UFPE
Universidade Federal de Pernambuco
Centro de Artes e Comunicação
Curso de Arquitetura e Urbanismo

Um objeto através do tempo: O camelódromo da av. Dantas Barreto como caso de estudo

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao Departamento de Arquitetura e Urbanismo, como parte dos requisitos necessários à obtenção do título de Bacharel em Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de Pernambuco

ORIENTANDO: Daniel Arruda Weinstein Teixeira
ORIENTADOR: Prof.: Enio Laprovitera da Motta
COORIENTADOR: Prof.: José de Souza Brandão Neto

RECIFE /PE
OUTUBRO – 2023

ORIENTANDO: Daniel Arruda Weinstein Teixeira

Ficha de identificação da obra elaborada pelo autor,
através do programa de geração automática do SIB/UFPE

Teixeira, Daniel Arruda Weinstein.
Um objeto através do tempo: O camelódromo da av. Dantas Barreto como objeto de estudo / Daniel Arruda Weinstein Teixeira. - Recife, 2023.
72 p. : il.

Orientador(a): Enio Laprovitera da Motta
Cooorientador(a): José de Souza Brandão Neto
Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação) - Universidade Federal de Pernambuco, Centro de Artes e Comunicação, Arquitetura e Urbanismo - Bacharelado, 2023.

1. Arquitetura. 2. Urbanismo. 3. Cidades. 4. Mobilidade. 5. Transporte Público. I. Motta, Enio Laprovitera da. (Orientação). II. Brandão Neto, José de Souza. (Coorientação). IV. Título.

720 CDD (22.ed.)

Daniel Arruda Weinstein Teixeira

Um objeto através do Tempo: O Camelódromo da Av. Dantas Barreto como caso de estudo

Monografia apresentada ao Departamento de Arquitetura e Urbanismo, como parte dos requisitos necessários à obtenção do título de Bacharel em Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de Pernambuco.

APROVADA EM: 02/10/2023

BANCA EXAMINADORA

Prof. Dr. Enio Laprovitera da Motta (UFPE)
(ORIENTADOR)

Prof. Dr. Pier Pizzolato (UFPE)
(MEMBRO INTERNO)

Prof. Dr. Fernando Guerra
(MEMBRO EXTERNO)

DEDICATÓRIA

À minha avó Maria (in memorian), aos meus avós Ney e Kenny
e
à Estopa (in memorian), dedico.

AGRADECIMENTOS

O trabalho a seguir pode levar meu nome, todavia ele está longe de ser uma obra individual. O estudo que apresento só foi possível graças a todas as pessoas que estavam ao meu redor e me deram apoio. Agradecimentos especiais vão aos meus pais, Flávio e Beta. Sem eles seria impossível a finalização desse volume. Também agradeço a Yuri pela mentoria, à Alexandra pelo apoio emocional e a todos os amigos e amigas que tornaram esse processo árduo um pouco mais prazeroso**.**

RESUMO

O trabalho a seguir pretende ser um estudo realizado com um olhar e um pensar arquitetônico. O objetivo é propor uma intervenção na porção sul da Avenida Dantas Barreto, onde se vivencia uma prática informal de "terminal" de transporte intermunicipal em plena via pública. A exploração dessa atividade por empresas privadas, que se dá com anuência tácita do Estado, ocorre sem que se propicie aos usuários (passageiros e trabalhadores do setor) nenhum tipo de abrigo ou qualquer instalação compatível com a natureza do serviço. Olhar para um fenômeno como esse enquanto estudante de arquitetura traz uma série de provocações, devido, principalmente, à natureza complexa dessa singular avenida que liga 'o nada ao lugar nenhum'. Tendo isto em vista, o projeto aqui proposto foi concebido não apenas considerando a necessidade de abrigar esse terminal, atendendo, deste modo, as necessidades das pessoas, mas também levou-se em conta as necessidades do lugar. Entende-se, a esse respeito, que há um importante estoque de edificações abandonadas no local que pode ser aproveitado para esse uso e têm potencial de fazer reascender toda a porção sul da Dantas Barreto.

ABSTRACT

The following work aims to be a study carried out with an architectural look and thinking. The objective is to propose an intervention in the southern portion of Avenida Dantas Barreto, where an informal practice of intercity transport "terminal" is experienced on a public road. The exploitation of this activity by private companies, which takes place with the tacit consent of the State, occurs without providing users (passengers and workers in the sector) with any type of shelter or any facility compatible with the nature of the service. Looking at a phenomenon like this as an architecture student brings a series of provocations, mainly due to the complex nature of this unique avenue that connects 'nothing to nowhere' (as it's popularly known in Recife for). In this context, a project was designed to house this terminal, a project that encompasses both the needs of people and the needs of the place. Therefore, it is understood that there is an important stock of abandoned buildings on the site that can be used for this use and has the potential to revive the entire southern portion of Dantas Barreto.

LISTA DE IMAGENS

Imagem **Página**

01: Localização do Recorte 12
02: Vista aérea do recorte estudado e área de intervenção 13
03: Planta de Situação – Viário, Ações Mitigatórias 14
04: O recorte hoje 15
05: Projeção Novo Recife 15
06: Vista bairro de São José: Sobrados, Igreja de São Pedro e Basílica da Penha ao fundo em 1926 18
07: Igreja dos Martírios 19
08: Pátio do Paraíso 19
09: Abertura da Avenida Dantas Barreto com a Igreja dos Martírios ainda em pé 20
10: Etapas de construção da Avenida Dantas Barreto 22
11: Placa da obra de construção da Avenida Dantas Barreto (gestão Augusto Lucena - 1970) 23
12: Construção da Avenida Dantas Barreto 24
13: Mapa da reconstituição dos bairros de Santo Antônio e São José e destaque das seis quadras que foram demolidas para construção da Avenida Dantas Barreto 24
14: Comerciantes ocupando a Avenida Dantas Barreto logo após a sua construção 25
15: Implantação do Calçadão dos Mascates 27
16: Secção Transversal do Calçadão dos Mascates 28
17: Módulo seis do Calçadão dos Mascates 28
18: Planta-Baixa Pavimento Térreo e Mezanino, Calçadão dos Mascates 29
19: Módulo 1 do Calçadão dos Mascates, implantado na porção central da Avenida 30
20: Módulos 5 e 6 do Calçadão dos Mascates, implantados na porção sul da Avenida 31
21: Comparação de um mesmo módulo do Calçadão dos Mascates 32
22: Vista área do Recorte de Estudo com destaque para o Mercado das Flores 33
23: Corte transversal do Mercado das Flores 34
24: Mercado das Flores à época de sua inauguração 35
25: Planta Baixa do Mercado das Flores 35
26: Mercado das Flores durante o evento “Forrozão do Galo” 36
27: Terminal Rodoviário de Jaú, projeto de Vilanova Artigas 39
28: Fluxograma funcional de um terminal rodoviário interurbano 40
29: Terminal rodoviário e requalificação urbana em São Luís 41
30: Construção do Terminal Rodoviário no Plano Piloto em Brasília 42
31: Matéria da Folha de Pernambuco 43
32: Esquema gráfico do fluxo nos módulos do Calçadão dos Mascates 43
33: Esquema gráfico da ocupação dos módulos do Calçadão dos Mascates 44
34: Módulos com atividades comerciais em funcionamento no Calçadão dos Mascates 44
35: Módulo 6 em estado de abandono no Calçadão dos Mascates 45
36: Ponto de venda de bilhetes 45
37: Concentração de ônibus nos últimos módulos do camelódromo, notar motoristas sentados no chão fazendo suas refeições 45
38: Empresas operadoras no terminal improvisado 46
39: Estrutura corroída do Calçadão dos Mascates 46
40: Estado de abandono do Calçadão dos Mascates 47
41: Estado atual das calçadas 47
42: Visão do Terminal improvisado na Dantas Barreto 48
43: Barraqueiros disponibilizam abrigo e descanso de forma precária 48
44: Ambiente hostil, esvaziado e desconfortável 48
45: Raio de curvatura de ônibus intermunicipal – AASHTO 49
46: Diferentes raios de curva para ônibus de um eixo 49
47: Dimensionamento de acostamento a 30° 50
48: Vista área da área de intervenção 51
49: Vista área da área antes da intervenção 52
50: Vista área da área depois da intervenção 52
51: Planta de rés-do-chão 53
52: Foto atual do terminal de ônibus de Estepa 53
53: Implantação do terminal de ônibus de Estepa 54
54: Implantação do terminal de ônibus de Estepa 55
55: Rampa de acesso ao do terminal de ônibus de Estepa 56
56: Área de embarque do terminal de ônibus de Estepa 56
57: Isométrica presente no Caderno de Projeto 58
58: Síntese Plano Diretor 2020 59
59: Síntese Plano Diretor com destaque do Projeto Novo Recife – escala de projeto 60
60: Quadro de diretrizes 61
61: Diagrama de aproximação da área 62
62: Planta de rés-do-chão 63
63: Diretrizes do projeto de Reabilitação 64
64: Proposta de nova coberta + espaço comercial 65
65: Corte transversal do projeto 66
66: Planta de locação e coberta 67
67: Diagrama de disposição do programa 68
68: Perspectiva do Terminal 69

SUMÁRIO

PÁGINA

1. INTRODUÇÃO 12

1.1 Delimitação do tema 14

1.2 Justificativa 14

1.3 Objetivo Geral e Objetivos Específicos 15

2. REFERENCIAL TEÓRICO 16

2.1 Bairro de São José e a Avenida Dantas Barreto 16

2.1.1 São José entre permanências e demolições 17

2.1.2 Avenida Dantas Barreto: do nada ao lugar nenhum 19

2.2 Histórico de Intervenções na Avenida Dantas Barreto 23

2.2.1 O Calçadão dos Mascates 25

2.2.2 O Mercado das Flores 31

2.3 Transporte Interurbano na Avenida Dantas Barreto 34

2.3.1 Sistema de Transporte Rodoviário e Classificações 35

2.3.2 Terminal Interurbano de Passageiros 37

2.3.3 Terminal Dantas Barreto: percepções do improviso e do informal 40

3. REFERENCIAL PROJETUAL 48

3.1 Referencial Normativo 49

3.2 Estudos de caso 50

3.2.1 Terminal e Parque Urbano em São Luís – Natureza Urbana 51

3.2.2 Estação de Ônibus de Estepa – Fernando Suárez Corchete 54

4. TERMINAL INTERURBANO DANTAS BARRETO: O PROJETO 57

4.1 As necessidades do lugar e da cidade: aproximação pelo desenho urbano 58

4.2 Estudo Preliminar para reabilitação do sexto módulo do Calçadão dos Mascates 64

4.3 Estudo Preliminar de requalificação do Mercado das Flores para implantação do Terminal 66

5. CONCLUSÃO 69

REFERÊNCIAS 70

ANEXO I – Caderno de Projetos

1- INTRODUÇÃO

Este trabalho representa uma síntese dos conhecimentos adquiridos ao longo do meu percurso no curso de Arquitetura e Urbanismo, na Universidade Federal de Pernambuco. Assim, como quem aprende a escrever também aprende um pouco a caligrafia de quem o ensina, este trabalho final de graduação reflete não apenas os ensinamentos técnicos e teóricos, mas também as habilidades de leitura e interpretação dos fenômenos urbanos que foram desenvolvidas ao longo do aprendizado neste curso.

A leitura de tais fenômenos desempenha um papel fundamental na definição das áreas de interesse para as disciplinas de projeto. Minha trajetória foi semelhante à de alguém que busca uma área de estudo para uma disciplina de projeto. Seguindo este instinto, encontrei o recorte estudado na Avenida Dantas Barreto, especificamente na sua interseção com a Avenida Sul. Este local é dotado de uma rica história e relevância contemporânea, pois está situado nas proximidades do empreendimento Novo Recife, que talvez seja um dos empreendimentos mais urgentes e controversos na história recente da cidade do Recife.

Imagem 01: Localização do Recorte

Fonte: ESIG com alteração do autor (2023)

Além disso, este recorte apresenta um fenômeno fascinante, que atesta a espontaneidade e imprevisibilidade do ambiente urbano. Este local é popularmente conhecido como “Terminal Dantas Barreto”, embora não exista nenhum equipamento ou instalação específica que possa ser considerado um terminal. O que existe é uma atividade comercial operada por empresas de ônibus – privadas –
, com a aprovação do Estado, mas sem nenhum apoio institucional e estrutural significativo. A infraestrutura consiste em cadeiras e toldos, onde as pessoas se reúnem e esperam à beira da calçada pelo seu transporte. E, ainda assim, centenas de pessoas se deslocam para esse local diariamente, resistindo à improvisação e à falta de condições adequadas, ocupando uma parte subutilizada de uma das avenidas mais complexas e carentes da cidade.

É difícil para qualquer indivíduo que tenha sido inspirado pelas disciplinas de projeto, não sentir fascínio ao observar esse fenômeno. É com esse entusiasmo que dedico o meu trabalho final de graduação ao estudo do "Terminal da Dantas Barreto", situado em um local com uma história rica, palco de intervenções urbanas e arquitetônicas passadas, e que ganha crescente importância devido aos projetos futuros em seu entorno.

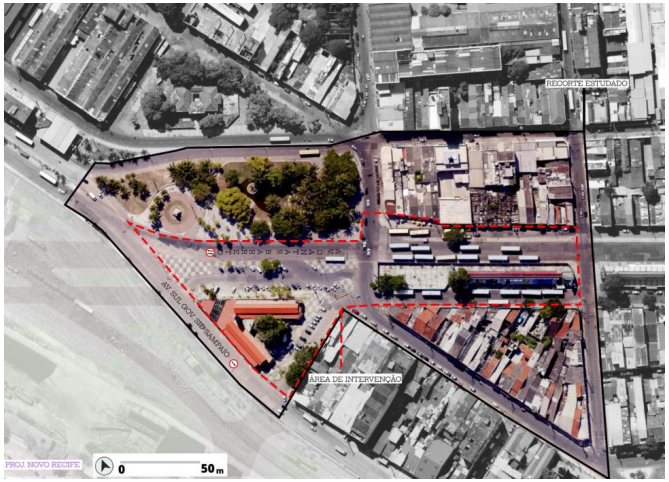
Este estudo naturalmente culmina na apresentação de um projeto, que é a linguagem do arquiteto-urbanista. Neste trabalho busco mesclar as escalas do desenho urbano e da arquitetura com o objetivo de propor um abrigo para o "Terminal" que ainda não existe. Para atingir esse objetivo, percorri diversas etapas, cujo raciocínio será detalhado nos capítulos subsequentes deste trabalho.

A primeira etapa consistiu na compreensão do local, envolvendo a apropriação da história do recorte de estudo, da arquitetura de intervenções que ocorreram no recorte, e do fenômeno do terminal em si. A essa primeira etapa foi dado o nome de referencial teórico, e os frutos de suas pesquisas estão sintetizados no segundo capítulo deste trabalho, sendo seus subcapítulos o desenvolvimento de cada uma das etapas desta compreensão.

A segunda etapa foi a de apropriação de um amplo referencial projetual, tanto no que diz respeito ao dimensionamento técnico, de acordo com normas, quanto em termos de apropriação de outras intervenções semelhantes à que proponho com este trabalho. Esta etapa permitiu a fundamentação técnica e referencial do que vem a seguir, o projeto, e pode ser encontrada no último capítulo deste trabalho.

A última etapa, portanto, tem como essência a apresentação da proposta de intervenção. Começo definindo uma área de intervenção, que engloba as estruturas resultantes de intervenções anteriores no local e o "Terminal" hoje existente, que está inserido totalmente no recorte estudado. A partir daí, transito entre as escalas urbana e arquitetônica para demonstrar que é viável transformar a natureza do "Terminal Dantas Barreto" de subjetiva para material. Em outras palavras, apresento o projeto de revitalização da porção sul da avenida, tendo o terminal como partido, e pormenorizando uma reabilitação em um dos equipamentos atualmente existentes, o sexto módulo do Calçadão dos Mascates, e a requalificação de outro, o Mercado das Flores.

Imagem 02: Vista aérea do recorte estudado e área de intervenção

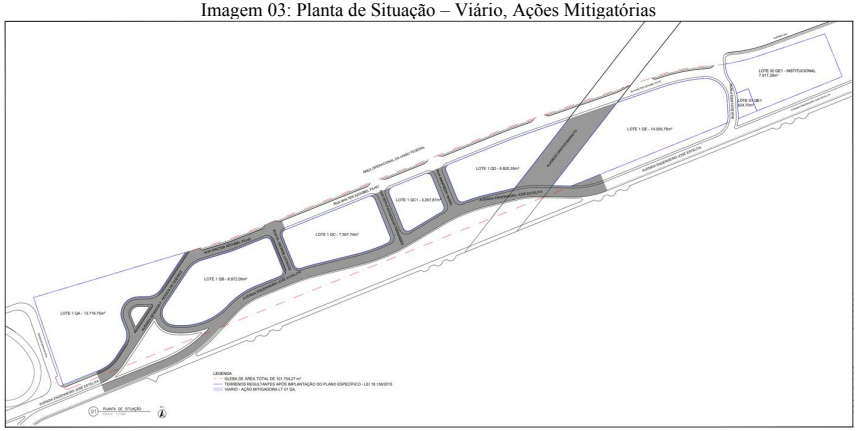


Fonte: ESIG com alteração do autor (2023)

1.1 Delimitação do tema

Após as motivações e razões acima apresentadas, é fundamental definir claramente o escopo e os limites do trabalho. Este estudo se volta à análise e intervenção no espaço urbano atualmente conhecido como "Terminal Dantas Barreto", localizado na avenida homônima, e limitado a sul por sua interseção com a Avenida Sul Governador Cid Sampaio, e a norte com a Rua do Peixoto. Dessa forma, estão inclusos no projeto os edifícios resultantes de intervenções anteriores, como o sexto módulo do Calçadão dos Mascates e o Mercado das Flores, além de ser considerada suas relações com o entorno imediato. Com isso, é importante ressaltar que o Projeto Novo Recife é considerado como um dado, uma mudança futura no recorte estudado, que, apesar de não ser objeto de análise neste trabalho, foi tomado em consideração na elaboração da proposta aqui apresentada. Por fim, se faz necessário esclarecer que, para criar a representação do Projeto Novo Recife usada no projeto, foram analisadas referências pertinentes, a fim de compor uma representação fiel ao projeto aprovado.

Imagem 03: Planta de Situação – Viário, Ações Mitigatórias



Fonte: Roberta Soares (2023)

Como é natural para intervenções bem fundamentadas, análises compreensivas do território são essenciais. E para compor tais análises é preciso ser mais abrangente que a limitação imposta pelo recorte estudado. Todavia, é perceptível através de todo o referencial teórico deste trabalho um olhar especial para o recorte estudado, mostrando que ele, e suas necessidades, são protagonistas através de todo o volume.

1.2 Justificativa

O presente trabalho se justifica pela visível necessidade de atender à demanda real por um terminal de ônibus interurbano na Av. Dantas Barreto. No entanto, sua justificativa vai além da necessidade imediata, uma vez que se propõe a responder a um desafio urbanístico que merece atenção, especialmente em um contexto em que a região está prestes a ser impactada pelo empreendimento mais polêmico da história recente da cidade.

Este estudo visa contribuir para o avanço do conhecimento em arquitetura e urbanismo, ao propor uma intervenção arquitetônico-urbanística capaz de ter um impacto social significativo, pois a melhoria das condições de transporte e infraestrutura na área de intervenção traria benefícios que ecoariam por todo o recorte estudado e além. Sem contar que o estudo pode influenciar positivamente práticas de planejamento urbano e políticas públicas relacionadas à mobilidade na cidade.

Assim, a justificativa deste trabalho reside na combinação da necessidade urgente de um local para acomodar e trazer conforto aos passageiros, motoristas e usuários em geral, e na oportunidade de contribuir efetivamente com o futuro da cidade ante um novo modelo de urbanização que se concretiza. Estas razões sustentam a importância e a relevância deste trabalho, justificando sua realização e sua contribuição potencial para a comunidade acadêmica e a sociedade em geral.

Imagem 04: O recorte hoje

Fonte: Goolge Earth (2023)

Imagem 05: Projeção Novo Recife

Forte: Divulgação/Consórcio Novo Recife (2014)

1.3 Objetivo Geral e Objetivos Específicos

A definição clara dos objetivos de pesquisa é essencial para orientar o desenvolvimento e a execução de qualquer trabalho acadêmico. Os objetivos servem para nortear a investigação e delinear as metas que se pretende alcançar. Nesta seção, serão apresentados o objetivo geral e os objetivos específicos deste estudo. Ao longo da apresentação deste trabalho, tais objetivos se desdobrarão em diretrizes, na seção voltada ao projeto desenvolvido, mas, por hora, é pertinente a análise apenas dos objetivos.

Objetivo Geral	**Objetivos Específicos**
Propor uma intervenção na porção Sul da Av. Dantas Barreto utilizando a atividade de Terminal de ônibus Interurbano como proposta programática	Formalizar o Terminal Dantas Barreto
	Revitalizar os equipamentos fruto de prévias intervenções no recorte de estudo
	Estabelecer um paradigma para o recorte ante o Projeto Novo Recife

O objetivo geral deste trabalho consiste em intervenção no espaço urbano da Av. Dantas Barreto, tendo o Terminal Interurbano como ponto de partida principal, concebido como agente transformador do local. Os objetivos específicos são metas mais detalhadas que visam alcançar o objetivo geral. Eles se desdobram em diretrizes que, por sua vez, desaguam em ações concretas e direcionadas, contribuindo para a consecução do objetivo mais amplo.

Cada objetivo específico será refletido, como poderá ser percebido adiante, em decisões projetuais. Todavia, é justamente o caminho analítico, conceitual e teórico percorrido até a proposição de uma intervenção que possibilita a delimitação de tais objetivos.

2. REFERENCIAL TEÓRICO

Este capítulo desempenha um papel crucial na estruturação do conhecimento necessário para compreender e fundamentar as intervenções propostas neste estudo. Consiste na apresentação de pesquisas de contextualização e engloba tópicos relacionados que contribuirão para embasar a intervenção, trazendo densidade e respaldo à proposta apresentada no final deste volume.

A jornada pelos subcapítulos a seguir é uma constante aproximação, começando com uma análise do passado, buscando entender as razões por trás das características singulares da avenida que liga “o nada a lugar nenhum”. Em seguida, aprofundaremos nossa análise na arquitetura e no desenho urbano das intervenções realizadas no passado, a fim de adquirir uma compreensão mais profunda das dinâmicas espaciais que moldam o presente. Por fim, buscaremos conceituar o que exatamente são terminais de ônibus, o que nos permitirá descrever de maneira precisa o “Terminal” que existe atualmente nesse local.

Essa abordagem nos levou a construir uma base sólida de conhecimento, fornecendo o alicerce necessário para à proposição de intervenções que visam melhorar o espaço urbano em questão.

2.1 Bairro de São José e a Avenida Dantas Barreto

Ao longo das décadas, o centro histórico do Recife (área que compreende os bairros do Recife, Santo Antônio, São José e Boa Vista), passou por uma série de transformações em suas dinâmicas socioespaciais. Santo Antônio foi progressivamente transformando-se de local de moradia das classes mais favorecidas para área de uso institucional e de serviços.

Já a Boa Vista, antes local de casarões e palacetes ocupados pela burguesia recifense, foi incorporando outros usos como cultural e de comércio. Por sua vez, o Bairro do Recife, que inicialmente restringia-se a um vilarejo de pescadores e de trabalhadores do escoamento da produção açucareira da capitania, assistiu a diversos momentos de transformação, sendo o mais recente deles a partir dos anos 2000 com a implantação do Projeto Porto Digital na área. Hoje, além de polo de tecnologia, consolida-se também como importante local turístico e de lazer.

O ponto em comum entre estes três bairros (Recife, Santo Antônio e Boa Vista), foram investimentos que estimularam comportamentos de agentes imobiliários, estes, por sua vez, foram guiados muito mais para a recuperação e preservação do estoque imobiliário, do que para a sua descaracterização.

O bairro de São José vai na contramão destes bairros: nas últimas três décadas não foi um objeto de projeto de requalificação profundo (suas mais recentes intervenções foram ao redor do Mercado Público de São José). Este apresenta maior índice de descaracterização entre os bairros que compõe o centro histórico, e assistiu quase que seu completo esvaziamento habitacional, suas feições e seu legado como paisagem e patrimônio encontram-se em acentuado declínio.

O cenário atual de deterioração do bairro de São José é acentuado não só pelo esvaziamento habitacional, mas também pela sua descaraterização impulsionada nos últimos anos pelo predomínio de comerciantes chineses (Pontual, 2011), e por processos de especulação imobiliária que, no afã de garantir estoque imobiliário para futuros empreendimentos, mantém lotes e imóveis abandonados e subutilizados, descumpridores de sua função social.

Parte deste processo de decadência e declínio está conectado a outro processo, o de intervenções urbanas entre os anos de 1930 até meados do início da década de 1970, que deu azo à uma perda irreparável de patrimônio arquitetônico e a uma "quebra de continuidade de configuração urbana dos bairros de Santo Antônio e São José" (Pontual e Cavalcanti, 2003).

Neste capítulo, portanto, será abordada a significância do patrimônio perdido neste processo de intervenções em São José, bem como será estudado o processo de abertura e configuração da Avenida Dantas Barreto. O intuito é perceber quais lições podem ser absorvidas dos processos de intervenções no centro histórico do Recife, mais notadamente no bairro de São José.

2.1.1 São José entre permanências e demolições

A evolução urbana de Santo Antônio e São José é um processo conjugado e lento. De acordo com Cavalcanti (1977 apud LEITE, 2016), em 1609 antes da chegada dos holandeses foram erguidas construções sobre um trecho de terra conformada pela confluência dos rios Capibaribe e Beberibe. Béringer e Fournié (1942, apud REYNALDO, 2017) destacam que a área começa a passar por um processo mais intenso de ocupação quando os holandeses passam a ter interesse na região, uma vez que constatam a dificuldade em fortificar Olinda e proteger sua região acidentada. Em virtude disto, a maior ilha do Recife, denominada de Ilha de Antonio Vaz, foi eleita por Bueren e Drewisch, engenheiros encarregados pelo projeto de expansão do domínio holandês à época.

Ao fim do século XIX, os bairros de Santo Antônio e São José começam a se consolidar na área que conhecemos hoje em dia, passando ainda por algumas alterações na sua estrutura ao decorrer dos anos. Reynaldo (2017) destaca outro marco importante para a reconfiguração da área de Santo Antônio e São José. A partir de 1914 a cidade passa por uma troca de transporte coletivo. O uso de tração de animais passa a ser substituído por bondes e ônibus elétricos, estimulando o processo de expansão e aumentando a mobilidade.

