

## Renovações e rupturas: intervenções urbanas no centro do Recife [PE] e a abordagem da Paisagem Urbana Histórica

DOI: 10.20396/labore.v16i00.8671740

Apresentado no XIV Seminário Internacional de Investigación en Urbanismo [SIU 2022]

Selecionado para publicação na Labor & Engenho

**Andresa Bezerra de Santana**

<https://orcid.org/0000-0003-2426-2147>

Universidade Federal de Pernambuco / Recife [PE] Brasil

**Milena Torres de Melo Silva**

<https://orcid.org/0000-0002-2681-2758>

Universidade Federal de Pernambuco / Recife [PE] Brasil

### RESUMO

O centro histórico do Recife é configurado por ilhas que compreendem 23km de borda, compondo uma paisagem caracterizada pelas torres sineiras das igrejas. A partir dos anos 1990, esse centro foi palco de um processo de reocupação e revalorização das *waterfronts*, marcadas pelos remanescentes ferroviário-industrial. Diversas rupturas marcam esse núcleo, incentivadas por alterações legislativas e ausência do reconhecimento dessas áreas como patrimônio cultural; além da carência de diretrizes que diminuam o impacto das intervenções no local; e deficiência na compreensão da paisagem no âmbito territorial. O presente artigo objetiva analisar as consequências da insuficiência de diretrizes específicas, legislações urbanísticas e patrimoniais, quanto a compreensão e preservação da paisagem do centro do Recife, nas *waterfronts*, e como a abordagem da Paisagem Urbana Histórica pode contribuir na intervenção e compreensão da paisagem em sua totalidade, apontando, como resultado, caminhos e ferramentas factíveis para preservação do patrimônio cultural da cidade. Para tanto foram coletados e analisados dados referentes aos projetos aprovados no Recife a partir dos anos 2000, bem como as legislações urbanísticas incidentes no centro da cidade.

### PALAVRAS-CHAVE

Intervenções Urbanas. Paisagem Urbana Histórica. Waterfronts. Patrimônio Cultural.

### **Renewals and ruptures: urban interventions in downtown Recife [state of Pernambuco, Brazil] and the Historic Urban Landscape approach**

### ABSTRACT

The historic center of Recife is formed by islands that comprise 23km of border area, composing a landscape characterized by the churches' bell towers. Since 1990, this center started a process of reoccupation and revaluation of the waterfronts, marked by the railway-industrial remnants. Several ruptures mark this nucleus, encouraged by legislative changes and the lack of recognition of these areas as cultural heritage; in addition to the lack of guidelines that reduce the impact of interventions at the site; and deficiency in the understanding of the landscape in the territorial scope. This article aims to analyze the consequences of the insufficiency of specific guidelines, as well as of urban and heritage legislation regarding the understanding and preservation of the landscape of downtown Recife, in the waterfronts, and how the approach of the Historic Urban Landscape can contribute to the intervention and understanding of the landscape in its entirety, pointing out, as a result, feasible paths and tools for the preservation of the city's cultural heritage. For this purpose, data were collected and analyzed regarding projects approved in Recife from the 2000s onwards, as well as the urban legislation of the city center.

### KEYWORDS

Urban Interventions. Historic Urban Landscape. Waterfronts. Cultural Heritage.

## 1. Introdução

Os grandes elementos de infraestrutura portuária e metropolitana, assim como aqueles que configuram antigas áreas industriais – em zonas portuárias e *waterfronts* – podem constituir barreiras físicas de integração aos demais tecidos urbanos da cidade. De acordo com Del Rio (2001), [...]

*[...] pátios ferroviários e vias expressas, em superfície ou elevadas, representam os impedimentos mais comuns, presentes em quase todas as metrópoles. Some-se a isso um perfil fundiário muitas vezes complexo e os desentendimentos entre as diferentes esferas e agências governamentais e a autoridade portuária – muitas vezes privatizada – e têm-se a situação de abandono e deterioração que caracteriza, ainda hoje, a grande maioria destas áreas nas metrópoles do mundo inteiro (sem página).*

Essas áreas também podem configurar *terrain vague*, definidos por Solà-Morales (1996) como lugares livres de atividade, em muitos casos obsoletos, mas também com sentido indefinido, sem um horizonte de futuro. Nesse contexto, os novos processos de ocupação e os movimentos contemporâneos das cidades buscam sua reconfiguração a partir dessas áreas.

Com a redescoberta, especialmente no contexto de suas potencialidades políticas e econômicas, além da promoção turística, esses locais tornaram-se locais atrativos para novas intervenções e políticas urbanas que passaram a apostar em projetos de reconversão das *waterfronts*, capazes de construir vantagens competitivas e comparativas a vários níveis de escala e investimentos (Viegas, 1997).

No bojo da reinvenção das cidades, tem-se como objeto empírico as renovações e rupturas que decorrem na cidade do Recife – estado de Pernambuco, litoral nordeste do Brasil. Seu centro histórico sofreu um declínio a partir dos anos 1960, em decorrência: a) da criação de novas centralidades e zonas industriais pelo Código de Urbanismo e Obras de 1961, retirando a importância da área central; b) institucionalização da Região Metropolitana do Recife, nos anos 1970, seguida pela criação do Porto de Suape; c) surgimento dos shoppings centers na década de 1980, diminuindo ainda mais o prestígio comercial do centro. O processo de tentativa de retorno e recuperação desse núcleo primitivo teve início nos anos 1980, ganhando força na década de 1990 e início dos anos 2000, devido a influência do movimento internacional de intervenções em *waterfronts* e a reutilização de áreas portuárias e marítimas.

Nesse âmbito, as *waterfronts* e as áreas portuárias do Recife passam por modificações decorrentes de projetos urbanos específicos. Atualmente, tem-se as intervenções denominadas de Operação Urbana Porto Novo Recife e o Projeto Novo Recife. O primeiro abrange parte do Cais do Recife e Cais de Santa Rita, com frentes d'água voltadas para as bacias dos rios Beberibe, Capibaribe e Pina. O segundo ocupa parte de uma antiga área ferroviária, onde estão sendo construídas 13 torres. São propostas que impactam a paisagem urbana e ocasionam rupturas sociais e morfológicas nesse centro.

Soma-se a este cenário, novas intervenções em antigas fábricas, ausência de planejamento para a área norte do Porto do Recife – ainda ativa – e a insurgência de edifícios no bairro de Santo Amaro, nas áreas de borda de concentração de antigas indústrias, devido a incentivos gerados por meio da alteração dos coeficientes de aproveitamento do solo na legislação municipal, como forma de atrair novo capital imobiliário. Ao aumento dos coeficientes, somam-se três fatores: (i) ausência de proteção e planejamento adequado das áreas de remanescentes industriais e ferroviários; (ii) inexistência de diretrizes ou legislações que diminuam o impacto dos novos projetos na paisagem local; (iii) ausência da compreensão da paisagem em sua totalidade, no âmbito territorial.

Frente as novas dinâmicas urbanas e seus desafios no âmbito da conservação do patrimônio e das paisagens históricas, tem-se a abordagem da Paisagem Urbana Histórica (PUH), desenvolvida com o intuito de criar estratégias para lidar com a relação entre conservação e desenvolvimento urbano diante dos desafios do século XXI. Constituinte “a base de uma abordagem abrangente e integrada para a identificação, avaliação, conservação e gestão das paisagens históricas urbanas no enquadramento global do desenvolvimento sustentável” (Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura [Unesco], 2011, p. 4).

Diante do exposto, o artigo objetiva analisar as consequências da insuficiência de legislações – urbanísticas e patrimoniais – e diretrizes específicas quanto a compreensão e preservação da paisagem do Centro Histórico do Recife (CHR), notadamente, no que concerne as intervenções realizadas nas áreas de *waterfronts*.

