



**UNIVERSIDADE FEDERAL DE PERNAMBUCO**  
**CENTRO DE ARTES E COMUNICAÇÃO**  
**DEPARTAMENTO DE ARQUITETURA E URBANISMO**  
**CURSO DE GRADUAÇÃO EM ARQUITETURA E URBANISMO**

**FLÁVIA COSTA FARIAS**

**PROJETO NOVO RECIFE:**  
**uma análise entre a promessa e a implementação**

Recife

2025

FLÁVIA COSTA FARIAS

**PROJETO NOVO RECIFE:  
uma análise entre a promessa e a implementação**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao Curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de Pernambuco – UFPE, como requisito parcial para obtenção do grau de Bacharel em Arquitetura e Urbanismo.

**Orientadora:** Yara Cristina Labronici Baiardi

Recife

2025

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

Farias, Flávia Costa.

PROJETO NOVO RECIFE: uma análise entre a promessa e a  
implementação / Flávia Costa Farias. - Recife, 2025.

216 p. : il., tab.

Orientador(a): Yara Cristina Labronici Baiardi

Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação) - Universidade Federal de  
Pernambuco, Centro de Artes e Comunicação, Arquitetura e Urbanismo -  
Bacharelado, 2025.

Inclui referências, anexos.

1. Planejamento Urbano. 2. Projeto Novo Recife. 3. Requalificação Urbana.  
4. Cais José Estelita. I. Baiardi, Yara Cristina Labronici. (Orientação). II. Título.

720 CDD (22.ed.)

## **FOLHA DE APROVAÇÃO**

FLÁVIA COSTA FARIAS

**PROJETO NOVO RECIFE:  
uma análise entre a promessa e a implementação**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao Curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de Pernambuco – UFPE, como requisito parcial para obtenção do grau de Bacharel em Arquitetura e Urbanismo.

Aprovado em 15 de agosto de 2025.

### **BANCA EXAMINADORA**

---

Profa. Dra. Yara Cristina Labronici Baiardi (orientadora)  
Universidade Federal de Pernambuco

---

Prof. Dr. Fernando Diniz Moreira (examinador interno)  
Universidade Federal de Pernambuco

---

Prof. Dr. Lucas Fehr (examinador externo)  
Universidade Presbiteriana Mackenzie

## **AGRADECIMENTOS**

Agradeço, antes de tudo, a mim mesma.

Por não ter desistido, ainda que tantos caminhos tenham surgido durante o percurso. Por seguir em frente mesmo quando a dúvida parecia maior do que a confiança. Por acreditar e concluir este trabalho, mesmo enquanto outras prioridades exigiam minha atenção. Me orgulho do que consegui fazer e por ter chegado até aqui.

Agradeço a Deus, pela força que sustentou minha mente e me deu coragem quando tudo parecia sair dos trilhos.

À minha família, pelo apoio em todos os momentos e fases da minha vida.

Em especial, à minha mãe, Cláudia, que sempre encarou os maiores desafios comigo; ao meu pai, Flávio, que nunca deixou de acreditar em mim; às minhas segundas mães, tias Célia e Celi, que nunca mediram esforços para me ver feliz e realizada; e ao meu irmão, Felipe, que sempre me ensinou, incentivou e mostrou que tudo era possível. Obrigada por toda torcida sempre e por fazerem questão de comemorar todas as minhas conquistas junto a mim.

Às minhas amigas, que, mesmo não vivendo diretamente comigo o cotidiano da universidade, estiveram por perto, marcando presença em cada etapa. Obrigada pelas palavras de incentivo, pelos direcionamentos, puxões de orelha e conselhos sinceros, por me entenderem e por me lembrarem, com parceria e afeto, que eu não estava sozinha. Vocês fizeram toda a diferença, especialmente nos momentos finais. Em especial: Ma, Ali, Duda, Lívia, Nat e Vivian.

À Laís, Bia e Thiago, meus amigos da arquitetura que estiveram ao meu lado durante os intermináveis e desafiadores anos da graduação; obrigada por segurarem minha mão, dividirem angústias, metas, noites viradas, codas e cansaços, e, principalmente, por acreditarem no processo, mesmo quando tudo parecia pesado demais. Meus bests, obrigada por tudo.

À minha orientadora, Yara, que tanto se fez presente, acreditou na minha capacidade e mergulhou comigo nesse processo e desafio final que é o TCC. Obrigada pelas “provocações”, pelos assessoramentos, pela escuta generosa, pela parceria, incentivo e por caminhar ao meu lado com tanta confiança e sensibilidade, não tinha ninguém melhor para me acompanhar nesse processo, encerro este ciclo admirando-a ainda mais.

A todos os professores e professoras que contribuíram para a minha formação ao longo da graduação, por expandirem meu olhar e aprofundarem minhas reflexões. À UFPE, por, apesar de tudo, ser espaço de encontros, descobertas e construção de caminhos.

Aos autores e autoras que, com suas obras e produções, ajudaram a dar forma e consistência ao pensamento crítico que sustenta o meu trabalho. Foi através deles que encontrei as ferramentas teóricas para embasar e compreender melhor o urbanismo, a cidade e suas complexidades.

E, por fim, à minha cidade, Recife.

Por me ensinar a olhar, questionar e pertencer. Mesmo que meus passos sigam por outros caminhos, levarei comigo as memórias, as vivências, os carnavais e os dias de sol que essa cidade me proporcionou. Obrigada por ser, ao mesmo tempo, cenário, objeto e inspiração.

*“Ao lidarmos com as cidades, estamos lidando com a vida em seu aspecto mais complexo e intenso. Por isso, há uma limitação estética fundamental no que pode ser feito com as cidades: uma cidade não pode ser uma obra de arte.”*

*Jane Jacobs*

## RESUMO

Este trabalho tem como objetivo analisar o Projeto Novo Recife à luz dos princípios do urbanismo contemporâneo, buscando compreender como o projeto, em sua atual fase de implementação, se articula com as promessas urbanísticas que o legitimaram. A pesquisa parte do contraste entre o discurso institucional e as práticas efetivas do projeto, com foco nas contradições e adequações em relação às diretrizes de valorização do espaço público, preservação, diversidade de usos, tempos e ritmos, vitalidade urbana e participação cidadã. Para isso, foi adotada uma abordagem analítica fundamentada nas contribuições teóricas dos autores François Ascher, Bernardo Secchi, Jane Jacobs e Françoise Choay, com a construção de um quadro de parâmetros analíticos aplicados ao estudo de caso. A pesquisa, de caráter qualitativo e exploratório, foi conduzida por meio da análise de documentos oficiais, materiais institucionais, reportagens, revisões bibliográficas, artigos, projetos e imagens da área, além da observação empírica realizada pela autora. Os resultados demonstram que, embora o Novo Recife tenha incorporado, através de ações mitigadoras e contrapartidas urbanas, algumas diretrizes do urbanismo contemporâneo, ele ainda apresenta limitações e não alcança o êxito prometido e esperado. Ao abordar o estudo de caso do antigo Cais José Estelita, o trabalho oferece uma reflexão sobre como as grandes intervenções urbanas, embora apresentadas como soluções para a revitalização e modernização das cidades, podem reproduzir e até acentuar as desigualdades sociais e territoriais. Por fim, a pesquisa contribui para o debate acadêmico e profissional ao destacar a importância de alinhar, de fato, as práticas de planejamento urbano com os princípios de um urbanismo mais sensível às realidades locais, que preencha não só a lacuna das necessidades urbanas, mas também consiga resolver os desafios socioeconômicos contemporâneos.

**Palavras-chave:** Cais José Estelita. Planejamento Urbano. Projeto Novo Recife. Requalificação Urbana.

## ABSTRACT

This study aims to analyze the Novo Recife Project through the lens of contemporary urbanism, seeking to understand how the project, in its current stage of implementation, aligns with the urban promises that initially legitimized it. The research departs from the contrast between institutional discourse and the project's effective practices, focusing on contradictions and convergences related to the enhancement of public space, preservation of urban memory, functional diversity, temporal plurality, urban vitality, and civic participation. To this end, an analytical approach was adopted, grounded in the theoretical contributions of François Ascher, Bernardo Secchi, Jane Jacobs, and Françoise Choay. A framework of analytical parameters was developed and applied to the case study. The research, qualitative and exploratory in nature, was conducted through the analysis of official documents, institutional materials, news reports, academic literature, urban projects, visual records of the area, and empirical observation by the author. The findings indicate that, although the Novo Recife Project has incorporated certain principles of contemporary urbanism, mainly through mitigating actions and urban planning countermeasures, it still exhibits significant limitations and fails to fully deliver the expected outcomes it once promised. By focusing on the case study of the former Cais José Estelita, this work offers a critical reflection on how large-scale urban interventions, while presented as solutions for revitalizing and modernizing cities, may in fact reproduce or even deepen socio-spatial inequalities. Ultimately, the study contributes to both academic and professional debates by highlighting the importance of genuinely aligning urban planning practices with the principles of a more context-sensitive urbanism, one capable not only of addressing urban needs but also of responding effectively to contemporary socioeconomic challenges.

**Keywords:** Cais José Estelita, Urban Planning, Novo Recife Project, Urban Redevelopment.

## SUMÁRIO

<b>INTRODUÇÃO.....</b>	<b>12</b>
<b>1. REFERENCIAL TEÓRICO: FUNDAMENTOS DO URBANISMO CONTEMPORÂNEO.....</b>	<b>19</b>
1.1. Urbanismo: conceitos e transformações.....	19
1.1.1. O paradigma do urbanismo moderno.....	20
1.1.2. A emergência do urbanismo contemporâneo.....	23
1.2. François Ascher: entre complexidade urbana e os novos paradigmas.....	26
1.2.1. A complexidade urbana e a mutação das cidades contemporâneas.....	27
1.2.2. Parâmetros analíticos à luz do pensamento de Ascher.....	30
1.3. Bernardo Secchi: entre o palimpsesto urbano e a equidade territorial.....	31
1.3.1. A cidade como palimpsesto: crítica ao tecnocratismo e leitura do território.....	33
1.3.2. Parâmetros analíticos à luz do pensamento de Secchi.....	34
1.4. Jane Jacobs: entre vitalidade urbana e crítica ao funcionalismo.....	35
1.4.1. A cidade como objeto de estudo: crítica à ortodoxia e defesa da experiência.....	37
1.4.2. Parâmetros analíticos à luz do pensamento de Jacobs.....	38
1.5. Françoise Choay: entre patrimônio simbólico e crítica à tecnocracia.....	41
1.5.1. Cidade como linguagem: crítica à abstração e valorização da memória urbana....	42
1.5.2. Parâmetros analíticos à luz do pensamento de Choay.....	44
1.6. Quadro-síntese dos parâmetros analíticos.....	45
<b>2. REFERÊNCIAS DE RENOVAÇÃO URBANA.....</b>	<b>48</b>
2.1. Paris Rive Gauche (Paris, França).....	49
2.2. Expo 98/Parque das Nações (Lisboa, Portugal).....	57
2.3. Síntese das lições urbanísticas.....	66
<b>3. O NOVO RECIFE: DA HISTÓRIA À IMPLEMENTAÇÃO DO PROJETO.....</b>	<b>68</b>
3.1. Recife e o Cais José Estelita: contexto histórico e identidade local.....	69
3.2. Promessa de revitalização? A lógica dos megaprojetos no Centro do Recife e na Bacia do Pina.....	74
3.3. Projeto Novo Recife: origem, planejamento e contestação social.....	85
3.3.1. Planejamento e tramitação institucional (2008-2013).....	88

3.3.2. Contestação pública e mobilização social (2014).....	94
3.4. Projeto Novo Recife: avanços, reconfigurações e desdobramentos atuais.....	104
3.4.1. Reconfiguração institucional e retomada do projeto (2015-2019).....	105
3.4.2. Concretizações e desdobramentos recentes (2019-2025).....	117
3.5. Perspectivas futuras e conclusão: o horizonte de finalização do Novo Recife.	141
<b>4. ANÁLISE DO PROJETO NOVO RECIFE: APLICAÇÃO DOS PARÂMETROS.</b>	<b>145</b>
4.1. Entre redes, tempos e mobilidade: o Novo Recife à luz de Ascher.....	146
4.1.1. Governança urbana complexa.....	147
4.1.2. Diversidade de tempos e ritmos urbanos.....	150
4.1.3. Mobilidade urbana integrada.....	155
4.1.4. Síntese sob os princípios ascherianos.....	158
4.2. Território e justiça espacial: o Novo Recife sob a ótica de Secchi.....	160
4.2.1. Equidade territorial.....	161
4.2.2. Leitura interpretativa do território.....	163
4.2.3. Síntese sob os princípios secchianos.....	166
4.3. Vida urbana e diversidade social: o Novo Recife no olhar de Jacobs.....	168
4.3.1. Vitalidade urbana.....	169
4.3.2. Diversidade funcional e social.....	175
4.3.3. Síntese sob os princípios jacobianos.....	179
4.4. Patrimônio e pertencimento: o Novo Recife em diálogo com Choay.....	180
4.4.1. Memória urbana.....	181
4.4.2. Patrimônio intangível.....	184
4.4.3. Síntese sob os princípios choayianos.....	187
4.5. “Novo Velho Recife”: resultados dos parâmetros aplicados.....	189
<b>CONCLUSÃO.....</b>	<b>193</b>
<b>CONSIDERAÇÕES FINAIS.....</b>	<b>196</b>
<b>REFERÊNCIAS.....</b>	<b>198</b>
<b>ANEXOS.....</b>	<b>205</b>

## INTRODUÇÃO

Refletir sobre o urbanismo contemporâneo no Brasil implica encarar seus múltiplos paradoxos. Em um cenário de urbanização crescente e desigualdade persistente, proliferam discursos que associam o planejamento urbano à promoção da sustentabilidade, da inclusão e da inovação. No entanto, a materialização dessas promessas, especialmente em grandes projetos urbanos, frequentemente revela contradições marcadas pela predominância do capital imobiliário, pela fragilização da função pública do urbanismo e pela marginalização dos processos participativos (ROLNIK, 2015).