Ainda em meados do século XX, a partir dos anos 1920 e 1930, os centros históricos de cidades brasileiras, inclusive o Recife, começam a enfrentar um processo de esvaziamento habitacional e de atividades, sobretudo a partir da chegada do movimento higienista nas escolas de arquitetura e urbanismo. O que se assistiu a partir dos anos iniciais do século XX foi a erradicação de habitação popular dos centros, mais notadamente de sobrados, cortiços e mocambos, sob o argumento de melhoria da qualidade de vida nas cidades, bem como adoção de novos hábitos de higiene.

Imagem 06: Vista bairro de São José:
Sobrados, Igreja de São Pedro e Basílica da Penha ao fundo, em 1926.

Fonte: Museu do Recife (2023)

Este processo se dá em diversas cidades brasileiras. Planos de embelezamento, saneamento e melhoramentos em cidades como Santos, Rio de Janeiro, São Paulo e Recife, no início do século XX, apontavam para abertura de grandes vias, canais, infraestrutura urbana que comportasse o *zeitgeist* modernista da época. De um lado, pregava-se a necessidade do desenvolvimento dos grandes centros urbanos para o novo século, de outro, excluía-se dos centros a população trabalhadora e de baixa renda. Esse modelo complexo e dúbio de urbanização resultou, anos mais tarde, no crescimento desregulado das periferias com aumento de construções em áreas sem planejamento urbano e com habitações em situação de risco e precariedade, fato que persiste na maioria dos grandes centros urbanos do país até os dias de hoje.

De acordo com Pontual e Cavalcanti (2003), entre 1920 e 1940 modernizar a cidade do Recife foi sinônimo de destruição do tecido colonial: inúmeros sobrados, becos e ruelas coloniais foram demolidos, assim como igrejas e seus pátios (dentre estas destacaram-se a Igreja de Nossa Senhora do Paraíso, Igreja dos Martírios, Igreja Matriz do Corpo Santo).

Imagem 07: Igreja dos Martírios.

Fonte: Revista Algo Mais (2017)

Imagem 08: Pátio do Paraíso.

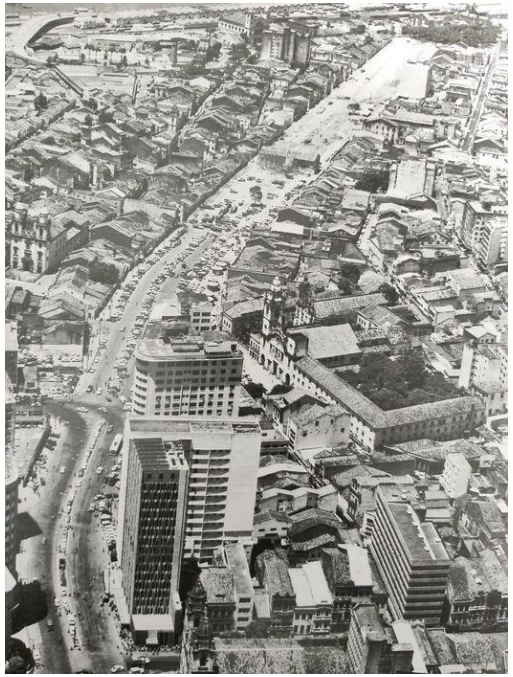
Fonte: Acervo da Diretoria de Preservação do Patrimônio Cultural da Cidade do Recife.

Para Menezes (2015) estes processos de demolição, que tentava a todo custo embutir a pecha de insalubre nos antigos sobrados do centro histórico, somado com a sucessão de planos urbanísticos onde prevalecia muito mais o viés viário e moderno do que a revitalização e preservação da malha urbana, acelerou o processo de esvaziamento do centro histórico.

Os planos e tentativas de remodelação dos bairros de Santo Antônio e São José atingem o seu ápice em 1973 quando se iniciam as discussões pela construção da Avenida Dantas Barreto. Apesar dos apelos da população, de estudiosos e de frequentadores dos bairros e dos sobrados existentes na área, o prefeito Lucena deu seguimento às demolições nos bairros, e à construção da Avenida Dantas Barreto. O resultado foi devastador para a história e memória dos bairros: mais de 200 famílias desalojadas, demolições de dezenas de sobrados e de ruas estreitas que guardavam uma significativa identidade para a área, assim como importantes monumentos, como a Igreja dos Martírios.

O processo de demolição da Igreja dos Martírios foi um marco da modernização desenfreada. Leite (2009) destaca que dentro da série de debates sobre urbanismo, patrimônio e história, estavam figuras emblemáticas como o professor José Luiz da Mota Menezes (da Diretoria do Patrimônio Histórico e Cultural - DIPHAN) e Delfim Amorim de um lado e, Augusto Lucena, Gilberto Freyre e o próprio governo militar da época, de outro lado, o que ficou conhecido como a “Batalha dos Martírios”.

Imagem 09: Abertura da Avenida Dantas Barreto com a Igreja dos Martírios ainda em pé.



Fonte: Acervo da Diretoria de Preservação do Patrimônio Cultural da Cidade do Recife.

Apesar de tombada em 1971, através de um decreto do presidente Médici, a Igreja dos Martírios foi “destombada” e vitimada pela passagem da avenida que, nas palavras de Mota Menezes “parte do nada e leva a lugar nenhum”. Ressalte-se que a demolição da igreja foi feita de forma sorrateira, um dia antes

da nova avaliação a ser realizada pelo DIPHAN, demonstrando o clima político instaurado em volta dos processos de demolição dos bairros de Santo Antônio e São José. Ao mesmo tempo em que as discussões sobre os planos de remodelação do centro histórico da cidade continuavam, a consciência internacional acerca de patrimônio e paisagem começam a se solidificar em cartas, tratados e acordos. Assim, de um lado, os estudos de Boitto, Giovannoni e Brandi começam a aterrissar nas cidades brasileiras, e de outro lado, instrumentos como a Declaração de Amsterdã (1975), Carta de Burra (1980) e a Recomendação Europa (1995) ampliam os conceitos e debates sobre a importância do patrimônio histórico e da paisagem das nossas cidades.

Se de um lado, as cidades com legado histórico começam a enfrentar problemas para manter a conservação e vitalidade de suas áreas centrais, a partir da década de 1980 o cenário é agravado pela crise econômica e habitacional, sobretudo pós extinção do Banco Nacional de Habitação (BNH). Souza (2007) destaca que se iniciou um grande adensamento da população de baixa renda em áreas carentes de infraestrutura e planejamento urbano.

Assim, o resultado verificado no bairro de São José e demais bairros que compõe o centro histórico do Recife, conforme já apontado, é um cenário de esvaziamento populacional, mas também de abandono e decadência de imóveis, inclusive de caráter histórico. Some-se a isto, a incapacidade das políticas mais recentes em atrair vitalidade para região, ainda mais porque há uma forte persistência dos poderes locais pela adoção de estratégias que visem tornar o centro histórico do Recife - CHR atrativo, turística economicamente. Este, um modelo de gestão de cidade claramente inspirado no planejamento estratégico catalão e alvo de críticas por arquitetos e urbanistas e demais estudiosos por sua incapacidade de compreender as especificidades das cidades do Sul global, assim como os efeitos de práticas neoliberais em territórios ainda marcados por uma forte disparidade social.

Por fim, apesar dos recentes debates, poucas são as iniciativas para compreender, de fato, o problema da decadência dos bairros que compõe a centralidade histórica da cidade. O Bairro do Recife, por exemplo, apesar de, desde os anos 2000, receber investimentos advindos do Porto Digital, ainda apresenta imóveis sob risco de desabamento. A Secretaria de Defesa Civil registra que, em 2016, havia mais de 400 prédios antigos nos bairros do centro do Recife que apresentam avarias e risco de desabamento, contudo, nenhum estudo ou relatório foi apresentado oficializando os dados. A maior percepção atual de dados relacionados ao abandono e esvaziamento dos bairros centrais da cidade, e de outros índices, como violência e insegurança, são captados através de notícias midiáticas, o que leva a acreditar que ainda há muita discussão, sobretudo prática, a ser feita a respeito deste processo de esvaziamento e decadência.

2.1.2 Avenida Dantas Barreto: “do nada ao lugar nenhum”

De acordo com Pontual e Cavalcanti (2003), a “ideia inicial de uma avenida que cortaria os bairros de Santo Antônio e São José transversalmente já era observada desde a primeira década deste século”, as autoras ainda registram que a primeira proposta para abertura da via foi feita por Nestor Figueiredo, no Plano de Remodelação da Cidade do Recife em 1932 (Pontual e Cavalcanti, 2003) e que sua implantação ocorreu em três etapas: a primeira, compreendia o trecho da Praça da República à Praça da Independência (Praça do Diário); a segunda etapa da Praça da Independência à Praça do Carmo; e a última etapa da Praça do Carmo até a Praça Sérgio Loreto (próximo à sede do Galo da Madrugada).

Imagem 10: Etapas de construção da Avenida Dantas Barreto.

Fonte: O autor, adaptado do Google Earth (2023)

Pontual e Cavalcanti (2003) registram que antes de iniciar o processo de abertura da avenida, foi convidado o urbanista Nestor Figueiredo, responsável por criar a Comissão Consultiva do Plano da Cidade. Um dos objetivos mais importantes da Comissão era destacar história, tradição e monumentos da cidade, para tanto, as edificações de valor histórico foram divididas em duas categorias: a primeira daqueles imóveis que deveriam ser preservados e, a segunda, daqueles que poderiam ser demolidos.

> “Dentro da primeira categoria encontravam-se: o Palácio do Governo, o edifício da Biblioteca Pública, (atual Arquivo Público Estadual), o Teatro Santa Isabel, o convento de São Francisco, a capela Dourada, as igrejas do Espírito Santo, da Congregação, do Carmo, matriz de Santo Antônio, da Conceição dos Militares, São Pedro dos Clérigos e do Terço; todos localizados no bairro de Santo Antônio; enquanto no de São José, incluíam-se o forte das Cinco Pontas e a igreja da Penha, entre outros”. (Pontual e Cavalcanti, 2003).

As autoras pontuam que o Plano da Cidade de Nestor Figueiredo passou por transformações se aproximado muito das ideias de Agache, como utilizando avenidas em Y, conjuntos urbanos de edifícios monumentais, formando grandes perspectivas (Pontual e Cavalcanti, 2003), contudo, apesar de ter seu plano aprovado em 1935, este foi revogado e a sua Comissão dissolvida.

Diante do impasse, o prefeito Novaes Filho convidou outro urbanista para elaborar um plano de remodelação para a área. Atílio Corrêa Lima ficou então responsável por dar um parecer acerca do plano de Nestor Figueiredo, sendo que, ao final, apresentou um novo plano com um sistema viário distinto do urbanista anterior. Pontual e Cavalcanti (2003) explicam que, diante do impasse dos dois planos, uma nova Comissão foi formada a partir da determinação do prefeito e Novaes Filho ficou responsável por analisar as duas propostas. O novo relatório produzido descartou o plano de Corrêa Lima e apresentou um novo Plano de Remodelação que teve início com a construção do primeiro trecho da Avenida que foi realizada em 1943.

O segundo trecho da Avenida foi iniciado em 1946, durante a gestão do prefeito Pelópidas Silveira, com um novo desenho: uma linha reta da Praça da República até a Praça do Carmo com uma largura de 34 metros, e da Praça do Carmo até a Praça Sérgio Loreto com 50 metros de largura, sendo este o terceiro e último trecho executado durante a gestão do prefeito Augusto Lucena durante os anos de 1971 a 1975.

Imagem 11: Placa da obra de construção da Avenida Dantas Barreto
(gestão Augusto Lucena 1970).

Fonte: Acervo da Diretoria de Preservação do Patrimônio Cultural da Cidade do Recife.

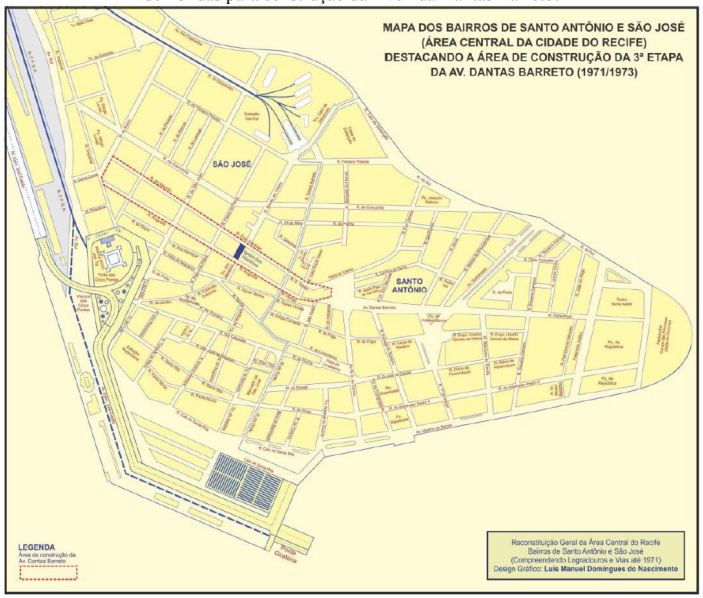
Pontual e Cavalcanti (2003) registram que na década de 1950 a abertura da Avenida ainda representava modernidade e progresso perante um passado colonial e de atraso mas que, ao final da década de 1950, o discurso se inverteria e diversos arquitetos, urbanistas, políticos e atores sociais já manifestavam que a intervenção, com a abertura da avenida, não resolveria o tráfego e não era mais compatível com as novas ideias e vertentes de urbanismo. Nascimento (2015) registra que, apesar dos apelos, as demolições continuaram e com isso foi "desencadeado a maior e mais vasta ação demolidora de intervenção em curto espaço de tempo".

Imagem 12: Construção da Avenida Dantas Barreto.

Fonte: Acervo da Diretoria de Preservação do Patrimônio Cultural da Cidade do Recife.

Nestas duas últimas etapas, centenas de edifícios e sobrados foram demolidos apesar de seus valores históricos. Em Santo Antônio foi demolido o Quartel do Regimento de Artilharia, de 1786, e o Hospital de São João de Deus. Já no bairro de São José, foram demolidas 6 quadras, com centenas de casas, sobrados e pequenos prédios que formavam a paisagem histórica do bairro, e a Igreja do Bom Jesus dos Martírios.

Imagem 13: Mapa da reconstituição dos bairros de Santo Antônio e São José e destaque das seis quadras que foram demolidas para construção da Avenida Dantas Barreto.



Fonte: Nascimento (2015)

Com a conclusão das demolições e abertura da avenida, esta "passou a ser parcamente utilizada por veículos e passou a abrigar, em trechos de sua grande calha, comerciantes de rua" (Nóbrega e Câmara, 2015). As autoras ressaltam que esse predomínio do comércio na região se deu pelo fato do centro da cidade ter sido o local de maior movimentação comercial até meados do século XX, e com o advento dos shopping centers, houve um deslocamento de consumidores para aquele tipo de comércio.

Imagem 14: Comerciantes ocupando a Avenida Dantas Barreto logo após a sua construção.

Fonte: Acervo da Diretoria de Preservação do Patrimônio Cultural da Cidade do Recife.

Aqueles com média e alta renda, passaram a consumir nesses novos centros de compras, atraídos pelas comodidades de estacionamento e fácil acesso por automóvel, enquanto consumidores de baixa renda, dependentes do transporte público e pedestrianizados, passaram a ocupar as ruas do centro, inclusive a Avenida Dantas Barreto, que se consolidou como local de comércio popular e feirantes. A grande calha da avenida, aliada ao fluxo reduzido de automóveis em toda sua extensão, foram fatores determinantes para ocupação deste novo perfil de comércio e de consumidores.

Esta área nas próximas duas décadas, ficará subutilizada, acumulando feirantes, comerciantes, pedestres e consumidores, e durante a crise econômica e redemocratização do Brasil nos anos 1980, assiste ainda ao aumento da população urbana e da precariedade nos centros urbanos. Apenas em 1993, a Avenida passa a ser palco de atenções quando o poder municipal construiu no "eixo da via uma edificação que abrigava 1500 comerciantes de ruas estacionados, denominado Calçadão dos Mascates" com intuito de organizar o comércio popular e revitalizar a área (Nóbrega e Câmara, 2015).

2.2 Histórico de Intervenções na Avenida Dantas Barreto

Após esse panorama do contexto histórico por trás da criação e construção da Avenida Dantas Barreto, local onde está situado o recorte de estudo, começa a ficar mais claro a gênese e natureza do problema da Avenida. Dessa forma, o presente subcapítulo irá se debruçar sobre as intervenções que tiveram como palco esse lugar, que é uma ferida aberta no tecido urbano histórico do bairro de São José. Tais intervenções foram desenvolvidas ao longo dos anos 90 do séc. XX, duas décadas após a inauguração do terceiro e último trecho da Avenida (e quase cinco décadas do início de sua construção), momento em

que já estava claro a condição de sub ocupação da mesma, principalmente desse derradeiro terceiro trecho, o mais austral. Todavia, nos idos dos 1990, o inchaço urbano da cidade do Recife apresentava outros desafios ao planejamento de áreas centrais – a grande presença de comércio informal ambulante, o conhecido *camelô*. Esse fenômeno foi amplamente observado e documentado através do país nas décadas finais do Séc. XX, como demonstrado em obras como *Espaço Intra Urbano no Brasil, Globalização* e *Globalização e Processo de informalidade* dentre outros. Tais volumes evidenciam a sempre presente relação entre comércio informal e áreas urbanas "decadentes", como explica Villaça (2001, p 227):

> O processo popularmente chamado de "decadência" ou "deterioração" do centro consiste no seu abandono por parte das camadas de alta renda e em sua tomada pelas camadas populares.

Assim, fica evidente a razão de a Avenida Dantas Barreto ser palco, até os dias atuais, de um número significativo de comerciantes informais, muitos até hoje ambulantes. E a situação se tornou ainda mais intensa na última década do século passado, como avalia o professor Zeca Brandão em entrevista concedida para a realização desse trabalho: "(...) não conseguia entrar ali no Pátio do Carmo, na Igreja do Carmo. Aquilo era tudo lotado de camelô (...).". Contudo, é notável observar que esse alto fluxo de comerciantes informais foi, e ainda é (como demonstrado no artigo: *Por onde andam os consumidores: um estudo sobre o Calçadão dos Mascates no Recife)* concentrado no trecho central da Dantas Barreto, em sua interseção com a Av. Nossa Senhora do Carmo, local onde a circulação de transeuntes é intensa devido a densidade de comércios formais nas ruas vizinhas.

No entanto, a permanência do comércio informal no local tem uma drástica diferença nos dias atuais, em comparação com sua realidade no início dos anos 1990 – a presença de um conjunto de equipamentos voltados a abrigar esses comerciantes. Como fica evidente em depoimento prestado por professor Brandão, existiu, no início dessa década, a preocupação por parte do poder público de abrigar os praticantes de comércio informal ambulante em equipamentos, de modo a retirá-los das ruas, para diminuir os efeitos dessa "lotação de camelôs". A principal razão, à época, foi a preocupação com o turismo no bairro de São José, atividade que seria prejudicada pela referida "lotação". Tal preocupação com a atividade turística fez parte do Plano de Revalorização do Centro, elaborado pela Prefeitura do Recife no ano de 1992. Como desenvolve Brandão:

> O projeto estava inserido num um plano da Secretaria de Turismo que pretendia criar um circuito histórico-cultural. Como o percursos estava inviabilizado em virtude dos ambulantes, que ocupavam grande parte da área, fomos chamados para realizar uma proposta de reordenamento desse comércio informal.

O projeto ao qual o professor se refere é o Calçadão dos Mascates, conhecido como "Camelódromo", um conjunto de seis equipamentos implantados de forma longitudinal ao longo da Av. Dantas Barreto. É justamente esse o equipamento responsável por abrigar muitos comerciantes informais do bairro de São José até hoje, e que será detalhadamente analisado em um subcapítulo a seguir. O Calçadão foi a primeira de uma série de outras intervenções desenvolvidas pelos arquitetos Zeca Brandão e Ronaldo L'Amour, reconhecidas por Brandão como a 'Trilogia do Camelô'. Ele segue:

> Foram três os projetos feitos com Ronaldo. O primeiro foi o Camelódromo; o segundo foi o Cais de Santa Rita, e o terceiro o Mercado das Flores. Este último se deu em virtude de percebemos que o comércio das flores funcionava de forma diferente dos outros produtos de comércio informal. Então classificamos a compra de flores como compra planejada, a qual, diferentemente dos produtos oferecidos pelos camelôs que classificamos como compras espontâneas. Neste sentido, o mercado funcionaria como um equipamento do comércio formal, ou seja, um equipamento

atrator, com uma tipologia mais convencional de mercado. Esta característica de atrair consumidores foi o motivo de sua localização ter sido na parte sul da avenida.

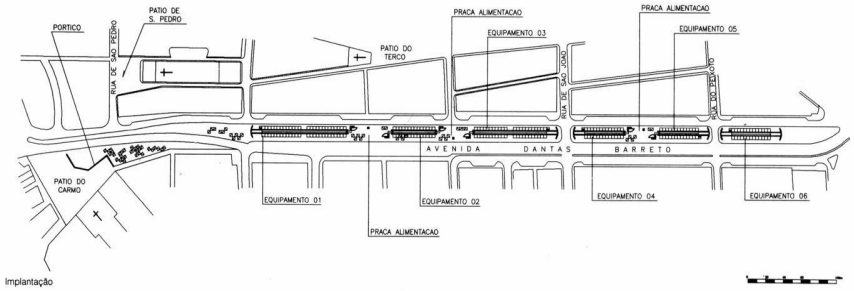
Aqui, encontramos o princípio por trás dos dois projetos desenvolvidos (é importante notar que, apesar de fazer parte de uma mesma leva de intervenções, o cais de Santa Rita foge ao escopo deste trabalho por estar fora do recorte de estudo) como intervenções de desenho urbano e arquitetura na Avenida Dantas Barreto: o de entendimento e absorção de uma demanda popular, de modo a projetar uma arquitetura que respondesse a essas demandas através de sua implantação, suas características tipológicas e sua forma final.

Desenvolver sobre como essas demandas populares foram atendidas, e na verdade foram parte fundamental na concepção de uma tipologia nova para esses equipamentos, é a tarefa dos dois subcapítulos a seguir. Neles, serão analisadas as arquiteturas desses Equipamentos – Calçadão dos Mascates e Mercado das Flores – de modo a evidenciar a singela relação que essas arquiteturas apresentam com os comerciantes que desejam abrigar. Além de uma análise detalhada dos projetos originais, estão contempladas nos subcapítulos a seguir uma apreciação sobre o estado atual desses equipamentos, bem como especulações sobre as razões de seus insucessos, em maior ou menor grau. Tais especulações voltam a se entrelaçar com a caracterização histórica da Avenida como um todo e sua incapacidade de ser a via arterial que originalmente se propôs a ser. Sigamos agora para uma compreensão mais aprofundada sobre os equipamentos em si.

2.2.1 O Calçadão dos Mascates

Conhecido popularmente como Camelódromo, o conjunto de seis módulos lineares em estrutura metálica dispostos ao longo da Av. Dantas Barreto é um importante projeto da safra arquitetônica brasileira dos anos 90. O Calçadão dos Mascates, nome original do conjunto, teve repercussão nacional e internacional muito positiva uma vez que representava um aceno à arquitetura da cidade tradicional em uma linguagem e sistema construtivo moderno.

Imagem 15: Implantação do Calçadão dos Mascates

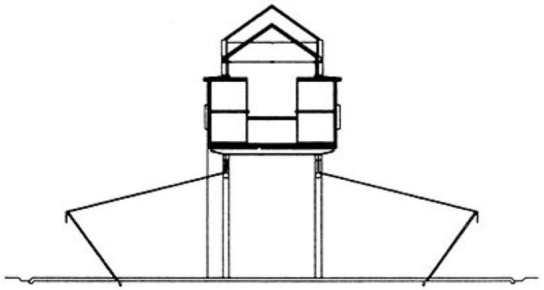


Fonte: Revista Projeto (edição 190 - 1995)

O projeto consistia em uma intervenção que misturava desenho urbano e arquitetura e buscava solucionar os problemas de alto adensamento de comerciantes informais, os camelôs, em trechos específicos da cidade, nomeadamente o Pátio do Carmo e a rua Tobias Barreto. Recebeu o nome de Calçadão dos Mascates devido a essa implantação longitudinal, ao longo da avenida, e por abrigar esse comércio de camelôs que aludia ao comércio dos Mascates, denominação dos comerciantes do período colonial. O nome de Calçadão na verdade é bastante apropriado, uma vez que a leveza e ausência de

fechamento da secção transversal dos edifícios os dotavam de qualidades intersticiais, sendo o espaço interno pouco diferençável do espaço externo. Assim, o caminhar ao longo do equipamento era semelhante ao caminhar em um calçadão público qualquer, com a diferença que os equipamentos propiciavam sombra e abrigavam os comerciantes.

Imagem 16: Secção Transversal do Calçadão dos Mascates



Fonte: Revista Projeto (edição 190 - 1995)

Imagem 17: Módulo seis do Calçadão dos Mascates

Fonte: Revista Projeto (edição 190 - 1995)

A partir da análise do corte apresentado acima, é possível notar algumas das principais características dos módulos do conjunto. A primeira delas são os generosos toldos laterais que serviam para abrigar os stands de comércio dos "camelôs". Tais toldos dotam os equipamentos de certa vida, uma vez que são abertos pela manhã, com a chegada dos comerciantes ao local, e fechados à noite, quando os mesmos se vão. Assim, temos um edifício vivo que mostra em sua forma a presença, ou não, de atividade.