Tomando como base a abordagem da PUH como princípio norteador para romper com a atuação caso a caso, apontando um olhar para a preservação do centro antigo em sua totalidade.

Foram adotados os seguintes procedimentos metodológicos: (i) identificação dos projetos elaborados e implantados nas *waterfronts* do CHR, a partir dos anos 1990; (ii) análise legislativa incidente nas *waterfronts*; (iii) elaboração de cenários para análise do impacto da ausência da compreensão da totalidade da paisagem local; (iv) utilização da PUH como abordagem e possível metodologia para compreensão da paisagem do CHR em sua completude.

## 2. Formação urbana do Recife: trama e paisagem

O Recife possui uma paisagem estreitamente associada às águas. Sua hidrografia teve importante papel na formação urbana, fazendo parte da sua identidade. Seu centro histórico, núcleo primitivo de ocupação – marcado pela urbanização portuguesa e holandesa – é resultado de processos de assoreamento de matérias aluviais transportadas, especialmente, pelos rios Capibaribe e Beberibe. Os bairros que compõem esse centro<sup>1</sup> sofreram sucessivos aterros, chegando a sua atual configuração em duas ilhas – Antônio Vaz e Recife. No lado continental, o bairro da Boa Vista limita-se com o de Santo Amaro, que embora não seja reconhecido como sítio histórico, dialoga historicamente com as dinâmicas e a paisagem do referido centro (Figura 1). Somando as ilhas à frente d’água do continente, o território possui quase 23km de área de borda. Atualmente, este centro conta com mais de 100 imóveis preservados, além de conjuntos urbanos, arquitetônicos e paisagísticos reconhecidos nacionalmente.

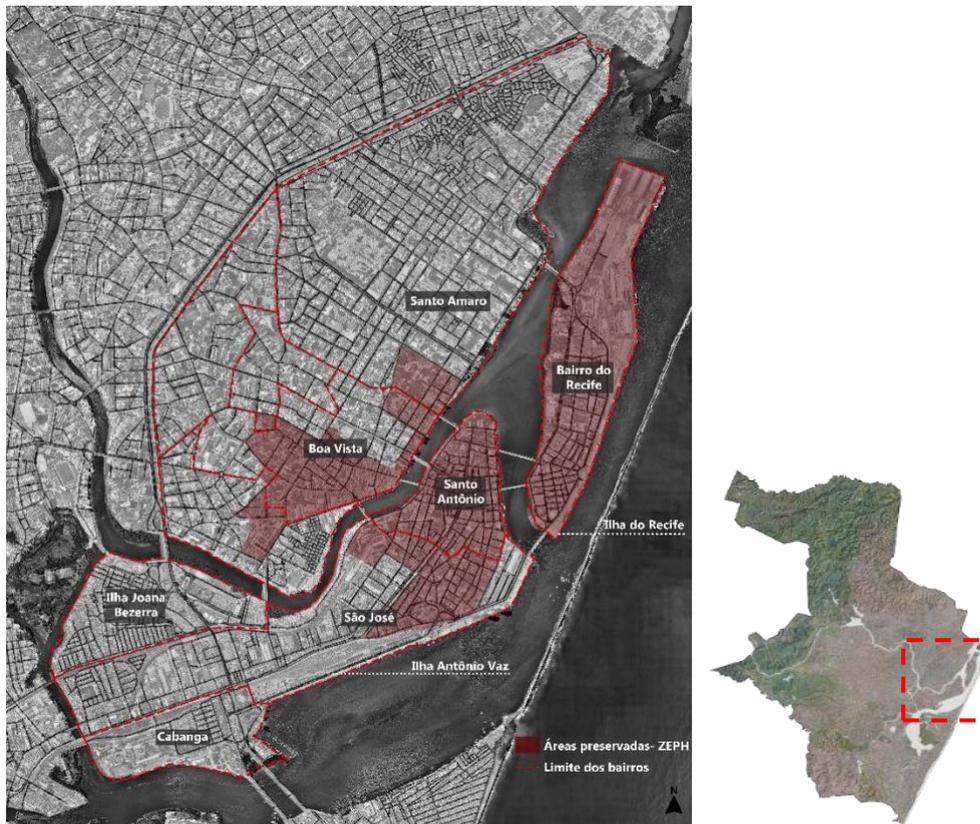
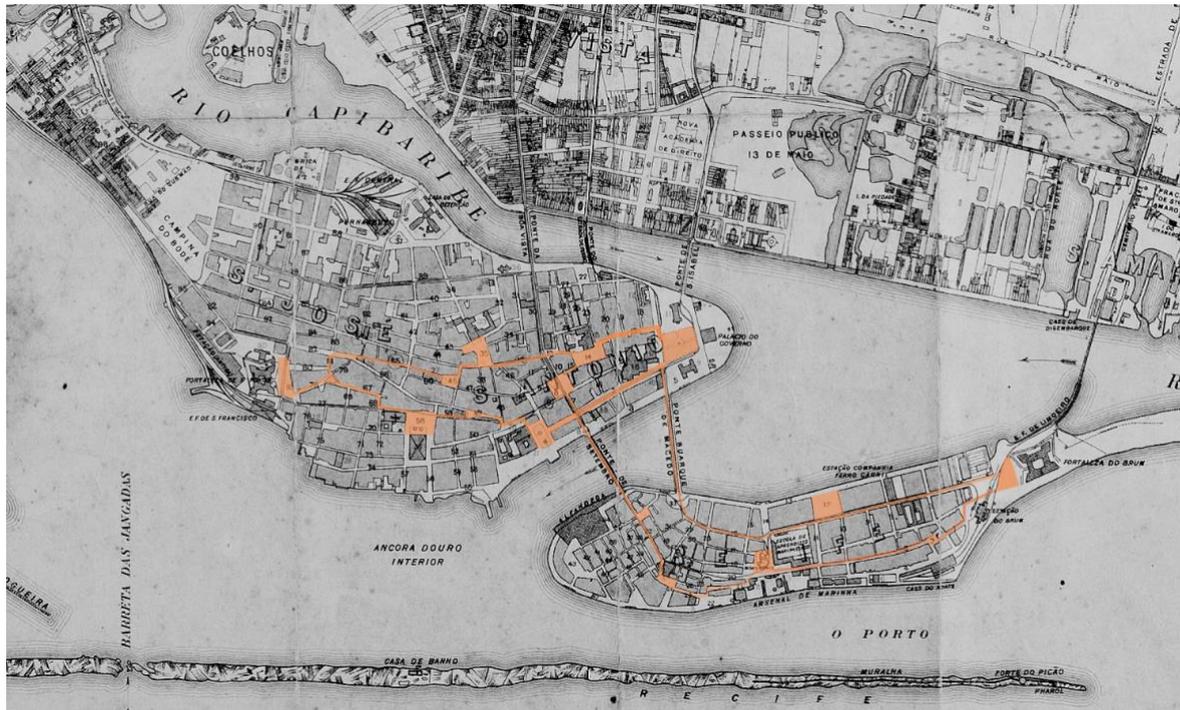


Figura 1. Centro do Recife. Fonte: Elaboração própria a partir dos dados da Prefeitura da Cidade do Recife.