Nas últimas décadas, intervenções urbanas de grande porte têm sido implementadas em áreas centrais ou de alto valor simbólico das cidades brasileiras, sob a justificativa de “revitalizar” espaços degradados e reconectar diferentes partes do território urbano (FERREIRA, 2007). Essas iniciativas, muitas vezes pautadas por parcerias público-privadas, tendem a operar em uma lógica empreendedora, promovendo transformações significativas na paisagem, mas também gerando muitas controvérsias em torno do pertencimento, do acesso ao espaço e da justiça socioespacial.

Nesse contexto, o conceito de urbanismo contemporâneo surge como uma abordagem crítica às práticas tradicionais de planejamento. Em oposição aos paradigmas modernos, baseados na zonificação rígida, na homogeneização funcional e na desarticulação entre história, espaço e cotidiano, autores como François Ascher, Bernardo Secchi, Jane Jacobs e Françoise Choay propõem um novo repertório teórico e projetual capaz de responder aos desafios urbanos atuais.

A cidade do Recife, marcada por profundas desigualdades territoriais e disputas simbólicas, configura um campo fértil para o debate. É nesse cenário que ganham centralidade os grandes projetos urbanos, caracterizados por sua escala territorial ampliada, forte capacidade de reconfiguração do tecido urbano e articulação entre capital imobiliário, Estado e instrumentos de planejamento. Embora justificados por seus potenciais de indução de centralidades, dinamização econômica e criação de espaços públicos qualificados, esses projetos frequentemente negligenciam a participação cidadã, a equidade social e a função

pública da cidade (ROLNIK, 2015). Diante disso, torna-se urgente repensar o urbanismo não apenas como técnica de ordenamento espacial, mas como campo de disputas simbólicas, políticas e culturais.

Nesse cenário, o Projeto Novo Recife, proposto para a área do Cais José Estelita<sup>1</sup>, destaca-se como um caso emblemático. Anunciado como uma intervenção de requalificação urbana, o projeto mobiliza intensos conflitos envolvendo patrimônio, mercado imobiliário, planejamento e cidadania. Entre as promessas de revitalização e os questionamentos sobre sua execução, o Novo Recife evidencia os dilemas que atravessam a produção do espaço urbano na contemporaneidade. É a partir dessa tensão entre promessa e implementação que este trabalho se constrói.

O propósito principal é analisar em que medida a materialização do Projeto Novo Recife dialoga com os princípios do urbanismo contemporâneo, identificando aproximações, distanciamentos e contradições com o divulgado. Para isso, será desenvolvido um quadro de parâmetros analíticos com base nos aportes teóricos dos autores mencionados, a partir do qual se realizará a análise do caso.

Mais do que buscar um veredicto conclusivo, o trabalho propõe uma leitura crítica situada do caso. Ao colocar em diálogo a promessa e a implementação do Novo Recife, pretende-se contribuir para o debate sobre os caminhos possíveis e desejáveis para a construção de cidades mais plurais, justas e enraizadas em sua própria história, que saem, de fato, do papel; e aprofundar a compreensão sobre o que as práticas urbanas efetivamente revelam quando confrontadas com os discursos que as legitimam.

---

<sup>1</sup> O Cais José Estelita está localizado na orla estuarina do Recife, em uma faixa portuária situada entre o centro histórico e a Zona Sul da cidade. A área é margeada pela Bacia do Pina e atravessada por importantes infraestruturas viárias, como a Avenida Sul e o Viaduto Capitão Temudo, que conectam diferentes zonas da cidade. Soma-se a isso o valor simbólico e histórico do território, marcado pela presença de elementos patrimoniais relevantes, como o Forte das Cinco Pontas – construção do século XVII que abriga, atualmente, o Museu da Cidade do Recife –, os galpões e armazéns de açúcar e os vestígios da antiga linha férrea que cortava a região, hoje desativada, mas ainda presente na paisagem e na memória urbana recifense. Além disso, o Cais José Estelita se insere em uma zona de transição entre usos residenciais, comerciais e institucionais, o que amplia ainda mais seu potencial de valorização fundiária e o interesse estratégico por parte do setor imobiliário.

## **Problemática**

Nas últimas décadas, grandes projetos urbanos passaram a ocupar um lugar central nas estratégias de reestruturação das cidades. Apresentados como soluções para a “revitalização” de áreas degradadas ou subutilizadas, essas intervenções frequentemente se valem de discursos que associam o planejamento urbano à modernização, à valorização do território e à qualificação dos espaços públicos (FERREIRA, 2000; ROLNIK, 2015). No entanto, na prática, é comum que tais projetos sejam conduzidos sob forte influência de interesses privados, com baixa participação popular e impactos profundos sobre a dinâmica socioespacial das áreas afetadas.

O Projeto Novo Recife exemplifica essas tensões. Anunciado como uma intervenção estratégica para reconectar o centro ao restante da cidade, qualificar o espaço urbano e gerar novos usos, o projeto mobilizou, desde sua origem, críticas quanto à sua legitimidade institucional, aos efeitos sobre a memória e o patrimônio, e sobre sua real capacidade de inclusão e transformação positiva do território.

Logo, entre promessas amplamente divulgadas e práticas de implementação já em curso, o Novo Recife revela um conjunto de contradições que atravessam a produção do espaço urbano contemporâneo. Assim, este trabalho parte da seguinte pergunta central: em que medida o Projeto Novo Recife, tal como vem sendo efetivamente implementado, corresponde às promessas que o legitimaram, à luz dos princípios do urbanismo contemporâneo?

## **Justificativa**

O Projeto Novo Recife foi escolhido como objeto deste estudo por sua relevância simbólica, política e territorial no debate sobre o urbanismo contemporâneo. Trata-se de uma intervenção de grande escala, situada em área central da cidade, cujo processo de concepção e implementação mobiliza agentes públicos, privados e civis, expondo disputas em torno da produção do espaço urbano, do pertencimento e da função social da cidade. Embora inserido no contexto recifense, o caso revela dinâmicas recorrentes em outras realidades urbanas, tornando-se exemplar para refletir sobre as tensões que permeiam grandes projetos de requalificação.

Apresentado sob o discurso de modernização e valorização da paisagem urbana, o empreendimento promete reconfigurar o território, ampliar a oferta de espaços públicos e estimular novas centralidades. Contudo, a análise de sua trajetória institucional e material revela contradições entre os objetivos proclamados e os efeitos observáveis em sua execução. Esse descompasso entre promessa e prática ilustra um dos principais dilemas do planejamento urbano: a dificuldade de alinhar diretrizes progressistas a formas efetivas e equitativas de transformação do território (FERREIRA, 2007; ROLNIK, 2015).

Diante disso, este trabalho propõe uma abordagem analítica fundamentada nos princípios do urbanismo contemporâneo, a fim de verificar se o Novo Recife se alinha a essas diretrizes e as concretiza em sua implementação.

### **Objetivo Geral**

Analisar a distância entre o discurso institucional e as práticas efetivas do Projeto Novo Recife, investigando em que medida o projeto, em sua implementação, dialoga com os princípios do urbanismo contemporâneo.

### **Objetivos Específicos**

1. Discutir os fundamentos do urbanismo contemporâneo a partir das contribuições de François Ascher, Bernardo Secchi, Jane Jacobs e Françoise Choay;
2. Construir um quadro de parâmetros analíticos com base nesses aportes teóricos;
3. Apresentar experiências de requalificação urbana como referências para a análise do caso;
4. Sistematizar, contextualizar e apresentar o Projeto Novo Recife em sua totalidade, enquanto objeto central do trabalho;
5. Realizar uma análise crítica do Novo Recife, aplicando o quadro de parâmetros para identificar aproximações, distanciamentos e contradições em relação aos princípios do urbanismo contemporâneo.

## **Metodologia**

A pesquisa adota caráter aplicado, por buscar compreender uma situação real e concreta do campo urbano; é de natureza analítica e possui abordagem qualitativa, por se basear em percepções, significados e relações sociais. O delineamento é exploratório-descritivo, pois visa aprofundar o conhecimento sobre um caso específico e apresentar suas principais características, e, por fim, a estratégia é a de estudo de caso, tendo em vista a complexidade e singularidade que o Projeto Novo Recife apresenta.

As etapas metodológicas foram estruturadas conforme descrito a seguir:

### *Discussão dos princípios teóricos norteadores*

Foi realizada uma revisão bibliográfica com foco nas obras de Ascher, Secchi, Jacobs e Choay, com o objetivo de extrair parâmetros capazes de fundamentar uma análise crítica à luz dos princípios contemporâneos.

### *Construção do quadro de parâmetros*

A partir dos fundamentos teóricos levantados, foram definidos parâmetros analíticos, permitindo a leitura sistêmica do caso. Cada autor sustenta eixos específicos de análise que orientam os tópicos interpretativos da pesquisa.

### *Estudo de referências internacionais*

Foram analisados os projetos Paris Rive Gauche (França) e Parque das Nações (Portugal), com base em revisão bibliográfica e documental. A escolha buscou ampliar o repertório analítico e identificar práticas relevantes em requalificação urbana.

### *Sistematização do caso empírico*

Esta etapa consistiu na coleta, organização e interpretação de informações sobre o Projeto Novo Recife. Foram consultados projetos oficiais, leis, documentos, peças institucionais, artigos acadêmicos, produções bibliográficas, materiais de divulgação do empreendimento enviados por corretores e reportagens jornalísticas para levantar e organizar informações sobre o Novo Recife, além da observação empírica

da autora, desde seus antecedentes até a sua materialização urbanística e principais controvérsias.

#### *Aplicação do quadro analítico ao estudo de caso*

Por fim, o quadro construído foi utilizado na análise crítica do Projeto Novo Recife em sua fase atual de implantação, possibilitando uma interpretação situada sobre como o projeto se articula dos princípios do urbanismo contemporâneo e das promessas que orientaram sua legitimação.

Trata-se, portanto, de uma investigação que combina análise documental, revisão teórica e observação empírica, com o intuito de contribuir para o debate acadêmico sobre os limites e possibilidades das grandes intervenções urbanas em contextos de disputa.

#### **Estrutura do Trabalho**

O trabalho está organizado em quatro capítulos principais, além desta introdução, das considerações finais e das referências. No primeiro capítulo, apresenta-se o referencial teórico que fundamenta a análise a ser desenvolvida ao longo da pesquisa. A partir da leitura articulada dos autores: François Ascher, Bernardo Secchi, Jane Jacobs e Françoise Choay, propõe-se a construção de um quadro analítico composto por parâmetros que orientam a investigação do caso empírico.

O segundo capítulo apresenta dois estudos de caso internacionais, o Paris Rive Gauche, na França, e o Parque das Nações, em Lisboa, que funcionam como referências complementares para a análise. Essas experiências, por suas semelhanças estruturais, territoriais e conceituais, oferecem subsídios teóricos-práticos para refletir sobre os desafios e potencialidades de grandes intervenções urbanas em frentes d'água.

Em seguida, o terceiro capítulo reconstrói a trajetória do Projeto Novo Recife, abordando desde sua origem e tramitação institucional até os desdobramentos mais recentes de sua implementação. A exposição busca evidenciar as transformações

materiais e simbólicas do empreendimento ao longo do tempo, considerando seus impasses, avanços e disputas no contexto urbano recifense.

Por fim, o quarto capítulo aplica os parâmetros construídos na fundamentação teórica à realidade do Novo Recife, buscando compreender em que medida as promessas discursivas mobilizadas ao longo da concepção do empreendimento têm se materializado em sua implementação concreta. A análise assume caráter interpretativo e crítico, voltado à articulação entre o ideário do urbanismo contemporâneo e a prática observada no território.

## 1. REFERENCIAL TEÓRICO: FUNDAMENTOS DO URBANISMO CONTEMPORÂNEO

Este capítulo apresenta o referencial teórico que vai dar suporte à análise crítica do Projeto Novo Recife. Parte-se, inicialmente, de um breve percurso histórico que contrapõe o urbanismo tradicional, de base moderna e funcionalista, às abordagens do urbanismo contemporâneo. Em seguida, são introduzidos os quatro autores selecionados, cujas obras fornecem fundamentos teóricos para a construção dos parâmetros analíticos adotados neste trabalho:

- **François Ascher**, que enfatiza a complexidade das metrópoles, a multiplicidade de tempos e atores e as necessidades de uma governança urbana relacional;
- **Bernardo Secchi**, que concebe o projeto urbano como instrumento ético-político, voltado à equidade territorial e à leitura crítica da cidade real;
- **Jane Jacobs**, cujas críticas ao planejamento modernista realçam a vitalidade urbana e a força da diversidade funcional e social; e
- **Françoise Choay**, que desloca o foco da técnica para a dimensão cultural, simbólica e patrimonial da cidade.