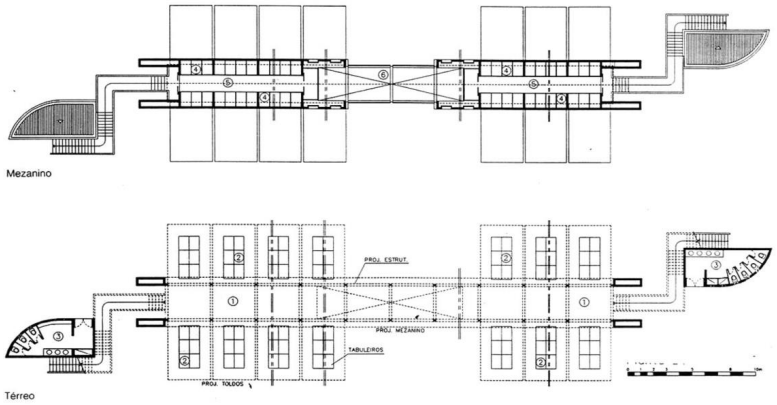
Outra característica que pode ser observada no corte e também está relacionada a esses ciclos diários do projeto original, é a presença de um andar superior para depósito. Este espaço, uma espécie de sótão ou ático, tem sua função ditada pelo uso do espaço comercial abaixo. De certa forma, sua ocupação é inversa a do pavimento inferior, uma vez que servia para o armazenamento dos stands e produtos dos

comerciantes. Logo, era um espaço meramente funcional e de uso exclusivo dos comerciantes. A terceira característica importante, percebida a partir da análise do corte, é a rica presença de iluminação zenital, tanto no pavimento comercial e térreo, quanto no pavimento superior de serviço. Todas essas características ímpares desse conjunto de equipamentos são relacionadas à mencionada natureza intersticial de seu espaço, algo que o coautor do projeto Zeca Brandão atribui a uma "nova tipologia", criada com o Calçadão dos Mascates:

> Existia algumas características de ser um espaço híbrido. Você não sabe se está dentro ou se está fora. Você tem a sensação que está entrando em um equipamento fechado, como é um mercado convencional, mas ao mesmo tempo você está fora, você está na rua. Isto foi pensado em virtude de o comércio informal ter essa relação direta com a rua, com o espaço público. Ao mesmo tempo é importante demarcar as entradas, demarcar o equipamento, para ele servir como referência, com uma arquitetura mais convencional. Enfim, a gente praticamente desenvolveu um conceito tipológico diferente para o comércio informal.

Neste depoimento fica explícito, portanto, a importância das características arquitetônicas dos equipamentos do Calçadão dos Mascates para o atendimento às demandas do comércio informal, e como essas características definem uma nova tipologia, entendida como híbrida ou intersticial.

Imagem 18: Planta-Baixa Pavimento Térreo e Mezanino, Calçadão dos Mascates



Fonte: Revista Projeto (edição 190 - 1995)

Assim, entende-se porque o Calçadão foi considerado um projeto notório, com repercussão internacional. Tal repercussão se iniciou com o crítico italiano Roberto Segre, que em visita ao Recife, tomou interesse por esse conjunto, em episódio que professor Brandão narra:

> (...) era um italiano que no final da vida veio até morar aqui no Brasil e ele é que deu muita repercussão a esse projeto. Mas aí ele veio aqui, teve um encontro de arquitetura aqui (em Recife) e ele veio e aí ele andando pelo centro viu lá o camelódromo, já estava funcionando, funcionando super bem na época e aí ele ligou para o escritório e pediu pra conversar comigo, e ele fez aquele artigo (referência a artigo publicado na revista colombiana Escala). Então, basicamente quem divulgou mais esse trabalho exterior foi Roberto Segre.

Nesse trecho de depoimento temos então duas importantes informações. A primeira, um exemplo de reconhecimento crítico e repercussão internacional do projeto. A segunda, a limitação de funcionamento do equipamento. O fato é que, diferente do que imaginavam os críticos, a prefeitura ou quem premiou o projeto, a qualidade da arquitetura não era suficiente para sustentar o delicado equilíbrio de um edifício dedicado ao comércio informal. A necessidade de estar perto do consumidor, como reconhecida pelo próprio coautor do projeto, é essencial no comércio de "camelô", e a longa implantação do Calçadão colocava muitos comerciantes distantes do trecho central (junto ao Pátio do Carmo) da Av. Dantas Barreto, local onde de fato se concentravam tais comerciantes. Por um lado, otimista, se buscava povoar a Avenida como um todo, principalmente sua porção sul, historicamente subutilizada. Por outro, mais realista, se tinha a maior parte do equipamento implantado distante do principal foco de comércio.

A solução disso, à época do projeto, foi o direcionamento de linhas de ônibus urbanas ao longo da Avenida. Assim, as paradas dos ônibus de diversas partes da cidade, quando direcionados ao bairro de São José, eram feita em diversos pontos da Avenida. Cada linha com parada em região específica, de modo que os passageiros utilizassem a galeria central do equipamento como proteção do sol para caminhar até seu destino final, e assim tivessem contato com os vendedores. Todavia essa solução dependia da vontade política das empresas operando as linhas de ônibus, e com mudanças de gestão isso foi rapidamente desfeito, levando as linhas a utilizarem, quase que integralmente, a parte central da Avenida, próximo ao Pátio do Carmo. Esse golpe, ao projeto do Calçadão, foi duro e ajudou a evidenciar a dicotomia de ocupação existente entre a porção central do equipamento e a porção sul.

Imagem 19: Módulo 1 do Calçadão dos Mascates, implantado na porção central da Avenida

Fonte: Revista Projeto (edição 190 - 1995)

Imagem 20: Módulos 5 e 6 do Calçadão dos Mascates, implantados na porção sul da Avenida

Fonte: Revista Projeto (edição 190 - 1995)

Tal dicotomia já podia ser observada desde a inauguração do conjunto de equipamentos, como comprovado pelas fotos acima, realizadas no ano de inauguração da intervenção. Entretanto ela se acentua drasticamente com a mudança dos pontos de paradas das linhas urbanas, levando essa porção sul a ter um fluxo drasticamente inferior ao da porção central, colocando em xeque a própria tipologia do equipamento, relacionada às compras ocasionais, portanto a consumidores que já estariam circulando no equipamento e se sentissem tentados a consumir.

Assim, o calçadão entra em relativa decadência, que vai se agravando com o passar dos anos, mas sempre atingindo de maneira diferente os primeiros módulos e os últimos, esses sempre mais afetados que aqueles, por estarem distantes de onde as pessoas naturalmente circulam. Nesse ritmo de desuso e abandono pelo poder público, descaracterizações do projeto original começaram a ocorrer nos equipamentos. A primeira foi a substituição das cobertas em lona por cobertas fixas, processo que contou com consultoria dos autores do projeto, e servia para atender a demandas reais dos comerciantes. Todavia é perceptível o empobrecimento arquitetônico causado pela adoção de tais cobertas, já que as lonas dos toldos filtravam a luz e adicionavam cor ao espaço “interno” dos edifícios, enquanto as cobertas fixas

simplesmente bloqueavam a luz, apesar de terem aspectos extremamente positivos como maior resistência e durabilidade ante as intempéries.

Paralela à descaracterização das cobertas ocorre uma transformação ainda mais significativa, a construção de fechamentos permanentes pelos comerciantes. Mais uma vez a funcionalidade ganha da estética, e as qualidades intersticiais, antes observadas no projeto original, praticamente deixam de existir. A construção de tais fechamentos, metálicos e móveis, como é comum a bancas de jornais, é acompanhada por uma mudança de perfil dos comerciantes. Antes o que eram stands de venda de produtos diversos, característicos de compras ocasionais, dão espaço para espaços fixos de venda e conserto de eletrônicos, em sua maioria. O comércio de outros produtos ainda é visto nos equipamentos, mas a diversidade hoje é baixíssima, predominando os pontos comerciais de prestação de serviço em eletrônicos e eletrodomésticos.

Abaixo, um comparativo entre o estado de projeto e o estado atual de um mesmo módulo do Calçadão:

Imagem 21: Comparação de um mesmo módulo do Calçadão dos Mascates

Fontes: José Brandão e Google Street View, com alterações do autor

Assim, o Calçadão dos Mascates entra na contemporaneidade com profundas descaracterizações que destituem sua arquitetura das qualidades originais. O que um dia foi um marco reconhecido e

premiado, hoje é um lugar sem prestígio popular e sinônimo de informalidade, mostrando que talvez na tentativa de ordenar o informal, a arquitetura tenha sucumbido a ele. A transição de um equipamento de renome para um lugar de improviso pode ter diversas causas, como os problemas intrínsecos à Avenida Dantas Barreto em si, à má gestão dos espaços, o golpe contrário das linhas de ônibus urbanas ou um somatório de todos esses fatores. Mas, o que é inegável é que o um dia prestigioso Calçadão dos Mascates se tornou apenas o "Camelódromo", nome que é popularmente reconhecido e reflete bem o estado de ocupação do mesmo. Importante mencionar que isto se deu, em parte, em virtude da ausência de um Plano de Gestão do governo municipal, o que foi sugerido pelos autores do projeto de maneira recorrente.

2.2.2 O Mercado das Flores

Por sua vez, o Mercado das Flores tem uma história um tanto diferente. Foi o último da "Trilogia do Camelô" e veio como resposta a uma demanda mais específica, o comércio de flores que acontecia na região do cais de Santa Rita. Foi implantado no último lote da Av. Dantas Barreto, em seu cruzamento com a Av. Sul. Tem posição privilegiada em relação à praça Sérgio Loreto e existe quase como uma última parada do Calçadão, já que está justaposto ao seu último módulo.

Imagem 22: Vista área do Recorte de Estudo com destaque para o Mercado das Flores

Fontes: ESIG, com alterações do autor

Como pode ser observado na imagem 22, o Calçadão dos Mascates, inaugurado em 1994, reinou solitário na Dantas Barreto por algum tempo. Mas, ainda na década de 90, o Mercado das Flores foi inaugurado no último lote disponível na porção sul da Avenida. Como explica Brandão, o equipamento foi pensado para atrair transeuntes para aquela porção da avenida, ideia respaldada pelo princípio de compra planejada, que motivava a maior parte dos consumidores daquelas mercadorias, as flores.

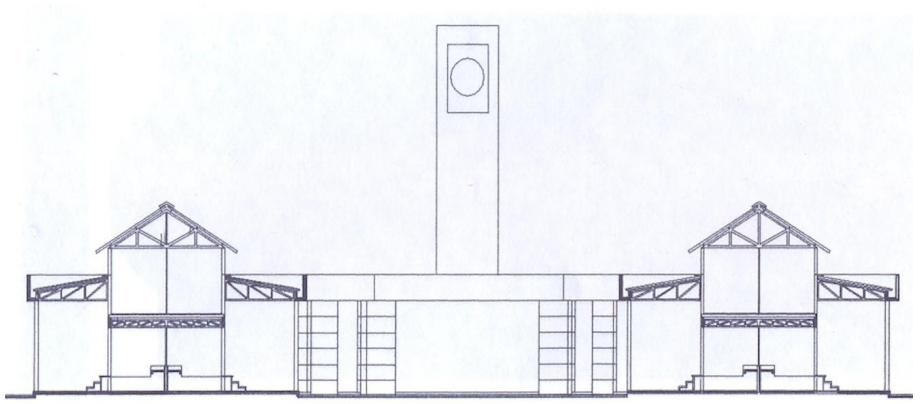
> Já o mercado das flores tem esse produto do comércio formal, e a gente fez uma arquitetura mais convencional, com interior e exterior. Tem a parte interna, outra externa, e aquele pátio... Enfim, é uma arquitetura com uma tipologia mais tradicional de mercado. O que aconteceu foi que (...) quando inaugurou o mercado ele foi localizado ali porque como ele tinha essa lógica do comércio formal e da compra planejada ele poderia funcionar como um atrator de pessoas. A gente chamou de equipamento atrator.

Portanto, no Mercado das Flores, mais até que no próprio Calçadão dos Mascates, existiu uma preocupação de atração urbana por trás de sua implantação. Era almejado que as pessoas que procuravam comprar flores e se deslocavam até o cais de Santa Rita (local onde tais vendedores inicialmente ocupavam) passariam agora a ir até o novo Mercado, alocado em uma região carente de movimento. Tal iniciativa daria outra vida à porção sul da Avenida e até mesmo aos últimos módulos do Calçadão. Entretanto, não foi exatamente isso que ocorreu.

> (...) assim que ele foi inaugurado houve a mudança do governo e metade dos floristas que estavam indo pra lá já começaram a reagir porque a outra metade que foi ficou aguardando. Enfim, a mudança de governo desmobilizou e o mercado nunca funcionou direito, ele funcionou logo no início, mas nunca teve esse poder assim de atrair as pessoas, (...) ele tinha sido estrategicamente localizado ali por conta de atrair mais gente pro final do Camelódromo.

Assim, percebe-se mais uma vez que a mudança da configuração política tem o poder de influenciar profundamente nos rumos de um equipamento. No caso do mercado, a história poderia ter sido muito diferente, porque, pelo menos a nível de arquitetura, o edifício tem enorme potencial. Ao contemplar sua secção vertical, é possível perceber certa continuação dos princípios projetuais do Calçadão, como a iluminação zenital e a presença de espaços superiores de armazenamento.

Imagem 23: Corte transversal do Mercado das Flores



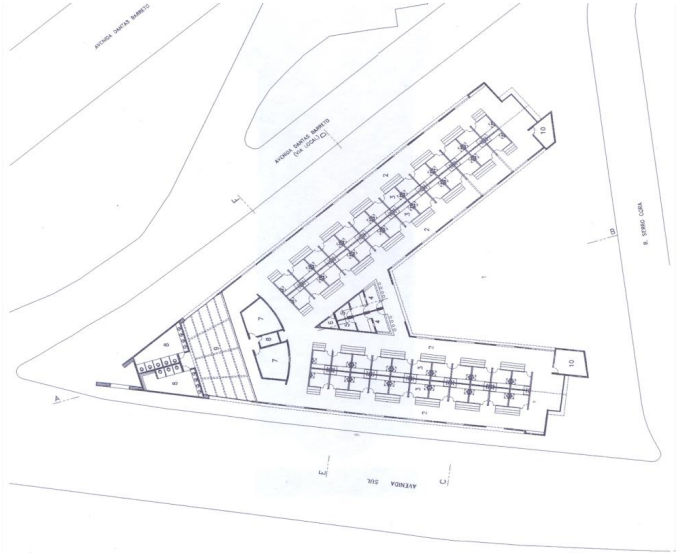
Fonte: José Brandão

Contudo, como definido por Brandão, esse equipamento apresenta uma tipologia tradicional de mercado, com circulações laterais e "box" centrais. Cada "box" era contemplado por um expositor em forma de "mini arquibancada", para abrigar as flores em exposição. A estrutura de suporte das cobertas do edifício é metálica, paredes cénicas fazem o fechamento lateral e suportam uma viga de seção "c" que oculta a calha. No mesmo corte também é possível observar um volume vertical, que traz uma marcação de eixo visual ao edifício além de ter seu uso como torre d'água. Tal torre d'água passa a fazer parte do léxico visual da Avenida, marcada pelas torres de igrejas e também pelas torres d'água do Calçadão dos Mascates, importantes elementos de composição volumétrica em uma escala urbana.

Imagem 24: Mercado das Flores à época de sua inauguração

Fonte: José Brandão

Imagem 25: Planta Baixa do Mercado das Flores



Fonte: José Brandão

Contemplando a planta baixa, podemos ver mais uma vez a tipologia e a disposição de layout próximas de um mercado clássico. É também possível notar o amplo espaço sombreado por pérgolas que serve como entrada principal e uma espécie de rua interna. Uma importante questão a se notar também nessa planta, é a presença de um generoso estacionamento lindeiro à Av. Dantas Barreto, destinado aos usuários do equipamento. Fica também explícita a implantação em uma interseção de duas vias arteriais.

Como já foi mencionado por Brandão, o equipamento funcionou, no seu ideal de projeto, por pouco tempo. Até meados da última década, o edifício estava aberto e tinha ainda alguns "box" com comerciantes, mas hoje está fechado e sem uso, e em crescente estado de degradação. O estado atual do Mercado pode estar relacionado também a outro fator, alheio a qualquer questão de projeto ou de gestão. Acontece que lindeiro à praça Sérgio Loreto está localizado o Palácio Eneas Freire, sede do clube de mascaras O Galo da Madrugada.

Imagem 26: Mercado das Flores durante o evento "Forrozão do Galo"

Fonte: Rádio Jornal - Segunda noite do Forrozão do galo (...); <por conta do Forrozão do Galo, que acontece na Praça Sérgio Loreto, no bairro de São José, um trecho da Avenida Dantas Barreto será interditado>

Assim, podemos inferir pela simples análise da imagem acima, que o equipamento é apropriado pelo clube durante seus eventos. Dado o estado de desocupação do edifício, é até um fator positivo que ele possa servir a alguma função social. É também uma prova da versatilidade de sua arquitetura poder abrigar um uso tão diverso do que foi originalmente projetado. No entanto, não é impossível suspeitar que pela vontade do clube o equipamento continue sem uso e desocupado, para que possa servi-los durante suas festas.

Continuando na linha das especulações, talvez a vontade e influência do clube responsável pelo maior bloco carnavalesco do mundo se estenda pra além do Mercado das Flores, e toque no sexto módulo do hoje camelódromo. Tal suspeita ganha respaldo na contemplação da imagem a cima, que claramente mostra estruturas da festa próximas e dentro do sexto módulo. Mas, tais especulações serão aprofundadas no capítulo 4, destinado à apresentar os projetos de intervenção para o recorte de estudo e seus edifícios.

2.3 Transporte Interurbano na Avenida Dantas Barreto

Tendo sido o tema das intervenções na Av. Dantas Barreto abordado no subcapítulo anterior, o argumento segue agora na direção do "terminal" de ônibus interurbano em funcionamento no recorte estudado. Portanto, o presente subcapítulo irá abordar o tópico da mobilidade como maneira de estruturar o argumento, a pertinência e a verdadeira necessidade de um terminal físico, real, não apenas uma atividade explorada no local sem qualquer amparo estrutural, como acontece hoje.

Assim, iniciamos a discussão com a apresentação de dois subtópicos destinados a conceituar termos da disciplina de Mobilidade, de modo a enquadrar a atividade de terminal que hoje existe em

um viés teórico. Em seguida, a última etapa deste subcapítulo irá fazer a conexão de toda a conceituação desenvolvida nas subdivisões precedentes com o lugar, uma vez que no subcapítulo 2.3.3 é feita uma descrição de como ocorre hoje a atividade de terminal interurbano no recorte de estudo, amparada em reportagens de jornais e, principalmente, em visitas ao local. Dessa forma, temos a seguir, talvez, o capítulo mais importante do referencial teórico, uma vez que ele:

A. Apresenta conceitos caros ao tema de mobilidade e extremamente relevantes para a intervenção que é apresentada como conclusão deste trabalho;
B. Faz a conexão entre a atividade de terminal que acontece hoje no recorte de estudo com a história do lugar e da arquitetura dos equipamentos que lá existem;
C. Demonstra claramente a urgência por um espaço que abrigue o uso de terminal no recorte de estudo.

2.3.1 Sistema de Transporte Rodoviário e Classificações

De acordo com Morlok (1978, p.171), um sistema de transporte pode ser conceituado como um conjunto de elementos que provêm orientação e impulsionam atividades para a ocorrência do transporte. Em sua concepção, para que o sistema seja eficiente é necessário que a infraestrutura e plano de operações sejam eficientes.

Ainda sobre a definição do termo, de acordo com CEFTRU (2009), para a execução de uma atividade de transporte, é preciso o estabelecimento de três elementos: um sujeito com a intenção de deslocar um objeto; um dado objeto a ser transportado e o modal responsável por efetivar o ato de transportar, mediando o sujeito de transporte com o objeto. É justamente neste meio, formado por um conjunto de elementos, que está o sistema de transporte.

Nascimento (2010, p.9) ressalta ainda que os sistemas de transportes possuem em sua natureza aspectos políticos, socioeconômicos, históricos, culturais, morfoclimáticos e de infraestrutura. Para o autor, a definição de demandas e melhorias em um sistema de transporte deve, antes de tudo, considerar todos estes aspectos. A análise destes aspectos conferirá melhor confiabilidade, acessibilidade, conforto, segurança e qualidade do sistema de transportes.

De acordo com Gouvêa (1980), o sistema de transportes pode ser dividido em modais e modos. Os modais são classificados como rodoviário, ferroviário, aquaviário, aero e dutoviário. Já os modos, segundo o autor, estão relacionados à forma como o transporte é realizado, sendo classificados a partir da origem e do esforço para o deslocamento, como motorizados ou não, e quanto à sua propriedade (público ou privado).

Entre os modais, o modal rodoviário, também denominado de Transporte Rodoviário de Passageiros (TRP) é, indiscutivelmente, um dos mais importantes do sistema de transportes. Segundo o Ministério de Transportes (2018), existem cerca de 1.577 empresas de ônibus urbanos em operação no Brasil e, aproximadamente, 107 mil ônibus e cerca de 315 mil empregos diretos gerados. Já em relação aos passageiros, o número estimado, segundo o Ministério de Transportes (2018) é de 88,7 milhões.

De acordo com Lemos e Santos (2021), o transporte rodoviário de passageiros no Brasil é considerado um serviço público, portanto, fundamental para o desenvolvimento do território nacional. Segundo os autores, através deste serviço é possível propiciar uma multiplicidade de deslocamentos com características diversas: Para um país de proporções continentais como o Brasil, este modal é crucial para atender as diferentes realidades no país.

O Transporte Rodoviário é regulado pelo Estado por intermédio de autarquias, departamentos e secretarias, conforme a abrangência dos seus fluxos" (Lemos; Silva, 2021). Estas instituições são ainda responsáveis pela fiscalização das empresas que prestam serviço de transporte, pela definição dos trajetos e percursos e demais atribuições para o eficiente serviço.

Nascimento (2010, p.14) ainda destaca que os TRPs são verdadeiros facilitadores do deslocamento do dia a dia, atuam como parte integrante do sistema de transportes onde empresas de viagem, passageiros,

comerciantes e prestadores de serviços criam uma cadeia de atividades e de deslocamentos. Para o autor, os TRPs são importantes uma vez que gerenciam as viagens através do embarque e desembarque, bem como demais atividades relacionadas.

Para Gouvêa (1980), os TRPs possuem funções específicas que podem ser agrupadas em duas classificações: quanto à operação e quanto à localização. Em relação à operação, Gouvêa (1980) destaca que os Terminais Rodoviários de Passageiros têm as seguintes funções:

- Facilitar o embarque e desembarque de passageiros;
- Facilitar a transferência de um modo ou serviço de transporte para outro;
- Promover estacionamentos ou pátios para veículos de usuários;
- Proporcionar conforto e segurança ao usuário;
- Administrar e operar o serviço de transporte no terminal;
- Garantir circulação adequada de passageiros e veículos.

Todavia, em relação à localização, Gouvêa (1980) destaca as seguintes funções dos TRPs:

- Servir como ponto de referência ao usuário;
- Garantir eficiência ao sistema de transporte;
- Atrair mais usuários para o transporte coletivo;
- Possibilitar maior acessibilidade aos usuários;
- Integrar sistemas de transporte de uma cidade ou entre cidades;
- Ordenar o uso de transporte dentro de determinadas áreas, de acordo com visão socioeconômica e política.

Por outro lado, em relação à sua natureza, Gouvêa (1980) ainda classifica os TRPs como unimodais, quando há prestação de apenas um modo de transporte e multimodais quanto são capazes de atender a mais de um tipo de modo de transporte, sendo estes mais comuns em cidades grandes e em regiões metropolitanas.

Em relação à sua origem e destino, os TRPs também apresentam classificações. Podem ser considerados como: a) Terminal Internacional - quando permite deslocamento rodoviário entre países, pela sua amplitude, geralmente possuem um maior porte e mais serviços, b) Terminal Interestadual - quando permite deslocamento entre unidades distintas da federação brasileira, podem estar conectados a terminais interurbanos e possuem também grande porte e infraestrutura variada de serviços), c) Terminal Interurbano - quando permite o deslocamento entre núcleos urbanos independentes, devem conter serviços e infraestrutura para média e longa distância; e d) Terminal Urbano – destinado a transporte coletivo de curta distância realizado dentro do município ou entre núcleos urbanos independentes.

O aspecto origem-destino/localização é, de acordo com Alpuim (2019), fundamental para a implantação de um Terminal Rodoviário de Passageiros. Para o autor, essa escolha deve estar pautada em parâmetros de boa conexão com a estrutura de rede viária da localidade e ser pensada em permitir desenvolvimento urbano.

Um exemplo disto é o Terminal Rodoviário de Jaú, projetada em 1973 por Vilanova Artigas, de acordo com Neves (2014), o terminal está situado em uma área onde existia a antiga estação ferroviária da cidade, e com intuito de provocar rupturas com o desenho urbano e malha viária da cidade. Artigas cria além do Terminal, um espaço que permite conexão com o espaço público, conectando a parte alta da cidade com a área central, sem gerar conflitos entre a circulação de pedestres e o fluxo de ônibus e automóveis.

Sendo assim, os TRPs, além de permitirem mobilidade e acessibilidade, também podem atuar como elemento de transformação urbana, democratizando espaços e permitindo a execução de atividades de renda, geração de serviços e atividades que impulsionam desenvolvimento de economias locais, regionais e até nacional.

Figura 27: Terminal Rodoviário de Jaú, projeto de Vilanova Artigas.

Fonte: Nelson Kon (2023).

2.3.2 Terminal Interurbano de Passageiros

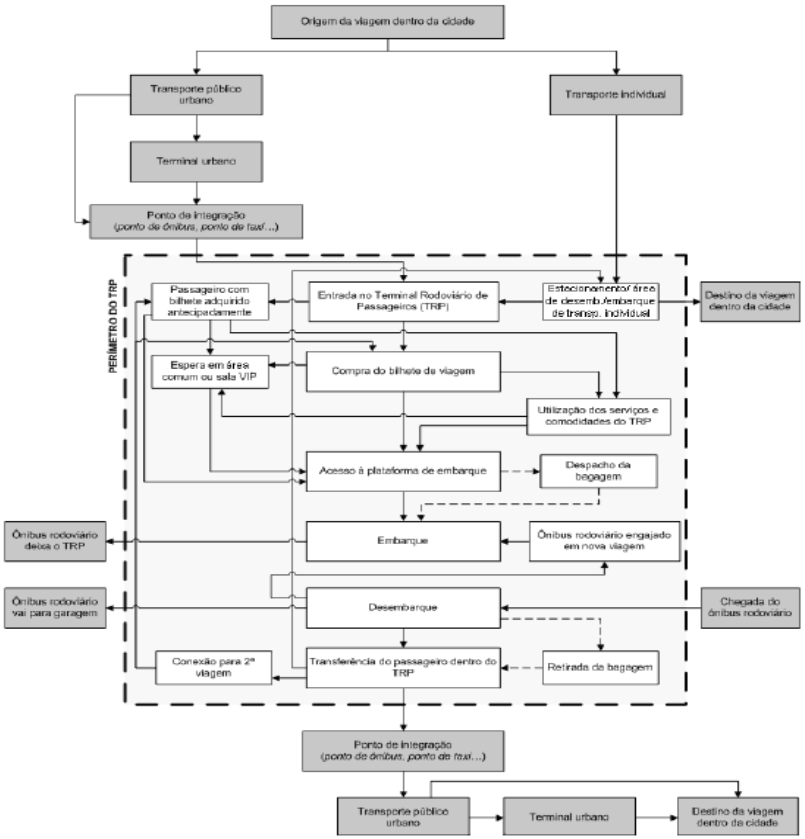
Dentre os terminais classificados em relação à origem-destino, o presente trabalho tem como foco principal o terminal interurbano, ou seja, aquele que permite o deslocamento de passageiros entre cidades distintas ou núcleos urbanos independentes. O interesse por esta modalidade se dá a partir de uma concentração informal de transporte e de passageiros na porção sul da Avenida Dantas Barreto, situada entre os bairros de Santo Antônio e São José na cidade do Recife, cuja atividade destina-se a este tipo de deslocamento.