Como cidade portuária, o Recife teve seu processo de urbanização marcado pelos caminhos dos engenheiros, seguindo os principais eixos de comunicação da cidade. Em diferentes marcos históricos, as dinâmicas que incidiram no núcleo primitivo trouxeram consequências diretas para a cidade. Com a retirada dos holandeses e o retorno da ocupação portuguesa, no final do século XVII, destaca-se a implementação de um sistema de praças, pátios e largos, com evidência para as igrejas, que marcam a urbanização do

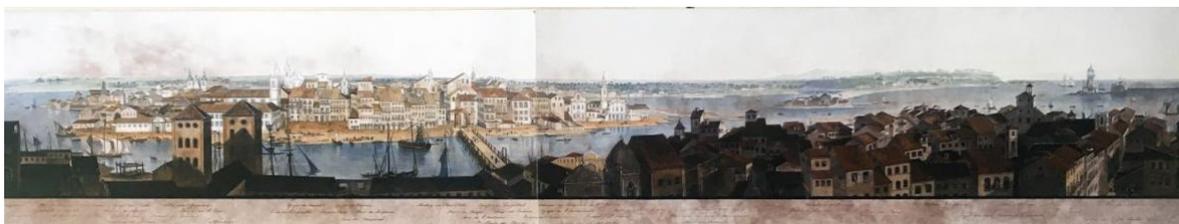
<sup>1</sup> Devido a não institucionalização do Centro Histórico do Recife (CHR), adota-se neste trabalho tal denominação para as áreas preservadas dos bairros da Boa Vista, Santo Antônio, São José e do Recife, que conformam o núcleo de ocupação primitiva da cidade.

núcleo inicial (Figura 2), cujo crescimento seguiu os núcleos religiosos, que desempenharam significativo papel na estrutura urbana do lugar (Zancheti, 2012).



**Figura 2.** Sistema de praças, pátios e largos sobre planta de 1906. Fonte: Elaboração própria a partir de Douglas Fox (1906).

Assim, o local de nascimento da cidade tem sua paisagem marcada pelas torres sineiras das igrejas e pela massiva presença de sobrados (Figura 3), elementos que foram definindo e construindo essa paisagem, a primeira feição do Recife colonial, que ainda reverbera na paisagem do século XXI, com as torres das 18 igrejas que resistiram às intervenções urbanas.

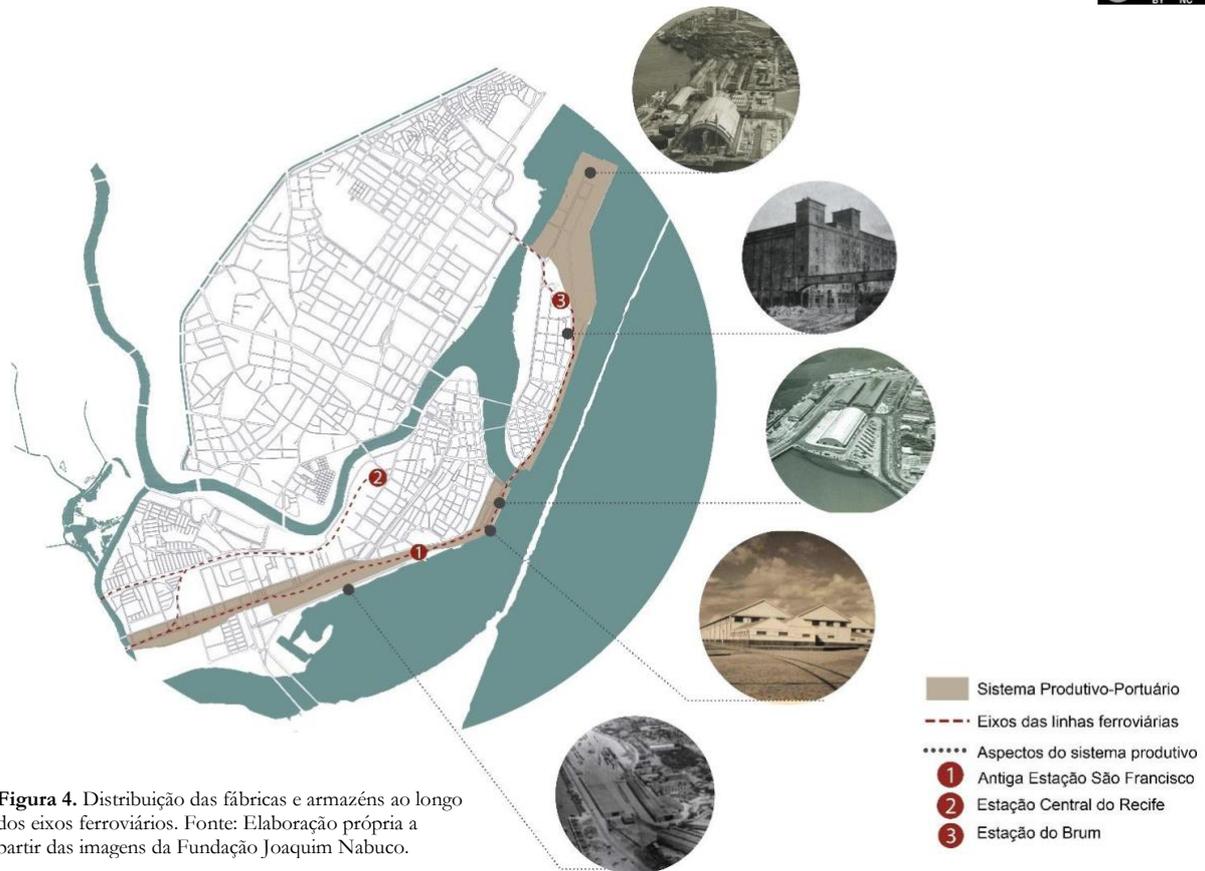


**Figura 3.** Panorama do Recife no século XVIII a partir do Bairro do Recife. Fonte: Museu da Cidade do Recife.

## 2.1. INDUSTRIALIZAÇÃO E AS DINÂMICAS DO CENTRO DO RECIFE

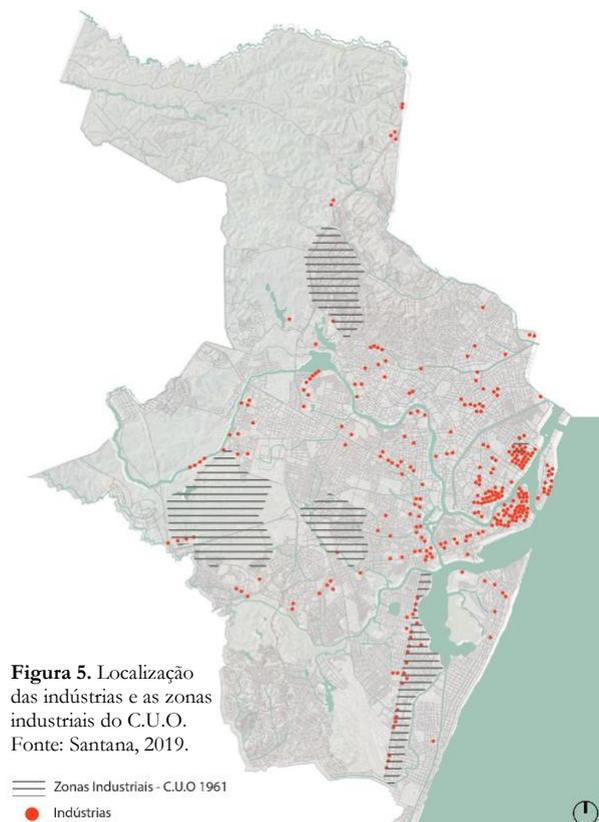
O final do século XIX e o início do século XX são marcados pela inserção de indústrias no Recife, seguido pelo aumento do mercado de consumo e da população, que triplica nesse período (Lubambo, 1991). Essas dinâmicas refletiram na configuração da trama urbana do núcleo histórico. Com as reformas empreendidas no Porto do Recife (1909-1918), ocorreu o crescimento no setor terciário e o Recife se consolidou como cidade portuária.

Ao concentrar as principais atividades comerciais, devido a localização central do porto, a cidade contava com três importantes estações ferroviárias - Cinco Pontas, Central do Recife e Brum – que conectavam o centro a todo o estado, possibilitando a ligação e o escoamento dos produtos. Para o suporte dessas conexões ferroviárias, criou-se uma rede de equipamentos de armazenagem que complementou o sistema de mobilidade, cuja origem e destino eram o porto do Recife. Assim, a lei que cria a Rede Ferroviária do Nordeste S.A (RFFSA), em 1957, “também autorizava a organização de uma subsidiária para operar um sistema de armazéns gerais, frigoríficos e silos, que regularize o escoamento da produção” (Freire, 2017 citado por Reynaldo, 2019, p. 59). É no impulso a este sistema de produção, armazenamento e distribuição que os armazéns, frigoríficos e silos se intensificam como elementos que passam a ocupar o solo e a paisagem dos bairros de São José e do Recife, especialmente nas áreas de borda (Figura 4).



