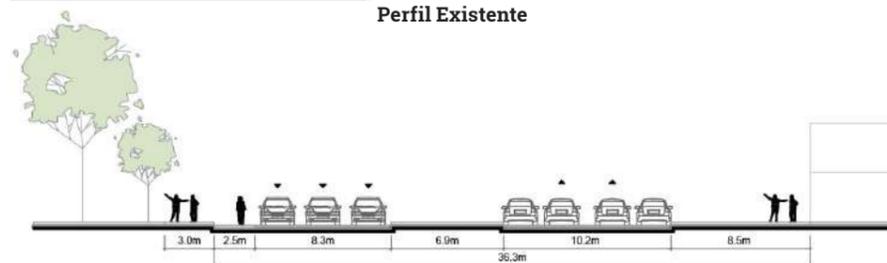
Trecho 4: será redesenhado o canteiro central para ampliar o espaço de calçada, permitindo o término do trecho de compartilhamento de passeio com a delimitação de uma ciclovia sobre ambas as calçadas. Sobre o canteiro central será prevista arborização. A disposição das faixas de rolamento segue aquela do trecho 3;



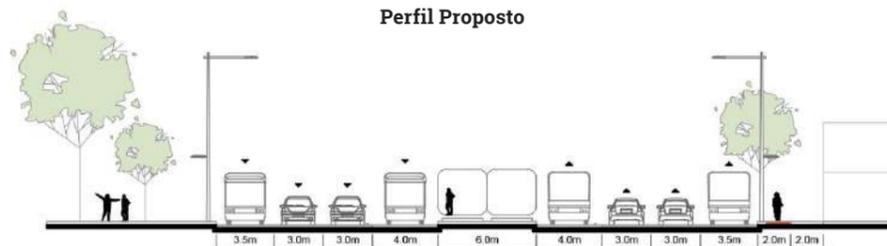


Trecho 5: o canteiro central passará a abrigar uma estação dupla de BRT, atendendo ambos os sentidos da via. Esse trecho conta com 8 faixas de rolamento, sendo 6 de uso compartilhado entre ônibus convencional e carro e 2 de uso exclusivo dos veículos BRT.

Perfil Existente



Perfil Proposto



A nova configuração proporcionará um ambiente mais acessível e agradável, com calçadas ampliadas, vegetação, travessias elevadas e uma ciclofaixa integrada ao longo de todo o percurso. Para incentivar o uso da bicicleta, serão instalados 11 conjuntos de paraciclos ao longo da via. O piso de pedra portuguesa existente será mantido e, para garantir acessibilidade universal, serão adicionados pisos táteis e direcionais, além de uma faixa livre de 1,2 metro de largura em piso de concreto. Ademais, será implantada uma faixa de serviço de 1,5 metro de largura, destinada à instalação de mobiliários e ao plantio de árvores.

O mobiliário urbano será renovado, oferecendo 165 bancos de concreto, 81 lixeiras e pontos de descanso distribuídos estrategicamente

para incentivar a permanência e melhorar a experiência dos usuários. Estes parâmetros estão estabelecidos nas Diretrizes Gerais das Intervenções Urbanas. O paisagismo trará novos canteiros arborizados com o objetivo de proporcionar sombra e conforto térmico ao longo da via. Esta arborização será composta por 128 árvores nativas de porte médio e canteiros com grama totalizando 1.641 m² de área.

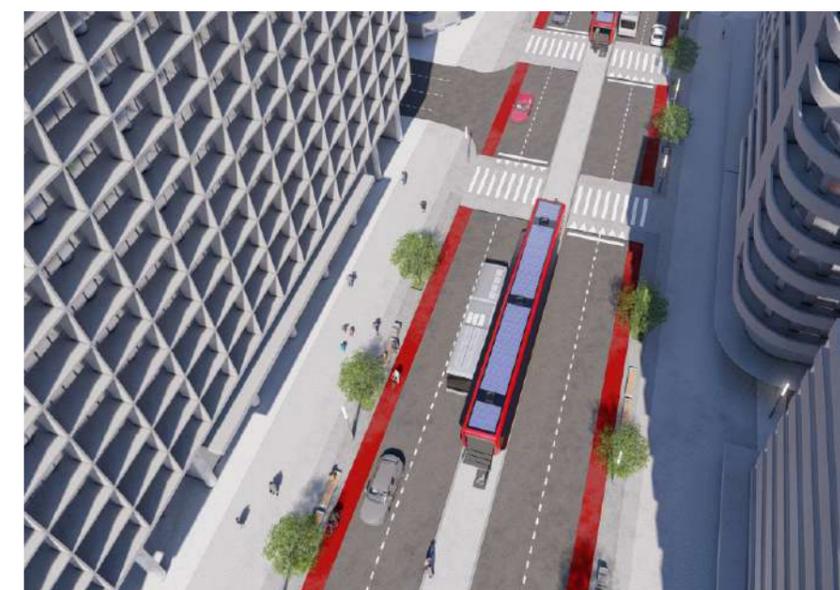
Na questão de segurança e orientação dos pedestres, serão instalados 3 unidades de CFTV e um totem de mapa tátil que auxilia a locomoção de pessoas com deficiência visual. Além disso, 24 placas de sinalização serão posicionadas estrategicamente ao redor da praça. A iluminação pública será modernizada, conta com 103 postes

de tecnologia LED e fiação subterrânea, garantindo eficiência energética e realce arquitetônico para os edifícios históricos da região.