De acordo com Soares (2006 apud Nascimento, 2010, p.22), os terminais rodoviários interurbanos são estruturas físicas e operacionais destinadas a deslocamentos entre cidades, onde ocorre o deslocamento controlado de passageiros do seu destino até o seu desembarque. Segundo Soares (2006), esses terminais são considerados nós de articulação da mobilidade urbana, sendo um dos principais elementos articuladores da rede de transporte das cidades.

Nascimento (2010, p.22) elucida que o transporte de passageiros em um terminal interurbano envolve operação logística de pessoas e produtos, de um lado, ocorre processamento de veículos e bagagens dentro do terminal e, de outro lado, processamento de passageiros, funcionários, motoristas, comerciantes e profissionais de mais variados serviços. Esta cadeia de processamentos, segundo o autor, também ocorre dentro de um sistema maior que se comunica com o meio urbano, neste sistema estão incluídos elementos como: resíduos, poluentes atmosféricos, poluição sonora e tráfego de veículos.

Soares (2006) apresenta, em sua dissertação sobre a localização de terminais rodoviários, um fluxograma que elenca algumas das funcionalidades e setores que um terminal rodoviário deve ter, para gerir a operação de transporte e assegurar que todas as suas atividades sejam executadas adequadamente:

Imagem 28: Fluxograma funcional de um terminal rodoviário interurbano.



Fonte: Nascimento (2010).

O fluxograma exemplifica, por exemplo, o momento que o passageiro inicia sua viagem, seja com transporte público ou privado até o terminal, momento em que ele se encaminhará ao seu destino final. Também fica demonstrado o fluxo inverso, de quando um passageiro desembarca no terminal para terminar sua viagem dentro da cidade de chegada até seu destino final (residência, trabalho, etc). O fluxograma demonstra a importância de espaços fluídos, bem sinalizados, com desenho intuitivo para que a alta demanda de passageiros consiga se deslocar dentro do terminal de forma tranquila e eficiente. Também é possível observar a importância do terminal estar conectado a outros modais, como bicicletas, automóveis e transporte público municipal, é essa relação que permitirá uma maior eficiência da rede de transportes na localidade e que também dará mais segurança, conforto e agilidade aos usuários.

A implantação e organização de alguns terminais rodoviários (sobretudo os interestaduais, internacionais e interurbanos), pode ser observado nas normativas do Departamento Nacional de Estradas e Rodagens (DNER) mais precisamente em seu Manual de Implantação de Terminais Rodoviários de Passageiros (DNER, 1987). De acordo com o DNER, os terminais devem prever ao menos 5 setores:

1. Setor de Operações: onde são realizadas as atividades de embarque e desembarque de passageiros.
2. Setor Público: áreas de atendimento de caráter geral do público,
3. Setor de Serviços: onde ocorre o serviço de atendimento ao público e pode ser feito tanto por autoridades públicas como entes privados e prestadoras de serviços.
4. Setor Administrativo: atividades de gerência e logística exclusivas do terminal.
5. Setor de Comércio: onde atividades de natureza comercial são desempenhadas.

Além de definir setores, o Manual define categorias de terminais, de acordo com o número médio de partidas diárias, e são elencados de A a H:

A	De 1250 a 901 partidas	45 a 62 plataformas
B	De 900 a 601 partidas	30 a 45 plataformas
C	600 a 401 partidas	20 a 30 plataformas
D	400 a 251 partidas	13 a 20 plataformas
E	250 a 151 partidas	8 a 13 plataformas
F	150 a 81 partidas	5 a 8 plataformas
G	80 a 25 partidas	2 a 5 plataformas
H	24 a 15 partidas	1 plataforma

Os terminais rodoviários interurbanos desempenham, portanto, um papel fundamental no desenvolvimento urbano, desencadeando uma série de benefícios essenciais para as cidades e suas populações. A sua importância reside na capacidade de facilitar a mobilidade das pessoas, a integração de diferentes regiões e a promoção do crescimento económico.

Imagem 29: Terminal rodoviário e requalificação urbana em São Luís.

Fonte: Natureza Urbana Arquitetos (2020).

Essas instalações não apenas atuam como portas de entrada e saída para as cidades, mas também servem como centros de conectividade, promovendo o turismo, o comércio e a troca de conhecimento entre comunidades. Além disso, terminais rodoviários bem planejados podem reduzir o congestionamento nas áreas urbanas, contribuindo para a qualidade de vida ao minimizar os impactos negativos do tráfego.

Portanto, investir na infraestrutura de terminais rodoviários interurbanos não é apenas uma necessidade logística, mas uma estratégia inteligente para o desenvolvimento sustentável e o progresso das cidades. Podemos observar este tipo de planejamento na imagem abaixo, no Terminal Rodoviário do Plano Piloto em Brasília.

Imagem 30: Construção do Terminal Rodoviário - Plano Piloto em Brasília.

Fonte: Correio Braziliense (2020).

2.3.3 Terminal Dantas Barreto: percepções do improviso e do informal

Conforme mencionado no item 2.2, no ano de 1992 foi elaborado o Plano de Revalorização do Centro pela Prefeitura do Recife. O seu objetivo principal era o incentivo ao turismo na área central da cidade, em razão do seu legado histórico e arquitetônico. Ainda neste período, segundo Brandão (2023), o Pátio do Carmo, pertencente ao conjunto arquitetônico e paisagístico da Basílica Nossa Senhora do Carmo ficava totalmente encoberto por barracas, sendo a área dominada por comerciantes e feirantes, o que dificultava a visualização da paisagem urbana e o acesso à Igreja do Carmo.

Foi neste cenário que os gestores públicos da época pensaram em reorganizar os espaços das barracas dos feirantes e comerciantes. Para tanto, a Empresa de Urbanização do Recife (URB) deu início ao plano de ordenamento do comércio informal, tendo como ponto inicial a Avenida Dantas Barreto em razão de seu espaço amplo e subutilizado, "com uma calha de 30 metros com uso na metade das vias, um espaço ocioso que nunca funcionou como sistema viário" (L'amour, 2006 apud Lima, 2007).

Nesta Avenida, que tinha uso apenas em metades das vias, foi implantada o Calçadão dos Mascates, e na interseção da mesma com a Av. Sul, o Mercado das Flores. O detalhamento acerca das qualidades e problemas desses equipamentos foi feito no subcapítulo anterior, 2.2, mas voltamos nossos olhares sobre eles novamente, uma vez que ali ocorre a atividade informal de terminal rodoviário interurbano.

O foco desta análise territorial ocorre entre o último módulo do Calçadão dos Mascates, em atual estado de abandono, e o Mercado das Flores que se encontra em semelhante estado. O intuito é observar o funcionamento e dinâmicas espaciais de um terminal rodoviário improvisado nesta porção sul da Avenida Dantas Barreto, e integralmente inserido no recorte de estudo. Pelo que foi levantado na reportagem *Transporte intermunicipal quer o mesmo tratamento do transporte metropolitano em*

Pernambuco, publicada em Setembro de 2021, no Jornal do Comércio, cerca de 07 empresas de transporte (Progresso, 1002, Borborema, Rodotur, Astrotur, Coletivos, Joalina e Logo Transporte) realizavam viagens para o litoral sul, cidades da zona da mata e até mesmo para o sertão pernambucano. Todavia, em levantamento próprio, só foram identificadas duas empresas operando linhas no local, a 1002 e a Borborema. Ambas apresentam pequenos guichês de vendas de bilhetes, in loco, além de permitirem a compra de passagens com seus motoristas.

Segundo Soares (2021), o terminal intermunicipal da Dantas Barreto foi criado de forma provisória há mais de 30 anos, mas foi se transformando em permanente. Ainda segundo a jornalista, o terminal é responsável pelo deslocamento de 1,3 milhão de passageiros por mês, um número expressivo de usuários que para utilizar o serviço de transporte são submetidos à falta de infraestrutura, insegurança e desconforto.

Apesar do quantitativo expressivo de passageiros e da importância do terminal para conexão da cidade do Recife com outras cidades como Carpina, Goiana, Limoeiro, Ipojuca, Paudalho e Nazaré da Mata, não se tem notícias de projetos de melhoria ou de melhor acomodação de passageiros, motoristas e funcionários. Em 2019, foi noticiado em uma entrevista da Folha de Pernambuco com a Secretaria de Mobilidade de Controle Urbano (Semoc) que havia um estudo para uma mini rodoviária no sexto módulo do Camelódromo. Contudo, até o momento, o projeto não saiu do papel e não se teve mais notícias.

Imagem 31: Matéria da Folha de Pernambuco

NOTÍCIAS

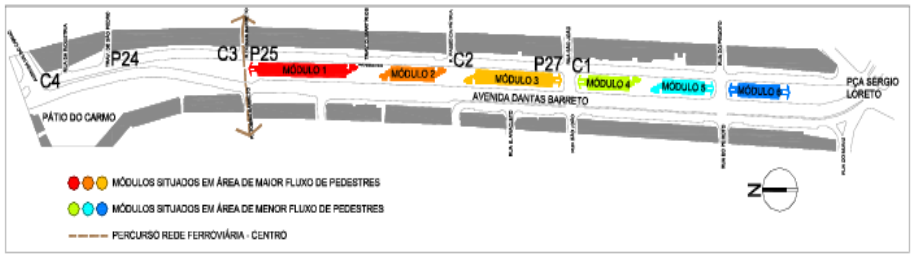
Camelódromo do Centro do Recife pode ganhar rodoviária

Projeto para transformar o último módulo do equipamento público em um mini terminal intermunicipal de ônibus já está sendo elaborado

Fonte: Disponível em <https://www.folhape.com.br/noticias/camelodromo-do-centro-do-recife-pode-ganhar-rodoviara/124316/> Acesso em 01 ago. 2023.

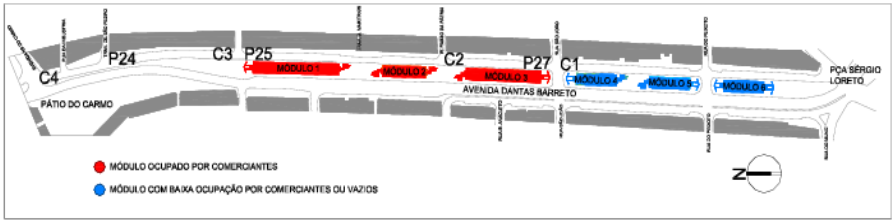
Atualmente, a situação de informalidade do terminal improvisado é agravada pelo estado de decadência dos últimos três módulos do Camelódromo e do real abandono do sexto módulo e do Mercado das Flores. Em um estudo realizado em 2015 por Nóbrega e Câmara (2015) foi identificado uma diminuição de transeuntes no sentido Norte/Sul da Avenida Dantas Barreto, e que seu maior fluxo se dava na porção norte. Outro ponto de atenção do estudo é que há um intenso fluxo de pedestres no cruzamento da Avenida Dantas Barreto com a Rua Tobias Barreto, esta que se conecta à antiga estação ferroviária do Recife e a outros equipamentos importantes como a Casa da Cultura.

Imagem 32: Esquema gráfico do fluxo nos módulos do Calçadão dos Mascates.



Fonte: Nóbrega e Câmara (2015).

Imagem 33: Esquema gráfico da ocupação dos módulos do Calçadão dos Mascates.



Fonte: Nóbrega e Câmara (2015).

O que ocorre no Calçadão dos Mascates, portanto, é uma ocupação e funcionamento de atividades comerciais majoritariamente em seus três primeiros módulos e um processo gradativo de abandono e esvaziamento dos últimos três. Além do número baixo de fluxo de pedestres no trecho mais ao sul da Avenida, Brandão (2023) ressalta que problemas na logística, gerenciamento e acompanhamento pós-ocupação do projeto podem ter contribuído para o esvaziamento dos últimos três módulos do Calçadão dos Mascates, assim como do Mercado das Flores.

Brandão (2023) ressalta que os três projetos (Mercado Aberto de Santa Rita, Mercado das Flores e Calçadão dos Mascates) deveriam ser articulados a ações complementares de urbanismo, assim como com o sistema de transporte público da região. A proposta inicial dos autores, segundo Brandão (2023), era equilibrar a dinâmica urbana e induzir novos fluxos de pedestres alinhados com o layout dos projetos, isso faria com que toda a extensão da Avenida Dantas Barreto fosse ocupada.

Imagem 34: Módulos com atividades comerciais em funcionamento no Calçadão dos Mascates.

Fonte: O autor (2023).

Imagem 35: Módulo 6 em estado de abandono no Calçadão dos Mascates

Fonte: O autor (2023).

De acordo com entrevistas realizadas no trecho sul da Avenida, empresas de ônibus operam linhas interurbanas no local onde se localizam os pontos de parada e de partida, apesar de não ter nenhuma infraestrutura para tanto. As viagens, em sua grande maioria, são destinadas à Zona da Mata e ao interior. Contudo, também é possível encontrar algumas empresas com viagens ao litoral, principalmente para destinos turísticos como Porto de Galinhas, praia do município de Ipojuca. As linhas de ônibus atuam com frequência e viagens programadas para todos os dias da semana, no entanto, elas estão sujeitas a variações diárias, uma vez que são feitas por demanda.

O serviço de venda de bilhetes é realizado em algumas casas e sobrados existentes e próximos ao embarque e desembarque de passageiros. Entretanto, apesar das empresas contarem com este apoio físico, os motoristas e passageiros não podem utilizá-los como local de proteção, descanso ou sequer para utilizar banheiros.

Imagem 36: Ponto de venda de bilhetes

Fonte: O autor (2023).

Imagem 37: Concentração de ônibus nos últimos módulos do camelódromo, notar motoristas sentados no chão fazendo suas refeições.

Fonte: O autor (2023).

De acordo com depoimentos e observações do local, cada uma das empresas opera em regiões diferentes da quadra do sexto módulo do Calçadão de Mascates. A empresa Borborema, por exemplo, atua na porção mais ao norte do sexto módulo e aproveita a estrutura do mesmo, apesar do seu estado de abandono. Segundo os motoristas e passageiros entrevistados, nesse local eles podem aproveitar do sombreamento em dia de forte sol. A outra empresa, a 1002, executa suas operações na porção sul da quadra do módulo seis de frente ao espaço, também de forma improvisada e sem nenhum conforto para passageiros, motoristas e funcionários.

Imagem 38: Empresas operadoras no terminal improvisado.

Fonte: O autor (2023).

O que se percebe no trecho estudado é que predomina uma real desorganização e informalidade, evidenciado por uma série de elementos. O primeiro elemento é o próprio estado da estrutura do Calçadão dos Mascates, no qual há diversos trechos em que há corrosão de seus elementos estruturais, partes quebradas, sujas e degradadas. Outro elemento que chama a atenção é o esvaziamento de pedestres, ainda que exista o movimento dos ônibus e de passageiros. Em razão da grande calha da Avenida, ainda há trechos desocupados.

Imagem 39: Estrutura corroída do Calçadão dos Mascates

Fonte: O autor (2023)

Imagem 40: Estado de abandono do Calçadão dos Mascates

Fonte: O autor (2023).

A situação de abandono e decadência do Calçadão dos Mascates e do Mercado das Flores extravasa também para outras percepções espaciais do trecho analisado. O estado de conservação das calçadas e das ruas, por exemplo, está longe de ser primoroso e quando se fala no uso dos equipamentos, a situação também é crítica.

Imagem 41: Estado atual das calçadas.

Fonte: O autor (2023).

O passeio público encontra-se degradado, embora mais bem preservado nas cercanias, como na Praça Sérgio Loreto, por exemplo. Não há presença suficiente de mobiliário urbano, ou seja, lixeiras, áreas de descanso e contemplação, e dentre os que existem muitos estão degradados ou em mau funcionamento. A iluminação pública também é outro ponto de deficiência. A iluminação ao nível do pedestre, quando existe, está quebrada e a iluminação de postes mais altos não são suficientes para iluminar e deixar o espaço mais seguro e confortável.

Imagem 42: Visão do Terminal improvisado na Dantas Barreto.

Fonte: O autor (2023).

A percepção geral é de um ambiente hostil, não convidativo e de insegurança. Motoristas são obrigados a sentarem-se ao chão para repousar ou se alimentar. Os passageiros, da mesma forma, não têm abrigo, nem banheiro. O único alívio vem dos barraqueiros, comerciantes de lanches e refeições rápidas que disponibilizam lona para abrigo e bancos de plásticos para que seus clientes os utilizem enquanto se alimentam e aguardam o seu ônibus.

Imagem 43: Barraqueiros disponibilizam abrigo e descanso de forma precária.

Fonte: O autor (2023).

Imagem 44: Ambiente hostil, esvaziado e desconfortável.

Fonte: O autor (2023).

Outras situações foram identificadas no trecho analisado, como, por exemplo, pessoas em situação de rua ocupando o módulos sem uso; espaços do Mercado das Flores utilizado para estacionamento; o visível esgotamento físico e emocional de motoristas que não possuem locais adequados de repouso e suporte; existência de comércio informal não cadastrado e monitorado pela prefeitura.

O que se pode perceber, em primeiro lugar, é a necessidade de recuperar a ideia do Calçadão dos Mascates, reabilitando seus componentes e reorganizando o comércio existente: Para tanto, ações de recuperação e reabilitação da sua estrutura (pilares, coberta, vedações) precisa ser conjugada com a melhor distribuição de fluxos de pedestres ao trecho sul da Avenida. É urgente a realização de um projeto que acondicione melhor o terminal rodoviário improvisado na área. Isto pode auxiliar a atrair novos usos e mais vitalidade para este trecho hostil da Avenida, e, dessa forma, promover uma recuperação do equipamento. Ao passo que se organiza o fluxo de trânsito local, promove-se melhor interface entre espaço urbano, arquitetura e usuários.

3. REFERENCIAL PROJETUAL

O presente capítulo apresentará referências utilizadas para a construção da proposta que será apresentada no capítulo a seguir. Inicialmente, serão apresentados estudos técnicos relacionados ao trânsito de ônibus modal, central para o terminal. Tais estudos foram fundamentais para entender o comportamento de tais veículos, possibilitando o correto dimensionamento de vias e vagas, principalmente no tocante ao desenho de curvas, uma vez que o raio de curvatura destes veículos é muito particular.

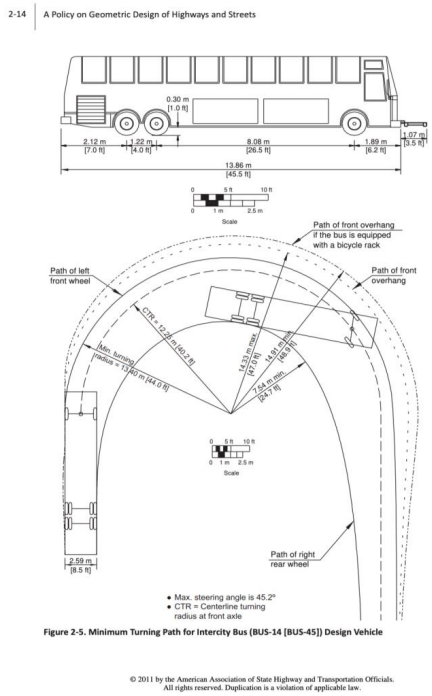
Em seguida são apresentados dois estudos de caso de referências projetuais, dentro da disciplina de Arquitetura & Urbanismo. Tais projetos prestam um essencial auxilio no entendimento da disposição do programa e na correta compatibilização entre quantidade de vagas e o dimensionamento do terminal que será proposto.

3.1 Referencial Normativo

O já citado Manual de Implantação de Terminais Rodoviários (DNER, 1987), apesar de ser um documento relativamente datado, ainda é uma referência nacional no tocante a delimitação e descrição de um terminal rodoviário, constando lá, inclusive, capítulos dedicados à classificação, dimensionamento e regimento interno de tais equipamentos. Também estão presentes, no referido manual, as especificações de dimensionamento para três tipos de plataformas de embarque e desembarque: plataforma de acostamento lateral; plataforma de acostamento frontal e plataforma de acostamento diagonal. Tais plataformas estão dimensionadas em desenhos presentes no Manual. Todavia, considerando terem se passado três décadas e meia desde a publicação desse manual, uma pesquisa por documentos mais recentes foi efetuada, de modo a tornar compatível com o dimensionamento de um ônibus contemporâneo o desenho do terminal. Portanto, serão apresentados a seguir os frutos de tais pesquisas.

A *American Association of State Highway and Transportation Officials* (Associação Americana de Rodovias Estatais e Oficiais do Transporte, em livre tradução) compilou em 2011 a sexta edição de seu volume intitulado *A Policy on Geometric Desing of Higways and Streets* (Uma política sobre o desenho geométrico de rodovias e estradas, em tradução livre), documento responsável por normatizar o dimensionamento de ruas e rodovias. Tal documento é importante base para muitas normas de entidades brasileiras, como as da Companhia de Engenharia de Tráfego do Estado de São Paulo (CET).

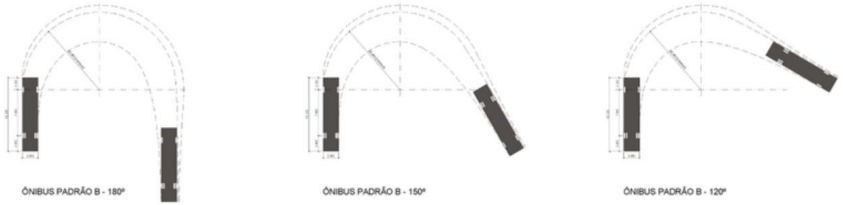
Imagem 45: Raio de curvatura de ônibus intermunicipal – AASHTO



Fonte: A Policy on Geometric Desing of Higways and Streets, AASHTO (2011)

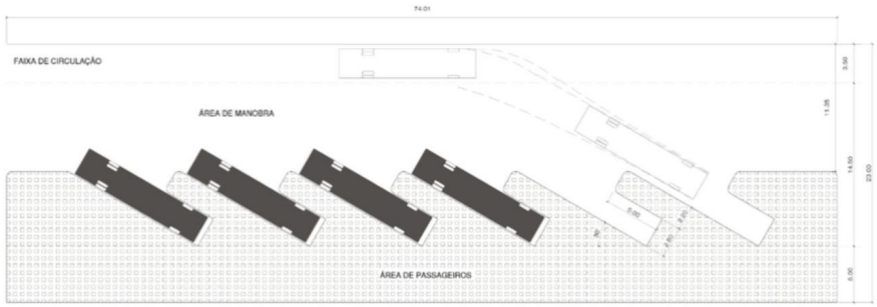
O Boletim Técnico 33 e a Nota Técnica 187 emitidos pela CET (que serão utilizados como referência uma vez que em Pernambuco as normas válidas são do já referido documento emitido pelo DNER), foram compilados pelo arquiteto Marcelo Sbarra em publicação própria, e apresenta dimensionamento contemporâneo para o giro e estacionamento de ônibus.

Imagem 46: Diferentes raios de curva para ônibus de um eixo´



Fonte: Marcelo Sbarra (2019).

Imagem 47: Dimensionamento de acostamento a 30°



Fonte: Marcelo Sbarra (2019).

Assim, se compõe o léxico teórico relativo ao correto desenho de um terminal rodiviário, trazendo a garantia de que a proposta a ser apresentada a seguir apresenta dimensões compatíveis com seu uso e a correta circulação dos veículos que são parte essencial de seu funcionamento.

3.2 Estudos de caso

Partindo para referências de natureza projetual, serão apresentados a seguir dois projetos, de escalas e natureza bem diferentes, mas que apresentam em comum o fato de lidarem com espaços de mobilidade. O primeiro, um projeto de escala urbanística realizado em São Luís do Maranhão, cujo desenho de um terminal de ônibus urbano, demonstra o poder que uma revitalização urbanística tem, ao intervir em uma área histórica fragilizada em anos recentes. Já o segundo, o projeto do Terminal Interurbano em Estepa, na Espanha, é uma referência voltada à arquitetura de um terminal, porque demonstra que, a partir de materiais simples e um desenho compacto, mas assertivo, é possível definir um

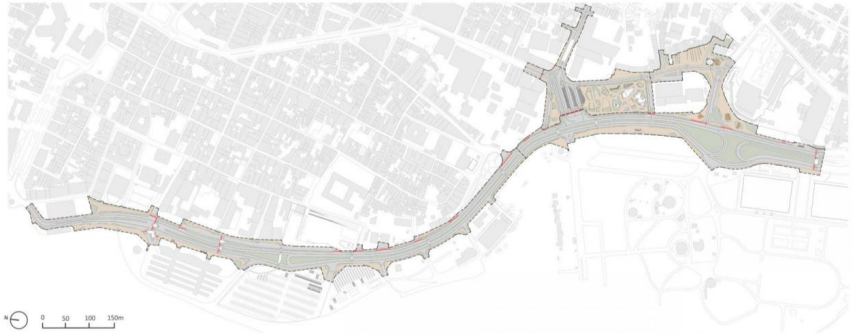
terminal em um lote extremamente urbano e com área limitada. Mesmo se tratando de uma referência internacional, o desenho das circulações dos veículos é compatível com as normas apresentadas anteriormente neste trabalho, o que mostra uma certa universalidade no tocante ao desenho para esses veículos de grande porte.

Será possível perceber, ao longo dos estudos de caso, que, diferente do que aponta o DNER, nem sempre os projetos respondem exatamente a divisão de setores por eles definida, afinal, cabe à equipe de projeto escolher a melhor interpretação do programa de necessidades, e a espacialização do mesmo. Mas, inevitavelmente todas as aditividades descritas pelo DNER estão contempladas nos projetos a seguir.