Na década seguinte, devido as novas dinâmicas, ao insuficiente crescimento das indústrias no CHR e baseado na visão metropolitana, o Código de Urbanismo e Obras (C.U.O.) de 1961 instituiu as zonas industriais nas zonas suburbanas, ao longo de importantes eixos viários, retirando a concentração do centro (Figura 5). Assim, a cidade se caracterizou pela relevante presença de um parque industrial distribuído em zonas institucionalizadas e diferenciado dos demais presentes no estado, particularmente, pelo porte das indústrias. Após essa medida, os bairros do CHR passaram de 291 indústrias (36% do total) em 1964, a 134, em 1974, representando 28,63% (Santana, 2019).

Nos anos 1970, além da instituição da Região Metropolitana do Recife (RMR), tem-se o declínio das atividades portuárias, fruto, também, do início das operações industriais no Porto de Suape, que paulatinamente absorveu as atividades do Recife. Concomitantemente, observa-se a desativação da linha férrea “Recife-Cabo”, que tinha origem na Estação São Francisco, demolida após a construção do viaduto das Cinco Pontas. A linha férrea que ligava a Estação do Brum, no Bairro do Recife, à São Francisco, teve seu abandono ainda nos anos 1960, restando apenas a Estação Central do Recife, no bairro de São José. Com a extinção da RFFSA, seus bens não operacionais foram inventariados e os identificados com valor histórico, artístico ou cultural, são geridos pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – o IPHAN, segundo a lei nº11.483/2007. Tendo sido reconhecido o valor do primitivo pátio ferroviário das Cinco Pontas e as estações do Brum e Central do Recife.



## 3. As relações com o porto e as *waterfronts*: reconfigurações e rupturas no Centro Histórico do Recife

As relações das cidades com suas áreas portuárias são alteradas, historicamente, de acordo com as características econômicas do momento. Inicialmente, a organização do porto se dava em torno da valorização e ruptura de carga entre o transporte terrestre e marítimo, por meio das funções de transbordo, armazenagem e negócios (Cruz & Ornelas, 2014). Doravante o crescimento do tráfego e as novas exigências econômicas, as estruturas existentes já não correspondiam, em termos de produtividade, com o requerido pelo mercado global, culminando no abandono das antigas instalações, devido a inversão em lugares distantes da área portuária original (Cruz & Ornelas, 2014).

A relação porto-cidade centra-se na zona urbana costeira, ou seja, na zona de interface entre o porto e a cidade onde está localizado, podendo ser compreendida como a “linha de demarcação geográfica entre as terras de uso do porto e as terras de uso da cidade” (Hoyle, 1989, p. 429). Essas áreas, sem funcionalidade, atreladas às *waterfronts* que dialogam com o porto, formam, no caso do Recife, o sistema produtivo-portuário (Reynaldo, 2019). Esses locais, embora fechados à vida urbana, estão inseridos em áreas com significativa atividades e possuem grande potencial paisagístico, constituindo “ícone exemplar” do novo imaginário urbano (Viegas, 1997).

A partir dessa conjectura, as cidades redescobrem as potencialidades políticas e econômicas das *waterfronts*, cujo retorno, de acordo com Busquets (1997), está ligado a três fatores: (i) criação de processos de *upgrading*, buscando a melhoria da cidade, com diferentes formas de recuperação dos tecidos existentes; (ii) definição de um esquema geral que permita um novo controle do desenvolvimento para evitar mecanismos especulativos selvagens; (iii) desenho de estratégias, que tomando partido das oportunidades potenciais da cidade, podem encaminhar novos processos de transformação urbana e ditar novos espaços em que se podem assentar usos inovadores na cidade existente.

Com base no quadro de Llaquet (2004), que dá seqüência ao modelo proposto por Hoyle em 1989 (Cruz & Ornelas, 2014), pode-se identificar seis etapas da relação porto-cidade. Apesar de se basear em portos europeus, possui similaridade com outras localidades, a exemplo do Recife. Ver Quadro 1.

**Quadro 1.** Etapas na evolução das inter-relações porto-cidade. Fonte: Cruz e Ornelas, 2014.

Etapa	Símbolo Cidade  Porto	Período	Características
I – Porto-cidade primitivos		Antiguidade Medieval até o século XIX	Íntima associação espacial e funcional entre a cidade e o porto
II – Porto-cidade em expansão		Século XIX – início do século XX	Rápido crescimento comercial/industrial, forças de crescimento para o porto se desenvolver – mais além do limite com a cidade, com cais linear e indústrias de carga fracionada.
III – Porto-cidade industrial moderna		Metade do século XX	O crescimento industrial (especialmente as refinarias) e a introdução de contêineres “ro-ro” ( <i>roll-on/roll-off</i> ) impõem ao porto a necessidade de mais espaços
IV – Recuo da frente marítima		1960 – 1980	As mudanças na tecnologia marítima induzem o crescimento das áreas de desenvolvimento industrial e marítimo separadas
V – Remodelação da frente marítima		1970 – 1990	O porto moderno consome grandes áreas de “terra/mar”: renovação urbana do núcleo original
VI – Renovação dos laços porto-cidade		1980 – 2000+	A globalização e a intermodalidade transformam o papel dos portos; novas associações porto-cidade; a reconversão urbana melhora a integração porto-cidade

No Quadro 1 é possível verificar como as relações porto-cidade impactam nas dinâmicas das áreas portuárias. No Recife, foi a partir dos anos 1980 – inserido numa dinâmica internacional de globalização e reconversão urbana – que se buscou a melhoria dessas áreas, após um cenário de esvaziamento, que crescia em seu centro histórico desde 1960, caracterizado pela ociosidade dos edifícios, baixa rentabilidade e desvalorização de suas áreas (Lacerda & Anjos, 2014). Desta forma, a cidade que historicamente tem em seu DNA a conexão com as águas, mas que havia se voltado para o continente, abandonando sua vocação inicial, ressurge nos anos 1980 com a perspectiva de renovação e reintegração das antigas áreas industriais, inseridas em suas *waterfronts*. Para tanto, surgem diversos planos e legislações que incentivam a ocupação, em sua maioria não planejada, dessas áreas.

### 3.1. BREVE PERCURSO NORMATIVO DO PATRIMÔNIO CULTURAL DO CHR

Na década de 1970, o quadro de preservação do patrimônio cultural do Recife é modificado a partir do 1º Plano Integrado de Desenvolvimento da RMR, que priorizou o Programa de Preservação dos Ambientes Urbanos (Vieira, 2007). Nesse contexto, foi elaborado em 1979 o Plano de Preservação dos Sítios Históricos do Recife (PPSH-Recife), pela lei nº13.957, o qual adveio do PPSH-RMR (1978) e delimitou 31 sítios na cidade. As Zonas de Preservação<sup>2</sup> indicadas, com nítida influência das Normas de Quito (OEA, 1972), se subdividiam em Zonas de Preservação Ambiental e Rigorosa. Assim, o núcleo central do Recife recebeu os primeiros polígonos de salvaguarda e ocorreram os primeiros tombamentos estaduais (Figura 6).

Em 1985, o Bairro do Recife teve reconhecimento nacional ao ser tombado pelo Iphan como Conjunto Arquitetônico, Urbanístico e Paisagístico, segundo tombamento de conjunto arquitetônico da cidade, sendo o primeiro o Pátio de São Pedro (1938). Nos anos seguintes, no âmbito municipal, foram classificados os Imóveis Especiais de Preservação na escala da cidade.