Com essas melhorias, o comércio local, antes sufocado, deve florescer com a presença mais constante dos pedestres, que encontram cafés, lojas independentes e serviços em um ambiente confortável. De dia, a avenida pulsa com trabalhadores, moradores, estudantes e visitantes; à noite, a iluminação cênica sublinha contornos e cria uma atmosfera segura e convidativa. Assim, a Avenida Dantas Barreto deixa de ser um simples corredor de passagem e se transforma em um ponto de referência, um espaço plural, inclusivo e vibrante.

Orçamento simplificado

Item	Valor
Piso	R\$ 43.497.231,82
Sinalização Viária	R\$ 97.126,89
Paisagismo	R\$ 1.687.639,89
Mobiliário Urbano	R\$ 770.085,96
Iluminação	R\$ 1.975.853,59
Segurança	R\$ 34.742,65
Mobiliário Urbano Especial	R\$ 563.305,00
Custo total	R\$ 48.625.985,79



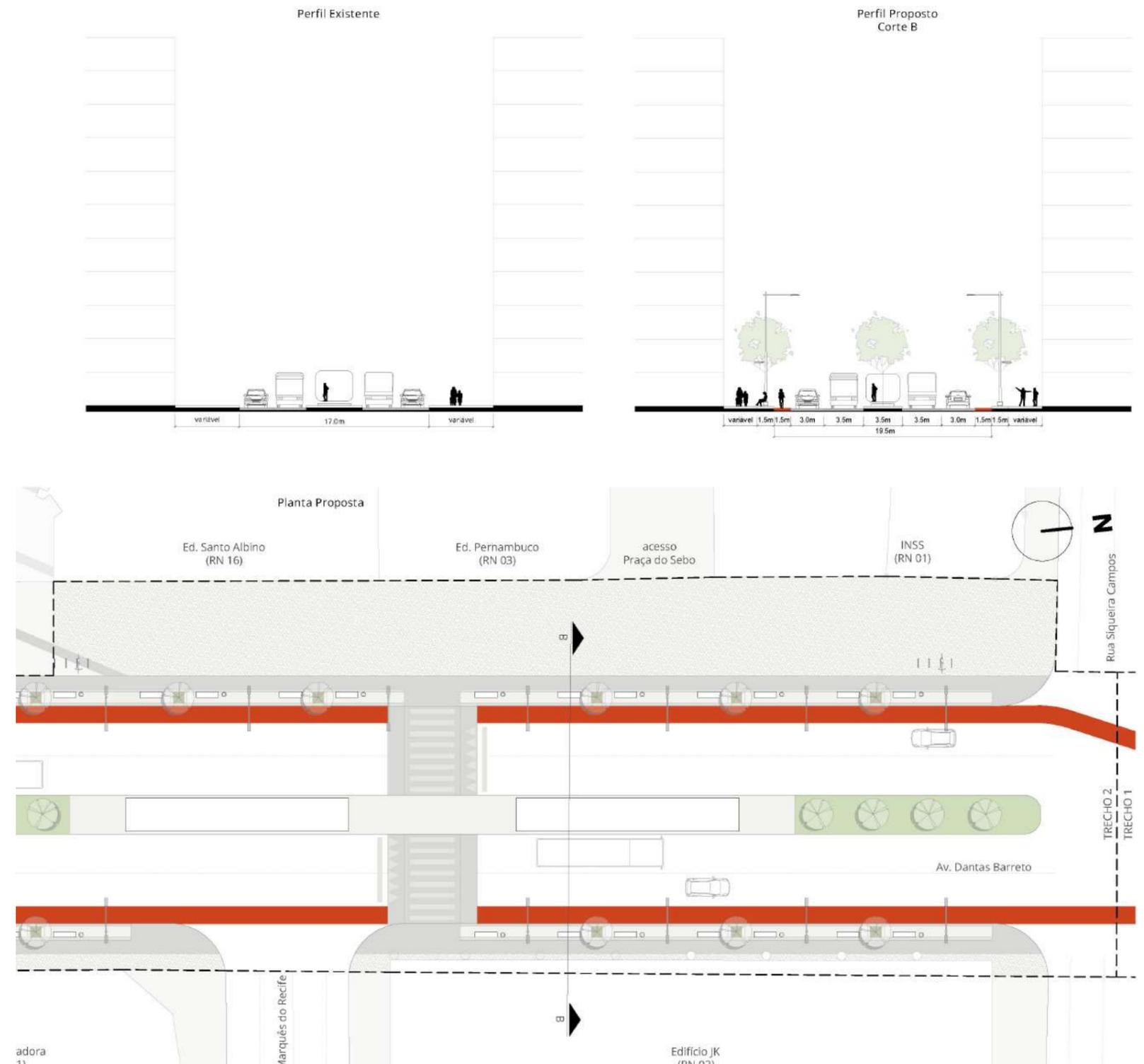
Avenida Dantas Barreto
Fonte: Consórcio Viva Guararapes (2025)

Detalhamento Av. Dantas Barreto - Conjunto de Pranchas VI

Fonte: Consórcio Viva Guararapes (2025)

Inserção da Ciclovia

A adoção da ciclovia no nível da rua promove maior previsibilidade e integração no trânsito, garantindo segurança e fluidez ao ciclista sem comprometer o espaço do pedestre. No caso da Av. Dantas Barreto, por ser uma via estrutural de acesso aos edifícios lindeiros, os carros dificilmente trazarão por ali em alta velocidade, porém, é possível acrescentar, como opcional, um perfil de via para a Dantas Barreto com a ciclovia no nível do passeio. Futuramente, a PCR poderá definir internamente a melhor inserção da ciclovia no desenho urbano da via e colocar isso como obrigatoriedade a ser seguida no projeto executivo. Nos trechos localizados na área do camelódromo, por falta de espaço, as ciclovias foram inseridas junto aos passeios.