3.2.1 Terminal e Parque Urbano em São Luís – Natureza Urbana

O projeto a seguir, entregue no ano de 2020, foi realizado em uma importante avenida do anel viário central da cidade de São Luís, no estado do Maranhão. O local, antes da intervenção, enfrentava problemas de segurança e mobilidade, além de permitir pouca relação entre os transeuntes e o rio Bacanga, margeado pela avenida. Dessa forma, a intervenção se apresenta como o redimensionamento de parte da referida avenida, Vitorino Freire, além do redesenho do terminal preexistente, sendo proposta uma nova e generosa praça, contigua ao terminal.

Imagem 48: Vista área da área de intervenção



Fonte: Natureza Urbana Arquitetos (2020).

Ao longo de todo o trecho da avenida, que foi alvo do projeto, o caminhar e a acessibilidade foram garantidos, através do tratamento de calçadas e pontos de travessia. A convivência entre modais também é plena, já que a via foi dimensionada para veículos de todos os portes e contém ciclofaixas ao longo de toda a sua extensão.

No cruzamento da referida avenida com a rua das cajazeiras, é encontrada a maior intervenção realizada por este projeto, uma vez que ali se encontra o terminal propriamente dito. Como pode ser compreendido, através das análises das imagens a seguir, o terminal é uma preexistência da área, e ocorria em estações paralelas entre si e perpendiculares à avenida. Com o redesenho do mesmo, o número de estações veio a diminuir, sendo grande parte do espaço utilizado para a construção de uma generosa praça, amplamente mobiliada com equipamentos de lazer e esportes. Tal decisão foi amparada na reestruturação do sistema de mobilidade, que tornou mais compacto o terminal e permitiu a chegada de novos usos à área.

Imagem 49: Vista área da área antes da intervenção

Fonte: Google Maps, edição do autor (2023).

Imagem 50: Vista área da área depois da intervenção

Fonte: Google Maps, edição do autor (2023).

A contemplação das imagens anteriores torna nítido o positivo impacto do projeto no local de implantação. O redimensionamento da avenida tornou-a mais compacta e eficiente, e o novo terminal traz, com sua praça, nova vida, cores e formas para a área. Assim, temos uma intervenção que redefine o espaço: antes, prejudicado pela falta de cuidado e planejamento, era um local que se transitava por necessidade; agora, reestruturado após uma intervenção arquitetônico-urbanística, é um lugar marcante na paisagem e que as pessoas desejam ir para além da necessidade, simplesmente para estarem nesse agradável espaço.

Imagem 51: Planta de rés-do-chão do Terminal e Parque Urbano em São Luís

Fonte: Natureza Urbana Arquitetos (2020).

Imagem 52: Foto atual do Terminal e Parque Urbano em São Luís

Fonte: Natureza Urbana Arquitetos (2020).

Quanto a este terminal é importante notar a simplicidade do mesmo. Cobertas generosas e marcantes definem espaços de espera, situados a margem de ruas exclusivas para os veículos de transporte público. Sob tais cobertas se encontram simples espaços fechados para comerciantes, que ajudam a habitar o terminal e dar forma ao mesmo, definindo, inclusive, limites de passagem. Todavia, é essencial notar a falta de um mobiliário adequado para os passageiros esperarem por seus transportes, como fica nítido nas imagens apresentadas.

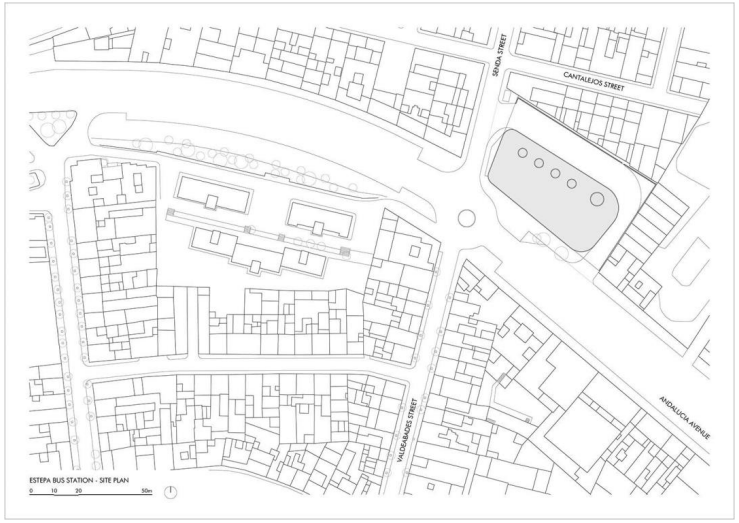
O projeto que foi apresentado é considerado uma relevante referência pelos seguintes pontos:

A. É um projeto que envolve a escala da cidade e a escala do edifício, assim como o projeto que será apresentado ao final deste volume.
B. Lida com o tema da mobilidade em áreas centrais, tem como modal o ônibus, assim como o presente trabalho.
C. Soluciona com elegância e eficiência uma problemática complexa, redefinindo o paradigma e até mesmo a tipologia de um terminal de ônibus.

3.2.2 Terminal de ônibus de Estepa – Estudio de Arquitetura Suárez Corchete

O edifício do terminal de ônibus de Estepa é exemplo de um equipamento compacto e urbano, com um programa mínimo e um número pequeno de vagas para embarque e desembarque. Sua implantação em forma de "ilha" permite a circulação dos veículos ao redor da zona de embarque e otimiza a entrada e saídas de veículos no terminal.

Imagem 53: Implantação do terminal de ônibus de Estepa

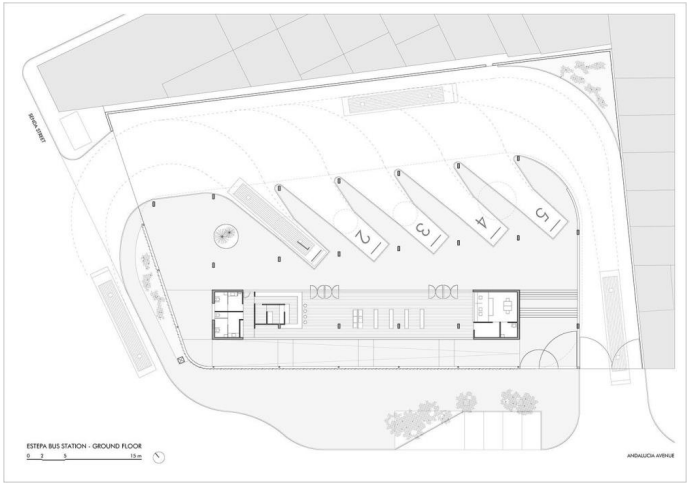


Fonte: Fernando Alda (2016).

O programa da estação está disposto de maneira linear, com a bilheteria em um extremo e área de alimentação em outro, sendo o espaço entre esses extremos ocupado pela zona de espera. Essa configuração mínima do terminal está relacionada à sua área limitada, mas também a dimensão de fluxo do mesmo, devido a pequena população da cidade: 12459 habitantes, segundo o Instituto Nacional de

Estatística de Espanha em 2022.

Imagem 54: Implantação do terminal de ônibus de Estepa



Fonte: Estudio de Arquitetura Suaréz Corchete (2016).

Concluir, no entanto, que o terminal de Estepa é apenas um exemplo de um edifício estreitamente funcional é um erro. Devido à sua implantação, o edifício precisa dialogar com um desnível de quase três metros, o que é tomado como partido em sua arquitetura, de forma que sua entrada principal é marcada por uma rampa que conecta os dois níveis. Seus materiais seguem a linha minimalista e criam uma bela composição entre concreto e alumínio perfurado, projetando sombras com diferentes texturas. A sua sólida coberta em concreto é o principal elemento visual da composição, e permite uma transição sutil com a paisagem devido à sua altura mínima, mas que ainda acomoda os veículos seguramente. Nesta coberta são subtraídos volumes circulares, um em cada vaga de ônibus, de modo a trabalhar ainda mais os efeitos de luz e sombra, trazendo luz natural para o terminal e projetando círculos iluminados no piso.

Assim, temos um exemplo de boa arquitetura na implementação de um programa não muito explorado em nosso país, o de pequenos terminais inseridos no tecido urbanos das cidades. Tal projeto é um exemplo categórico para o estudo aqui desenvolvido, uma vez que mostra um caso quase extremo de compactação e simplificação de um terminal. Os seguintes pontos podem ser levantados como referência:

A. Compactação e essencialismo na interpretação do programa, sem abrir mão da qualidade espacial. Acondicionamento da circulação dos veículos ao redor do núcleo edificado.
B. Compreensão das condicionantes urbanas e utilização das mesmas para definir o fluxo e a forma do projeto.

Imagem 55: Rampa de acesso ao terminal de ônibus de Estepa

Fonte: Fernando Alda (2016).

Imagem 56: Área de embarque do terminal de ônibus de Estepa

Fonte: Fernando Alda (2016)

4. TERMINAL INTERURBANO DANTAS BARRETO: O PROJETO

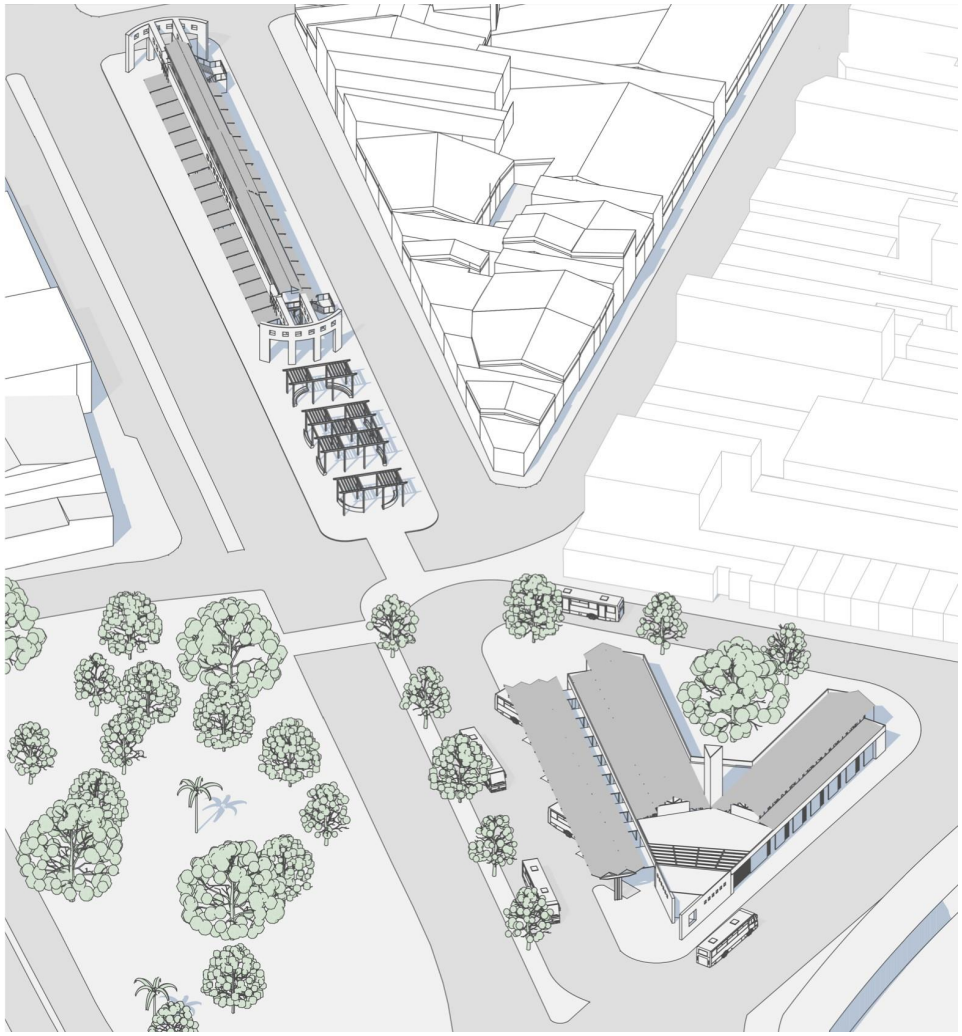
O trabalho chega agora no seu cume: a apresentação de um projeto para intervir na área até aqui caracterizada. Tal projeto está contido no recorte estudado e abrange toda a área de intervenção, tendo como seu propósito formalizar a atividade de terminal que acontece hoje na avenida Dantas Barreto. É importante esclarecer que o projeto aqui apresentado não foi algo concebido a priori, quando tinha uma área, um programa e um propósito de intervir de modo específico. Pelo contrário, o projeto que será apresentado foi desenvolvido após e por meio de todo o estudo de caracterização e compreensão dessa porção sul da avenida Dantas Barreto e dos equipamentos que nela existem, assim como a observação do comportamento e da apropriação pelos usuários e atividades que ocorre naquele local.

Portanto, o projeto que será apresentado tem uma primeira escala que trabalha toda a área de intervenção com uma proposta de desenho urbano, representada por uma planta de rés do chão e em seguida passa a detalhar os estudos preliminares das edificações que fazem parte desse estoque da área. Compreendi que os equipamentos existentes podem muito bem abrigar essa atividade que já está incorporada naquele espaço e promover uma completa conexão entre todos os equipamentos da avenida e do empreendimento Projeto Novo Recife que está em desenvolvimento.

Assim, os estudos preliminares apesentados são para o sexto módulo do equipamento Calçadão dos Mascates, que promoverá a sua reabilitação, de maneira a promover o potencial estabelecido no projeto original, mas levando em conta as mudanças que ele sofreu ao longo do tempo e as necessidades atuais dos seus usuários. Por outro lado, a requalificação do mercado das flores, equipamento que sempre teve problemas de funcionamento e nunca foi viabilizado dentro das premissas do projeto original, além de estar abandonado hoje. Frente ao exposto, compreendi que ele se prestaria a receber, integralmente, a atividade de terminal, uma necessidade para aquele espaço, deixando de abrigar a sua atividade original, a do comércio de flores. Esta percepção está ancorada em sua localização e na sua área, principalmente devido à sua implantação ter se dado em uma quadra que possui um estacionamento na frente, o que facilita a instalação de um terminal, tão necessários para as atividades que hoje são desenvolvidas no seu entorno.

O material apresentado a seguir consta de escala gráfica para melhor leitura, uma vez que as escalas originalmente utilizadas não são comportadas nesse formato. O projeto pode ser compreendido integralmente por meio da análise do Caderno de Projeto, apresento em anexo ao fim deste volume.

Imagem 57: isométrica presente no Caderno de Projeto



Fonte: O autor

4.1 As necessidades do lugar e da cidade: aproximação pelo desenho urbano

O subcapítulo a seguir está relacionado à dimensão urbana da intervenção proposta neste estudo. Inicialmente é apresentado um mapa da ilha de Antônio Vaz, desenvolvido originalmente na escala 1:5000, que contempla o Plano Diretor de 2020, o Projeto Novo Recife e a delimitação do recorte estudado. Em

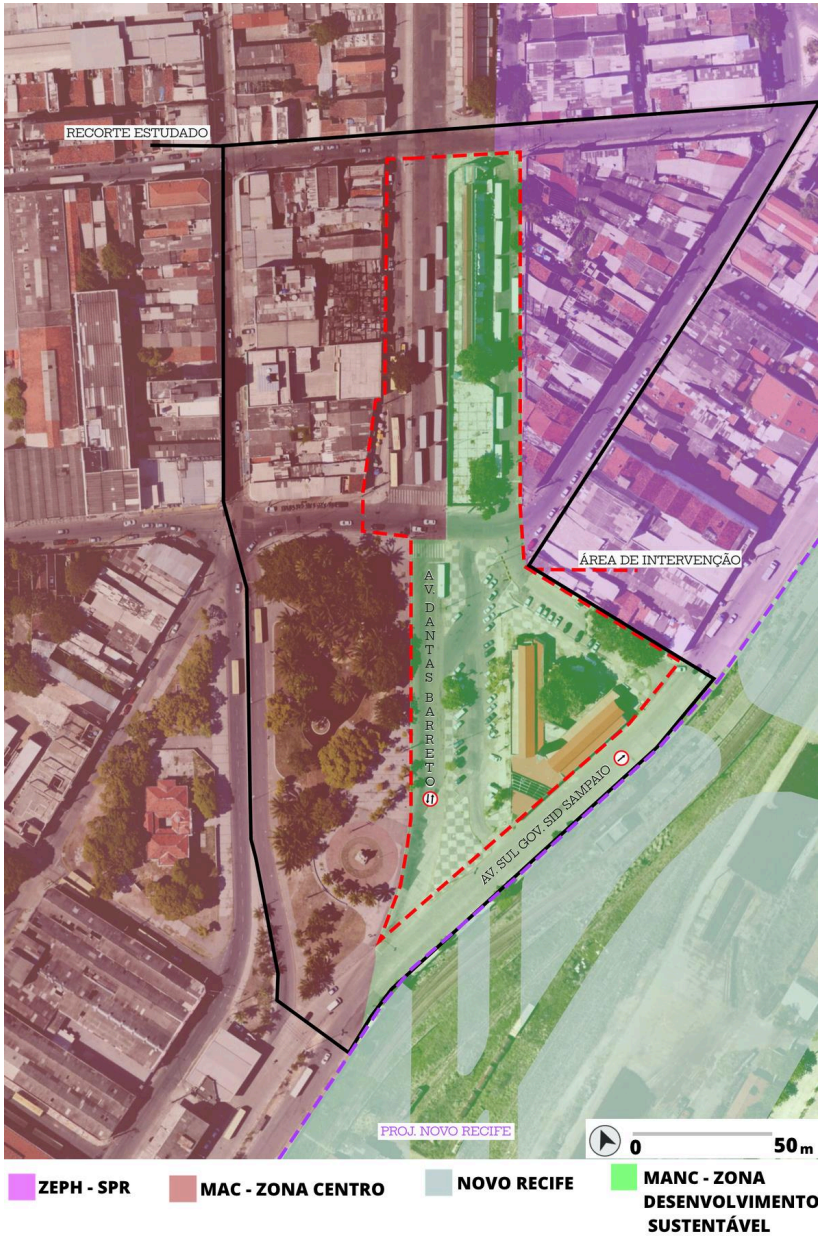
seguida o mesmo conteúdo é apresentado em uma escala ampliada, 1:500, se aproximando da escala utilizada para o desenvolvimento do projeto urbano.

Com base na análise da área, nessas duas escalas, e cruzando essas informações ao que foi detalhado nos capítulos anteriores sobre a problemática do terminal informal no local, foram desenvolvidas diretrizes de modo a guiar uma intervenção. Tais diretrizes foram derivadas dos objetivos geral e específicos deste trabalho, e resultam em ações, que por sua vez, desenham o projeto.

Imagem 58: Síntese Plano Diretor 2020

Fonte: O autor

Imagem 59: Síntese Plano Diretor com destaque do Projeto Novo Recife – escala de projeto



Fonte: O autor

Imagem 60: Quadro de diretrizes

Dizeretrizes	Ações
Organizar fluxo e estacionamento dos ônibus de trajeto interurbano	Realocar atividade de Terminal Interurbano do meio das ruas para uma edificação própria
	Promover um estacionamento próprio para os veículos interurbanos
Atender às necessidades espaciais de passageiros e funcionários	Promover espaços de espera e embarque/desembarque confortáveis e seguros
	Promover ambientes de apoio aos motoristas e funcionários do terminal
Utilizar o estoque edificado de intervenções prévias na Avenida	Recuperar o sexto módulo do Calçadão dos Mascates
	Renovar o Mercado das Flores para o uso de Terminal Interurbano
Promover o caminhar acessível e confortável	Conectar o Calçadão dos Mascates ao Terminal Mercado das Flore, à Praça Sérgio Loreto e ao trecho a ser construído da Av. Dantas Barreto
	Dar continuidade, através de todo o novo trecho da Av. Dantas Barreto, aos princípios projetuais aqui adotados

Agentes:

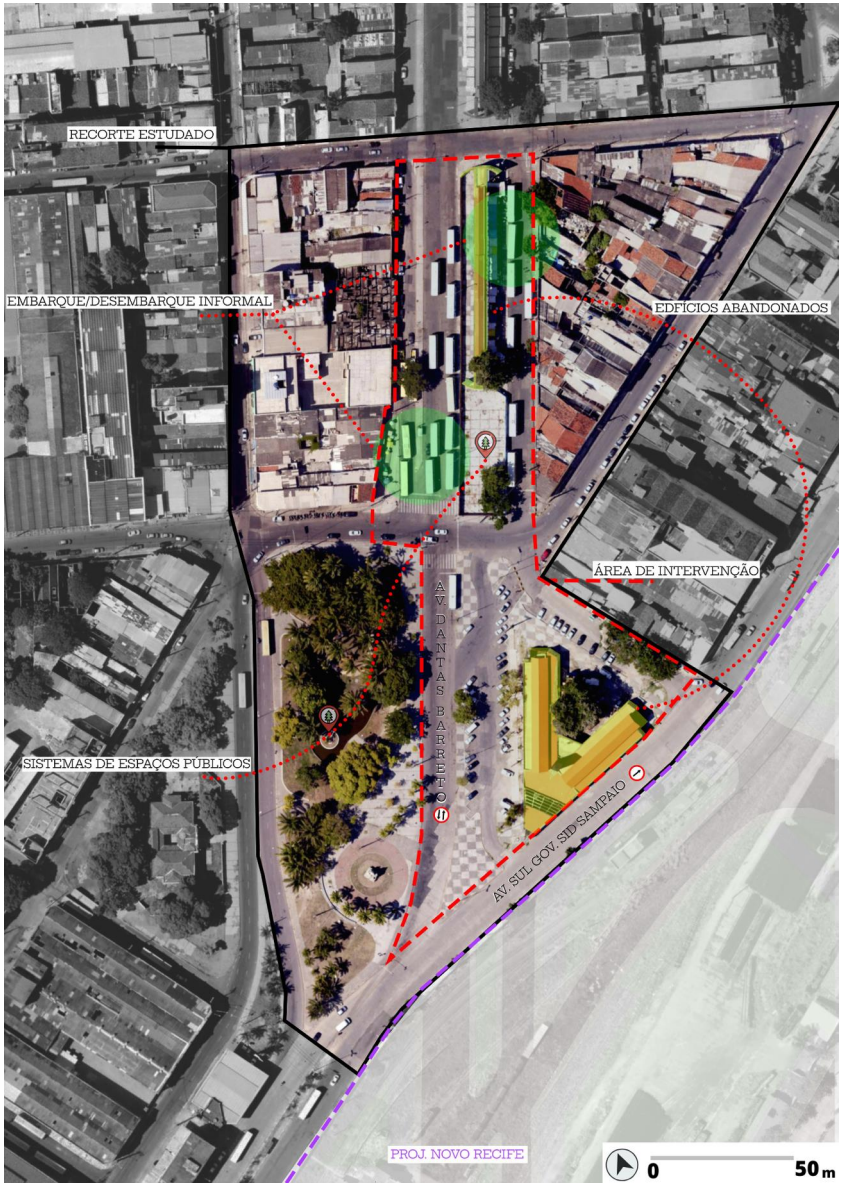
	Terminal Dantas Barreto
	Contrapartida - Empresas que operam as linhas
	Contrapartida - Novo Recife

Fonte: O autor

A partir desse quadro de diretrizes é desenvolvido um diagrama de aproximação da área, na mesma escala de 1:500. Tal diagrama ilustra graficamente as diretrizes apresentadas acima, destacando as informações relevantes para a proposta que será apresentada.

Após considerar todas as observações, diretrizes, ações e análises, foi composto um plano de intervenções para a área, expressos aqui através da planta de rés-do-chão, desenvolvida na mesma escala de 1:500. Em tal planta consta a proposta de desenho urbano para a área, bem como a reabilitação do sexto módulo do Calçadão dos Mascates e a reabilitação do Mercado das Flores, que tem como finalidade transformá-lo no Terminal Dantas Barreto. Assim, atende-se a todos os objetivos estabelecidos para esse trabalho, ao mesmo tempo em que conclui o argumento desenvolvido ao longo do mesmo.

Imagem 61: Diagrama de aproximação da área



Fonte: O autor

Imagem 62: Planta de rés-do-chão

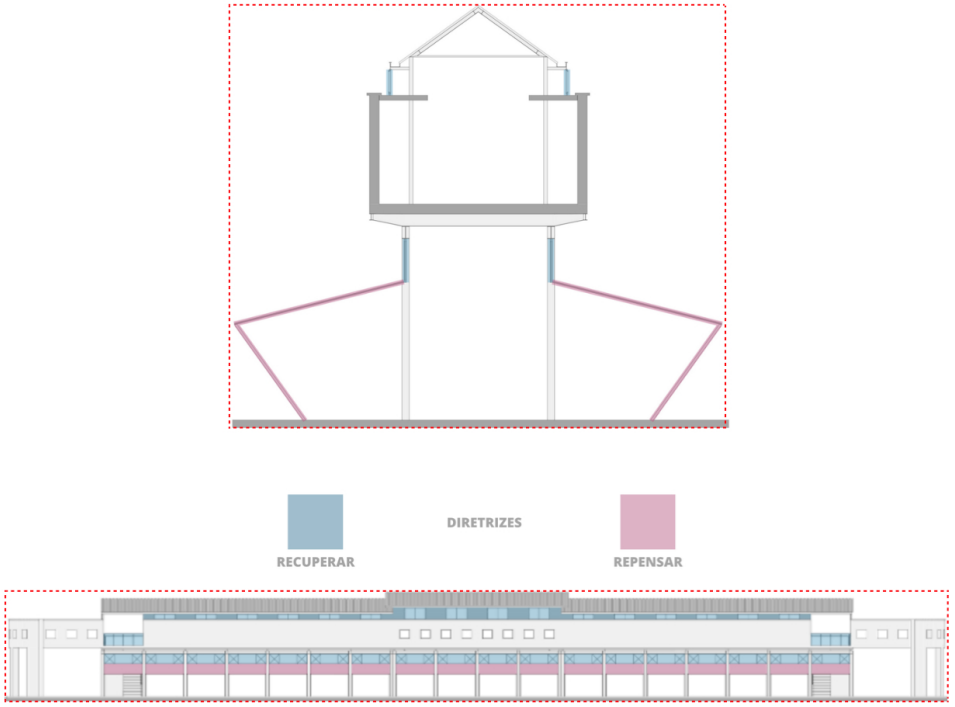
Fonte: O autor

4.2 Estudo preliminar para reabilitação do sexto módulo do Calçadão dos Mascates

Para o projeto de reabilitação do sexto módulo do Calçadão dos Mascates, foram adotadas duas diretrizes, tendo em vista que o equipamento está em estado de abandono, existindo apenas como um esqueleto estrutural com os fechamentos de alvenaria, mas desprovido de seus fechamentos metálicos e de seus toldos, que originalmente faziam a cobertura lateral do equipamento (ver imagem 41).