De cada autor serão extraídos parâmetros analíticos que, articulados entre si, vão configurar um conjunto de critérios sistematizados em um quadro-síntese, o qual servirá como guia para a etapa analítica desenvolvida no capítulo IV. Esse quadro será aplicado ao Projeto Novo Recife com o objetivo de confrontar a proposta apresentada e sua efetiva implementação, à luz dos princípios do urbanismo contemporâneo aqui discutidos. Assim, o capítulo I não apenas situa e introduz as principais ideias que atravessam o debate urbano atual, como também explicita e organiza os critérios que fundamentarão a análise do estudo de caso.

### 1.1. Urbanismo: conceitos e transformações

Urbanismo é a área de conhecimento que se dedica ao estudo, planejamento e intervenção no espaço urbano (CHOAY, 2001). Trata-se de um conjunto de práticas, teorias e decisões que organizam a cidade, definindo como os espaços

públicos são utilizados, quem tem acesso a eles e quais formas de vida são promovidas ou excluídas (SECCHI, 2012). Mais do que técnica, o urbanismo expressa disputas sociais e políticas, pois, ao definir onde se constroem as moradias, como funcionam os transportes ou que áreas são preservadas, ele molda diretamente a estrutura e a dinâmica da vida urbana.<sup>2</sup>

Historicamente, diferentes paradigmas orientaram essas práticas. No século XX, o urbanismo moderno propôs cidades organizadas por zonas de função, priorizando o automóvel e a eficiência técnica. Embora tenha ampliado a infraestrutura urbana, esse modelo também gerou críticas por ter fragmentado os espaços, promovido a exclusão de camadas da população e comprometido a vitalidade dos bairros (JACOBS, 2013).

Com o tempo, essas críticas deram origem a novas abordagens que ganharam força a partir da segunda metade do século XX e se intensificaram no século XXI. O chamado urbanismo contemporâneo passou a valorizar aspectos como a diversidade de usos e pessoas, a escala humana, a vida nos bairros, a preservação da memória urbana e a participação da população nas decisões sobre o espaço (ASCHER, 2004; JACOBS, 2013; SECCHI, 2012). Nessa perspectiva, as cidades são entendidas como espaços complexos, em constante transformação, que exigem planejamento flexível e sensível às realidades e particularidades locais.

Este capítulo, sendo assim, apresenta o urbanismo moderno como referência histórica e de contraste, situando as transformações que levaram ao surgimento de novas abordagens no planejamento urbano. O foco recai sobre o urbanismo contemporâneo, cujas direções e princípios serão discutidos com base nas contribuições dos autores escolhidos, que são fundamentais para pensar a cidade como um território dinâmico, vivido e coletivamente construído.

### *1.1.1. O paradigma do urbanismo moderno*

---

<sup>2</sup> A organização do espaço urbano resulta de uma correlação de forças sociais, políticas e econômicas. Como argumenta Henri Lefebvre, o espaço é produzido socialmente: as escolhas de planejamento não são neutras, mas refletem interesses específicos que favorecem certos grupos e marginalizam outros. Essa perspectiva é fundamental para compreender o urbanismo como campo de disputa e não apenas como técnica ou arte da composição urbana (LEFEBVRE, 2001).

O urbanismo moderno constituiu uma das mais influentes matrizes do planejamento urbano do século XX, moldando o desenvolvimento de inúmeras cidades ao redor do mundo. Ele emerge no contexto das transformações provocadas diretamente pela Revolução Industrial<sup>3</sup>, frente aos problemas das cidades industriais – como insalubridade, desorganização espacial e falta de infraestrutura adequada – e busca responder a esses desafios com base na racionalidade, na técnica e na crença no progresso (CHOAY, 2001).

Esse modelo foi formalizado principalmente a partir dos Congressos Internacionais de Arquitetura Moderna (CIAM)<sup>4</sup>, que reuniram arquitetos e urbanistas de destaque entre os anos de 1928 e 1959. A consolidação de seus princípios ocorreu na Carta de Atenas<sup>5</sup>, de 1933, documento atribuído a Le Corbusier, que propunha um novo paradigma urbano, fundamentado na organização funcional do espaço.

A proposta central era a segmentação da cidade em zonas distintas, cada uma destinada a uma função específica. Essa estrutura visava otimizar o funcionamento urbano, racionalizar o uso do solo e promover maior eficiência nos deslocamentos, tendo o automóvel como o principal articulador da mobilidade e do espaço.

A cidade moderna deve ser organizada com base em funções racionais. É necessário separar as zonas de habitação, trabalho, lazer e circulação, garantindo assim eficiência, salubridade e ordem. A rua tradicional é obsoleta, fruto de uma organização urbana caótica. (LE CORBUSIER, 1943)

---

<sup>3</sup> A Revolução Industrial, iniciada na Inglaterra no final do século XVIII, provocou mudanças profundas na organização econômica e social, resultando em intensa urbanização. O crescimento acelerado das cidades industriais trouxe novos desafios urbanos que passaram a demandar intervenções sistemáticas no espaço urbano.

<sup>4</sup> Os CIAM (*Congrès Internationaux d'Architecture Moderne*), realizados entre 1928 e 1959, foram encontros promovidos por arquitetos como Le Corbusier, Walter Gropius e Sigfried Giedion com o intuito de formular diretrizes para uma cidade moderna. Ao defender a separação entre funções urbanas, a padronização do espaço e a aplicação de princípios técnico-científicos ao planejamento, os CIAM influenciaram decisivamente o pensamento urbanístico do século XX.

<sup>5</sup> A *Carta de Atenas*, redigida durante o IV CIAM (1933) e publicada por Le Corbusier em 1943, consolidou os fundamentos do urbanismo moderno ao propor diretrizes racionais e funcionalistas para a organização das cidades. Suas ideias influenciaram fortemente o planejamento urbano no pós-guerra. Um dos principais exemplos foi a *Ville Radieuse*, proposta por Le Corbusier como uma cidade vertical, ordenada e setORIZADA – embora nunca tenha sido construída, tornou-se uma referência para os urbanistas da época. Já o plano diretor de Chandigarh, na Índia, representa uma aplicação concreta desses princípios, com forte presença simbólica e organização funcional do território.

Nesse modelo, a cidade passou a ser entendida como uma máquina: lógica, previsível, replicável e planejada a partir de princípios geométricos e higienistas. As funções urbanas, como já mencionado, foram rigidamente separadas, buscando eliminar o caos das cidades industriais. O traçado urbano seguia linhas retas e formas racionais, refletindo uma crença na técnica, na origem e no progresso. A preocupação sanitária também era central: ventilação, luz natural e áreas verdes eram priorizadas para evitar doenças e garantir salubridade, sobretudo nas habitações populares.

Apesar de seus avanços técnicos e da influência global, esse paradigma também produziu efeitos controversos. A excessiva rigidez funcional, a padronização espacial e a negligência frente à vida urbana cotidiana resultaram em áreas desarticuladas e socialmente fragmentadas. Esses julgamentos se intensificaram nas décadas seguintes, críticas como as de Jane Jacobs passaram a evidenciar as limitações do modelo moderno, destacando sua incapacidade de lidar com as diferentes camadas sociais e com a complexidade dos espaços urbanos vividos.

A confiança na simples separação de funções urbanas – como habitar, trabalhar e circular – revela-se, sob a ótica de Jane Jacobs, profundamente limitada para compreender o funcionamento real das cidades, sendo, literalmente, uma receita para o fracasso. O que torna uma cidade verdadeiramente viva não é a rigidez funcional, mas a sobreposição de usos, os encontros inesperados, a densidade social e a vitalidade cotidiana que emerge das ruas. Para a ideologia jacobiana, a cidade é, antes de tudo, um organismo social, construído por interações dinâmicas e múltiplas, e não uma equação geométrica controlável por modelos abstratos. Sua crítica, portanto, ultrapassa a oposição técnica ao zoneamento: ela propõe uma mudança epistemológica, na qual a diversidade, o uso misto e a presença ativa de pessoas são reconhecidos como condições fundamentais de vitalidade urbana. Nesse sentido, Jacobs desafia a lógica modernista ao demonstrar que a ordem da cidade não deve ser imposta de cima para baixo, mas precisa emergir das práticas cotidianas que dão forma, sentido e segurança ao espaço urbano<sup>6</sup>.

---

<sup>6</sup> A crítica de Jacobs à setorização funcional e sua defesa da diversidade urbana estão especialmente presentes nos capítulos 2, 7 e 8 do livro *Morte e vida de grandes cidades*. Nestes, ela explora os efeitos negativos da separação de funções e destaca a importância da mistura de usos para garantir segurança, vitalidade econômica e interação social nas ruas. A autora demonstra que o “balé das

A partir desse contexto, o modelo modernista passou a revelar sinais de esgotamento diante das transformações sociais, culturais e espaciais da cidade. Sua eficácia passou a ser questionada e novas abordagens foram surgindo, valorizando dimensões antes negligenciadas. Foram justamente essas novas demandas que evidenciou a necessidade de rever os modelos vigentes, abrindo espaços para formas de pensamento mais sensíveis à complexidade das dinâmicas urbanas. É nesse processo que se insere o urbanismo contemporâneo, que será explorado nos tópicos seguintes.

### 1.1.2. A emergência do urbanismo contemporâneo

A crítica ao urbanismo moderno ganhou força a partir da segunda metade do século XX, sobretudo diante dos impactos sociais, espaciais e simbólicos provocados pelas grandes intervenções urbanas baseadas em critérios técnico-funcionalistas (JACOBS, 2013). Os limites de um planejamento centrado na separação rígida de usos, na prioridade ao automóvel e na homogeneização da paisagem urbana tornaram-se evidentes em meio a um mundo em processo de globalização. A cidade moderna, vista como uma máquina regulada por funções específicas, se mostrou incapaz de lidar com a complexidade dos territórios urbanos reais e com as dinâmicas sociais emergentes. Nesse contexto, consolidou-se uma virada conceitual que propôs recolocar a experiência urbana, o cotidiano e os valores culturais no centro do debate sobre o planejamento.

Entre os marcos dessa significativa virada paradigmática, a crítica de Jane Jacobs ao planejamento modernista ocupa uma posição primária e fundadora. Em sua obra *Morte e Vida das Grandes Cidades* (1961/2013), Jacobs, ao afirmar que o planejamento moderno destruiu a cidade sem compreendê-la, denuncia os efeitos destrutivos das grandes intervenções de “renovação urbana” promovidas pelo poder público, as quais suprimiam bairros inteiros em nome da ordem, da salubridade e da eficiência. Para ela, ao eliminar tecidos urbanos historicamente consolidados e impor uma lógica abstrata de funcionalidade, o urbanismo moderno produziu espaços monótonos, inseguros, desconexos e socialmente desestruturados. Em oposição, a

---

calçadas” – sua metáfora para a vida urbana espontânea – só se realiza quando há diversidade de atividades, horários de uso e densidade humana no espaço urbano.

autora defende a importância da diversidade de usos, da mistura de edificações com diferentes idades e da presença ativa de moradores no espaço urbano, elementos que considera essenciais para a vitalidade e a segurança da cidade. Sua crítica antecipa pilares do urbanismo contemporâneo, ao deslocar o foco da ordenação técnica para a convivência social e a complexidade dos modos de vida urbanos.

Complementar a essa inflexão está a contribuição do arquiteto dinamarquês Jan Gehl, cujas pesquisas resgataram a centralidade da experiência sensível do pedestre como critério para o desenho urbano. Para Gehl, o urbanismo deve promover espaços de permanência, calçadas ativas, fachadas voltadas à rua, distâncias caminháveis e convivência entre as pessoas. Como destaca o autor:

Atividades de permanência são a chave de uma cidade viva, mas também realmente agradável. As pessoas ficam se um lugar for bonito, significativo e agradável. Uma boa cidade tem muitas semelhanças com uma boa festa: os convidados ficam porque se divertem. (GEHL, 2010, p. 147).

Nesse contexto, Gehl compartilha com Jacobs a convicção de que a cidade só adquire sentido quando é apropriada diariamente pelos seus habitantes. Essa perspectiva será central no urbanismo contemporâneo, que passa a considerar a escala do corpo, o tempo da vida cotidiana, a participação coletiva e a dimensão afetiva dos lugares como critérios fundamentais para o planejamento urbano.

Esse deslocamento conceitual, da técnica para experiência, da funcionalidade para a convivência, da segmentação para a diversidade, será aprofundado por autores que pensam a cidade como um fenômeno multidimensional. No presente trabalho, optou-se por dialogar com quatro referências centrais: François Ascher, Bernardo Secchi, Jane Jacobs e Françoise Choay, que oferecem diferentes chaves interpretativas para se pensar no espaço urbano contemporâneo.

O primeiro é o sociólogo urbano francês François Ascher, que interpreta a cidade contemporânea como uma metrópole complexa, atravessada por múltiplas temporalidades, interesses e formas de apropriação. Sua proposta de um “urbanismo leve e relacional” se baseia na ideia de que o planejamento não deve impor uma ordem fixa, mas articular diferentes escalas, tempos e agentes – envolvendo sempre instâncias públicas e privadas – por meio de pactos flexíveis e

revisáveis. O urbanismo, segundo ele, deve ser capaz de lidar com a incerteza, a velocidade das transformações e a pluralidade dos modos de vida da atualidade.

Em seguida, foi escolhido o urbanista italiano Bernardo Secchi, que concebe o projeto urbano como um instrumento ético e político. Para ele, planejar a cidade é ler criticamente suas contradições, reconhecer desigualdades e formular propostas que visem redistribuir recursos, ampliar o espaço público e reduzir injustiças.