Vias Compartilhadas

Fonte: Consórcio Viva Guararapes (2025)

Vias Compartilhadas | Conjunto de Pranchas VII

Localização

As Vias Compartilhadas compreendem as seguintes ruas:

- Praça da República (10m);
- R. Alarico Bezerra (10m);
- R. Diário de Pernambuco (10m);
- R. do Fogo (10m);
- R. das Flôres (10m);
- R. Dr. Moacir Baracho (12m);
- R. Duque de Caxias (12m);
- R. Matias de Albuquerque (12m);
- R. Eng. Ubaldo Gomes de Matos (14m);
- R. Larga do Rosário (14m);
- R. Estreita do Rosário (14m);
- R. da Palma (14m);
- R. Nova (14m);

Nelas estão localizadas algumas construções importantes, como:

- Teatro de Santa Isabel;
- Diário de Pernambuco (RN 17 & 26);
- Monumento em homenagem aos aviadores portugueses;

- Igreja Matriz de Santo Antônio, Convento e Igreja Santo Antônio;
- Igreja de Nossa Senhora da Conceição dos Militares;
- Igreja de Nossa Senhora do Rosário dos Pretos;

Descrição do projeto

As Vias Compartilhadas estão no cerne da estruturação da área de projeto. Dentre as ruas que se tornaram compartilhadas estão vias que eram exclusivas de veículos e vias exclusivas de pedestres. A intenção de transformá-las em vias compartilhadas surge do entendimento de que é essencial o acesso ocasional de veículos em áreas com programa residencial, de forma a atender eventuais urgências e facilitar o acesso de pessoas com mobilidade reduzida. A prioridade nas vias compartilhadas ainda é do pedestre, para o qual são projetados espaços de permanência, com presença de árvores e bancos sombreados.

A área de projeto é de aproximadamente 12.715,10 m². Para melhor se adequar às vias existentes, organizaram-se as vias compartilhadas em três grupos:

- Vias Compartilhadas de 10 m;
- Vias Compartilhadas de 12 m;
- Vias Compartilhadas de 14 m;

Mural de Francisco Brennand na Rua das Flores

Recomendamos que o mural “Batalha dos Guararapes”, de Francisco Brennand, volte ao seu local original na esquina entre a Av. Dantas Barreto e a Rua das Flores após revitalização do trecho desta via.

Cenário Pavimentação Paralelepípedo

Após prospecção para verificação da existência ou não do paralelepípedo original, sugere-se a manutenção do desenho proposto com a substituição do concreto destinado aos veículos pela pedra recuperada e assentada no mesmo nível dos passeios.

Para garantir a prioridade e a segurança do pedestre, apesar de os passeios e a via estarem no mesmo nível, é dado um tratamento diferenciado à faixa de rolamento em relação à calçada. As vias compartilhadas com pavimentação de pedra portuguesa existente terão a manutenção deste piso garantida. As vias que não possuem pavimentação com pedra portuguesa, ou aquelas que a possuem em mal estado de conservação, serão pavimentadas com pedra mineira, de forma a respeitar a identidade histórica do bairro. Em todas as calçadas está projetado o acréscimo de uma faixa de concreto no piso, de forma a garantir a acessibilidade do usuário. Outra medida que visa a garantia da segurança do usuário é a utilização de barreiras físicas entre o passeio e a faixa destinada à passagem de veículos. De um dos lados da rua essas barreiras consistem em mobiliário urbano e arborização, enquanto no outro o papel é feito por balizadores espaçados 1,25 m entre si. A área total referente à requalificação de passeios é de 6.782,40 m².

Para a faixa de passagem de veículos, situada no mesmo nível da calçada, será realizada uma faixa de concreto, para criar uma unidade visual e hierárquica entre a passagem de veículos e a faixa de acessibilidade dos pedestres no passeio. A área destinada à pavimentação das faixas para veículos é de 5.932,70 m².

Nas vias compartilhadas está prevista uma arborização distribuída em um dos passeios, seguindo sempre o mesmo espaçamento, de 12,5 m entre árvores. Esta distribuição, em todas as vias compartilhadas, totaliza 118 árvores. O espaçamento entre as árvores foi definido em função do espaçamento entre os postes de iluminação, de forma a evitar áreas de