Levando em consideração o estado do equipamento e as necessidades atuais dos comerciantes, manifestadas pelas descaracterizações realizadas em outros módulos do mesmo Calçadão, como a adoção de elementos mais sólidos para as coberturas laterais, e a adoção de fechamentos para o espaço de vendas (que deixam de ser tablados estanques e efêmeros e passam a ser lugares fechados e permanentes, refletindo a necessidade de apropriação das pessoas que usam hoje esse equipamento), inicia-se a criação das diretrizes de recuperar e repensar.

Imagem 63: Diretrizes do projeto de Reabilitação



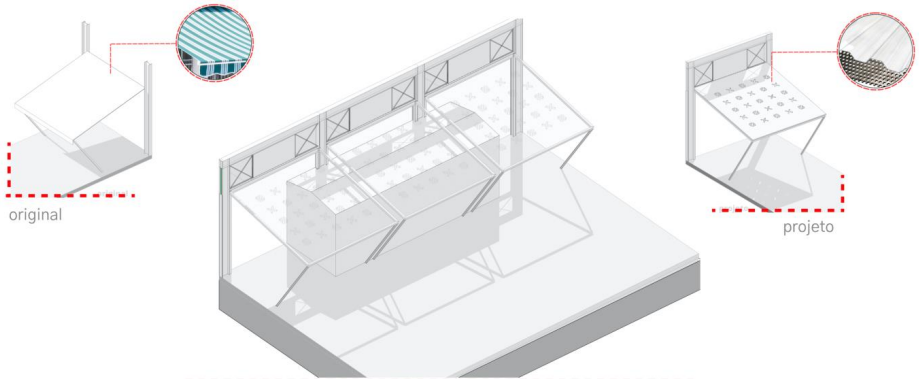
Fonte: O autor

Assim, tomando consciência das necessidades atuais e ao mesmo tempo levando em consideração os princípios do projeto original, principalmente a natureza intersticial do espaço proposto nesse equipamento, à época de sua inauguração, a proposta de reabilitação traça essas duas diretrizes, a primeira, recuperar, sendo relacionada aos fechamentos leves, tanto do térreo quanto do mezanino, que trazem completude ao módulo, deixando ele fechado, mas ao mesmo tempo trazendo uma iluminação filtrada para os dois pavimentos. Já a segunda diretriz, repensar, se relaciona com as coberturas laterais e os

espaços de venda, uma vez que os toldos e os tablados, presentes no projeto original, se provaram defasados com as necessidades de quem hoje ocupa o Calçadão.

Dentro dessas duas diretrizes, o projeto se desenha naturalmente, recuperando alguns elementos do estado original do projeto, os fechamentos leves laterais, e propondo uma nova coberta lateral em estrutura metálica com uma composição de materiais translúcidos. A composição de materiais, da cobertura em si, é pensada para trazer os elementos de permeabilidade e iluminação que existem no toldo, mas de maneira duradoura e com baixa manutenção. Assim, adota-se uma telha translúcida, de poliuretano, que embaixo tem como forro e isolamento térmico uma segunda camada, uma placa de alumínio, perfurada com grafismo em 'X', de maneira a compor, a partir das sombras que projeta, com os fechamentos leves acima.

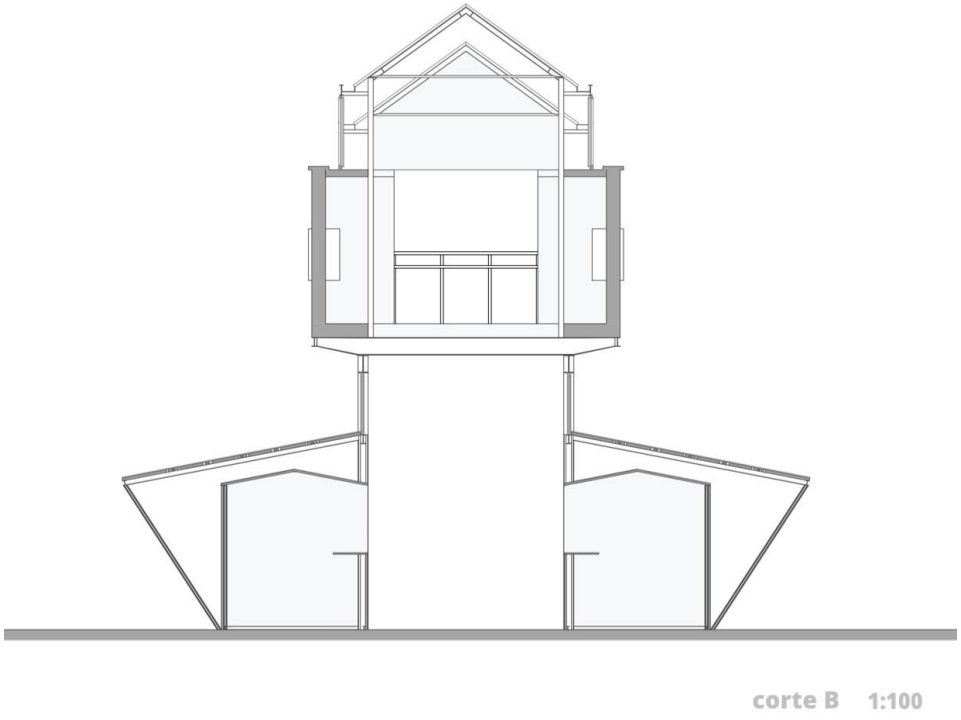
Imagem 64: Proposta de nova coberta + espaço comercial



Fonte: O autor

Quanto ao espaço de comércio, são adotados os princípios que hoje imperam nos outros módulos, que são módulos metálicos fechados. Mas o ritmo entre e a proporção desses submódulos é repensada, de modo que se encontram em um intervalo que permite o fluxo em todas as direções do equipamento, todavia tendo suas aberturas voltadas para a circulação central.

Imagem 65: Corte transversal do projeto

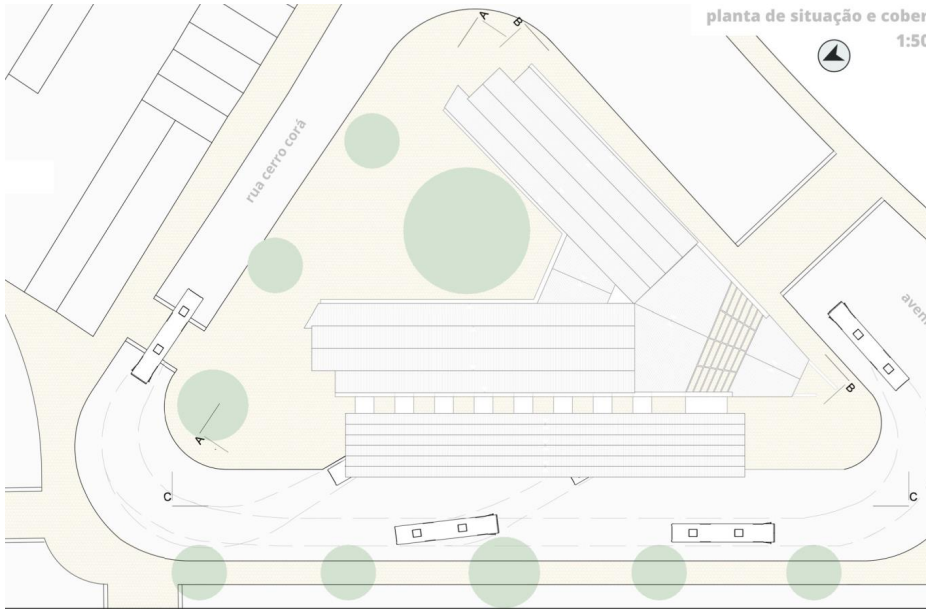


Fonte: O autor

4.3 Estudo Preliminar de requalificação do Mercado das Flores para implantação do Terminal

No projeto de requalificação do Mercado de Flores, as mudanças são mais profundas. O equipamento também está em estado de abandono, mas ele não está tão descaracterizado. Em compensação, esse tipo de intervenção, de requalificação, requer uma maior alteração da disposição original do equipamento. Assim, o ponto de partida do projeto é a transformação do estacionamento do Mercado das Flores e da rua Cerro Corá em uma via exclusiva de circulação dos ônibus, de maneira que, lindeiras ao edifício do antigo mercado, se tem as plataformas de embarque/desembarque, abrigadas por uma coberta independe da estrutura existente, mas conectada à mesma por planos que respeitam o ritmo da fachada original. A nova coberta compõe visualmente com a existente, ao mesmo tempo que contempla o dimensionamento compatível com a circulação dos ônibus.

Imagem 66: Planta de locação e coberta



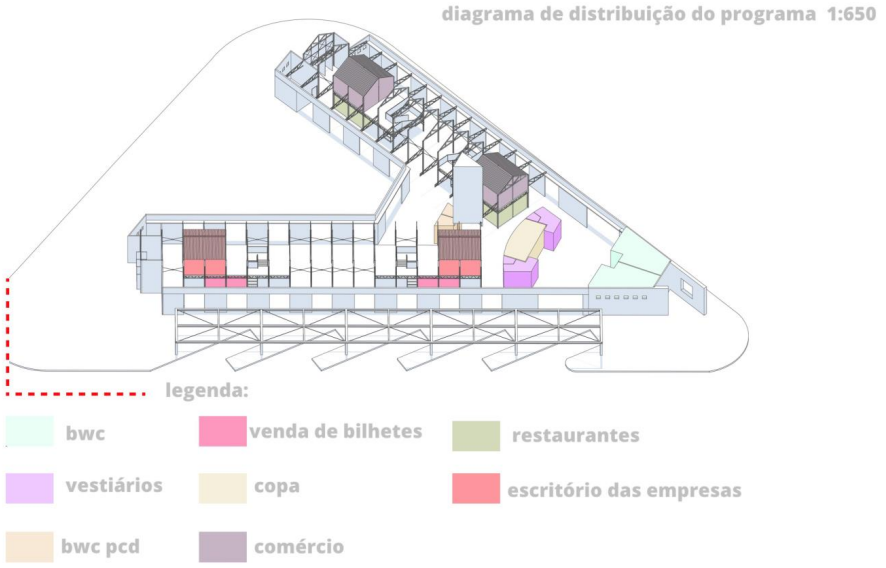
Fonte: O autor

Em termos de disposição interna, o mercado apresenta suas paredes cênicas com cobertas independentes, se assemelhando a tipologia intersticial do Calçadão dos Mascates, todavia mantendo certa fidelidade a um mercado tradicional. Diante desta realidade, o restante do programa é disposto de maneira a aproveitar a amplas circulações, as baterias de sanitários e a torre d'água. A disposição original do edifício em duas alas é tomada como partido para a divisão do programa, de forma que na ala adjacente à zona de embarque e desembarque se encontram os pontos de compra de bilhetes e a espera principal, e na ala próxima à avenida Sul se encontram os pontos de alimentação, com espaço para restaurantes e mesas.

A ocupação dos mezaninos respeita a divisão das alas e está proposto apenas nas regiões ocupada do térreo. Assim, estão alocados os escritórios das empresas acima dos pontos de vendas das mesmas. Acima dos restaurantes se encontram espaços comerciais, em consonância com a natureza mais exposta desta parte do edifício. No espaço central do edifício, onde antes era a administração do mercado, foi definida uma área de apoio aos funcionários, que contempla dois vestiários, masculino e feminino, e uma copa. Onde antes era a lanchonete, agora se encontram dois banheiros acessíveis e uma pequena espera.

Para os fechamentos leves do terminal foram propostas esquadrias metálicas, ora com fechamento em vidro, ora com fechamento opaco. Tais esquadrias foram desenhadas em busca de uma unidade entre a intervenção no Calçadão dos Mascates e a intervenção no edifício do Mercado das Flores. Essas esquadrias apresentam um aceno aos fechamentos leves do Calçadão, em forma de ´X´, que podem ser percebidos nas esquadrias do terminal.

Imagem 67: Diagrama de disposição do programa

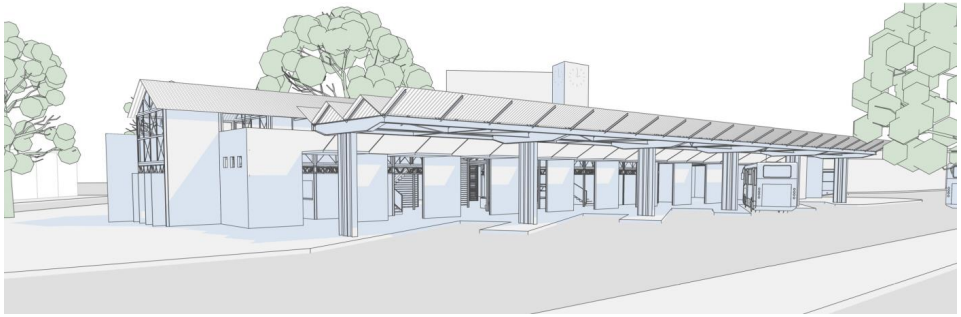


Fonte: O autor

Os espaços destinados à espera e à alimentação, que possuem pé direito duplo, são marcados pela ausência das vigas treliçadas que sustam o mezanino. Assim, o contraventamento da estrutura passa a ser realizado por um novo elemento: cabos metálicos que se cruzam, trazendo mais uma vez a forma 'X' para o edifício. Percebe-se assim que esse elemento visual traz uma unidade ao projeto, sendo encontrado também na nova estrutura de coberta da área de embarque/desembarque, exercendo ali importante papel estrutural, trabalhando a tensão, de maneira a possibilitar a estrutura a vencer o vão de dez metros.

Por fim, a última intervenção no equipamento original é a proposição de um relógio externo na torre de água, de forma que os passageiros, os funcionários e todas as pessoas que por ali circulem possam se orientar temporalmente. Além dessa função, o relógio na torre exerce um papel de relevância urbana, já que é um marco paisagístico que sinaliza que ali existe um terminal.

Imagem 68: Perspectiva do Terminal



Fonte: O autor

5.CONCLUSÃO

Assim, apresenta-se o projeto que tem como propósito promover um positivo impacto na porção sul da Avenida Dantas Barreto, utilizando a atividade de terminal de ônibus com princípio programático. É enxergado um potencial catalisador por meio da formalização dessa atividade, principalmente neste local que está às margens de um empreendimento extremamente polêmico e elitista, como é o Projeto Novo Recife. Dessa forma, espero conseguir provar a vocação e capacidade da área para abrigar um Terminal Interurbano que exista de fato, promovendo a seus usuários conforto, segurança e abrigo, mas mantendo a relação com o lugar e o existente. Assim, com a formalização desta atividade catalisadora, e as intervenções promovidas nos equipamentos, é razoável imaginar uma nova vida a essa porção sul da avenida, conectando-a à vitalidade que existe ao norte, próximo ao Pátio do Carmo. E essa nova vida vem para transformar a Avenida Dantas Barreto: de uma condição que liga "o nada a lugar nenhum" para se tornar um ponto chave na mobilidade da cidade do Recife, um local em que as pessoas não apenas necessitem ir, mas sim o desejem.

6. REFERÊNCIAS

ALPUIM, G. C. A. F. **Terminal Rodoviário de Passageiros**. 2009. Dissertação (Mestre em Engenharia Civil) - Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto, Portugal, 2009.

BÉRINGER, Emile; FOURNIÉ, Victor. Memórias a-cêrca do Pôrto do Recife. **Arquivos**, Recife, n. 2, p. 179-213, 1942.

CACCIAMALI, M. C. Globalização e processo de informalidade. Economia e Sociedade, Campinas, SP, v. 9, n. 1, p. 153–174, 2016.

CEFTRU. **Desenvolvimento e aprimoramento das ferramentas e dos procedimentos para gestão e controle dos serviços de transporte terrestre**. Agência Nacional de Transportes Terrestres. Brasília. 2009.

CTTU. **Manual de desenho de ruas do Recife.** Autarquia de Trânsito e Transporte Urbano do Recife (CTTU). Recife: 2023

DNER. **Manual de implantação de terminais rodoviários de passageiros** – Miterp.. Rio de Janeiro: DNER, 1987.

GOUVÊA, Vânia Barcellos. **Contribuição ao estudo de implantação de terminais urbanos de passageiros**. 1980. Tese (Doutorado) - Curso de Ciências em Transportes, Instituto Militar de Engenharia, Rio de Janeiro, 1980.

FARR, Douglas. **Urbanismo sustentável**: desenho urbano com a natureza. Porto Alegre: Bookman, 2013.

LEITE, Hugo Leonardo Silva de Oliveira. Desfeitos modernizantes: a demolição da igreja do Senhor Bom Jesus dos Martírios, Recife (1971-1973). **Anais [...]** III Colóquio de História-Brasil: 120 Anos de República. Recife: 2009. Disponível em: www.unicap.br/coloquiodehistoria/2013 Acesso em: 02 ago.2023.

LEITE, Rogério Proença. (2006). Patrimônio e enobrecimento no bairro do Recife. **Revista CPC**, (2), 17-30. Disponível em: <https://doi.org/10.11606/issn.1980-4466.v0i2p17-30> Acesso em: 01 ago. 2023.

LEMOS, João Henrique Zöeler; SANTOS, Bruno Candido dos. O transporte rodoviário interestadual de passageiros na rede urbana da região sul: uma análise das cidades pequenas. **GeoTextos**, vol. 17, n. 1, p.13-39, 2021.

MARICATO, Ermínia. **Para entender a crise urbana**. 1. ed. São Paulo: Expressão Popular, 2015.

MENEZES, L. **Habitar no centro histórico:** a habitação de interesse social como instrumento de reabilitação do centro histórico do Recife. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Urbano). Recife: UFPE, 2015. Disponível em: < https://repositorio.ufpe.br/handle/123456789/17045> Acesso em 12 ago. 2023.

MORLOK, Edward K. **Introduction to transportation engineering and planning**. Nova York: McGraw-Hill Book Company, 1978.

NACTO, National Association of City Transportation Officials. **Guia global de desenho de ruas**. 1. ed. São Paulo: Senac São Paulo, 2016.

NACTO, National Association of City Transportation Officials. **Transit street design guide**. 2016. Disponível em: < https://nacto.org/publication/transit-street-design-guide/ > Acesso em 20 jul. 2023.

NASCIMENTO, Heitor Pereira do. **Metodologia para avaliação do nível de qualidade dos terminais no atendimento aos usuários do sistema de transporte rodoviário interurbano de passageiros**. 2010. Dissertação (Mestrado) – Departamento de Engenharia Civil e Ambiental, Universidade de Brasília, Brasília, 2010.

NASCIMENTO, Luís Domingues. Intervenções urbanas na cidade do Recife: uma igreja no meio do caminho de uma a5venida. **Revista Brasileira de História & Ciências Sociais** – RBHCS. Vol.7, nº 13, Julho de 2015. Disponível em: < https://periodicos.furg.br/rbhcs > Acesso em 01 ago.2023.

NASCIMENTO, Luís Manuel Domingues. **A construção da av. Dantas barreto e a lógica modernizante na cidade do recife (1971-1973) -** - ANPUH – XXIII Simpósio Nacional de História – Londrina, 2005

NÓBREGA, Maria de Lourdes C. da Cunha; CÂMARA, Clarissa Duarte. Por onde andam os consumidores: um estudo sobre o Calçadão dos Mascates no Recife. **Anais [...]** III CinCci – Colóquio Internacional sobre comércio e cidade. São Paulo, 2015. Disponível em: <www.labcom.fau.usp.br › 2015/05 › 3_cincci> Acesso em: 03 ago. 2023.

PONTUAL, Virgínia; CAVALCANTI, Rafaela. Abertura da Avenida Dantas Barreto: a modernização das áreas centrais das cidades. **Anais [...]** XXII Simpósio Nacional de História. ANPUH. João Pessoa, 2003.

PONTUAL, Virgína. *et al*. **São José: olhares e vozes em confronto**. 1ª ed.--Recife, PE: Cepe, 2011.

REYNALDO, A., 1998. **Las Catedrales siguen siendo blancas:** un estudio sobre la política de tratamiento del centro antiguo de Recife (Brasil). Barcelona: Tese - Universitat Politècnica de Catalunya.

ROGERS, Rogers. **Cidades para um pequeno planeta**. 1st ed. 8ª rep. São Paulo: Gustavo Gilli, 2015.

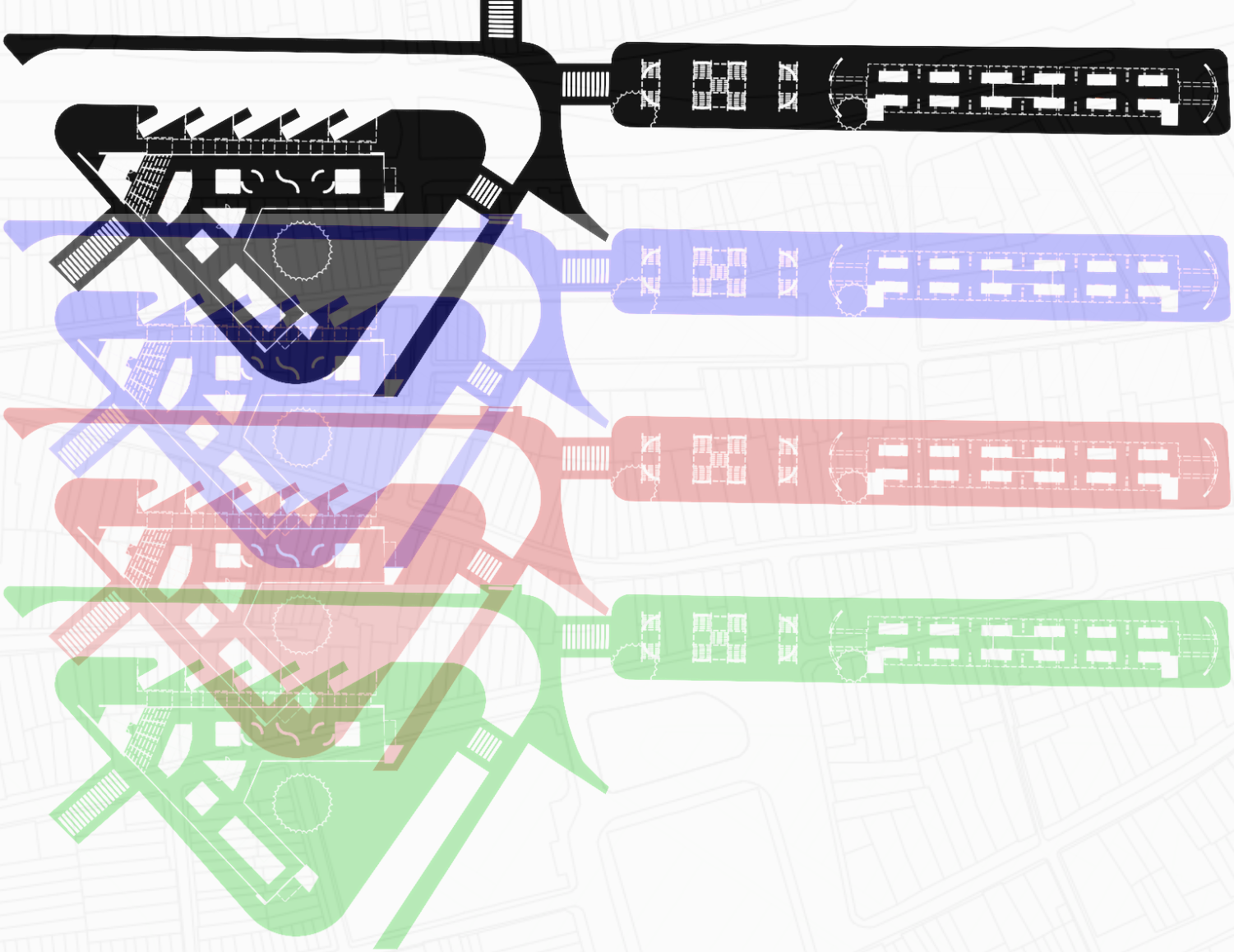
SOARES, Roberta. **Transporte intermunicipal quer o mesmo tratamento do transporte metropolitano em Pernambuco**. Disponível em: https://jc.ne10.uol.com.br/colunas/mobilidade/2021/09/13606866-transporte-intermunicipal-quer-o-mesmo-tratamento-do-transporte-metropolitano-em-pernambuco.html> Acesso em 03 ago. 2023.

SOARES, Ubiratan Pereira. **Procedimento para a localização de terminais rodoviários interurbanos, interestaduais e internacionais de passageiros**. Rio de Janeiro: UFRJ, 2006.

SPECK, Jeff. **Cidade caminhável**. Tradução: Anita Di Marco; Anita Natividade. 1. ed. São Paulo: Perspectiva, 2016.

Zona Sul ficará mais perto com a ampliação da Dantas Barreto, in Diário de Pernambuco, de 21/08/1971, p. 03, 1º Caderno.

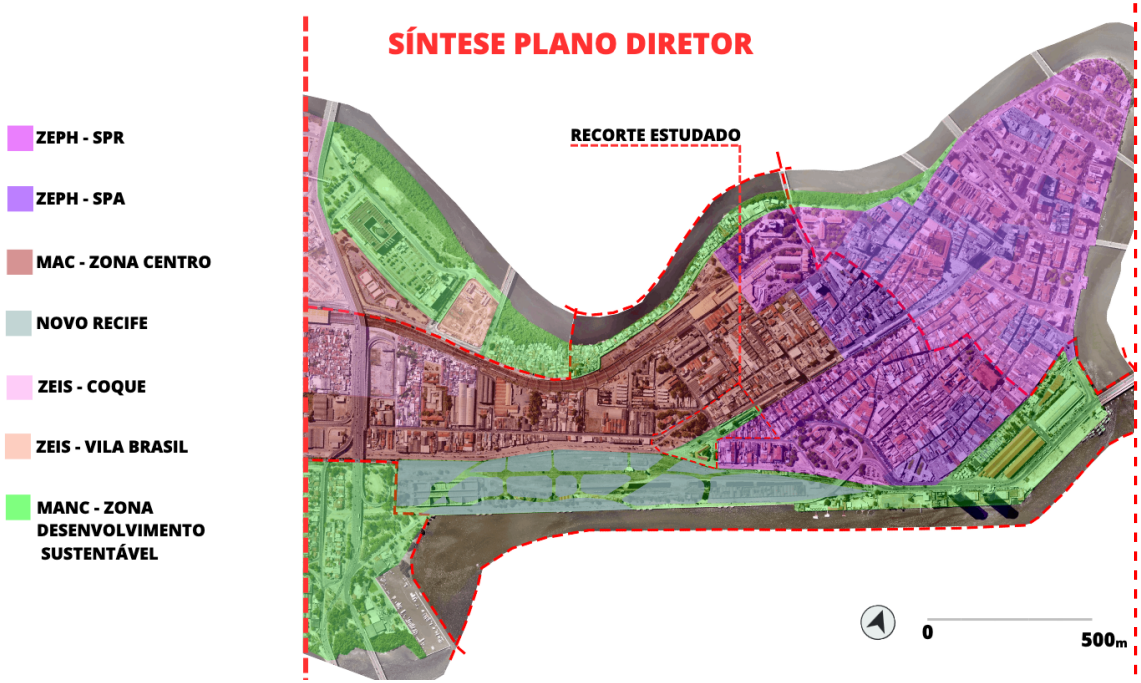
VILLAÇA, Flávio**. Espaço intra-urbano no Brasil.** São Paulo, Studio Nobel, 2001.