A cidade contemporânea já não pode ser pensada segundo os pares conceituais centro/periferia ou cidade/campo. O que se afirma é uma urbanização contínua, onde diferentes formas de urbanidade se justapõem. (SECCHI, 2012, p. 34)

A cidade contemporânea, em sua leitura, é marcada por uma condição urbana difusa<sup>7</sup>, espalhada, multifocal e desigual, o que exige, conseqüentemente, novas estratégias de intervenção e novas formas de imaginar o território.

Nesse contexto, também optou-se por abordar Jane Jacobs, escritora e ativista norte-americana, já discutida anteriormente, que foi precursora de muitas das preocupações centrais do urbanismo contemporâneo ao defender um planejamento atento às práticas sociais, à diversidade de usos, à presença humana e à vitalidade cotidiana. Sua ênfase na experiência urbana concreta, no saber dos moradores e na convivência ativa nas ruas contribui fortemente para orientar os critérios de avaliação dos espaços urbanos.

Por fim, Françoise Choay, historiadora da arquitetura e urbanista francesa, insere o debate urbano em uma vertente conceitual, cultural e simbólica. Para ela, a cidade não é apenas uma estrutura funcional, mas uma construção histórica e afetiva, carregada de memórias, significados e valores coletivos. Ao criticar a tecnocracia moderna, Choay propõe um urbanismo que valorize o patrimônio urbano – tanto o material quanto o intangível<sup>8</sup> – e que reconheça o espaço como suporte da identidade e do pertencimento.

---

<sup>7</sup> A "condição urbana difusa", para Secchi, exige novos modos de ler, representar e intervir na cidade, com foco na equidade territorial, nos usos mistos, na mobilidade pública e em um planejamento sensível às desigualdades e às formas contemporâneas de habitar.

<sup>8</sup> Segundo a UNESCO, o patrimônio cultural intangível abrange práticas, representações, expressões, conhecimentos e técnicas – bem como os instrumentos, objetos, artefatos e espaços culturais associados a eles – que as comunidades, os grupos e, em alguns casos, os indivíduos reconhecem como parte integrante de seu patrimônio cultural.

Esses quatro autores foram escolhidos por oferecerem importantes peças teóricas para a construção da análise do urbanismo contemporâneo. Ascher e Secchi, juntos, contribuem com ferramentas para pensar o urbanismo enquanto projeto: o primeiro, ao enfatizar a complexidade, a flexibilidade e as variadas temporalidades da cidade atual; o segundo, ao defender o projeto urbano como ação política, voltada à equidade territorial e à problematização das desigualdades espaciais. Jacobs e Choay, por sua vez, expandem o campo de análise ao incorporar dimensões cruciais como a dimensão da vida cotidiana, os usos diversos e os valores materiais e simbólicos. Juntas, essas abordagens constituem uma base teórica sólida, capaz de orientar a análise do Projeto Novo Recife à luz dos desafios centrais que atravessam o urbanismo contemporâneo.

## **1.2. François Ascher: entre complexidade urbana e os novos paradigmas**

François Ascher (1946-2014), sociólogo urbano francês, é reconhecido como um dos principais pensadores do urbanismo contemporâneo. Ele enfatiza a crescente complexidade e a rápida mutação do espaço urbano na era atual. Em sua obra *Os Novos Princípios do Urbanismo* (2004), defende que a cidade do século XXI deve ser compreendida como um campo múltiplo e instável, em que diversos atores, tempos e interesses convivem de forma simultânea, conflituosa e mutável, além de trazer, também, a pauta da mobilidade urbana. Para o autor, a modernidade não é um estado fixo, mas um processo em curso, caracterizado por transformações contínuas e aceleradas no modo de viver, produzir e habitar os espaços urbanos. Tal processo configura o que ele denomina de “terceira revolução urbana moderna”<sup>9</sup>, marcada pela emergência de uma sociedade hipermoderna, individualizada, racionalizada e globalizada.

Diante desse contexto, Ascher argumenta que os modelos tradicionais de planejamento urbano, centrados na rigidez normativa e na linearidade técnica, se mostram insuficientes para lidar com a fluidez das transformações urbanas. Segundo o autor, “a ação urbanística torna-se um modo de regulação estratégica,

---

<sup>9</sup> A terceira modernidade e sua revolução urbana fizeram emergir novas atitudes diante do futuro, novos projetos, modos de pensar e ações diferenciadas; é o que ele passa a chamar de agora em diante de “neourbanismo” ou de “novo urbanismo”. (ASCHER, 2004)

que requer um saber especializado em intervir nas relações sociais e um saber agir em situações incertas” (ASCHER, 2004, p. 91). Isso porque a cidade contemporânea exige uma abordagem mais estratégica, pois não se trata mais de um objeto estático a ser moldado por um plano fixo e copiável, mas de um processo em constante mudança, que requer uma leitura profunda e complexa, acompanhada de ações adaptativas e realimentações constantes.

“O urbanismo relacional é uma prática que rejeita modelos centralizados e propõe uma organização baseada em redes de cooperação e de negociação entre agentes diversos” (ASCHER, 2004). Nessa perspectiva, o autor defende que esse urbanismo não parte de um centro ordenador, mas se constrói pela articulação de múltiplas escalas e agentes, a fim de produzir uma cidade adaptável à complexidade contemporânea. Em vez de planos prescritivos, esse conceito aposta na construção de pactos flexíveis, negociáveis e abertos à revisão contínua, condição que traduz a inconstância das cidades atuais.

### *1.2.1. A complexidade urbana e a mutação das cidades contemporâneas*

Ascher parte do reconhecimento de que vivemos em uma sociedade “hipertexto”, ou seja, uma sociedade constituída por redes interligadas de fluxos, onde diferentes lógicas e sistemas operam simultaneamente em diversos cenários. As cidades contemporâneas, por consequência, tornam-se espaços polifônicos<sup>10</sup> e multifuncionais, marcados por interações econômicas, culturais e políticas sobrepostas. O autor traz esse cenário como complexidade urbana e afirma que ele exige instrumentos analíticos e projetuais mais sofisticados, capazes de absorver e dar conta da imprevisibilidade e velocidade das mutações urbanas.

Planejar a cidade, para Ascher, não é simplesmente desenhar um modelo fixo, mas coordenar ações e objetivos em meio à incerteza e à pluralidade de interesses. Logo, sob essa ótica, o autor apresenta um modelo de governança urbana complexa, em que diferentes agentes, como, por exemplo, Estado, setor

---

<sup>10</sup> A expressão “espaços polifônicos” designa territórios urbanos marcados por uma diversidade simultânea de vozes, usos, tempos e significados. Inspirado no conceito musical de polifonia, o termo é aplicado ao urbanismo para indicar contextos heterogêneos e sobrepostos, onde diferentes agentes sociais convivem e disputam o mesmo espaço com projetos, culturas e ritmos distintos.

privado, movimentos sociais e cidadãos, compartilham responsabilidades no planejamento e na gestão do espaço urbano. Para ele, não é mais possível pensar em um urbanismo dirigido exclusivamente pelo poder público ou por especialistas técnicos. A cidade contemporânea requer gestões compartilhadas, que combinem expertise técnica com escuta ativa e articulação política entre os diversos interessados.

Como sintetizado à luz das ideias ascherianas, o planejamento urbano deve integrar os diferentes saberes, recursos e interesses em jogo de forma horizontal, reconhecendo o urbano como espaço de conflitos, mas também de construção de compromissos. Essa governança distribuída permite, ainda, ampliar a criatividade no planejamento e adaptar as decisões ao contexto específico de cada território. Ao invés de impor normas homogêneas, trata-se de construir compromissos entre diferentes racionalidades e necessidades, possibilitando, assim, arranjos urbanos mais híbridos e responsivos.

Outro aspecto central na obra de Ascher é o reconhecimento da diversidade de tempos e ritmos urbanos. O autor chama atenção para o fato de que as cidades da atualidade não funcionam mais sob um único compasso temporal. Os horários comerciais, os turnos de trabalho, os fluxos turísticos, os tempos de lazer e os ritmos das práticas comunitárias se entrelaçam de maneira complexa.

François propõe, então, que o planejamento considere essa multiplicidade de tempos tanto no desenho de políticas públicas quanto na proposição de formas urbanas. Ele menciona experiências internacionais com “planos diretores temporais” e políticas de sincronização de horários como respostas possíveis para reduzir os conflitos entre diferentes ciclos de uso do espaço<sup>11</sup>.

Articulada a essa noção de pluralidade temporal, a mobilidade urbana emerge como dimensão estratégica para o entendimento e o planejamento das cidades contemporâneas. Ascher também aponta para transformações significativas nos sistemas urbanos de mobilidade na era da globalização e da metapolização<sup>12</sup>,

---

<sup>11</sup> Ascher cita o exemplo de “sistemas horários adaptados às necessidades de bairros com atividades noturnas”, e a ideia de “cidade 24 horas”, como forma de adequar a gestão urbana às novas exigências e demandas temporais.

<sup>12</sup> Metapolização se refere ao processo de transformação das cidades em vastas conurbações descontínuas, multipolares e funcionalmente integradas. Esse fenômeno resulta da intensificação dos fluxos econômicos, sociais e informacionais em escala global, provocando a diluição dos limites

ressaltando a emergência de uma “cidade que se move e se comunica” (ASCHER, 2004, p. 67). Ele argumenta que, indo do que alguns previam, o avanço das Tecnologias da Informação e Comunicação (TICs) não eliminou a importância dos deslocamentos físicos: pelo contrário, reforçou a centralidade dos espaços urbanos acessíveis e conectados: “Os lugares de conexão entre diferentes redes assumem uma importância crescente e transformam a intermodalidade nos transportes em desafio-chave das dinâmicas urbanas” (ASCHER, 2004, p. 86).

A cidade contemporânea, segundo o autor, é, de fato, moldada por uma articulação cada vez mais intensa entre fluxos materiais e imateriais. As TICs desempenham um papel importante nesse contexto, ao potencializar a circulação de informações e reconfigurar padrões de deslocamento e de organização territorial. Entretanto, a valorização do encontro presencial, das experiências sensoriais diretas e da copresença continua sendo um ativo fundamental da vida urbana. Sendo assim, o urbanismo atual deve considerar tanto as novas formas de mobilidade quanto os pontos nodais<sup>13</sup> de articulação, como os *hubs* intermodais<sup>14</sup>, que concentram acessibilidade e diversidade de funções, promovendo a liberdade de escolha e sendo fundamentais para o desempenho dos territórios metropolitanos.

Sob esse olhar, o planejamento urbano contemporâneo realmente demanda sensibilidade às diferentes temporalidades que atravessam a vida nas cidades, articulando os ritmos cotidianos – mais imediatos e fragmentados – com processos territoriais de longa duração. Tais ideias, no entanto, dialogam diretamente com os princípios do urbanismo relacional desenvolvidos por François Ascher, especialmente em sua reflexão sobre os desafios da mutação urbana acelerada, da coexistência de múltiplas temporalidades e da transformação dos sistemas urbanos de mobilidade no território contemporâneo (ASCHER, 2004).

---

tradicionais entre cidade e campo e a emergência de novas formas territoriais, as metápoles, conectadas por redes técnicas e infraestruturais complexas (ASCHER, 2004, p. 63-64).

<sup>13</sup> São locais estratégicos de articulação entre diferentes fluxos urbanos. Correspondem a áreas de alta acessibilidade e concentração funcional, configurando-se como elementos-chave da organização espacial, da estrutura dos territórios e da mobilidade das metrópoles contemporâneas (ASCHER, 2004).

<sup>14</sup> Conceito oriundo da logística e da mobilidade urbana que designa pontos de convergência entre diferentes modos de transporte (metrô, ônibus, bicicletas, etc.), permitindo a integração eficiente entre eles e a otimização dos deslocamentos na escala urbana e metropolitana (VASCONCELOS, 2012).

Esse princípio da diversidade de tempos e ritmos urbanos também se articula à crítica acerca da zonificação tradicional: ao invés de separar rigidamente as funções urbanas, o autor defende a promoção de usos mistos e flexíveis, que possam se adaptar às variações temporais da vida urbana e responder, com efetividade, às demandas cotidianas de maneira integrada.

### *1.2.2. Parâmetros analíticos à luz do pensamento de Ascher*

Com base nas reflexões desenvolvidas, destacam-se três parâmetros analíticos fundamentais extraídos do pensamento de François Ascher. Esses parâmetros serão incorporados ao quadro-síntese construído ao final do capítulo I com todas as contribuições dos teóricos, e utilizados posteriormente na análise do Projeto Novo Recife, no capítulo IV. Todos eles dialogam diretamente com a noção de urbanismo relacional e com a proposta de um planejamento sensível à complexidade, à pluralidade e à mutação das dinâmicas urbanas, incluindo as transformações nos sistemas contemporâneos de mobilidade.

- **Governança urbana complexa:** este parâmetro refere-se à necessidade de incluir, de forma articulada, diferentes atores públicos, privados e sociais nos processos de planejamento urbano. Inspirado na ideia de governança em rede e na rejeição de modelos centralizados de decisão, ele destaca a importância de pactos negociados, regras flexíveis e instâncias coletivas de deliberação. Em Ascher, essa concepção pressupõe a coordenação de múltiplas lógicas de ação, bem como a mediação constante entre interesses divergentes, em uma dinâmica contínua de co-produção do espaço urbano.
- **Diversidade de tempos e ritmos urbanos:** este parâmetro diz respeito à articulação de diferentes temporalidades nos processos de planejamento urbano. Para Ascher, as cidades contemporâneas funcionam em ritmos cada vez menos uniformes, exigindo políticas urbanas capazes de reconhecer e compatibilizar essas múltiplas agendas. Trata-se, portanto, de planejar espaços adaptáveis, policrônicos e sensíveis, tanto às demandas imediatas quanto às transformações de longo prazo, evitando, assim, soluções

monofuncionais e descompassadas com a complexidade temporal e rítmica da vida urbana.