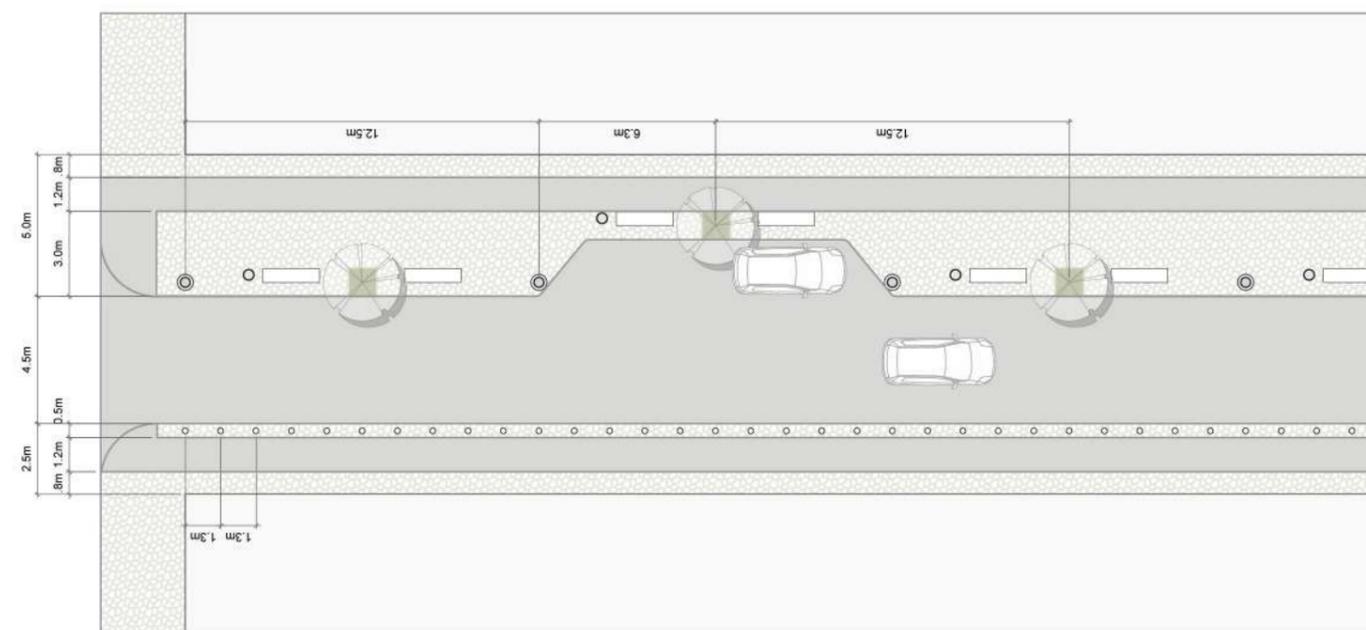
sombreamento da iluminação noturna, ao mesmo tempo que garante locais de sombra e proteção solar durante o dia. Junto com as árvores estão dispostos 2 bancos e 1 lixeira, de forma a constituir um espaço qualificado para permanência e convivência dos usuários. Adicionalmente, nas vias compartilhadas de 14 m, está prevista a instalação de paraciclos, de forma a dar suporte a mobilidade cicloviária na área do masterplan. No total, o projeto contempla 236 bancos, 118 lixeiras e 20 paraciclos. Para mais detalhes, os equipamentos utilizados no projeto estão de acordo com as Diretrizes Gerais das Intervenções Urbanas.

A iluminação das vias compartilhadas se dá através da utilização de postes de um dos lados da rua e balizadores iluminados do outro. No total tem-se 136 postes e 1.347 balizadores com pontos de luz. De forma adicional estão distribuídas 6 câmeras de CFTV, distribuídas respeitando um raio de 200 m, para garantir a segurança da área. Estão previstos, também, 17 totens digitais, podendo servir de suporte para a disponibilização de informações para o usuário do espaço público ou publicidade da prefeitura ou de terceiros.

Orçamento simplificado

Item	Valor
Piso	R\$ 15.440.459,40
Sinalização Viária	R\$ 127.548,75
Paisagismo	R\$ 388.642,10
Mobiliário Urbano	R\$ 819.880,54
Iluminação	R\$ 832.484,56
Segurança	R\$ 13.897,05
Mobiliário Urbano Especial	R\$ 67.235,00
Custo total	R\$ 17.690.147,45

Detalhamento Vias Compartilhadas - Conjunto de Pranchas VII
Fonte: Consórcio Viva Guararapes (2025)



A seguir está a relação dos conjuntos de pranchas e seus projetos correspondentes:

CONJUNTO DE PRANCHAS I - Orla do Sol Nascente e Deck do Nascente

Trecho 1	1/6
Trecho 2	2/6
Trecho 3	3/6
Trecho 4	4/6
Trecho 5	5/6
Trecho 6	6/6

CONJUNTO DE PRANCHAS II - Orla do Sol Poente e Palco Flutuante

Trecho 1	1/3
Trecho 2	2/3
Trecho 3	3/3

CONJUNTO DE PRANCHAS III - Avenida Guararapes

Trecho 1	1/2
Trecho 2 e 3	2/2

CONJUNTO DE PRANCHAS IV - Praça do Sebo

Proposta	1/1
----------	-----

CONJUNTO DE PRANCHAS V - Praça da Independência

Proposta	1/1
----------	-----

CONJUNTO DE PRANCHAS VI - Avenida Dantas Barreto

Trecho 1	1/5
Trecho 2	2/5
Trecho 3	3/5
Trecho 4	4/5
Trecho 5	5/5

CONJUNTO DE PRANCHAS VII - Vias Compartilhadas

Proposta	1/1
----------	-----

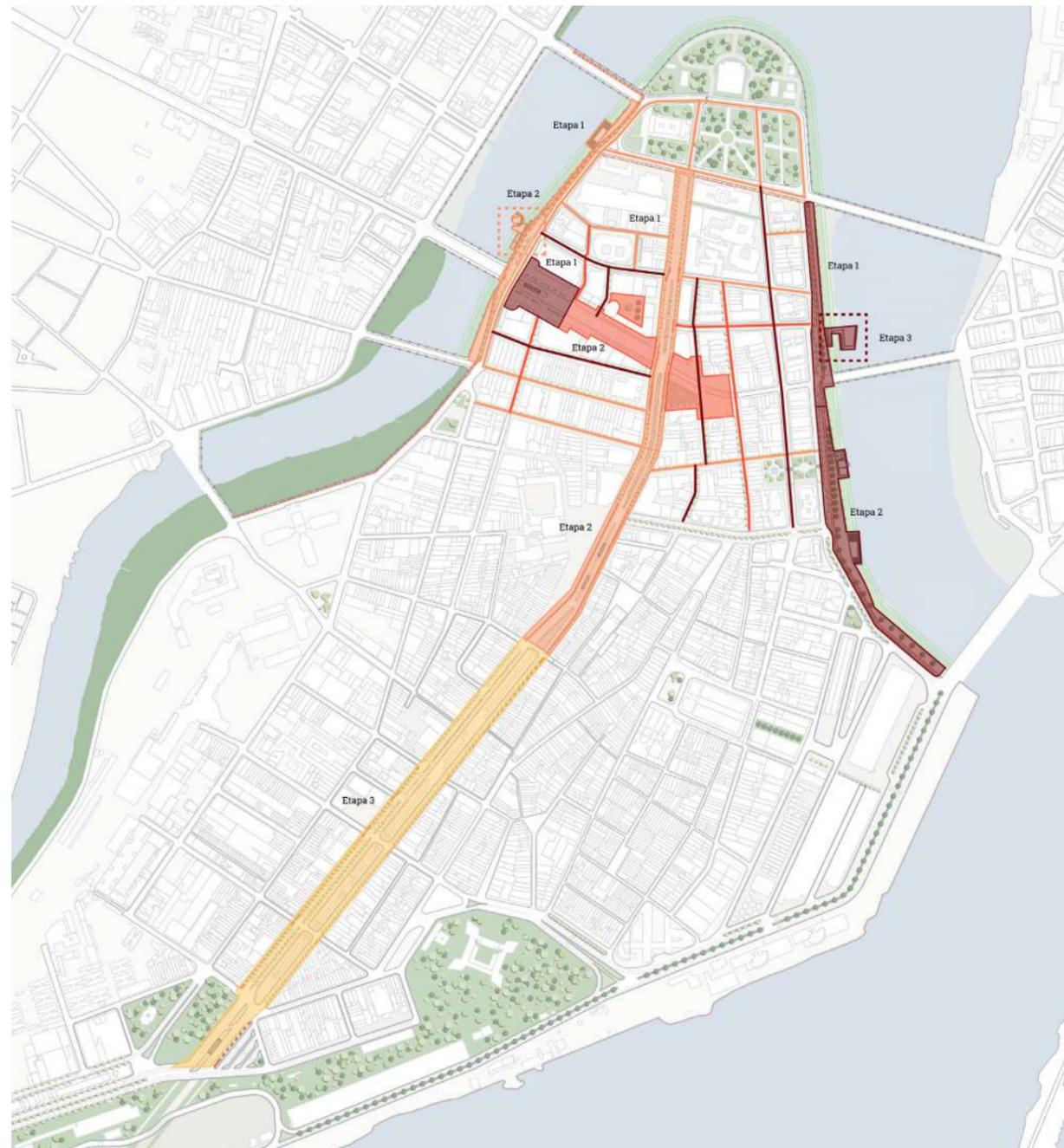
CONJUNTO DE PRANCHAS VIII - Quiosques

Detalhamento Quiosques	1/1
------------------------	-----

ESTRATÉGIAS PARA REQUALIFICAÇÃO DOS
CONJUNTOS PÚBLICOS E PRIVADOS



Distrito Guararapes
Fonte: Consórcio Viva Guararapes (2024)



- Fase 1
- Fase 2
- Fase 3
- Fase 4

Faseamento

Fonte: Consórcio Viva Guararapes (2024)

6.11 ESTRATÉGIAS DE REQUALIFICAÇÃO DO CONJUNTO DE ESPAÇOS PÚBLICOS E PRIVADOS

A estratégia de reabilitação da área do projeto se fundamenta em três pilares interdependentes: sistema de espaços públicos, ativos imobiliários e instrumentos urbanísticos. Embora concebidas de forma integrada, as intervenções possuem cronogramas distintos de implementação, considerando viabilidade técnica (econômica e jurídica) e impacto urbano.

O objetivo central da estratégia de implantação é promover a inflexão da curva de desvalorização imobiliária atualmente observada, acelerando a reversão da percepção negativa do bairro de Santo Antônio no mercado e junto à população recifense. Para tanto, busca-se criar um ambiente urbano atrativo, capaz de induzir uma valorização gradual e controlada, alinhada à oferta de unidades habitacionais economicamente acessíveis.

Essa abordagem exige a sincronização entre o calendário de investimentos em infraestrutura e espaços públicos e o desenvolvimento de empreendimentos residenciais de interesse social e econômico, de forma a evitar pressões especulativas que provoquem elevação abrupta dos valores de mercado e comprometam a viabilidade da produção habitacional na região. Assim, garante-se que o ciclo de valorização imobiliária ocorra de maneira sustentável, preservando a função social dos imóveis e mantendo a diversidade socioeconômica local.

A concepção e implementação de projetos sob o regime de Parceria Público-Privada (PPP) exigem uma análise articulada entre os aspectos técnicos urbanos, e a avaliação das condições econômico-financeiras e jurídicas que orientam esse tipo de empreendimento.