CADERNO DE PROJETO

LOCALIZAÇÃO DO RECORTE

SÍNTESE PLANO DIRETOR



SÍNTESE PLANO DIRETOR

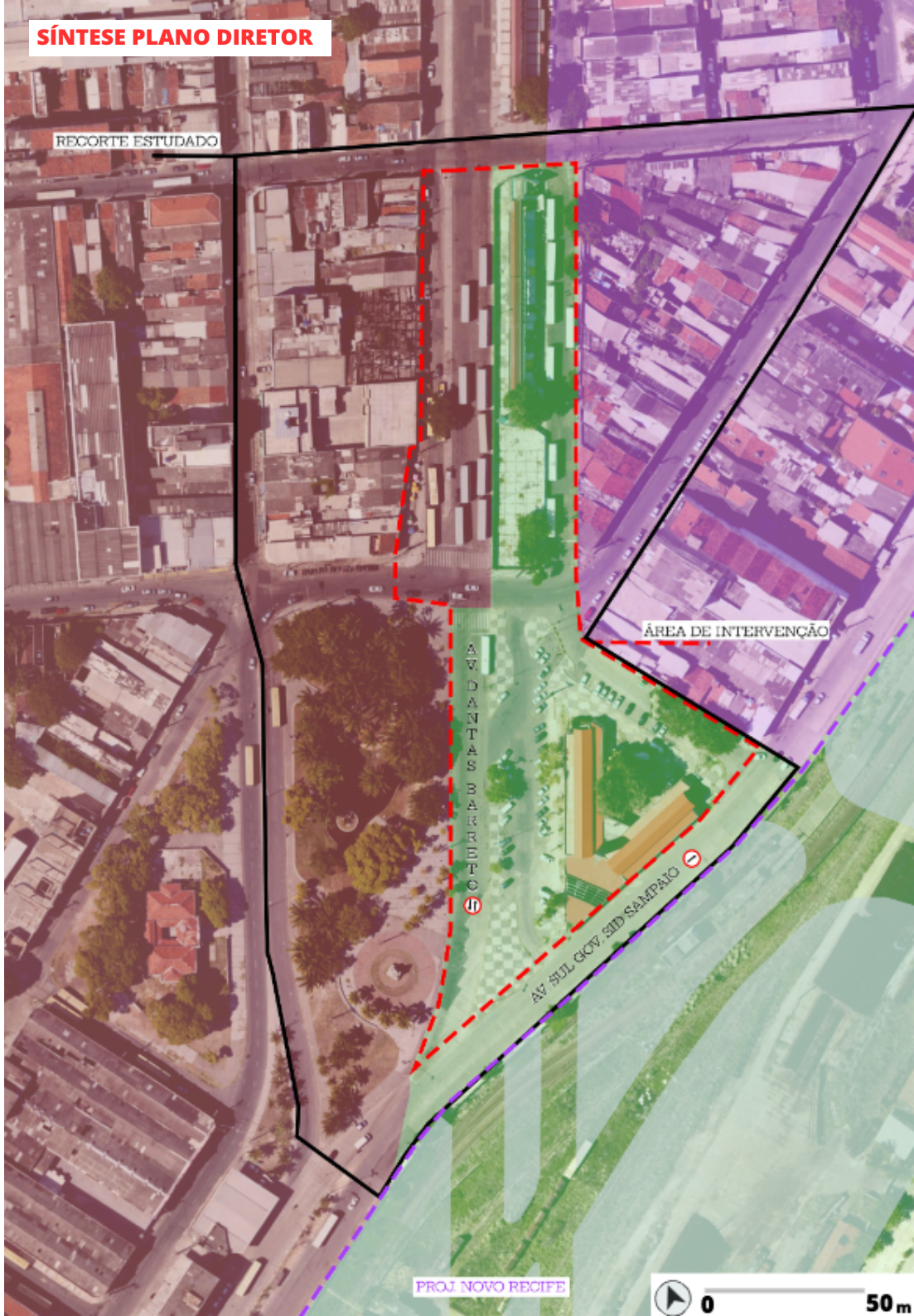
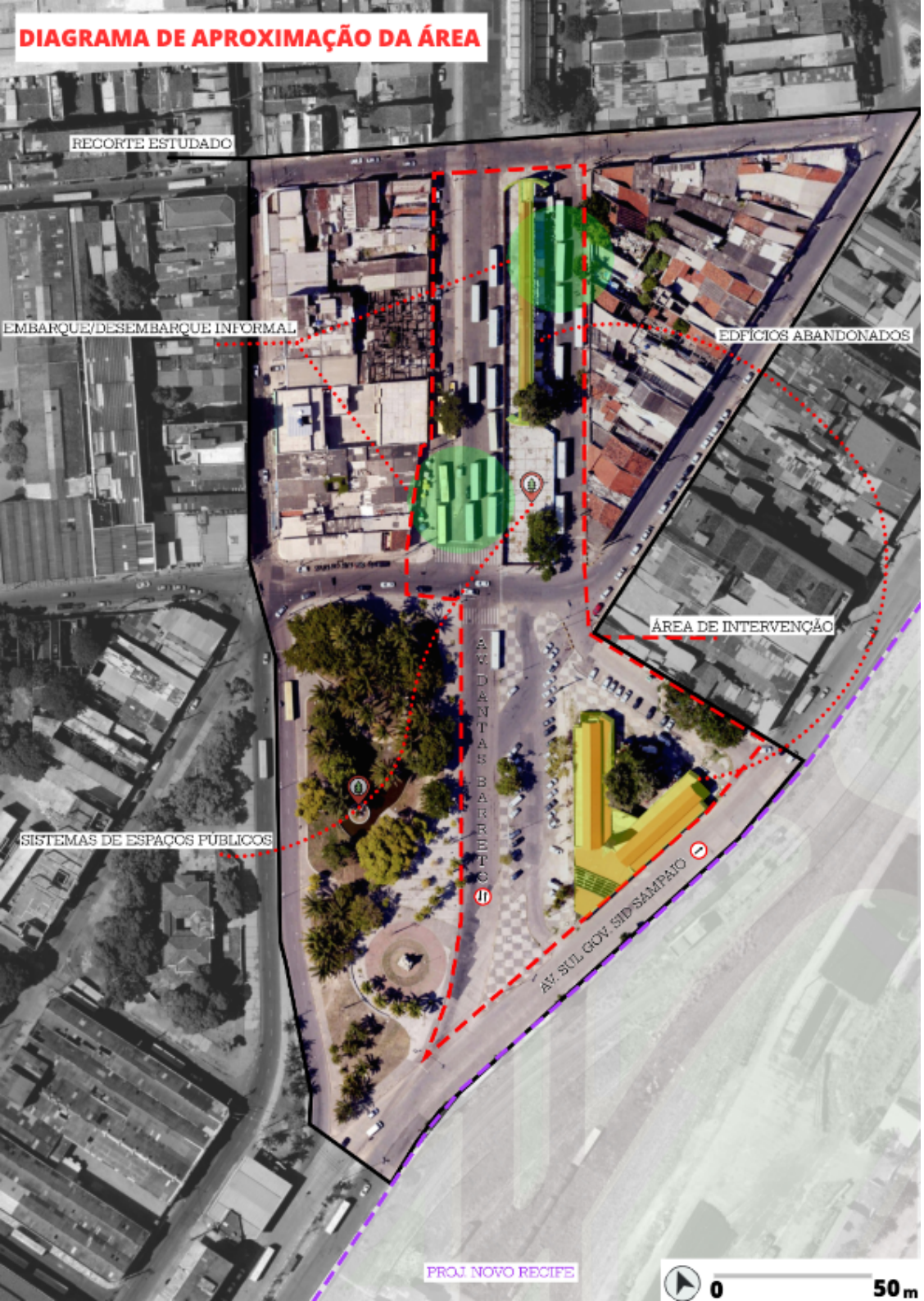


DIAGRAMA DE APROXIMAÇÃO DA ÁREA



QUADRO-SÍNTESE DA INTERVENÇÃO:

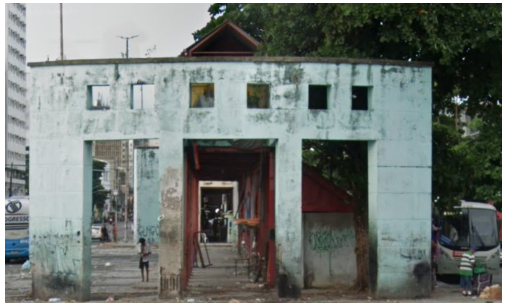
Objetivo Geral	Objetivos Especificos	Dizeretrizes	Ações
Porpor uma intervenção na porção Sul da Av. Dantas Barreto utilizando a atividade de Terminal Interurbano como proposta progrmática	Formalizar o Terminal Dantas Barreto	Organizar fluxo e estacionamento dos ônibus de trajeto interurbano	Realocar atividade de Terminal Interurbano do meio das ruas para uma edificação própria
			Promover um estacionamento próprio para os veículos interurbanos
		Atender às necessidades espaciais de passageiros e funcionários	Promover espaços de espera e embarque/desembarque confortáveis e seguros
			Promover ambientes de apoio aos motoristas e funcionários do terminal
	Revitalizar os equipamentos fruto de prévias intervenções no Rocorde de Estudo	Utilizar o estoque edificado de intervenções prévias na Avenida	Reabilitar o sexto módulo do Calçadão dos Mascates
			Requalificar o Mercado das Flores para o uso de Terminal Interurbano
	Estabelecer um paradigma para o Recorte ante o Projeto Novo Recife	Promover o caminhar acessível e confortável	Conectar o Calçadão dos Mascates com o Terminal, a Praça Sérgio Loreto e o trecho a ser construído da Av. Dantas Barreto
			Dar continuidade, através de todo o novo trecho da Av. Dantas Barreto, aos princípios projetuais aqui adotados

Agentes:

	Terminal Dantas Barreto		Contrapartida - Projeto Novo Recife		Contrapartida - Empresas que operam as Linhas

ESTADO ATUAL DAS EDIFICAÇÕES:

Mercado das Flores



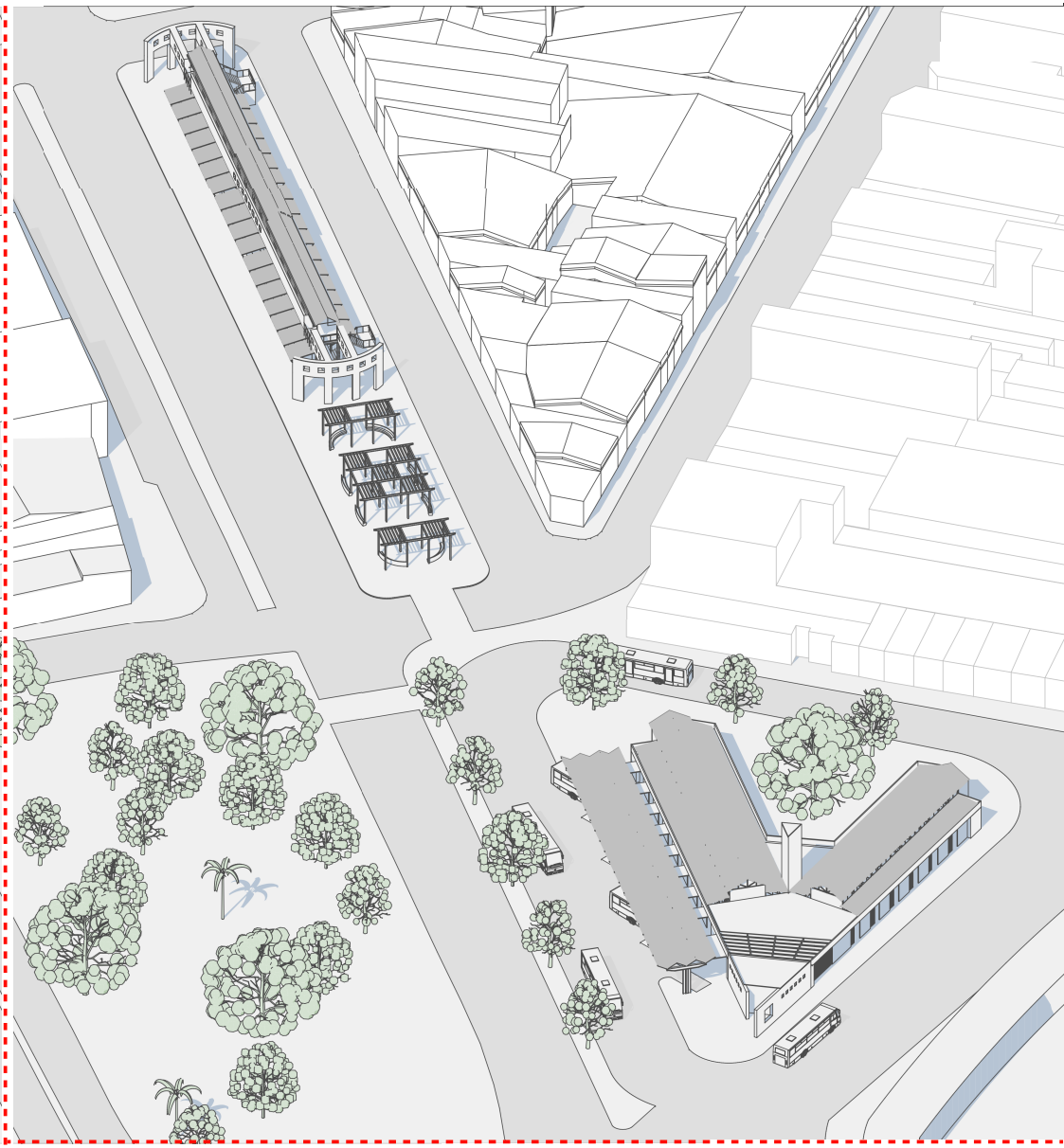
6° Módulo do Calçadão dos Mascates

PLANTA DE RÉS-DO-CHÃO

PROJ. NOVO RECIFE

0 50 m

ISOMÉTRICA ÁREA DE INTERVENÇÃO:

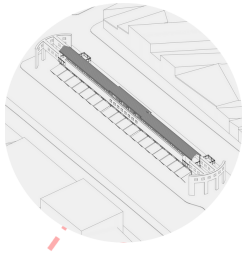


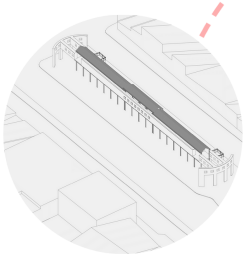
SERÃO DETALHADAS A SEGUIR AS SEGUINTES INTERVENÇÕES:

ESTUDO PRELIMINAR DE REABILITAÇÃO - 6º MÓDULO CALÇADÃO DOS MASCATES

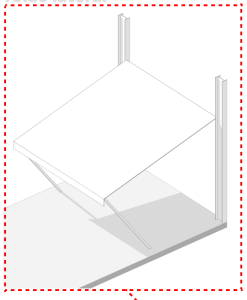
ESTUDO PRELIMINAR DE REQUALIFICAÇÃO - MERCADO DAS FLORES

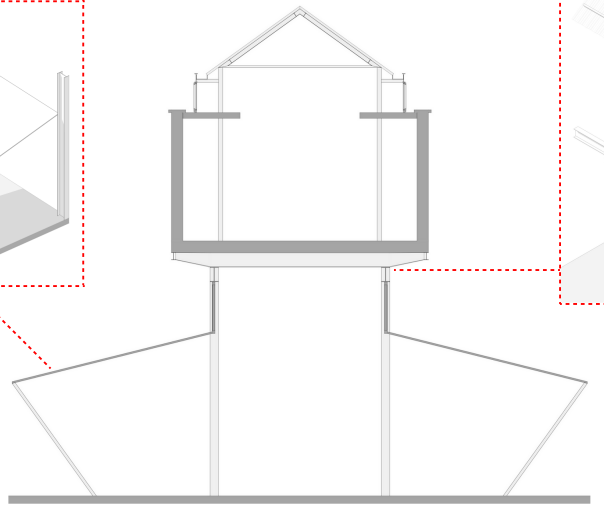
REABILITAÇÃO DO 6º MÓDULO
CALÇADÃO DOS MASCATES

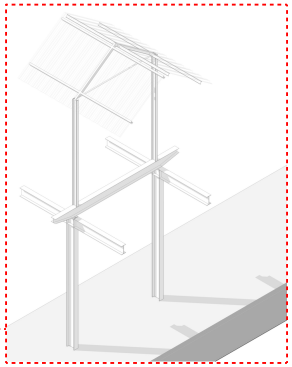




ESTUDO PRELIMINAR

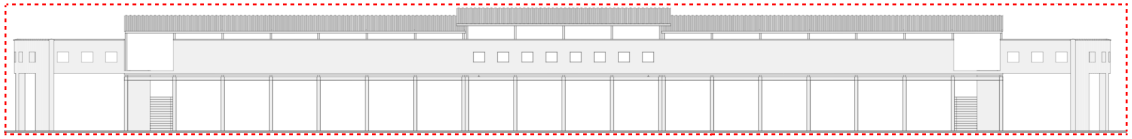


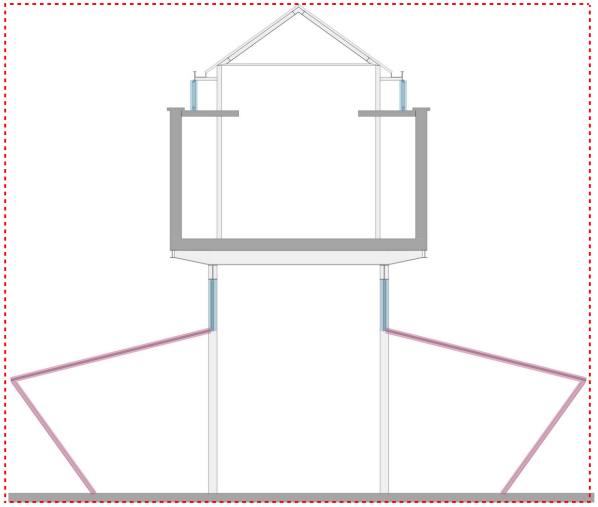


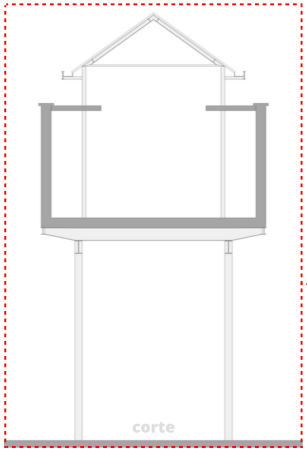


ESTRUTURA

ESTADO ATUAL





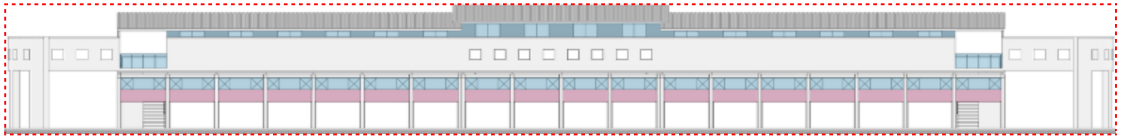


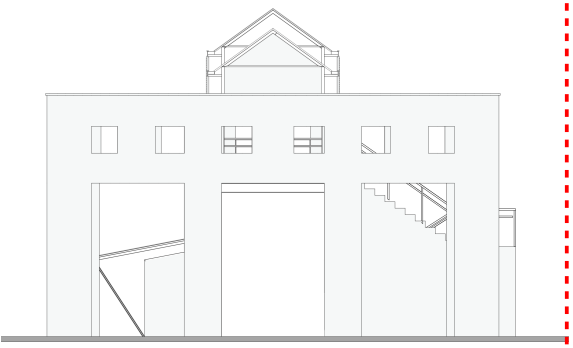
A AUSÊNCIA DAS COBERTAS LATERAIS (TOLDOS) SOMADA A TAMBÉM AUSÊNCIA DOS FECHAMENTOS LEVES CONFIGURAM A PRINCIPAL DESCARACTERIZAÇÃO DESSE MÓDULO E DEMONSTRAM SEU GRAU DE ABANDONO

DIRETRIZES

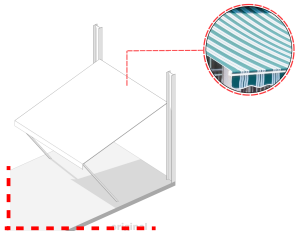
RECUPERAR

REPENSAR

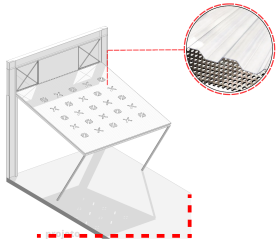




elevação C 1:100

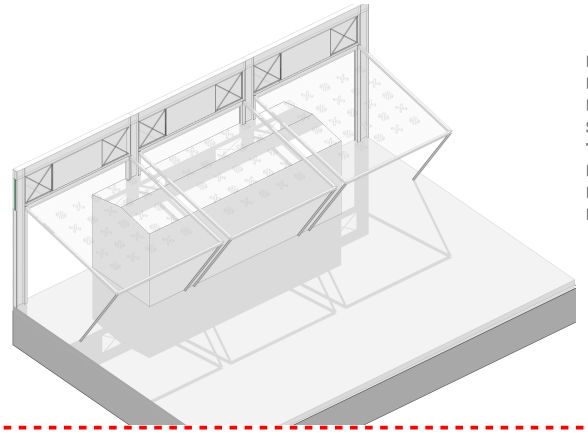


A PARTIR DAS DIRETRIZES ESTABELECIDAS DE RECUPERAR E REPENSAR O PROJETO SE DESENHA COM NATURALIDADE.



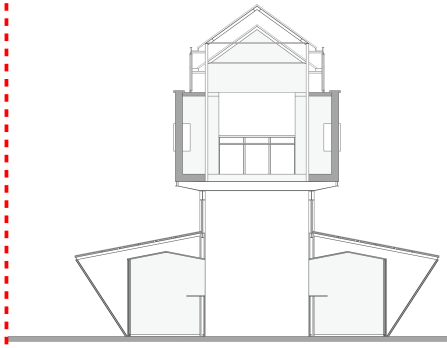
PARA O OBRIGO DOS COMERCIANTES FORAM PROJETADOS MÓDULOS INDEPENDENTES E FECHADOS.

UM RÍTIMO DE OCUPAÇÃO É DADO ENTRE OS MÓDULOS PARA PROMOVER A CIRCULAÇÃO TRANSVERSAL, ALÉM DA LONGITUDINAL.



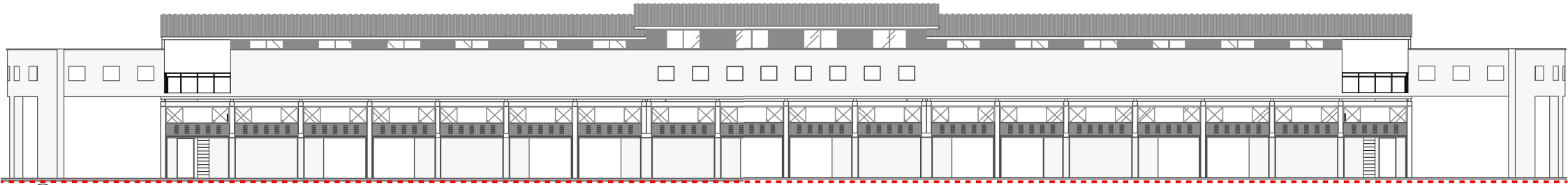
PARA PERMITIR A PERMEABILIDADE VISUAL E PROMOVER UM ABRIGO SÓLIDO PARA OS TRANSEUNTES, A COBERTA LATERAL É PENSADA EM MATERIAIS TRANSLÚCIDOS, MAS PERMANENTES.

OS MEZANINOS SÃO MANTIDOS COMO ESPAÇOS DE APOIO/ARMAZENAMENTO AOS COMERCIANTES.