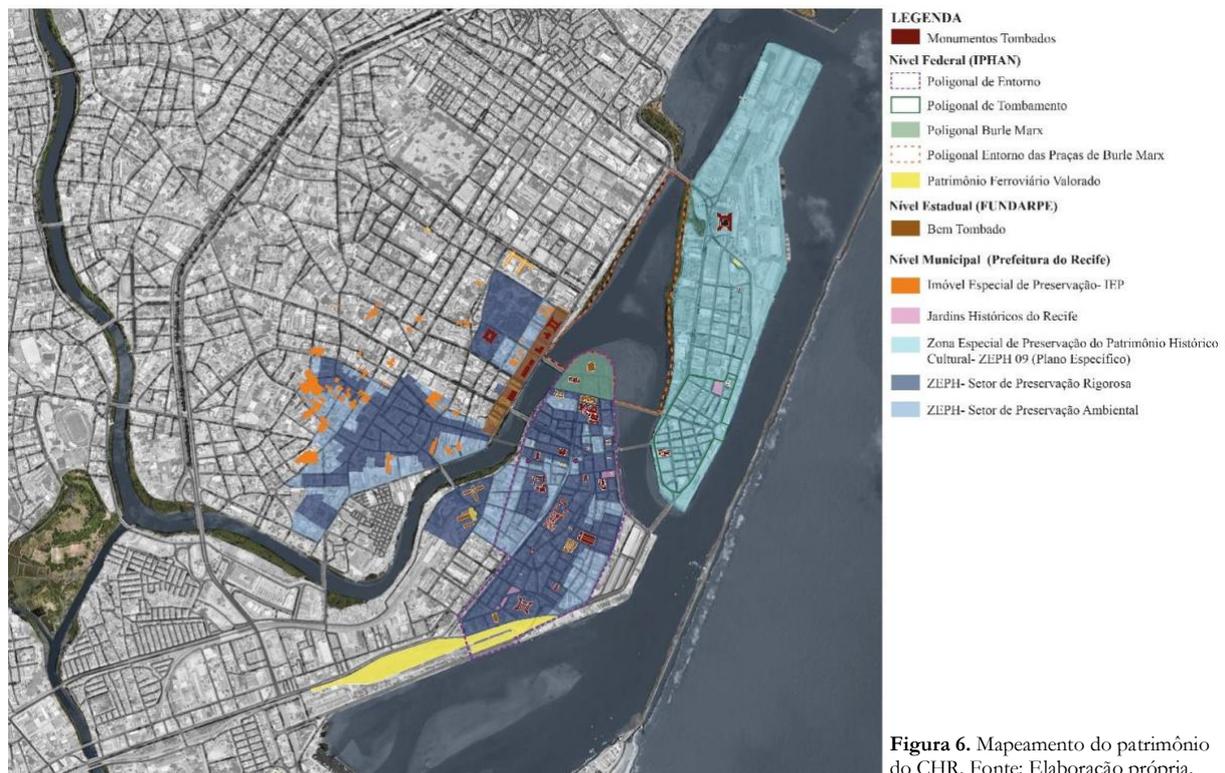


Figura 6. Mapeamento do patrimônio do CHR. Fonte: Elaboração própria.

Diante desse contexto, pode-se observar os elementos preservados no CHR, porém com ausência da preservação ou diretrizes para suas *waterfronts* com concentração dos remanescentes industriais, que se tornaram palco de intervenções e atração do capital imobiliário nos anos subsequentes.

<sup>2</sup> Desde a Lei de Uso de Ocupação do Solo de 1996, estas Zonas de Preservação foram denominadas como Zonas Especiais de Preservação do Patrimônio Histórico-Cultural (ZEPH).

## 3.2 AS LEGISLAÇÕES URBANÍSTICAS E AS NOVAS DINÂMICAS: O RETORNO ÀS WATERFRONTS

No contexto de recuperação do CHR, no final dos anos 1980, foi elaborado o Projeto de Revitalização do Centro do Recife (1986/87) e o Plano de Reabilitação do Bairro do Recife (1987/88), ambos não implementados devido alterações no cenário político. Todavia, em 1992 tem-se o Plano de Revitalização do Bairro do Recife no âmbito do Programa Integrado de Desenvolvimento e Turismo do Nordeste, conduzido por parceria entre poder público e agentes privados (Santana, 2019). Com o projeto, foi instituída nova legislação específica, sem alterações em suas *waterfronts*. Santana (2019) destaca que [...]

*[...] com a ausência de moradia e novas demandas, iniciou-se um processo de fechamento de serviços locais, notadamente bares e restaurantes. O bairro [do Recife] estava retornando ao cenário de estagnação e esvaziamento, o que incentivou o governo a adotar uma nova estratégia para recuperação local: o Porto Digital Empreendimentos e Ambiente Tecnológico (Santana, 2019, p. 103).*

Desta forma, a partir de investimentos e incentivos fiscais, o Porto Digital atua na recuperação de imóveis e no estímulo econômico a partir da tecnologia.

Entre as iniciativas de recuperação do centro do Recife, destaca-se o Plano Metrôpole Estratégica. Neste âmbito, tem-se o Projeto Urbanístico Recife-Olinda (2005), único desenvolvido em escala metropolitana, que setoriza (Figura 7) o centro histórico e propõe novas edificações em suas *waterfronts*, seguindo do bairro de São José até o bairro de Santo Amaro (Figuras 8 e 9). O projeto não foi implantado, mas materializou um desejo de recuperação do CHR, objetivando a ocupação das *waterfronts* dentro de uma leitura territorial. Todavia, anterior ao projeto, houve a aprovação de duas torres no Cais Santa Rita – São José, colocando em prática os primeiros interesses de ocupação das bordas do centro.

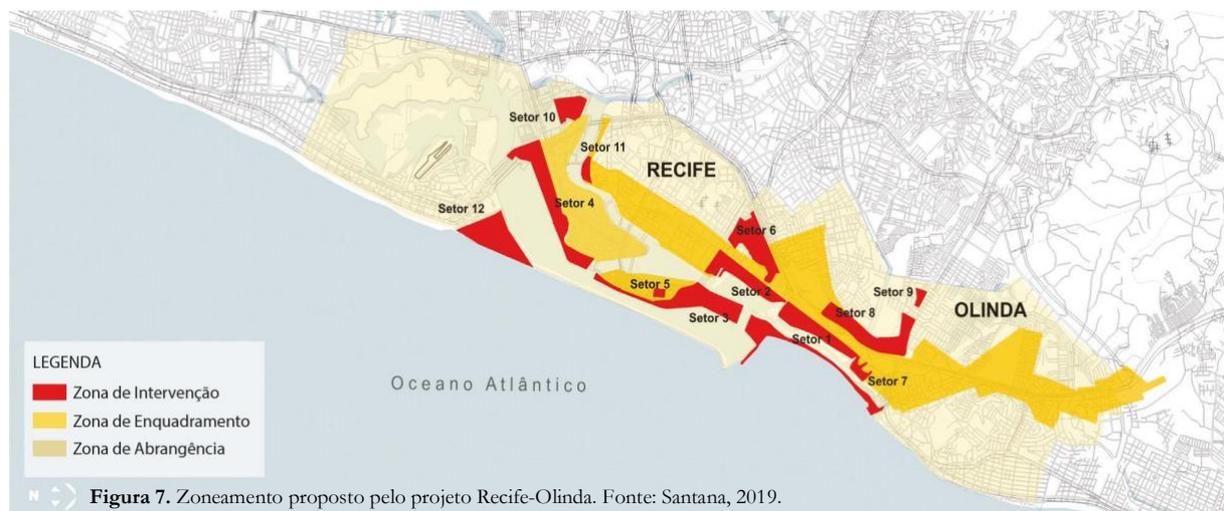


Figura 7. Zoneamento proposto pelo projeto Recife-Olinda. Fonte: Santana, 2019.