No Município de Recife, o regime jurídico das parcerias

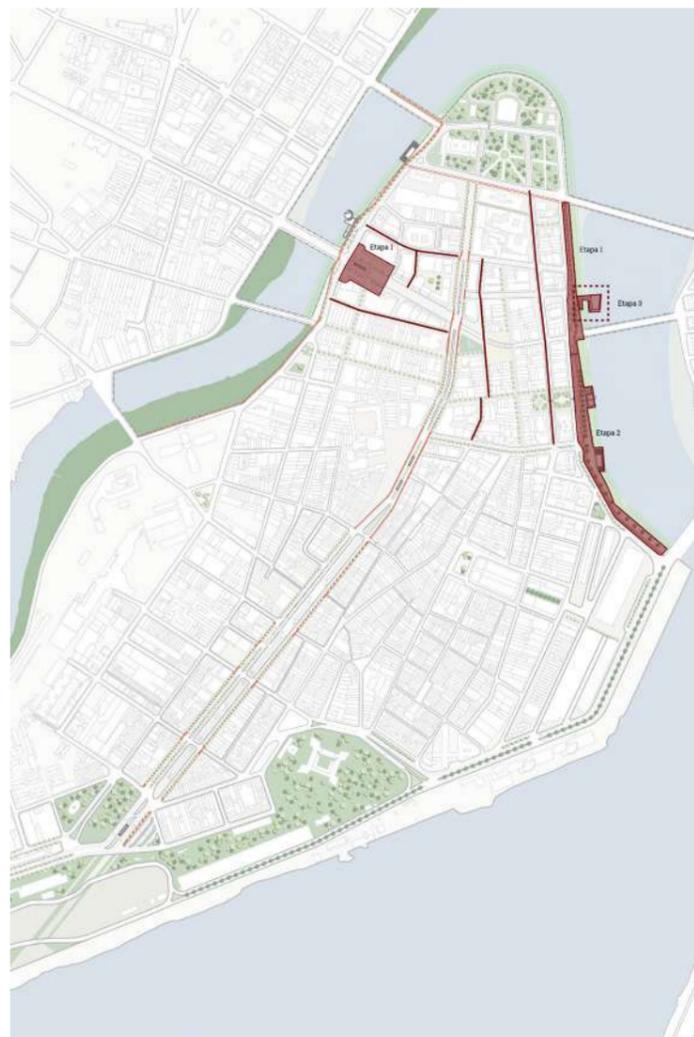
público-privadas estabelece condicionantes que impactam a estrutura contratual e o cronograma de contraprestações públicas do Poder Público, incluindo o momento em que ativos, especialmente imóveis não-reversíveis, podem ser transferidos ou disponibilizados ao parceiro privado como forma de contraprestação pública.

A produção de moradias, incluindo habitação econômica no Distrito Guararapes, representa um elemento estratégico tanto para a efetividade urbana do projeto – ao estimular a vitalidade da área e a demanda por outros usos – quanto para a viabilidade econômico-financeira da concessão. O desenvolvimento habitacional nos imóveis a serem incorporados na concessão é um dos pilares da política pública que está sendo catalisada pela PPP proposta, e constitui um negócio imobiliário por si só que amplia a capacidade de geração de receita ao longo da operação.

A integração entre a estruturação urbana e imobiliária do projeto será delineada a seguir.

Premissas Gerais

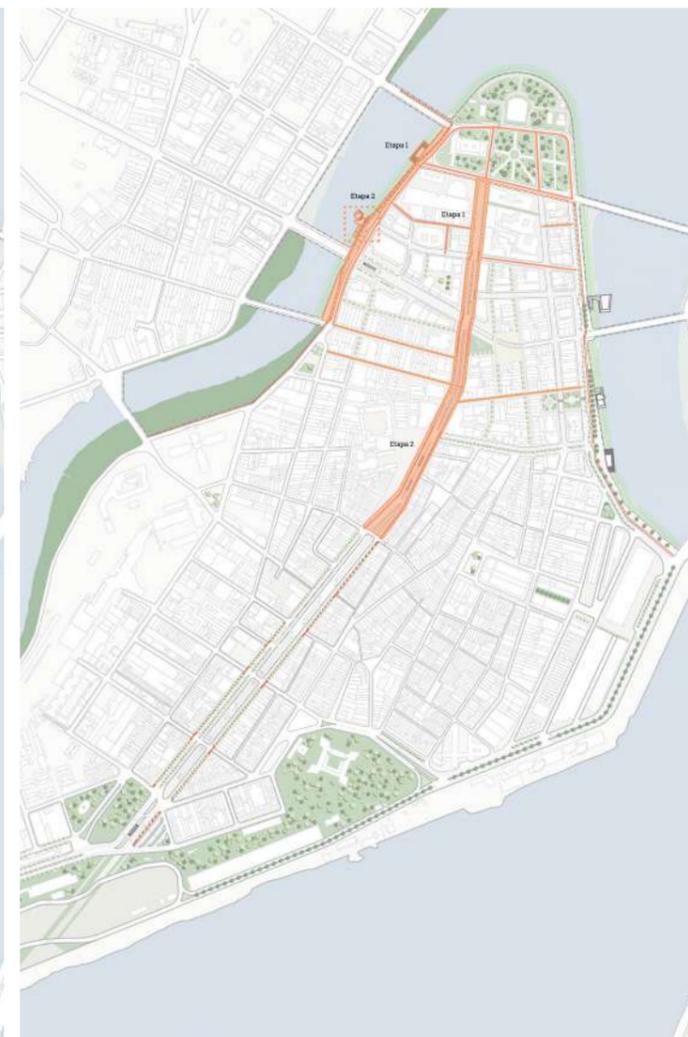
A área do projeto abrange aproximadamente 180 mil m² de espaço público, dos quais 100% serão reabilitados conforme previsto no Masterplan e no escopo da Concessão Administrativa proposta. No entanto, a execução será faseada para garantir eficiência, articulação entre as obras do espaço público e privado e minimizar interferências na circulação viária e de pedestres na área. As obras, tanto públicas (urbano e imóveis reversíveis) quanto privadas (imóveis não-reversíveis), estão previstas para serem realizadas em 4 fases, cada qual com duração de aproximadamente 2 anos, totalizando 7 anos entre projetos e obras.