- **Mobilidade urbana integrada:** este parâmetro se refere à necessidade de compreender a mobilidade como um sistema interligado, que articule diferentes meios de transporte e favoreça a conectividade entre escalas territoriais e com o entorno. Apesar do avanço das tecnologias, a circulação de pessoas e a locomoção permanecem como elementos centrais na organização urbana, reforçando a importância dos *hubs* intermodais e da oferta qualificada de uma rede de transporte público. Para Ascher, integrar plenamente a cidade requer uma mobilidade que conecte seus diversos territórios de forma eficiente, equitativa e coordenada. Sendo assim, planejar a mobilidade exige pensar em termos de integração multimodal, acessibilidade territorial distribuída e conexão funcional entre as partes da cidade, reconhecendo sua centralidade para o desempenho dos sistemas urbanos contemporâneos.

A seleção desses parâmetros reflete a contribuição específica de Ascher para o pensamento urbanístico contemporâneo, ao oferecer instrumentos conceituais consistentes para a análise de intervenções urbanas inseridas em contextos marcados por complexidade, incerteza e multiplicidade de agentes. Tais parâmetros fornecerão, no presente trabalho, uma base analítica relevante para verificar, mais adiante, em que medida o Projeto Novo Recife dialoga com as diretrizes de um urbanismo relacional, sensível às transformações e aos desafios das cidades contemporâneas.

### **1.3. Bernardo Secchi: entre o palimpsesto urbano e a equidade territorial**

Bernardo Secchi (1934-2014), urbanista italiano de destaque internacional, desenvolveu uma abordagem singular sobre a cidade contemporânea, combinando atuação profissional com profunda reflexão teórica. Além disso, em sua principal obra, *Primeira Lição de Urbanismo* (2006), ele criticou fortemente os modelos funcionalistas e tecnocráticos do urbanismo do pós-guerra, propondo uma leitura

crítica da cidade real e a centralidade do projeto urbano como instrumento ético e político de transformação social.

Recusar um urbanismo baseado em zonas homogêneas significou, para mim, acreditar na possibilidade de um urbanismo que buscasse redesenhar o existente através de ações pontuais inseridas em uma visão mais ampla. (SECCHI, 2004, entrevista à Revista *Vitruvius*, n. 018.02).

Sendo assim, sua obra destaca a cidade como uma realidade complexa, heterogênea e marcada por sobreposições de camadas históricas, sociais e espaciais. Contra a abstração normativa<sup>15</sup> dos planos tradicionais, Secchi propõe um urbanismo situado, que parte da leitura atenta do território para propor intervenções personalizadas, estratégicas e articuladas à realidade local. Essa perspectiva encontra, na figura do *palimpsesto urbano*<sup>16</sup>, uma potente metáfora para compreender a cidade como texto reescrito continuamente, ou seja, como um espaço vivo, composto por traços do passado e camadas de significado que podem, e devem, ser interpretadas pelo projeto urbano.

“Planejar não pode ser uma abstração normativa, mas deve ser, antes de tudo, um ato interpretativo” (SECCHI, 2013, p. 15). A partir dessa afirmação, Bernardo Secchi sugere um deslocamento radical no campo do planejamento urbano: em vez de aplicar modelos universais e homogêneos, desvinculados das realidades concretas dos territórios, o urbanismo deve se construir com prática hermenêutica<sup>17</sup>, capaz de decifrar os traços visíveis e latentes da cidade real. Planejar, portanto, não é prescrever um ideal regulamentário, mas interpretar criticamente os espaços existentes, com, por exemplo, suas formas construídas, seus usos cotidianos, conflitos de classe, vazios, desigualdades, rastros históricos e memórias, para intervir de forma situada e ética.

---

<sup>15</sup> No pensamento de Secchi, a expressão “abstração normativa” designa a crítica aos modelos de planejamento urbano que operam com base em regras genéricas e tecnocráticas, desvinculadas da realidade concreta dos territórios. Trata-se de um urbanismo que aplica parâmetros padronizados, como índices urbanísticos, zonas homogêneas ou coeficientes fixos, sem considerar as especificidades históricas, sociais e morfológicas do espaço urbano.

<sup>16</sup> A metáfora do *palimpsesto urbano*, desenvolvida por Secchi, propõe uma leitura da cidade como território em camadas, onde os vestígios do passado, as estruturas presentes e as possibilidades futuras se entrelaçam de forma contínua. Em vez de apagar as marcas preexistentes, o projeto urbano deve ser capaz de reler e atualizar o já construído, extraindo significados das permanências, das dissonâncias e das mutações do espaço. Secchi defende um projeto urbano como reinterpretação do existente, e não como imposição de um novo traçado exógeno e homogêneo.

<sup>17</sup> A noção de prática hermenêutica, no pensamento de Secchi, designa uma abordagem interpretativa do urbanismo, segundo a qual o território é compreendido como um texto que deve ser lido e decifrado em suas múltiplas camadas materiais, simbólicas e sociais.

Nessa perspectiva, o projeto urbano se torna instrumento estratégico e interpretativo de leitura e transformação, articulando forma e política, técnica e justiça social, sempre respeitando e partindo do território em questão.

### *1.3.1. A cidade como palimpsesto: crítica ao tecnocratismo e leitura do território*

No cerne do pensamento de Secchi está a recusa ao urbanismo funcionalista e à noção de cidade como tabula rasa. Na sua obra *Primeira Lição de Urbanismo*, ele recupera figuras conceituais como o jardim, o fragmento e o palimpsesto para construir uma teoria do território urbano que seja aberta à complexidade e à interpretação crítica. A cidade contemporânea não é homogênea nem linear: segundo ele, ela se apresenta como um campo de sobreposições, marcada por centralidades múltiplas, conexões frágeis e dinâmicas desiguais.

Nesse contexto, o urbanismo, para Secchi, não é um saber neutro, ele, por sua vez, envolve escolhas que podem ampliar ou reduzir o direito à cidade, reforçar desigualdades ou promover inclusão. Por isso, o autor afirma que o projeto urbano deve ser entendido como um “constructo estratégico”<sup>18</sup> que se ancora em cenários de transformação e em compromissos públicos assumidos coletivamente.

Secchi defende que o urbanismo não pode mais propor projetos totalizantes. Ele deve intervir sobre fragmentos, conectando escalas e reconstruindo sentidos (SECCHI, 2006). Ou seja, a prática urbanística secchiana exige um deslocamento epistemológico: o planejamento passa a ser um gesto interpretativo, no qual o urbanismo atua como leitor e o autor do território. Cada intervenção deve partir da escuta e análise das estruturas existentes, reconhecendo tanto as potencialidades quanto as fragilidades inscritas no tecido urbano. Trata-se, portanto, de um projeto que se sustenta na leitura crítica total da cidade real, respeitando seus ritmos, suas lacunas e seus significados construídos e acumulados ao longo do tempo.

Esse olhar fragmentário e situado implica uma crítica direta à orientação técnica do planejamento tradicional, que, ao privilegiar instrumentos padronizados, desconsidera a complexidade socioterritorial das cidades contemporâneas. Para

---

<sup>18</sup> A expressão “constructo estratégico”, empregada por Secchi, designa o projeto urbano como uma construção intelectual e política orientada por finalidades transformadoras.

Secchi, um projeto urbano verdadeiramente transformador deve operar com mediação entre o existente e o possível, articulando ética, política e forma urbana em um exercício contínuo de reinterpretação de território.

A noção de cidade como palimpsesto exige, por isso, um urbanismo comprometido com a leitura do território presente e com a história: cada proposta deve dialogar diretamente com as camadas que a antecedem, ativando memórias, reposicionando sentidos e abrindo possibilidades para novas apropriações. A cidade, no entanto, não é um espaço a ser moldado de fora, mas um organismo vivo que demanda uma reinscrição contextualizada, ou seja, um redesenho sensível que respeite sua morfologia e suas condições pré existentes.

Essa abordagem, longe de promover um urbanismo conformista, é profundamente transformadora, justamente por reconhecer que o território é sempre um campo aberto de disputa e reinvenção. O projeto urbano, nesse sentido, não é a submissão ao já dado, mas a sua releitura crítica, sendo, assim, um instrumento de luta por mais equidade, sentido e justiça espacial.

### *1.3.2. Parâmetros analíticos à luz do pensamento de Secchi*

Com base nas reflexões apresentadas, destacam-se dois parâmetros fundamentais extraídos do pensamento de Bernardo Secchi, que serão incorporados ao quadro-síntese metodológico utilizado como ferramenta analítica do Projeto Novo Recife mais adiante. Ambos estão ancorados em sua concepção de cidade real, sua crítica direta ao urbanismo tecnocrático e sua defesa de um projeto urbano comprometido com o território e com a equidade.

- **Equidade territorial:** este parâmetro refere-se à centralidade da justiça espacial no pensamento de Secchi. Para o autor, a desigualdade urbana não é apenas um problema econômico, mas, sobretudo, uma questão de acesso ao espaço. Ter ou não ter acesso à cidade, em termos de infraestrutura de qualidade, localização conectada e serviços públicos, define as possibilidades de inclusão social, cultural e econômica. A equidade territorial<sup>19</sup> exige,

---

<sup>19</sup> No pensamento de Bernardo Secchi, a equidade territorial não implica homogeneização, mas sim a construção de uma cidade capaz de articular diferenças por meio de intervenções urbanas orientadas

portanto, políticas redistributivas que combatam a segregação, promovam a porosidade urbana e garantam o direito à cidade para todos.

- **Leitura interpretativa do território:** este parâmetro diz respeito ao modo como se compreende e se atua sobre o espaço urbano. Para Secchi, é necessário, de fato, ler e compreender antes de intervir. Essa leitura não é apenas técnica ou descritiva, mas simbólica, sensível e crítica. O território é concebido como um palimpsesto de camadas superpostas, resultado de processos sociais, políticos e econômicos acumulados. Planejar, nesse sentido, é interpretar: identificar vocações, conflitos, usos e possibilidades inscritas na forma urbana.

Logo, a seleção desses dois parâmetros reflete a contribuição significativa de Secchi ao campo do urbanismo, uma vez que ele propõe uma prática comprometida com a realidade urbana e com os sujeitos que nela vivem. Esses parâmetros, no entanto, serão fundamentais para, no capítulo IV, avaliar como o Projeto Novo Recife se articula às exigências de justiça espacial e sensibilidade territorial defendidas pelo autor.

#### **1.4. Jane Jacobs: entre vitalidade urbana e crítica ao funcionalismo**

Jane Jacobs (1916-2006) destacou-se a partir dos anos 1960 como uma voz crítica fundamental contra o urbanismo modernista. Em *Morte e Vida de Grandes Cidades* (1961), obra paradigmática do pensamento urbano contemporâneo, ela propõe um diagnóstico devastador das políticas de planejamento que, sob o pretexto de renovação, vinham esvaziando os centros urbanos e degradando a vida nas ruas. Quando afirma que “o planejamento urbano, como campo de conhecimento, estagnou” (JACOBS, 2013, p. 489), sua crítica dirige-se frontalmente aos preceitos do funcionalismo urbano consagrados pelo CIAM (Congresso Internacional de Arquitetura Moderna) e a Carta de Atenas, especialmente no que se refere à segmentação rígida de funções, à criação de superquadras e à supressão da diversidade no espaço urbano.

---

à justiça distributiva. A ideia de porosidade urbana aparece como instrumento para reduzir os efeitos da exclusão, promovendo espaços de encontro e redistribuição equilibrada de recursos e oportunidades, sempre em diálogo com as necessidades concretas dos territórios.

Este livro é um ataque aos fundamentos do planejamento urbano e da reurbanização ora vigentes. É também, e principalmente, uma tentativa de introduzir novos princípios no planejamento urbano e na reurbanização, diferentes daqueles que hoje são ensinados em todos os lugares. (JACOBS, 2013, p. 1)

Ao invés da cidade zonificada, rarefeita e previsível, Jacobs defende uma cidade densa, mista, pulsante e imprevisível; uma cidade, de fato, feita para a vida cotidiana. Em plena era dos grandes projetos modernistas – superquadras, vias expressas, zonificação de funções – Jacobs denunciou os efeitos desastrosos dessas intervenções sobre a vitalidade urbana. Em vez de regenerar os centros urbanos degradados, políticas de “renovação” inspiradas nesses princípios “não reurbanizavam as cidades, saqueavam-nas”, afirma a autora, apontando os vazios urbanos e a monotonia resultantes de conjuntos habitacionais e centros cívicos planejados de maneira isolada.

A publicação da obra original, em 1961, somou-se às crescentes críticas que levariam à dissolução do CIAM naquele período, tornando-a um marco do pensamento urbano ao desafiar diretamente a visão modernista de autores como Le Corbusier e seus sucessores. Jacobs rejeita tanto o utopismo pastoral da cidade-jardim de Ebenezer Howard quanto o “planejamento anticidade” de Ville Radieuse de Le Corbusier, insistindo na importância de uma vida urbana autêntica e espontânea dos bairros das grandes metrópoles. Nessa perspectiva, a abordagem inovadora de Jacobs contrapôs-se à visão tecnocrática do urbanismo ortodoxo não apenas nas conclusões, mas também no método. Em vez de análises macroestruturais ou modelos idealizados de cidade, ela voltou seu olhar para o nível do cotidiano, adotando uma perspectiva empírica e humanista.