Figura 8. Perspectiva do projeto em São José. Fonte: Santana, 2019.



Figura 9. Perspectiva do projeto no Bairro do Recife e parte de Santo Amaro. Fonte: Santana, 2019.

No bojo do debate das renovações da área, é elaborado em 2012 o Projeto Porto Novo, que segue a *waterfront* da área não operacional do Bairro do Recife, chegando até o Cais de Santa Rita. A intervenção compreende os armazéns 7 a 18, e área do antigo edifício Pescado Silveira. Parte da área foi arrendada por meio de parceria público-privada – Porto Novo Recife – e outra parte continua sob gestão pública – Porto Novo. No mesmo

período, foi aprovado o projeto Novo Recife, que prevê a construção de 13 torres no primitivo pátio ferroviário das Cinco Pontas. No Quadro 2, ilustram-se os principais projetos de impacto nas áreas que compreendiam o sistema produtivo-portuário e no Quadro 3, apontam-se os projetos e legislações aprovados a partir de 1980.

**Quadro 2.** Projetos aprovados nas *waterfronts* do centro histórico. Fonte: Elaboração própria.

Habitacional Imperial	Novo Recife	Porto Novo Recife	Moinho
54.634,44m <sup>2</sup> Área construída	723.990,245m <sup>2</sup> Área construída	66.577m <sup>2</sup> Área construída	53.000m <sup>2</sup> Áreas construída e recuperada
15.581,64m <sup>2</sup> Área de estacionamento	115.900m <sup>2</sup> Área de estacionamento	9.000m <sup>2</sup> Área de estacionamento	8.925m <sup>2</sup> Área de estacionamento
7.093m <sup>2</sup> Área livre	65.000m <sup>2</sup> Área livre	s/ informação Área livre	s/ informação Área livre
20 pavimentos	12 a 38 pavimentos	7 a 9 pavimentos	12 pavimentos
Rua Imperial- São José	Cais José Estelita- São José	Cais Santa Rita- São José	Antiga Moinho e armazém- Bairro do Recife



**Quadro 3.** Legislações e projetos aprovados a partir de 1980. Fonte: Elaboração própria.

Legislações	1980	1990	2000	2010	2020
Projetos	Plano de Revitalização do Centro do Recife Plano de Reabilitação do Bairro do Recife	Plano de Revitalização do Bairro do Recife	Instalação do Porto Digital no Bairro do Recife	Aprovação projeto torres gêmeas Cais Santa Rita Projeto Recife-Olinda	Projeto Novo Recife Projeto Porto Novo 18 torres aprovadas na frente d'água de Santo Amaro Plano Santo Amaro Norte Plano Centro Cidadão Habitacional com 4 torres na rua Imperial Projeto Moinho
Legislações	Lei de Uso e Ocupação do Solo		Lei de Uso e Ocupação do Solo (LUOS) Plano de Revitalização do Bairro do Recife (legislação específica)	Alteração de coeficiente de utilização em Santo Amaro (LUOS) Plano Diretor da Cidade	Plano Diretor da Cidade

A partir da relação entre os projetos desenvolvidos e as legislações, destacam-se dois aspectos: (i) ausência de planejamento territorial com legislação adequada; (ii) favorecimento da gestão pública para o setor privado, com alterações de coeficientes de aproveitamento para atração do capital imobiliário e facilidade na aprovação de projetos. Para além dos bairros do Recife e São José, a Prefeitura do Recife, seguindo o pensamento de atração do capital imobiliário, alterou o coeficiente de aproveitamento em algumas áreas da *waterfront* do bairro de Santo Amaro, que dialoga diretamente com o CHR. De acordo com Santana (2019), a redescoberta dessa *waterfront* foi impulsionada pela liberação de crédito pelo governo federal, pela concentração de altos fluxos no CHR e pela existência de terrenos vazios ou subutilizados, como antigos galpões industriais, possibilitando o aparecimento de novas torres (Figura 10).



Figura 10. Novas tipologias no bairro de Santo Amaro. Fonte: Alves, 2019.

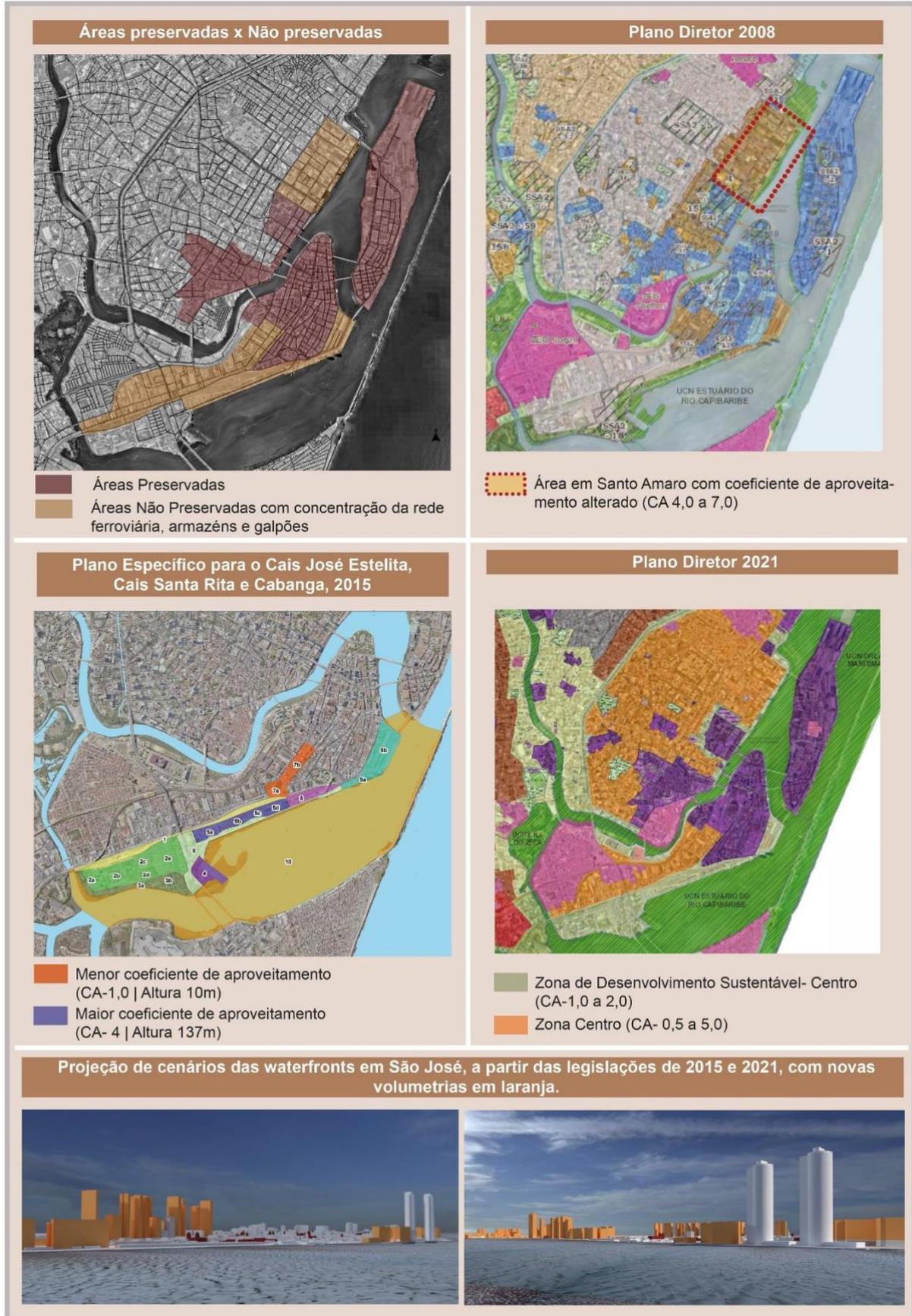
No Quadro 4, nota-se o rebatimento das dinâmicas do território nas legislações, em especial, na alteração do coeficiente de aproveitamento (CA), que facilitam a aprovação dos projetos por parte do setor imobiliário, sem uma leitura integrada do território, culminando numa completa ruptura e dissonância com a paisagem do CHR.