Fase 1
Fonte: Consórcio Viva Guararapes (2025)



Fase 2
Fonte: Consórcio Viva Guararapes (2025)



Fase 3
Fonte: Consórcio Viva Guararapes (2025)



Fase 4
Fonte: Consórcio Viva Guararapes (2025)

Fase 1

A estratégia de faseamento concentra os primeiros investimentos na renovação da Orla do Sol Nascente (Av. Martins de Barros), subdividida em 3 etapas, e parte da Av. Guararapes. Esses locais são vetores da reativação urbana e da transformação da imagem do bairro e têm potencial de geração de receitas para o parceiro privado a partir dos quiosques e acupunturas urbanas previstas. A Etapa 1 da Av. Guararapes está contemplada nesta primeira fase pois, na medida em que o IFPE se concretize e a UFPE se consolide no atual edifício dos Correios (proposta do Masterplan), os dois lados da Avenida estarão prontos para receber a obra de revitalização de seus espaços públicos.

Essas obras visam requalificar o ambiente público, promovendo sua apropriação e estimulando novas dinâmicas sociais e econômicas no bairro. As obras de revitalização das Vias Compartilhadas e Demais Vias da área do projeto deverão ocorrer de forma distribuída ao longo do desenvolvimento de todas as fases, de forma a evitar problemas de circulação do trânsito e logística na Ilha. Essas são obras mais simples e de baixo valor em relação ao conjunto do projeto.

Além das obras urbanas, esta primeira fase incluirá o desenvolvimento de projetos, a obtenção de licenças e a execução de obras nos ativos imobiliários vinculados ao projeto, que se dividem em duas categorias: reversíveis e não-reversíveis. Os ativos reversíveis, integrados à Orla do Sol Nascente, permanecerão como patrimônio público ao final da concessão e deverão gerar receitas acessórias ao parceiro privado durante a vigência do contrato, contribuindo para o equilíbrio econômico-financeiro do projeto. Nesta fase, o projeto prevê a requalificação de um edifício-garagem e a construção de um edifício de cunho cultural.

Já os ativos não-reversíveis terão sua cessão de uso formalizada pela Prefeitura do Recife em favor do

concessionário, conferindo a segurança jurídica necessária para o início imediato dos projetos e obras de retrofit. Esses imóveis seguirão um modelo financeiro específico, estruturado de forma a antecipar a produção de unidades habitacionais e a reduzir o risco de desequilíbrios de fluxo de caixa durante os primeiros anos da concessão. Na fase inicial, está previsto o desenvolvimento do retrofit de três ativos imobiliários voltados ao uso residencial de habitação de interesse social.

Fase 2

O restante da Av. Guararapes (Etapa 2) terá sua obra realizada na Fase 2, assim como as obras na Praça do Sebo, Praça da Independência e Rua 1º de Março, finalizando este eixo viário importante para a mobilidade e circulação viária na área do projeto.

Concomitante à finalização deste eixo, ocorrem também as obras de retrofit de mais 5 edifícios de habitação social, muitos destes localizados ao longo da Av. Guararapes.

Com articulação entre as obras urbanas e imobiliárias na Av. Guararapes, é possível garantir que a rua seja inaugurada quando a maior parte dos edifícios ali existentes também já estiverem reformados. Do contrário, a rua seria inaugurada sem fachadas ativas e sem uso. É preciso “tapumar” os edifícios, quebrar paredes para criar as fachadas ativas, mexer momentaneamente no fluxo de circulação da rua, posicionar caçambas de caliça de obra, dentre outras demandas específicas de obra, havendo o risco de se perder investimento público neste espaço/rua que é fundamental para a fase de obras e readequação dos edifícios ali existentes.

Fase 3

Na terceira fase, ocorrem as obras da Orla do Sol Poente e das Etapas 1 e 2 da Av. Dantas Barreto, que deve ser preparada

para se tornar o Eixo de Mobilidade Urbana do Distrito Guararapes e da Ilha de Antônio Vaz, atendendo à crescente demanda dos novos moradores e população flutuante do bairro. A adequação desse sistema viário, fundamental para a consolidação do bairro e reocupação dos edifícios, garantirá maior eficiência no transporte e na circulação de pedestres, favorecendo a conectividade e a integração do bairro.

Ao longo do desenvolvimento desta fase, também serão transferidos 2 imóveis não-reversíveis voltados ao retrofit e habitação de interesse social.

Fase 4

Há uma quarta fase de obras que consiste no prolongamento do eixo da Av. Dantas Barreto, coincidindo com o trecho onde existe o Camelódromo, até encontrar com a Av. Sul e Parque da Estelita. Este trecho faz parte da estruturação urbana e viária da Ilha de Antônio Vaz. Nesta fase serão adicionados mais 2 imóveis para retrofit e desenvolvimento de habitação de interesse social.

Ao fim dos sete primeiros anos do projeto, a área urbana por completo já estará revitalizada, com uma projeção de no mínimo 873 unidades habitacionais entregues e outras tantas induzidas pelo investimento público e privado na área do Distrito Guararapes.