Nessa vertente, pode-se dizer que *Morte e Vida* foi escrito por uma observadora atenta à vida urbana diária – Jacobs era jornalista de formação e autodidata em urbanismo – que extraía teorias a partir da prática vivida nas ruas. Como ressalta a apresentação da edição brasileira, Jacobs defende a diversidade urbana como antídoto aos malefícios do funcionalismo, chegando a essas ideias observando a cidade do ponto de vista de quem a pratica cotidianamente.

A autora não propôs um modelo alternativo fechado, mas sim uma postura metodológica sensível à vida urbana real: a cidade deve ser analisada de baixo para cima, a partir das experiências do dia a dia de seus moradores. Essa reviravolta

epistemológica desloca o olhar do urbanista para as calçadas, esquinas e usos diversos do espaço, valorizando o que ela chama de “balé das calçadas”<sup>20</sup>, metáfora que sintetiza sua crença na ordem espontânea gerada pela convivência urbana dinâmica.

Sendo assim, com esse olhar atento às coisas comuns e cotidianas da cidade, Jacobs ressignifica os critérios de qualidade urbana: em vez de grandes estruturas e zonas especializadas, ela valoriza diversidade, usos mistos, escala humana e permanência. Sua crítica profunda ao urbanismo ortodoxo e sua defesa de uma cidade viva e habitada cotidianamente tornam sua contribuição essencial para pensar a cidade contemporânea.

#### *1.4.1. A cidade como objeto de estudo: crítica à ortodoxia e defesa da experiência*

Ao longo de *Morte e Vida de Grandes Cidades*, Jane Jacobs constrói uma crítica contundente ao urbanismo modernista e propõe um deslocamento epistemológico radical: para entender a cidade é preciso observá-la em funcionamento real, partindo do cotidiano e da experiência dos moradores. Sua abordagem, inverte, portanto, os paradigmas dominantes: em vez de partir de modelos idealizados, o urbanismo deve ancorar-se na vida concreta dos espaços urbanos habitados.

As cidades são um imenso laboratório de tentativa e erro, fracasso e sucesso, em termos de construção e desenho urbano. É nesse laboratório que o planejamento urbano deveria aprender, elaborar e testar suas teorias. Ao contrário, os especialistas e professores dessa disciplina (se é que ela pode ser assim chamada) têm ignorado o estudo do sucesso e do fracasso na vida real, não têm tido curiosidade a respeito das razões do sucesso inesperado e pautam-se por princípios derivados do comportamento e da aparência das cidades, subúrbios, sanatórios de tuberculose, feiras e cidades imaginárias perfeitas – qualquer coisa que não as cidades reais. (JACOBS, 2013, p. 5)

---

<sup>20</sup> Sob a aparente desordem da cidade tradicional, existe, nos lugares em que ela funciona a contento, uma ordem surpreendente que garante a manutenção da segurança e da liberdade. [...] podemos chamá-la, na fantasia, de forma artística da cidade e compará-la à dança – não a uma dança mecânica [...], mas a um balé complexo [...]. (JACOBS, 2011, p. 52)

Tal citação traduz o centro de sua crítica metodológica: os planejadores ignoram a complexidade da vida urbana real ao se apoiarem em abstrações teóricas e ideais de cidade que jamais existiram. Para Jacobs, a cidade não é uma máquina de circulação, mas uma ecologia densa e imprevisível, na qual convivem diferentes ritmos, funções, classes sociais e práticas cotidianas. É a partir da observação desse emaranhado de relações que se deve pensar a política urbana.

Sua proposta, portanto, é uma virada empírica e democrática no planejamento. A cidade deve ser lida a partir das esquinas, das calçadas, dos fluxos dos pedestres, dos comércios de bairro e da diversidade de usos que caracterizam os territórios vivos. O que Jacobs valoriza são os aspectos espontâneos e não os planejados da cidade, ou seja, aquilo que os urbanistas modernos chamavam de caos, ela via como indício de vitalidade e riqueza social.

Essa sensibilidade à vida cotidiana é o que sustenta a noção de “balé das calçadas”, expressão usada por Jacobs para designar a coreografia espontânea de pessoas, gestos e encontros que se dá no espaço público. Segundo a autora, é na convivência entre estranhos, na sobreposição de atividades e na vigilância difusa dos moradores e comerciantes que se constrói segurança, pertencimento e coesão social. A vida urbana não é organizada por engenheiros de tráfego ou autoridades de zoneamento, mas por práticas de vizinhança e trocas básicas de rotina. É nesse sentido que Jacobs afirma:

As cidades monótonas, inertes, contêm, na verdade, as sementes de sua própria destruição e um pouco mais. Mas as cidades vivas, diversificadas e intensas contêm as sementes de sua própria regeneração, com energia de sobra para os problemas e as necessidades de fora delas. (JACOBS, 2013, p. 499)

A citação acima reforça sua visão de que a diversidade, a densidade e a vitalidade urbana não são apenas indicadores de qualidade de vida, mas também mecanismos internos de adaptação e regeneração urbana. É na complexidade vibrante do cotidiano que reside a força criativa da cidade vivida.

#### *1.4.2. Parâmetros analíticos à luz do pensamento de Jacobs*

Com base nas ideias desenvolvidas por Jane Jacobs, dois parâmetros centrais são destacados para integrar o quadro analítico que será destrinchado no capítulo IV e orientará a leitura crítica do Projeto Novo Recife. Esses parâmetros derivam diretamente de pontos altos da sua abordagem, ou seja, de sua crítica ao funcionalismo urbano e de sua valorização da diversidade, da escala humana e da vida cotidiana.

- **Vitalidade urbana:** este parâmetro refere-se à densidade de interações sociais e atividades urbanas cotidianas que conferem dinamismo, segurança e pertencimento ao espaço público. Para Jacobs, a vitalidade urbana é resultado da sobreposição de usos, da presença contínua de pessoas nos espaços e da espontaneidade das relações nas calçadas e esquinas da cidade. A autora entende que a vida urbana intensa emerge do uso ativo e prolongado do território, não de projetos impositivos e homogêneos.

A vitalidade das cidades, portanto, não depende da ordem formal, mas da diversidade de atividades que as pessoas exercem em diferentes horários, com diferentes objetivos naquele espaço. Sendo assim, Jacobs formula quatro condições<sup>21</sup> necessárias para que um ambiente urbano se torne diverso e vital. São elas:

1. A necessidade de usos principais combinados: o distrito deve atender a mais de uma função principal. [...] Estas devem garantir a presença de pessoas que saiam de casa em horários diferentes e estejam nos lugares por motivos diferentes, mas que sejam capazes de utilizar boa parte da infraestrutura. (JACOBS, 2013, p.167)
2. A necessidade de quadras curtas: a maioria das quadras deve ser curta; ou seja, as ruas e as oportunidades de virar esquinas devem ser frequentes. (JACOBS, 2013, p.197)
3. A necessidade de prédios antigos: o distrito deve ter uma combinação de edifícios com idades e estados de conservação variados, e incluir boa porcentagem de prédios antigos. (JACOBS, 2013, p. 207)
4. A necessidade de concentração: o distrito precisa ter uma concentração suficientemente alta de pessoas, sejam quais forem seus propósitos. Isso inclui pessoas cujo propósito é morar lá. (JACOBS, 2013, p. 221)

Esses princípios, ainda hoje, representam uma crítica relevante aos modelos de urbanização que promovem espaços monofuncionais, inertes e frequentemente

---

<sup>21</sup> As quatro condições para a diversidade urbana estão descritas nos capítulos centrais (8, 9, 10 e 11) da obra Jacobiana *Morte e vida de grandes cidades*. (JACOBS, 2013)

segregados. A vitalidade urbana, segundo a ideologia jacobiana, é um indicativo direto da saúde social e da capacidade regenerativa de um bairro.

- **Diversidade funcional e social:** o segundo parâmetro extraído do pensamento de Jacobs diz respeito à convivência entre diferentes usos e diferentes grupos sociais no tecido urbano. A autora contesta radicalmente a lógica de zoneamento preciso – que separa habitação, comércio, lazer e trabalho – por entender que essa separação empobrece as relações urbanas e fragmenta o cotidiano das pessoas. Sendo assim, ela defende a mescla de usos e presença simultânea de diversas classes, culturas e rotinas em um mesmo espaço.

Nas ruas prósperas, as pessoas devem aparecer em horários diversificados. Esses horários são calculados em intervalos curtos, a cada hora, ao longo do dia. Já justifiquei essa necessidade no âmbito social ao discutir a segurança nas ruas e também sobre os parques urbanos. [...] Os parques urbanos precisam de pessoas que estejam nas vizinhanças com propósitos diferentes, ou então eles só serão usados esporadicamente. (JACOBS, 2013, p. 167)

A diversidade funcional<sup>22</sup> é, portanto, uma condição para a presença contínua de pessoas, o que gera vitalidade e sensação de segurança, já a diversidade social contribui para que a cidade seja mais democrática e menos segregadora. Ao destacar essas dimensões, Jacobs antecipa debates contemporâneos sobre justiça espacial e direito à cidade, demonstrando que o ambiente urbano só se torna completo quando acolhe múltiplos modos de vida, práticas e tempos.

Logo, a incorporação desses dois parâmetros permitirá, no capítulo IV, avaliar se o Projeto Novo Recife dialoga ou não com os princípios de uma cidade viva, mista, inclusiva e centrada no cotidiano das pessoas. À luz do pensamento de Jane Jacobs, um projeto urbano deve fortalecer os elementos que sustentam a convivência espontânea, a pluralidade de usos e a densidade relacional do espaço público. Esses elementos são considerados, para a autora, não apenas indicadores de boa urbanidade, mas condições para que a cidade funcione como espaço coletivo de convivência, inclusão e democracia.

---

<sup>22</sup> Para Jacobs, a diversidade funcional e social não é um “dado natural” da cidade, mas o resultado de decisões urbanas conscientes. Promover essa diversidade é, portanto, uma estratégia política contra a homogeneização e o esvaziamento das áreas urbanas.

### 1.5. Françoise Choay: entre patrimônio simbólico e crítica à tecnocracia

Françoise Choay (1925-2025), historiadora e crítica da arquitetura e do urbanismo, sendo um dos principais nomes da área de patrimônio e cidades, construiu uma reflexão original e seminal sobre a cidade como fenômeno cultural e simbólico. Sua obra tensiona o campo do urbanismo ao questionar os limites da razão técnica e dos modelos normativos que, sob a constante justificativa de progresso, tendem a homogeneizar os espaços urbanos e apagar suas marcas históricas, simbólicas e afetivas. Ao longo de sua carreira, Choay afirmou que a cidade é, antes de tudo, uma construção histórica e cultural, e que, como tal, deve ser compreendida como linguagem: um campo de significações que articula materialidade, memória e identidade coletiva.

Suas obras mais influentes, *O Urbanismo: utopias e realidades, uma antologia* (2009) e *A Alegoria do Patrimônio* (2001), partem de uma genealogia crítica do pensamento urbanístico ocidental, estabelecendo dois regimes de produção da cidade: o urbanismo progressista e o urbanismo culturalista. O primeiro, progressista, é identificado com o ideário racionalista do século XIX e XX, centrado na técnica, na funcionalidade e na ruptura com a tradição; o segundo, culturalista, por sua vez, compreende a cidade como herança coletiva, com formas urbanas carregadas de significados sociais e culturais. Ao confrontar essas duas tradições, Choay denuncia o reducionismo dos discursos modernistas, que negligenciam o real valor simbólico da cidade em nome da eficiência e da tabula rasa funcional.

Nesse contexto, a autora alerta para o risco de esvaziamento da experiência provocada pela padronização dos espaços e pela descontinuidade histórica das formas urbanas. A cidade contemporânea, segundo Choay, sofre com o apagamento dos sentidos culturais que antes eram sustentados por práticas comunitárias, narrativas compartilhadas e paisagens construídas e formadas ao longo do tempo. Ao negar a cidade como texto – que precisa ser lido, interpretado e preservado –, os projetos urbanos se tornam produtos de uma razão instrumental que fragmenta a experiência urbana e compromete, consideravelmente, a coesão social.

Para Choay, a cidade moderna configura-se como um espaço ambíguo, que não se define nem pela plena ruptura com o passado nem pela pura continuidade. Ela resulta da tensão entre os modelos abstratos do planejamento técnico e os vestígios do vivido que permanecem no cotidiano urbano. Tal oscilação produz uma experiência descontínua da cidade, onde o habitante é confrontado, simultaneamente, com a norma imposta e com as marcas da memória.

O urbanismo como modelo propõe uma cidade nova, organizada racionalmente. Mas ele age sobre cidades reais, herdeiras de uma longa história. Há, então, um descompasso entre o desejo de totalidade do modelo e a complexidade viva do espaço urbano herdado. (CHOAY, 2009, [s.p.])

Essa constatação, no entanto, revela que o urbanismo moderno, ao tentar impor uma racionalidade totalizante, frequentemente desconsidera as camadas históricas e simbólicas que fazem parte da composição do espaço urbano. É justamente nessa fratura entre modelo e memória que se insere a proposta crítica de Françoise Choay.

Assim, seu juízo vai além da forma urbana: ela propõe um novo paradigma de leitura da cidade como linguagem e do urbanismo como prática hermenêutica. Para Choay, preservar o patrimônio não é apenas conservar objetos físicos, mas manter vivos os vínculos simbólicos e afetivos que sustentam a identidade dos lugares e das coletividades que os habitam.