As novas espacialidades criadas retomam o debate sobre a transformação das cidades a partir dessas áreas, que de acordo com Busquets (1996) relaciona-se a: (i) *terrain vague* como forma de interpretação; (ii) novos fenômenos urbanísticos e atuação por peças urbanas; (iii) grandes vazios interiores; (iv) obsolescência de grandes equipamentos industriais; (v) transformação de velhos portos; (vi) estações ferroviárias e seus espaços de serviços; (vii) categorias dos projetos urbanos no *terrain vague* – unidades complexas. A retomada do centro do Recife a partir desses locais seria de suma importância, não fosse a ausência de planejamento e visão territorial para as novas dinâmicas almejadas, culminando na ruptura da paisagem, outrora marcada apenas pelas torres sineiras e pelos edifícios modernistas (Figura 11).



Figura 11. Rupturas que marcam a paisagem do CHR. Fonte: Moura, 2019.

Quadro 4. Impacto das legislações na paisagem do CHR. Fonte: Elaboração própria.



Destarte, o que se observa é a atração do capital imobiliário para as *waterfronts* do CHR, ocupando áreas caracterizadas pelos remanescentes industriais, onde a gestão pública, a partir de uma visão fragmentada do território, possibilita a aprovação de diversas intervenções dissonantes da paisagem, possibilitada, também, pela ausência da preservação e de diretrizes específicas para essas áreas, por parte das instituições de preservação.

## 4. A Paisagem Urbana Histórica como abordagem na leitura territorial e no planejamento urbano

A realização de construções de impacto no limite de áreas de salvaguarda demonstra uma lacuna na compreensão do centro histórico como paisagem e como unidade. Há um olhar restrito para os polígonos de proteção, como se esses configurassem barreiras físicas, não importando o outro lado. Tal fato é resultado do planejamento urbano não aliado à conservação, focando no desenvolvimento de setores e não analisando as consequências que essas ações trazem para o todo.

Nesse aspecto, tem-se a abordagem da Paisagem Urbana Histórica, discutida no âmbito internacional desde o *Memorandum de Viena* (Unesco, 2005), o qual lançou a PUH, com a intenção de incluir de maneira mais ampla os valores e as características dos elementos constitutivos da estrutura urbana. A PUH passou por uma trajetória de amadurecimento que levou à publicação da Recomendação sobre a Paisagem Urbana Histórica (Unesco, 2011), que estabelece uma abordagem paisagística para identificação, conservação e gestão de áreas históricas em seus contextos urbanos. Em seu enfoque integrado, a PUH considera as inter-relações de suas formas físicas e naturais, organização e conexão espacial, assim como seus valores sociais, culturais e econômicos, levando em conta a natureza dinâmica das cidades.

Visando criar estratégias para lidar com a conservação urbana do século XXI, as metas e objetivos traçados pela Recomendação, segundo Pérez e Martínez (2017), utilizam a paisagem – pilar da abordagem – como meio para superar as diferenças entre áreas históricas e de desenvolvimento, considerando natureza, cultura, patrimônio edificado e seu contexto como testemunhos do complexo processo de construção da cidade no tempo. Assim, abordagem da PUH é inerente a um relacionamento equilibrado e sustentável entre o ambiente urbano e natural, como entre as gerações presentes, futuras e o legado do passado (Unesco, 2011).

Em 2016, a Unesco publicou o *The HUL Guidebook*, com o intuito de propiciar uma compreensão mais prática da Recomendação. Com informações teóricas e conceituais, ele apresenta as cidades piloto na aplicação da PUH, e o *toolkit*, formado por quatro ferramentas interdependentes (Quadro 5) que precisariam ser adaptadas para cada caso e na medida em que as cidades mudam e se desenvolvem.

**Quadro 5.** *Toolkit* da PUH. Fonte: Elaboração própria a partir de Unesco (2016). Tradução dos autores.

	<b>Ferramentas de engajamento da comunidade</b>
<i>Devem capacitar uma diversidade de partes interessadas, para identificar valores-chave em suas áreas urbanas, desenvolver visões, estabelecer metas e acordar ações para salvaguardar seu patrimônio e promover o desenvolvimento sustentável. Devendo facilitar o diálogo intercultural, aprendendo com as comunidades sobre suas histórias, tradições, valores, necessidades e aspirações, facilitando a mediação e a negociação entre interesses e grupos conflitantes;</i>	
	<b>Ferramentas de conhecimento e planejamento</b>
<i>Devem ajudar a proteger a integridade e a autenticidade dos atributos do patrimônio urbano, permitir o reconhecimento do significado cultural e da diversidade, promovendo o monitoramento e a gestão da mudança para melhorar a qualidade de vida e o espaço urbano. Deve-se considerar o mapeamento de características culturais e naturais. Avaliações de impacto patrimonial, social e ambiental devem ser usadas para apoiar a sustentabilidade e a continuidade no planejamento e projeto;</i>	
	<b>Ferramentas de regulamentação</b>
<i>Podem incluir portarias especiais, atos ou decretos para gerenciar componentes tangíveis e intangíveis do patrimônio urbano, incluindo seus valores sociais e ambientais. Sistemas tradicionais e costumeiros devem ser reconhecidos e reforçados conforme necessário.</i>	
	<b>Ferramentas financeiras</b>
<i>Devem visar a melhoria das áreas urbanas, salvaguardando os seus valores patrimoniais, procurando capacitar e apoiar um desenvolvimento inovador, gerador de renda, enraizado na tradição. Além de fundos governamentais e globais de agências internacionais, devem ser implantadas ferramentas financeiras para promover o investimento privado em nível local. O microcrédito e outros mecanismos de financiamento flexíveis para apoiar as empresas locais, bem como uma variedade de modelos de parcerias público-privadas, também são centrais para tornar a abordagem da PUH financeiramente sustentável.</i>	

Ballarat, Cuenca, Xangai e Amsterdã, estão entre as cidades pioneiras na implementação da PUH. No âmbito das iniciativas presentes no *toolkit* dessas cidades, destaca-se a caracterização da paisagem; mapeamento cultural; formação de comitês consultivos; disponibilização de informações *online*; auxílio a pesquisas; organização de *workshops*, simpósios, entre outros que buscam estimular uma participação contínua de todas as esferas envolvidas na PUH.

Diante desse panorama, aponta-se a Paisagem Urbana Histórica como possível abordagem guia para o CHR. Saindo da escala de cidade, propõe-se para o Recife a escala do centro histórico. Considerando, assim, uma unidade de paisagem que abarca o núcleo central de nascimento da cidade, tornando-se também um meio para fortalecer a relação do centro histórico com as *waterfronts*, considerando a PUH como instrumento para auxiliar a preservação, o ordenamento e o desenvolvimento do território.



**Figura 12.** Proposta do polígono inicial para desenvolvimento da PUH.  
Fonte: Elaboração própria.

Propõe-se um polígono inicial para o desenvolvimento da PUH (Figura 12), configurado pelas ilhas de Antônio Vaz e Recife, e parte do lado continental, abarcando o centro expandido que se relaciona historicamente com as ilhas. Compreendendo que as medidas de salvaguarda existentes em diferentes instâncias, deixem de ser consideradas de forma isolada e sem relação com o desenvolvimento urbano.