EQUIPE BNDES E PREFEITURA DA CIDADE DO RECIFE

BNDES - Departamento de Soluções Imobiliárias e de Requalificação Urbana

Flavio Papelbaum | Chefe do Departamento de Soluções Imobiliárias e de Requalificação Urbana

Mauricio Cardoso Gelelete | Gerente do Departamento de Soluções Imobiliárias e de Requalificação Urbana

Raphael Filipe Azeredo | Analista do Departamento de Soluções Imobiliárias e de Requalificação Urbana

Vitor Freire Filgueiras | Chefe do Departamento Jurídico de Estruturação de Projetos

Paulo Franco Lustosa | Gerente do Departamento Jurídico de Estruturação de Projetos

Izabela Algranti | Advogada do Departamento jurídico de Estruturação de Projetos

Prefeitura da Cidade do Recife**Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Licenciamento (SEDUL)**

Felipe Martins Matos | Secretário de Desenvolvimento Urbano e Licenciamento

Secretaria Executiva de Parcerias Estratégicas (SEPE)

Isabela Madruga de Moraes Matos | Secretária Executiva de Parcerias Estratégicas

Henrique Cirne de Azevêdo Geraldo | Gerente Geral de Estruturação de Concessões e Parcerias Público-Privadas

Paulo Roberto Coêlho Lócio | Especialista de Concessões e Parcerias Público-Privadas

Mariana Cabral Arnaud | Analista de Concessões e Parcerias Público-Privadas

Ana Paula Harchambois Assunção de Melo Xavier | Analista de Concessões Públicas e PPPs - Especialidade Jurídica

Silvio Rogerio de Andrade Lima | Analista de Concessões Públicas e PPPs - Especialidade Arquitetura

Marcelo Acioly dos Santos Freire | Analista de Concessões Públicas e PPPs - Especialidade Economia

Gabinete do Centro do Recife – Programa**Recentro**

Ana Paula de Oliveira Vilaça Leal | Chefe do Gabinete do Centro do Recife

João Paulo da Silva | Secretário Executivo do Gabinete do Centro do Recife

Pedro Lucas Guedes | Gerente Geral de Desenvolvimento Urbano

Maria Cândida dos Santos Carmo | Gerente de Atração de Investimentos

CONSULTORIA DISTRITO GUARARAPES

Jaime Lerner Arquitetos Associados

Valéria Figueiredo Bechara Elias | Líder do Consórcio e Líder do Eixo Arquitetura e Urbanismo

Paulo Yoshikatsu Kawahara | Coordenador Planejamento Urbano e Regional

Alberto Maia da Rocha Paranhos | Coordenador de Gestão Pública

Ariadne dos Santos Daher | Coordenadora de Planejamento Urbano

Marina Sutile de Lima | PMO e Coordenadora de Arquitetura e Desenho Urbano

Felipe Guerra Assumpção | Coordenador de Arquitetura

Érika Poletto | Coordenadora Especialista em Habitação

Bárbara Schlosser | Arquiteta Sênior especialista em Geoprocessamento

Arthur Cordeiro | Arquiteto Pleno Especialista em Modelagem digital e produção audiovisual

Thainá Mendes Domingues | Arquiteta Júnior Especialista em Patrimônio

Carolina Scherer | Arquiteta Júnior Especialista em Patrimônio

Gabriella Coser | Estagiária de Arquitetura e Urbanismo

Mônica Máximo da Silva | Arquiteta Assistente de Pesquisa

Plantar Ideias

Luciana Pitombo | Coordenadora de Arquitetura e Design urbano

Felipe Stracci | Coordenador e Especialista em Projetos Complexos

Luana Ferrari | Arquiteta Plena especialista em mobilidade e planejamento urbano

Luiz Salles | Arquiteto Júnior

Anahi Sanchez | Arquiteta Plena

Danielle Cardeolli | Arquiteta Plena

Igor Sonoda | Arquiteto Pleno

Fernanda Akemi | Estagiária de Arquitetura

Urbit

Fernando Souza | Líder do Eixo Econômico-Imobiliário e Head de Real Estate

Camila Maleronka | Coordenadora de políticas públicas e coordenação

Sergio Castelani | Head de economia urbana

Adriano Costa | Analista de arquitetura

Renato Martins Pinto | Analista de mercado

Lucas Porto | Cientista de dados

Sagar Prakasan | Diretor de produto

Vallya Advisors Assessoria Financeira

Maurício Taufic Guaiana | Head econômico-financeiro e tributário

Yan Cattani | Coordenador de modelagem e Quality Assurance

Vitor Landim | Head de modelagem

Leonardo Mendes | Head Value for Money

Carolina Carvalho | Assistente de Modelagem

Pires Advogados & Consultores

Sandra Pires | Líder do Eixo Jurídico e Advogada Sócia-Diretora

Daniella Magno | Advogada Sênior

Bárbara Nascimento | Advogada Júnior

Cibeli Oliveira | Advogada Júnior

Advocacia Galdino e Rebelo

Felipe Rêbello | Advogado Coordenador de Direito Imobiliário

Rafael Petribu | Advogado Coordenador de Direito Imobiliário

Felipe Cunha | Advogado

Caio Buarque Advogados

Caio Lucas Valença Costa Buarque | Advogado Coordenador de Direito Administrativo

Leiliane Marinho | Advogada Coordenadora de Direito Administrativo

Letícia Lôbo | Advogada Júnior

Caisnovo Comunicação Estratégia e conteúdo

Kennedy Michiles | Líder da Assessoria de Comunicação e Coordenação de Conteúdo

César Rocha | Estrategista e Gestor de Projeto de Comunicação

Hercília Galindo | Assessora de imprensa

Jessica Lima | Assessora de imprensa

Vivian Presbítero | Diretora de arte

Karla Regina Patriota | Pesquisa Qualitativa