#### *1.5.1. Cidade como linguagem: crítica à abstração e valorização da memória urbana*

No cerne da teoria urbanística de Françoise Choay está a ideia de que a cidade deve ser compreendida como uma linguagem, formada por signos culturais, marcas históricas e significações coletivas. Essa concepção retoma uma tradição fenomenológica e semiológica da arquitetura<sup>23</sup>, mas se desdobra, em Choay, numa crítica política e epistemológica aos rumos do urbanismo moderno. No campo político, essa crítica revela os riscos de um urbanismo puramente tecnocrático, que

---

<sup>23</sup> A tradição fenomenológica na arquitetura refere-se à valorização da experiência sensível e subjetiva do espaço construído, considerando aspectos como memória, afeto, materialidade e percepção. Já a vertente semiológica entende a cidade como um sistema de signos, no qual formas, objetos e espaços comunicam significados culturais, sociais e simbólicos. Ambas as abordagens influenciam autores como Choay ao enfatizar a dimensão interpretativa do ambiente urbano.

exclui a participação social e padroniza consideravelmente os territórios. Já do ponto de vista epistemológico, questiona os fundamentos do saber urbanístico moderno, denunciando sua dependência de modelos abstratos e desvinculados da experiência vivida, da cultura local e da historicidade dos espaços. Ao substituir as referências culturais e os modos de vida tradicionais por modelos técnico-funcionais, o urbanismo progressista, segundo ela, rompe a continuidade simbólica da cidade e fragiliza a memória coletiva.

Sendo assim, é possível observar que essa crítica se intensifica quando Choay aponta a hegemonia da racionalidade técnica, o chamado ‘tecnicismo urbanístico’, como uma forma de empobrecimento cultural e político do espaço urbano. Ao reduzir a cidade a um objeto de gestão eficiente, o urbanismo dominante marginaliza seus conteúdos simbólicos e históricos. O habitante, por sua vez, deixa de ser sujeito ativo da produção do espaço e passa a ocupar uma posição de pura passividade, subordinado a lógicas de mercado ou a dispositivos normativos descontextualizados. A cidade, nesse processo, é esvaziada de significados e tratada como simples mercadoria ou como suporte neutro de funções, perdendo, assim, sua espessura histórica e sua potência enquanto forma social.

“O patrimônio é uma construção cultural, simbólica e política. Ele é constituído por aquilo que uma sociedade escolhe preservar para reconhecer-se e projetar-se no tempo” (CHOAY, 2001, p. 17)<sup>24</sup>. A partir dessa concepção ampliada do patrimônio, Choay defende que o urbanismo deve, portanto, recuperar a dimensão narrativa da cidade, suas histórias, suas imagens e seus lugares e marcos significativos, como condição para o pertencimento e a cidadania. Isso implica reconhecer que o território urbano não é neutro, ele é moldado por camadas simbólicas que integram o cotidiano das pessoas. Preservar esses traços não é um gesto nostálgico, mas um ato político de resistência ao esquecimento e à descontinuidade imposta por projetos homogeneizantes.

Nesse sentido, sua crítica à abstração técnica se articula à defesa de um patrimônio ampliado, que inclui tanto os bens materiais quanto os valores imateriais

---

<sup>24</sup> A noção de patrimônio em Choay ultrapassa os critérios tradicionais de monumentalidade ou antiguidade. Ela se refere também aos vínculos afetivos, culturais e políticos que uma sociedade constrói com certos espaços, signos e práticas urbanas. Trata-se, portanto, de um conceito ativo, capaz de orientar escolhas urbanísticas mais inclusivas e respeitosas com os sentidos locais.

e afetivos que perpassam a experiência urbana. O território carrega consigo a sedimentação de temporalidades múltiplas, e sua leitura deve orientar políticas urbanas que promovam continuidade histórica, identidade local e apropriação cidadã. A cidade, por sua vez, não pode ser tratada como uma “tábula rasa” onde se imprimem formas ideais; ela é, ao contrário, uma construção viva de significados múltiplos, que exige escuta histórica, empírica, sensibilidade cultural e, principalmente, responsabilidade social.

### *1.5.2. Parâmetros analíticos à luz do pensamento de Choay*

A partir do referencial teórico de Choay, dois parâmetros centrais foram selecionados para orientar a análise do Projeto Novo Recife. Esses parâmetros incorporam sua crítica ao urbanismo racionalista e sua valorização da cidade como expressão cultural e memória compartilhada.

- **Memória urbana:** este parâmetro refere-se à capacidade de um projeto urbano reconhecer e preservar os traços históricos, simbólicos e identitários presentes no território. Para Choay, a memória urbana não se limita aos monumentos, ela abrange, também, formas construídas ordinárias, usos tradicionais e narrativas locais. Ignorar esses elementos implica romper diretamente os vínculos entre espaço e identidade. A destruição da cidade enquanto repositório de memória é, para a autora, de fato, um risco civilizacional: ela debilita o sentimento de pertencimento e empobrece a experiência urbana.

A memória urbana, para Choay, não é apenas a lembrança de fatos importantes históricos, mas a inscrição simbólica do passado no espaço vivido, que se transmite pelas formas, pelos nomes e pelas práticas.

- **Patrimônio intangível:** este segundo parâmetro amplia a concepção tradicional de patrimônio, incluindo valores afetivos, culturais e simbólicos associados aos lugares. Françoise Choay propõe uma visão alargada do conceito, aproximando-o das experiências e significados produzidos pela coletividade. Trata-se de reconhecer que o valor de um lugar não reside

apenas em sua arquitetura, mas na sua capacidade de evocar histórias, sentimentos e especialmente modos de vida. A noção de patrimônio intangível, portanto, desafia os critérios puramente estéticos ou funcionais e convida para a escuta sensível das comunidades urbanas.

Esses dois parâmetros serão retomados no capítulo IV ao compor o quadro, como instrumentos de análise, permitindo avaliar em que medida o Projeto Novo Recife respeita os vínculos simbólicos entre território, memória e identidade urbana.

### **1.6. Quadro-síntese dos parâmetros analíticos**

O percurso teórico desenvolvido ao longo deste capítulo buscou delinear, a partir de quatro pensadores e críticos centrais do urbanismo, um conjunto articulado de ferramentas conceituais capazes de embasar a análise do Projeto Novo Recife. A seleção dos autores – François Ascher, Bernardo Secchi, Jane Jacobs e Françoise Choay – foi guiada pela relevância de suas contribuições à crítica dos modelos tradicionais do planejamento urbano, bem como pela capacidade de cada um oferecer chaves interpretativas consistentes para compreender os múltiplos desafios que atravessam as transformações do espaço urbano contemporâneo.

Mais do que correntes isoladas, os autores aqui mobilizados partilham uma inflexão comum: a recusa à visão tecnocrática e abstrata do urbano. Em diferentes registros, seja sociológico, político, cultural ou empírico, por exemplo, convergem na valorização de um urbanismo situado, sensível à diversidade de atores, tempos, ritmos e significados que compõem, ou deveriam compor, a cidade real. O espaço urbano, em suas abordagens, não deve ser tratado como mero suporte técnico-funcional, mas como território de conflitos, convivência, historicidade, memória e projeto.

Para construir um instrumento analítico coerente com essas perspectivas, foram extraídos parâmetros centrais de cada autor, concebidos aqui como operadores críticos que orientam a leitura do objeto empírico. A proposta, portanto, não é aplicar modelos ideais ou prescritivos, mas tensionar, por meio desses parâmetros, os sentidos atribuídos ao planejamento e à transformação urbana no

contexto do Projeto Novo Recife. Dessa forma, será possível avaliar, no capítulo IV, se há convergências, dissensos ou lacunas entre os discursos da proposta e os efeitos percebidos em sua implementação.

Assim, no caso de François Ascher, o foco recai sobre a governança urbana complexa, a diversidade de tempos e ritmos e a mobilidade urbana integrada. O autor francês reconhece a multiplicidade de atores e lógicas de ação na era hipermoderna, defendendo um planejamento capaz de articular pactos negociados, compatibilizar temporalidades diversas e promover a integração territorial de sistemas de mobilidade conectados, acessíveis e eficientes. Já em Bernardo Secchi, como visto anteriormente, emergem com forças os princípios da equidade territorial e da leitura interpretativa do território. Para ele, o urbanismo deve assumir uma função ética e redistributiva, comprometida com a justiça socioespacial e fundada na escuta ativa das estruturas reais da cidade.

Nessa vertente, Jane Jacobs, por sua vez, aporta uma crítica profunda ao funcionalismo modernista e destaca a importância de dimensões muitas vezes negligenciadas pelo planejamento tradicional, como a vitalidade urbana e a diversidade funcional e social. Em sua leitura, a cidade é um ecossistema dinâmico, cuja qualidade depende da convivência cotidiana entre diferentes grupos e usos no espaço público. Por fim, Françoise Choay amplia o campo da reflexão ao enfatizar a memória urbana e o patrimônio intangível como fundamentos indispensáveis à coesão simbólica dos territórios. Para ela, a cidade é uma linguagem, e sua leitura deve levar em conta não apenas a forma construída, mas os sentidos culturais e afetivos que sedimentam a experiência coletiva dos lugares.

Sendo assim, com base nessas contribuições, apresenta-se, a seguir, um quadro-síntese com os parâmetros analíticos adotados:

<b>Autor</b>	<b>Parâmetro</b>	<b>Descrição</b>
François Ascher	Governança urbana complexa	Múltiplos atores (Estado, mercado, sociedade) na produção do espaço.
François Ascher	Diversidade de tempos e ritmos urbanos	Políticas urbanas adaptáveis às variadas temporalidades sociais.
François Ascher	Mobilidade urbana integrada	Sistemas de transporte conectados, equitativos e articulados ao território.
Bernardo Secchi	Equidade territorial	Redução de desigualdades e promoção de justiça socioespacial.
Bernardo Secchi	Leitura interpretativa do território	Diagnóstico crítico da cidade real como base para intervenção.
Jane Jacobs	Vitalidade urbana	Uso ativo e cotidiano do espaço; diversidade de atividades e pessoas.
Jane Jacobs	Diversidade funcional e social	Mistura de usos e convivência de diferentes grupos sociais.
Françoise Choay	Memória urbana	Reconhecimento e proteção dos traços históricos e simbólicos.
Françoise Choay	Patrimônio intangível	Preservação dos valores afetivos e culturais vinculados aos lugares.

Quadro de Parâmetros. Fonte: Elaboração própria, Flávia Costa, 2025.

O quadro acima não pretende esgotar as possibilidades de análise, mas busca sistematizar os principais eixos de leitura adotados neste trabalho. Sua função é tensionar os sentidos da intervenção urbana em estudo, situando suas decisões e efeitos à luz dos debates contemporâneos sobre cidade, planejamento e espaço público. No capítulo II, serão expostos dois projetos referências com configurações semelhantes. Já no III, será apresentada a totalidade do Projeto Novo Recife, com foco na sua trajetória, histórico e, principalmente, nas suas propostas e promessas de requalificação e transformação urbana. E, por fim, no capítulo IV, o quadro será utilizado para o desenvolvimento da análise do estudo de caso, contribuindo para uma leitura crítica do Projeto Novo Recife em suas múltiplas dimensões: urbanística, simbólica, política e territorial. Essa abordagem permitirá compreender em que medida a proposta anunciada se materializa ou não na intervenção executada.

## 2. REFERÊNCIAS DE RENOVAÇÃO URBANA

As intervenções urbanas de grande escala em frentes d'água têm se consolidado, nas últimas décadas, como estratégias fundamentais para a requalificação de áreas degradadas e a reconexão entre as diferentes partes da cidade. Diante dos desafios urbanísticos, sociais, ambientais e institucionais que envolvem esse tipo de operação na contemporaneidade, torna-se essencial a análise de experiências consolidadas que sirvam como referência para projetos similares em outros contextos (FERREIRA, 2007).

Sendo assim, este capítulo apresenta, por sua vez, duas referências internacionais consideradas exemplares no campo da renovação urbana: o Paris Rive Gauche, na França, e a requalificação urbana da zona oriental de Lisboa, impulsionada pela Expo 98, que resultou na consolidação do bairro atualmente conhecido como Parque das Nações. Ambos projetos foram selecionados por apresentarem, de certa forma, afinidades com o Projeto Novo Recife, especialmente no que diz respeito à localização em frentes ribeirinhas, à articulação entre os setores público e privado, à reestruturação de áreas subutilizadas e à adoção de diretrizes urbanísticas orientadas, por exemplo, ao uso misto, ao sistema viário e à qualificação dos espaços públicos.

A abordagem adotada busca evidenciar os principais aspectos urbanísticos e operacionais de cada intervenção, com ênfase em elementos-chaves como fachada ativa, desenho urbano, relação com o rio, mobilidade e transporte público, bem como a integração ao tecido urbano existente. Trata-se, portanto, de compreender como essas variáveis foram tratadas em contextos distintos, contribuindo para a construção de cidades contemporâneas mais acessíveis e integradas.

As experiências de Paris e Lisboa demonstram, de fato, como o planejamento urbano, quando orientado por diretrizes claras e estratégias de gestão eficazes, pode articular a revitalização de frentes d'água à criação de novas centralidades urbanas. Ambas revelam o potencial extremamente transformador de grandes intervenções territoriais quando comprometidas com a diversidade de usos, a vitalidade urbana, a valorização do espaço público e a ampliação da mobilidade urbana.

Além disso, esses projetos permitem refletir sobre os efeitos estruturais das operações urbanas em áreas centrais, ultrapassando a lógica de intervenções pontuais para configurar novas dinâmicas de ocupação e valorização do território.