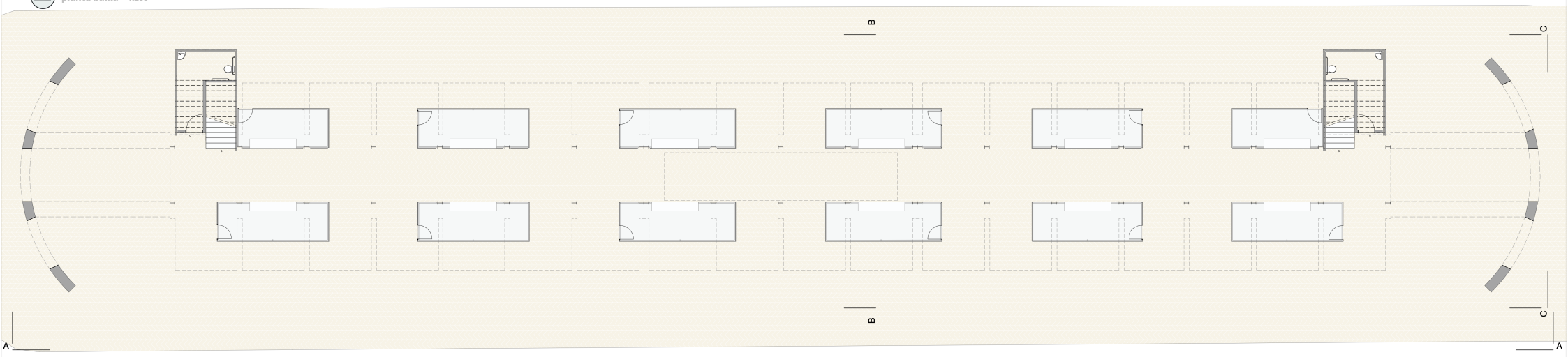


corte B 1:100

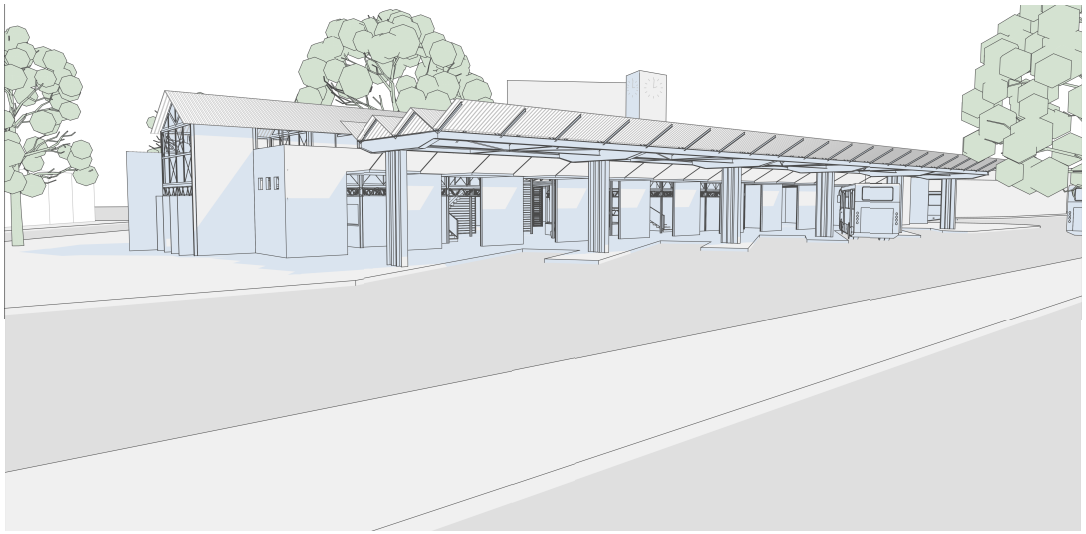
elevação A 1:200



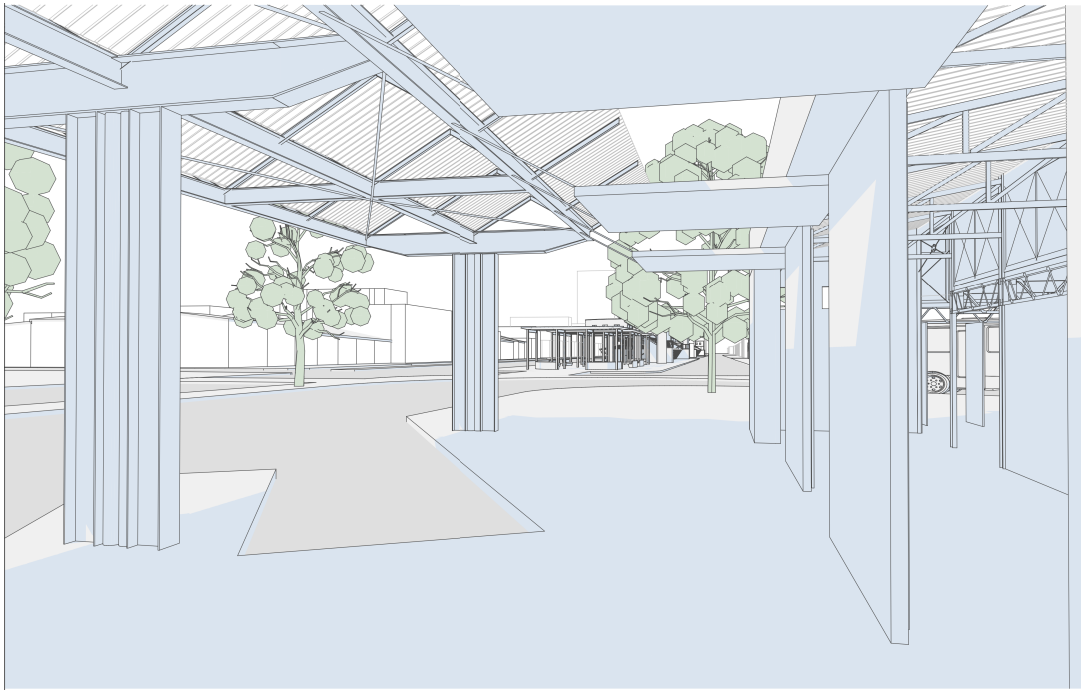
planta baixa 1:200



PERSPECTIVAS DO CONJUNTO:

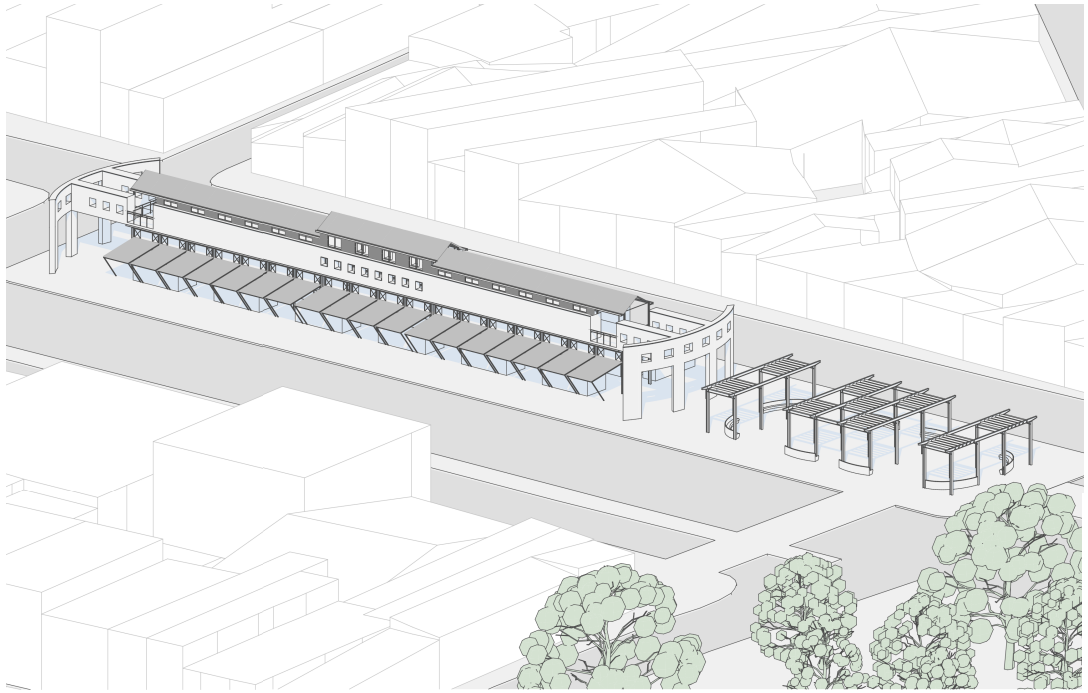


Terminal Dantas Barreto



Vista do espaço de convivência através do Terminal

Vista do Terminal através do espaço de convivência



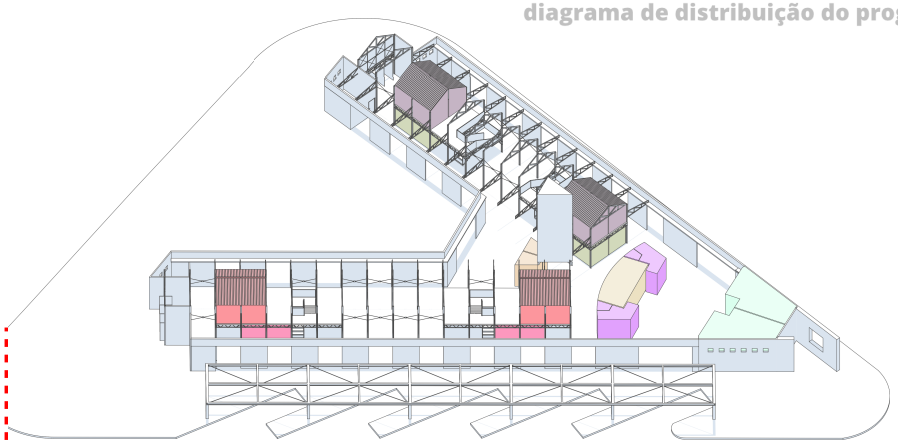
Módulo Reabilitado do Calçadão dos Mascates

REQUALIFICAÇÃO DO MERCADO DAS FLORES PARA TERMINAL DANTAS BARRETO

ESTUDO PRELIMINAR

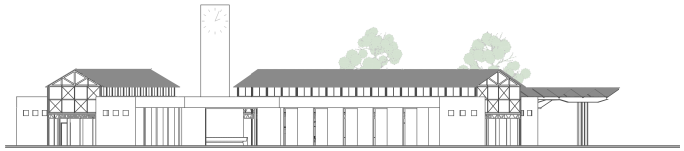
O PONTO DE PARTIDA DO PROJETO TERMINAL DANTAS BARRETO É A TRANSFORMAÇÃO DO ESTACIONAMENTO DO MERCADO MERCADO DAS FLORES E DA RUA CERRO CORÁ EM UMA VIA EXCLUSIVA DE CIRCULAÇÃO DE ÔNIBUS.

diagrama de distribuição do programa 1:650

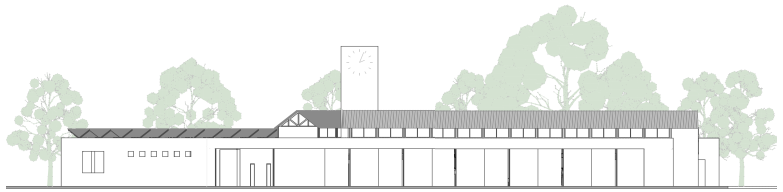


legenda:

- bwc
- venda de bilhetes
- restaurantes
- vestiários
- copa
- escritório das empresas
- bwc pcd
- comércio



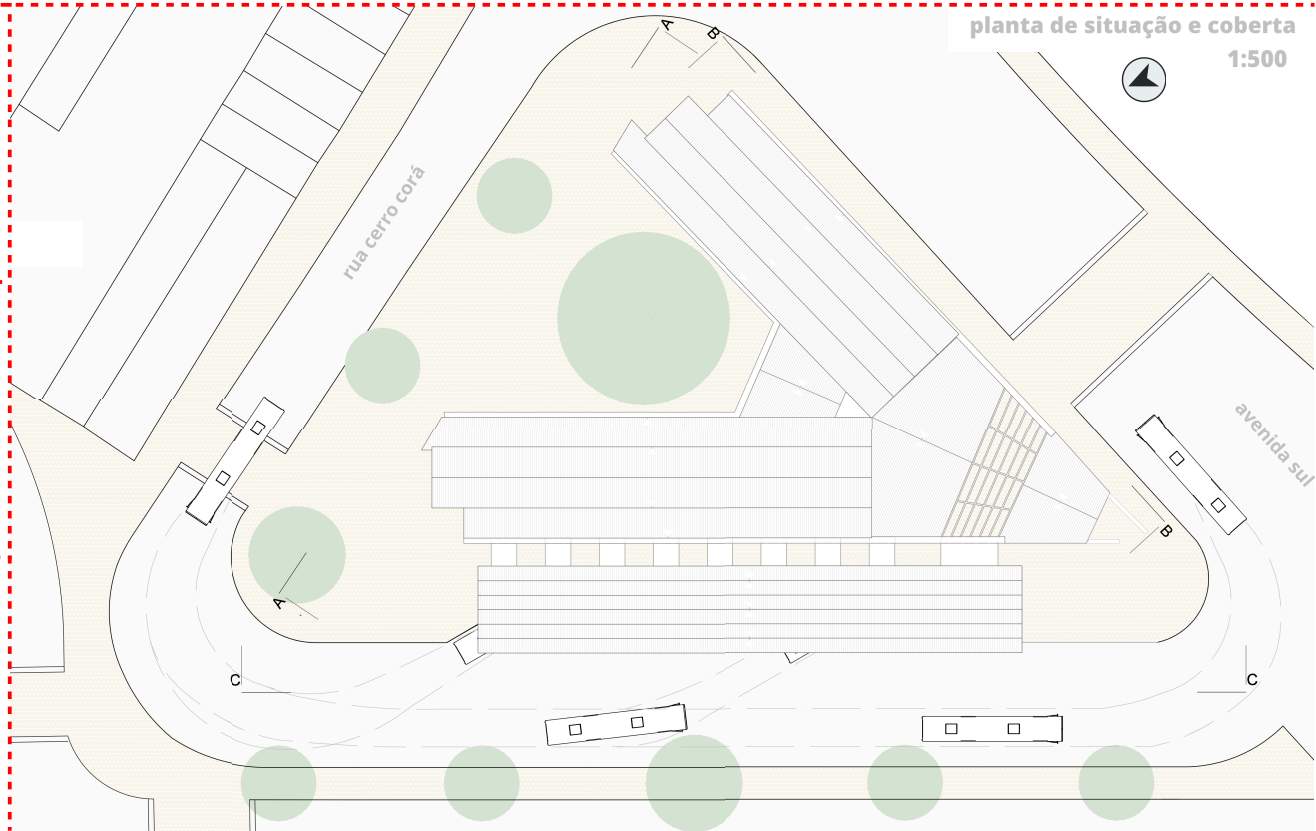
Elevação A 1:500



Elevação B 1:500

Elevação C 1:500

planta de situação e coberta 1:500



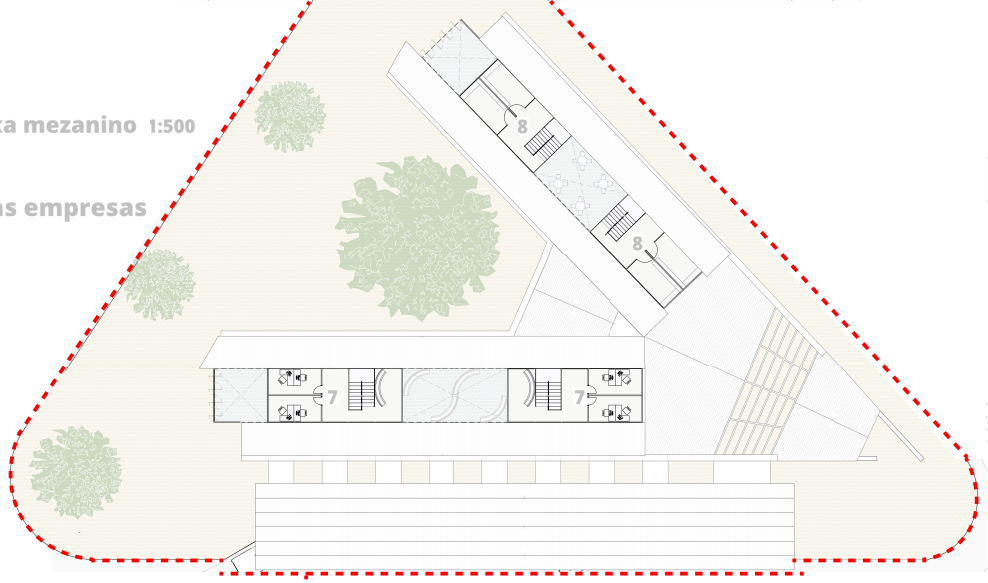
ADJACENTE AO EDIFÍCIO DO ANTIGO MERCADO SE TEM AS PLATAFORMAS DE EMBARQUE/DESEMBARQUE, ABRIGADAS POR UMA COBERTA INDEPENDE DA ESTRUTURA EXISTENTE , MAS CONECTADA A MESMA POR PLANOS QUE RESPEITAM O RITMO DA FACHADA ORIGINAL.

O RESTANTE DO PROGRAMA É DISPOSTO NO ESPAÇO DO ANTIGO MERCADO, RESPEITANDO SUA DISPOSIÇÃO EM DUAS ALAS. ASSIM, SE TEM UMA ALA DE COMPRA DE BILHETES E ESPERA E UMA DE ALIMENTAÇÃO E COMÉRCIO.

planta baixa mezanino 1:500

7 escritório das empresas

8 comércio



planta baixa térreo 1:250

1 bwc

2 vestiários

3 copa

4 bwc pcd

5 venda de bilhetes

6 restaurantes

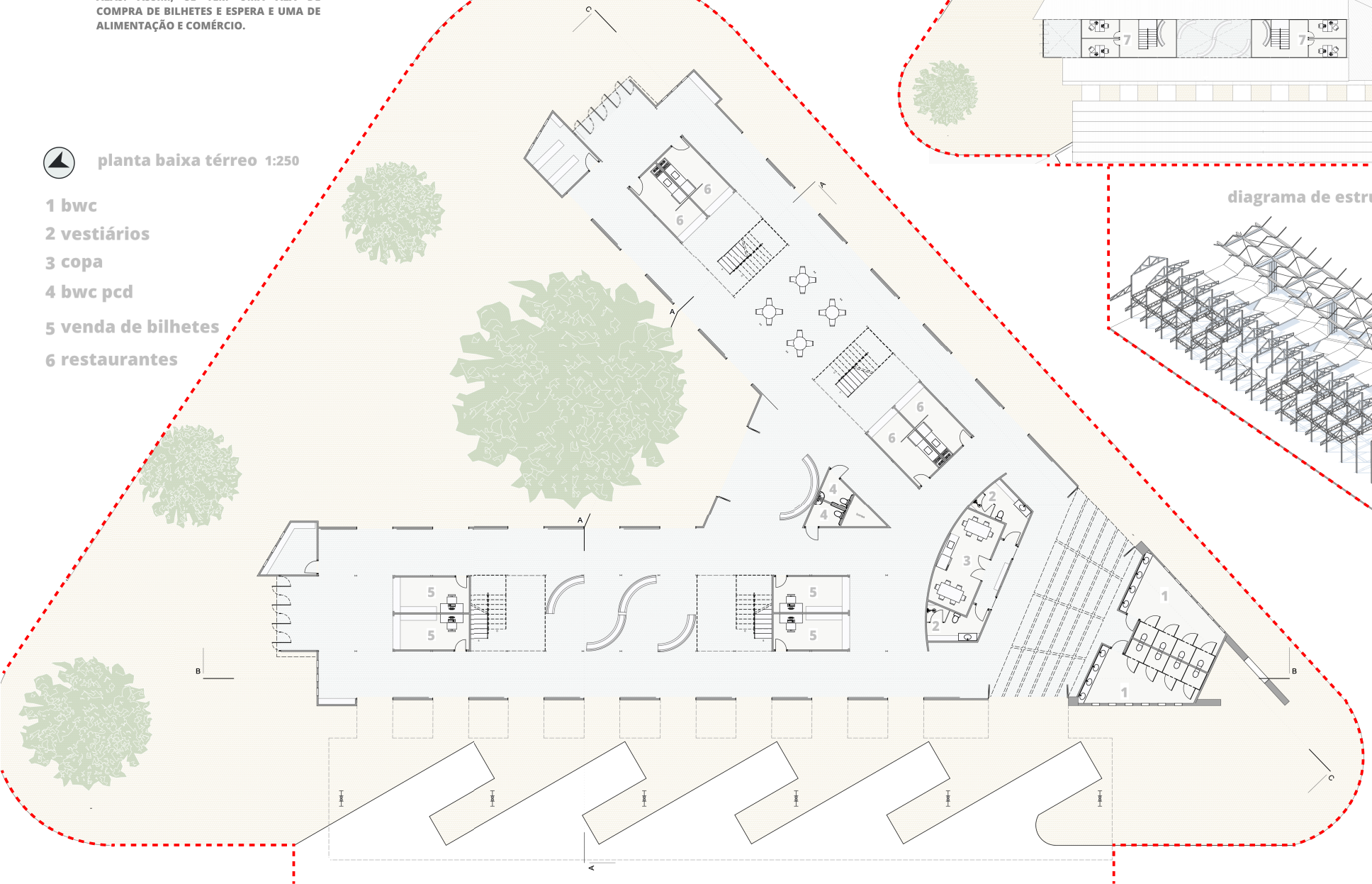
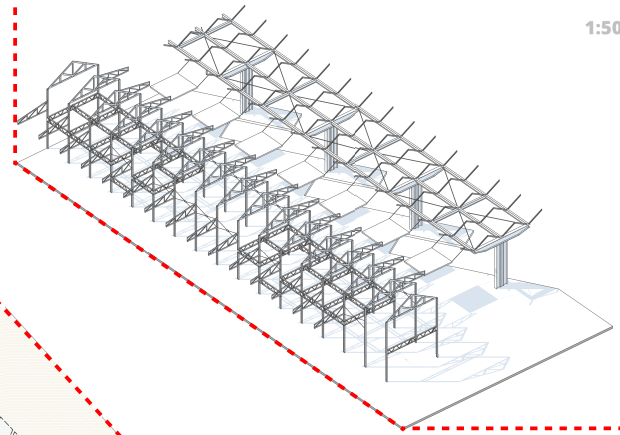


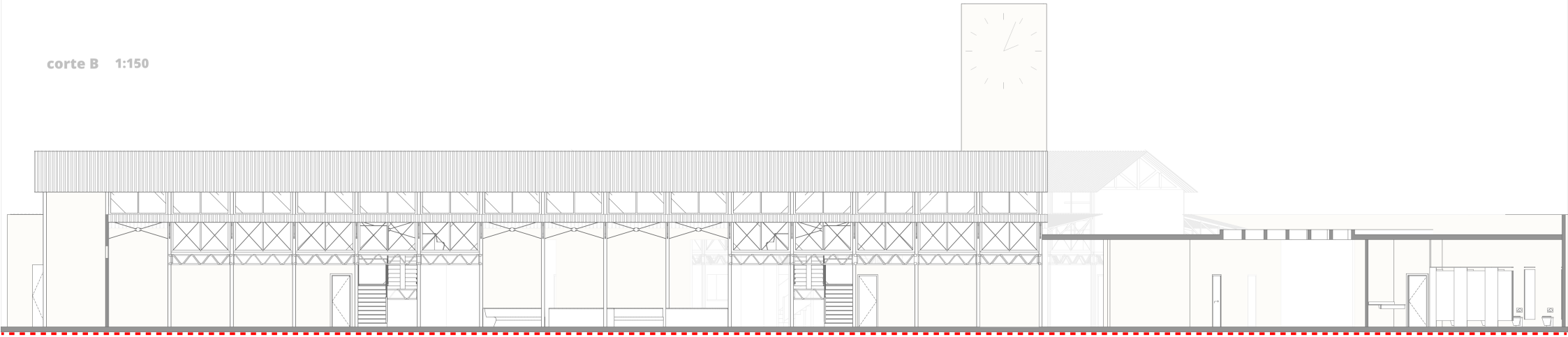
diagrama de estrutura atual + proposta

1:500

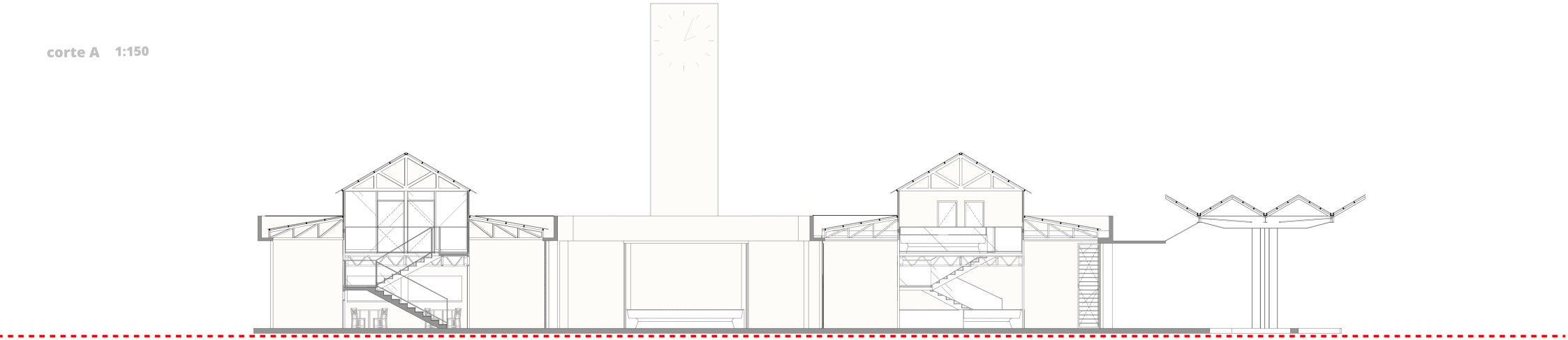
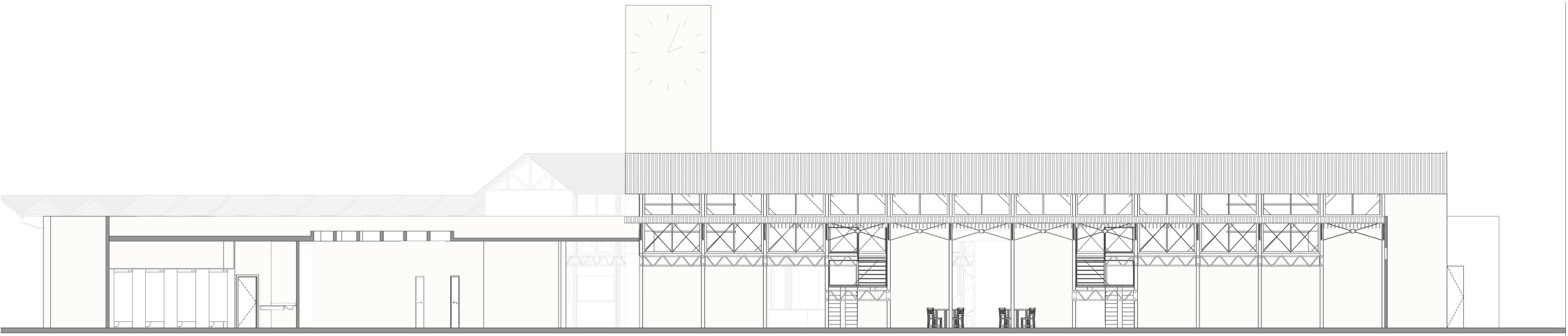


O FECHAMENTO DAS ABERTURAS É RESOLVIDO COM GRADEADO QUE CORRE EXTERNO ÀS PAREDES CÊNICAS. AS MARGENS DA 'RUA INTERNA', ENCONTRAMOS A BATERIA DE SANITÁRIOS E O ESPAÇO DE FUNCIONÁRIOS, QUE CONTA COM COPA E VESTIÁRIOS

corte B 1:150



corte A 1:150



corte C 1:150