Entendendo que para a aplicação da PUH necessitam-se de estudos mais aprofundados, com base nas experiências e no *Toolkit* das cidades piloto, indica-se um *Toolkit* com ferramentas que poderiam ser exploradas no CHR (Quadro 6). O qual visa alguns pontos principais, como a participação efetiva da população e de todos os atores envolvidos; um planejamento territorial que olha para o todo ao invés de setores específicos; e propõe-se que sejam identificadas unidades de paisagem que se interrelacionem e auxiliem a salvaguarda e o desenvolvimento no polígono de ação inicial proposto para a PUH.

**Quadro 6.** Possível Toolkit da PUH no CHR. Fonte: Elaboração própria.

	<b>Ferramentas de engajamento da comunidade</b>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Formação de comitês consultivos;</li> <li>• Mapeamento Cultural interdisciplinar – envolvendo os cidadãos e diferentes profissionais relacionados ao âmbito da PUH (arquitetos, sociólogos, geógrafos, biólogos, antropólogos etc.);</li> <li>• Realização de workshops e seminários, com o intuito de incluir e escutar os diferentes atores envolvidos (governo, moradores, investidores etc.);</li> <li>• Uso das tecnologias digitais para criação de sites interativos que incentivem a participação da população e forneçam as principais informações e os objetivos da PUH (a exemplo de Ballarat: <a href="http://www.hulballarat.org.au">www.hulballarat.org.au</a>);</li> </ul>
	<b>Ferramentas de conhecimento e planejamento</b>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Leitura territorial e planejamento urbano participativo aliado à conservação;</li> <li>• Caracterização da paisagem, visando a identificação de unidades de paisagem específicas no âmbito da PUH, que auxiliem no entendimento das peculiaridades do território e na proteção da integridade e da autenticidade dos atributos;</li> <li>• Avaliação das ameaças e vulnerabilidades (tanto das <i>waterfronts</i> como das demais áreas);</li> <li>• Avaliações de impacto visual para novos projetos;</li> <li>• Estudos de Impacto de Vizinhança para empreendimentos de impacto;</li> <li>• Desenvolvimento de estudos acerca da sustentabilidade urbana;</li> <li>• Mapeamento das áreas passíveis de renovação, apontando diretrizes para a ocupação;</li> <li>• Associar os estudos necessários a parcerias com as Universidades da cidade;</li> </ul>
	<b>Ferramentas de regulamentação</b>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Utilização de instrumentos como Transferência do Direito de Construir (TDC) e Outorga Onerosa, previstos no Plano Diretor da cidade;</li> <li>• Manual de Boas Práticas (com base na experiência de Cuenca);</li> <li>• Reconhecimento da PUH como instrumento no Plano Diretor;</li> </ul>
	<b>Ferramentas financeiras</b>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bolsas de pesquisa, a fim de financiar os estudos específicos necessários e a capacitação sobre a PUH para profissionais envolvidos na sua aplicação;</li> <li>• Incentivos fiscais e parcerias público-privadas;</li> <li>• Financiamento de projetos de tecnologia que estudem o impacto dos projetos no âmbito paisagístico e sustentável, além de promover a cultura local;</li> </ul>

## 4. Considerações finais

O Recife, cidade banhada pelas águas, cuja paisagem é marcada pelas torres sineiras das igrejas, pelo sistema de pátios, praças e largos que configuram sua trama urbana, assim como pelo seu sistema produtivo-portuário, foi objeto de inúmeros projetos que visaram a recuperação do seu centro histórico, que doravante as dinâmicas ali empreendidas, foi impactado pela ausência de planejamento adequado que alie a preservação do seu patrimônio cultural, em especial sua paisagem, e o desenvolvimento do território. A visão fragmentária dessas áreas possibilita o surgimento de novas tipologias que ocasionam não apenas a ruptura na paisagem, como novos ambientes segregacionistas e que não dialogam com o patrimônio cultural.

Nesse aspecto, observa-se na abordagem da PUH um possível caminho para auxiliar a gestão pública, notadamente, os atores da preservação e do planejamento urbano, na adoção de medidas que diminuam as dissonâncias entre os desejos do capital imobiliário e a preservação da paisagem desse centro histórico. Apontando para o desenvolvimento sustentável da cidade aliado a um resgate das relações com as *waterfronts* e a identidade local sem ônus para o crescimento da cidade.

## 5. Referências

- Busquets, J. (2004). Los waterfront de nuevo uma prioridade urbanística. Lisboa: *Revista Mediterrâneo*, 10 (11), 35-45.
- Cruz, R., & Ornelas, R. (2014). Relação Porto-Cidade: entre diferentes Modelos Analíticos, uma Reflexão sobre o Caso de Santos, SP. *Revista Espaço Aberto*, 2, 81-100.
- Del Rio, V. (2001). Voltando às origens: A revitalização de áreas portuárias nos centros urbanos. *Revista Arquitectos*, 015.06. <http://www.vitruvius.com.br> (Consulta: 28/01/2022).
- Holey, B. S. (1989). The Port-City Interface. Trends, Problems and Examples. *Revista Geoforum*, 4, 429-435. New York.
- Lacerda, N., & Anjos, K. (2016). Mercados imobiliários em áreas históricas. Universalidades e singularidades. *XIV Seminário Internacional de la Red Iberoamericana de Investigadores sobre Globalización y Territorio*, Monterrey, 3-4 outubro.
- Llaquet, J. (2004). El desarrollo portuario y la ciudad. *Revista Ingeniería y Territorio*, 64, 10-19. Sevilla. <http://titulaciongeografia-sevilla.es> (Consulta: 05/02/2022).
- Lubambo, C. W. (1991). *Bairro do Recife: entre o Corpo Santo e o Marco Zero*. Recife: CEPE.
- O.E.A. (1967). *Reunião sobre conservação e utilização de monumentos e lugares de interesse Histórico e Artístico* (Normas de Quito). Organização dos Estados Americanos (OEA).
- Pérez, J. R., & Martínez, P. G. (2017). Lights and shadows over the implementation of the Recommendation on the Historic Urban Landscape. “Managing change” in Ballarat and Cuenca using a radical approach focused on values and authenticity. *International Journal of Heritage Studies*, 24(1), 1-16. DOI: 10.1080/13527258.2017.1362572.
- Reynaldo, A. M. O. (2017). *As Catedrais Continuam Brancas. Planos e projetos do século XX para o centro do Recife*. Recife: CEPE.
- Reynaldo, A. M. O. (2019). *Normas de Preservação para os bairros do Recife, Santo Antônio e São José. Produto 3*. Recife: Iphan.
- Santana, A. (2019). *Dos mocambos aos arranha-céus: Formação do solo e estruturação espacial do Bairro de Santo Amaro, Recife-PE* (Dissertação de Mestrado). Programa de Pós-graduação em Desenvolvimento Urbano, Universidade Federal de Pernambuco, Recife, PE, Brasil.
- Solà-Morales, I. (1995). Terrain Vague. *Revista Anyplace*, 118-123.
- Unesco (2011). *Recomendações sobre a Paisagem Histórica Urbana*. Paris: Unesco.
- Unesco (2016). *The HUL Guidebook: Managing heritage in dynamic and constantly changing urban environments: A practical guide to UNESCO's Recommendation on the Historic Urban Landscape*. Áustria: Unesco.
- Unesco (2005). *Viena Memorandum on World Heritage and Contemporary Architecture Managing the Historic Urban Landscape*. Paris: Unesco.
- Viegas, L. et. al. (1997). Contexto, cenário e impacto das operações de reconversão urbana em “frentes de água”. *Revista Mediterrâneo*, 10 (11), 9-19. Lisboa.
- Vieira, N. (2007). *Gestão de sítios históricos: A transformação dos valores culturais e econômicos em programas de revitalização em áreas históricas*. Recife: Editora Universitária da UFPE.
- Zancheti, S. (2012). *O Recife do século XVIII como Cidade Barroca*. Recife: CECI. <http://www.ct.ceci-br.org/ceci/index.php> Consulta: 10 fev. 2022.