Por fim, pode-se ressaltar que os dois estudos de caso aqui apresentados cumprem a função de referenciais teórico-práticos, oferecendo subsídios para a análise a ser desenvolvida na etapa final deste trabalho.

## 2.1. Paris Rive Gauche (Paris, França)

O projeto Paris Rive Gauche constitui a maior e mais emblemática operação de renovação urbana em curso na cidade de Paris, representando um marco no planejamento urbano contemporâneo francês. Localizado na margem esquerda do Rio Sena, o projeto visa requalificar uma vasta área anteriormente ocupada por infraestruturas ferroviárias e instalações industriais (NAVES, 2018). Com cerca de 130 hectares, sua implantação teve início na década de 1990 e vem sendo realizada por etapas, com atualizações constantes no plano urbanístico.

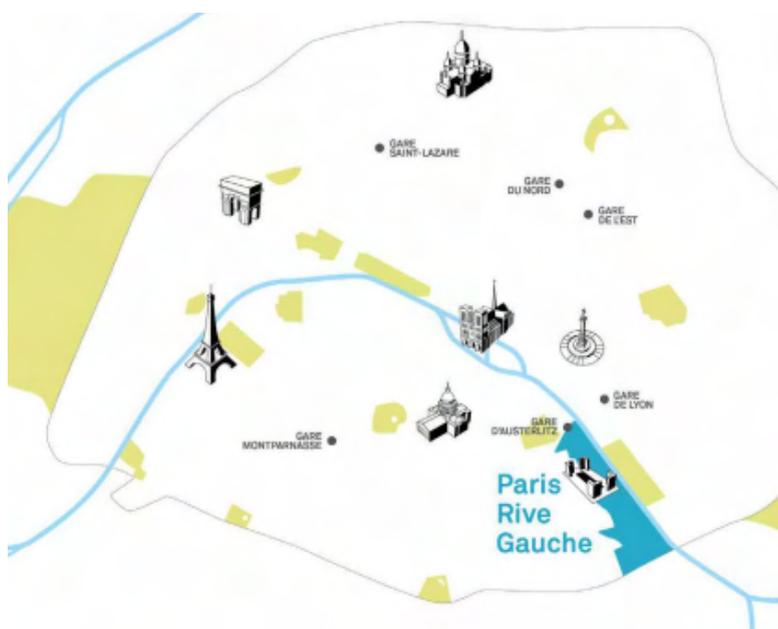


Figura 1: Esquema de localização do Paris Rive Gauche. Fonte: METEYER-ZELDINE, 2018.

A zona da intervenção encontrava-se, anteriormente, marcada por pátios ferroviários, armazéns e galpões industriais, ou seja, um território amplamente impermeável, fragmentado e subutilizado (NAVES, 2018).



Figura 2: O “antes”, em 1991, do Paris Rive Gauche. Fonte: METEYER-ZELDINE.

O objetivo central da operação foi reconectar o tecido urbano às margens do Sena, criando um novo pedaço de cidade que reunisse funções diversas, infraestrutura qualificada e espaços eficazes de convívio urbano. Sendo assim, a proposta foi cobrir os trilhos para criar uma continuidade urbana.

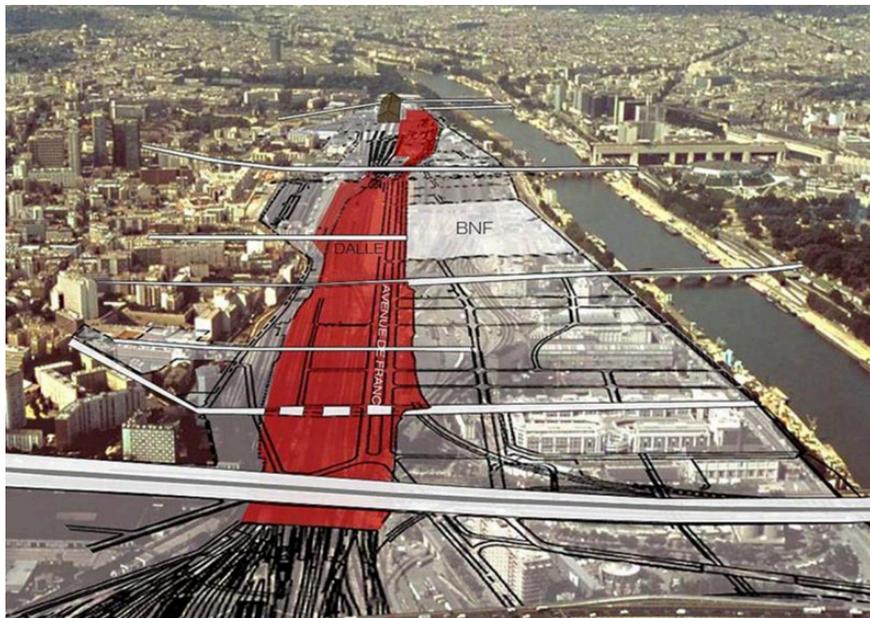


Figura 3: Proposta da cobertura dos trilhos. Fonte: METEYER-ZELDINE.

Desde o início, a operação foi concebida para ser implementada em etapas e para resistir ao tempo, com um plano flexível, ajustável às mudanças sociais, econômicas e tecnológicas (METEYER-ZELDINE, 2018). A intervenção, no entanto,

foi realizada no âmbito de uma ZAC (*Zone d'Aménagement Concerté*)<sup>25</sup>, regime jurídico de intervenção urbana que permite a atuação pública coordenada em grandes territórios urbanos. A SEMAPA (*Société d'Étude, de Maitrise d'Ouvrage et d'Aménagement Parisienne*), empresa de economia mista criada em 1991, foi responsável pela condução integral do projeto: desde a aquisição e preparação dos terrenos, passando pela despoluição e cobertura dos trilhos, até a comercialização dos lotes e entrega dos espaços e equipamentos à Prefeitura de Paris.

A SEMAPA também coordenou um processo de participação cidadã robusto, com a formação de um Comitê Permanente de Coordenação (1997), publicação de jornal comunitário, chamado "*TreizeUrbain*"<sup>26</sup>, e organização de reuniões e oficinas de concepção participativa (METEYER-ZELDINE, 2018). A gestão integrada permitiu articular interesses diversos de forma coordenada, reunindo, assim, o poder público, promotores privados, moradores e instituições de ensino.



Figura 4: Exemplar do Jornal. Fonte: METEYER-ZELDINE.

<sup>25</sup> A ZAC não é um zoneamento, mas sim um território de ação urbana coordenada, definido pelo poder público francês para viabilizar grandes intervenções urbanas. Esse instrumento permite flexibilizar regras urbanísticas, adaptar morfologias e negociar diretamente com incorporadoras, garantindo a execução de obras públicas e a implantação integrada dos projetos.

<sup>26</sup> O *TreizeUrbain* foi um periódico informativo criado pela SEMAPA como instrumento de diálogo contínuo com a população. Atuando como veículo de comunicação pública, o jornal divulgava atualizações sobre o projeto Paris Rive Gauche, promovia a transparência institucional e incentivava o engajamento dos habitantes nas decisões sobre o território.

O desenho urbano do Paris Rive Gauche foi dividido em setores, cada qual com um urbanista responsável. Os principais são: Gare d'Austerlitz, Tolbiac (com a Bibliothèque François Mitterrand), Masséna (com a Universidade Paris Diderot e a Escola de Arquitetura de Paris-Val-de-Seine) e Bruneseau (junto ao periférico).



Figura 5: Setores do desenho urbano do Paris Rive Gauche. Fonte: METEYER-ZELDINE.

Como pode ser observado, o traçado urbano é permeável e prioriza a diversidade de tipologias arquitetônicas e usos, o que resultou em uma paisagem rica, com obras de grandes nomes como Christian de Portzamparc, Dominique Perrault e a dupla Jacob & MacFarlane.

Uma intervenção-chave foi a cobertura dos trilhos ferroviários, com aproximadamente 23 hectares de lajes construídas que conectam setores e possibilitam a implantação de novos edifícios.



Figura 6: Cobertura em andamento dos trilhos do Paris Rive Gauche. Fonte: METEYER-ZELDINE.



Figura 7: Cobertura finalizada dos trilhos do Paris Rive Gauche. Fonte: METEYER-ZELDINE.

O investimento em infraestrutura de mobilidade também foi central: ampliação da linha do metrô, previsão de estação TGV<sup>27</sup>, modernização da Estação Austerlitz e integração com o sistema RER, criando um *hub* intermodal<sup>28</sup> de conexão metropolitana.



Figura 8: Sistema de transportes do Paris Rive Gauche. Fonte: METEYER-ZELDINE.

<sup>27</sup> O TGV (Train à Grande Vitesse) é o sistema ferroviário francês de alta velocidade, caracterizado pela integração territorial e redução significativa dos tempos de deslocamento interurbanos.

<sup>28</sup> Um *hub* intermodal é uma infraestrutura de articulação entre diferentes meios de transporte, que viabiliza a integração modal e fortalece a conectividade urbana e regional.

Nesse contexto, o Paris Rive Gauche apresenta um programa funcional robusto: cerca de 745 mil m<sup>2</sup> de escritórios, 665 mil m<sup>2</sup> de grandes equipamentos públicos, 55 mil m<sup>2</sup> de equipamentos de proximidade e 585 mil m<sup>2</sup> de habitação (cerca de 7.500 unidades, sendo metade de moradia social), 405 mil m<sup>2</sup> de comércio e serviços e 10 hectares de áreas verdes (METEYER-ZELDINE, 2018). O bairro abriga ainda equipamentos culturais, como a *Cité de la Mode et du Design*, a piscina flutuante Joséphine Baker, obras de arte urbana como *Solarwind* e Fonte Emergente, e centros de inovação como a *Station F*, maior incubadora de *startups* do mundo.



Figura 9, 10, 11, 12, 13 e 14: Implementação do Paris Rive Gauche. Fonte: METEYER-ZELDINE.

Em termos sociais, o projeto buscou garantir diversidade de uso e de perfil populacional, com unidades de alto padrão, habitação social e residências estudantis integradas ao mesmo tecido urbano (NAVES, 2018). Além disso, manteve e reabilitou patrimônio industrial como os *Grands Moulins* de Paris e a *Halle Freyssinet*<sup>29</sup>, convertendo-os para uso contemporâneo.



Figura 15: *Grands Moulins* transformados em Universidade. Foto: Jacques Mossot/Structurae.



Figura 16: *Halle Freyssinet* transformada em *Station F*. Fonte: Patrick Tournebœuf/TRANSOLAR.

Nesse contexto, o urbanismo adotado é de caráter estratégico, flexível e sustentável, adaptando-se ao longo do tempo às transformações técnicas, regulatórias e às demandas urbanas. Entre as soluções implantadas, estão

---

<sup>29</sup> Os *Grands Moulins* de Paris são antigos moinhos industriais construídos em 1917, reabilitados para abrigar o campus da Universidade Paris *Diderot*. Já a *Halle Freyssinet*, estrutura de concreto de 1929, foi restaurada e transformada na *Station F*.

edifícios-pontes, tipologias híbridas e construções em madeiras de grande porte, resultado de chamadas públicas voltadas à inovação ambiental.

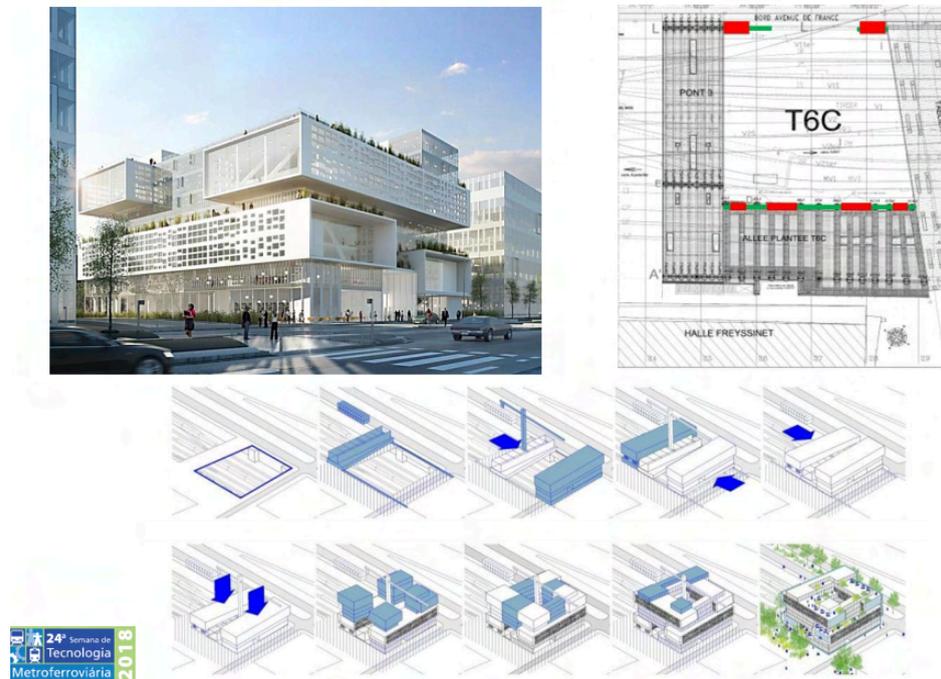


Figura 17: Edifício-ponte no Paris Rive Gauche. Fonte: METEYER-ZELDINE.

A malha viária, os espaços públicos, as fachadas ativas e os equipamentos de uso coletivo foram pensados para promover, de fato, qualidade e equidade urbana, acessibilidade, diversidade de usos, vida pública ativa e segurança cidadã.

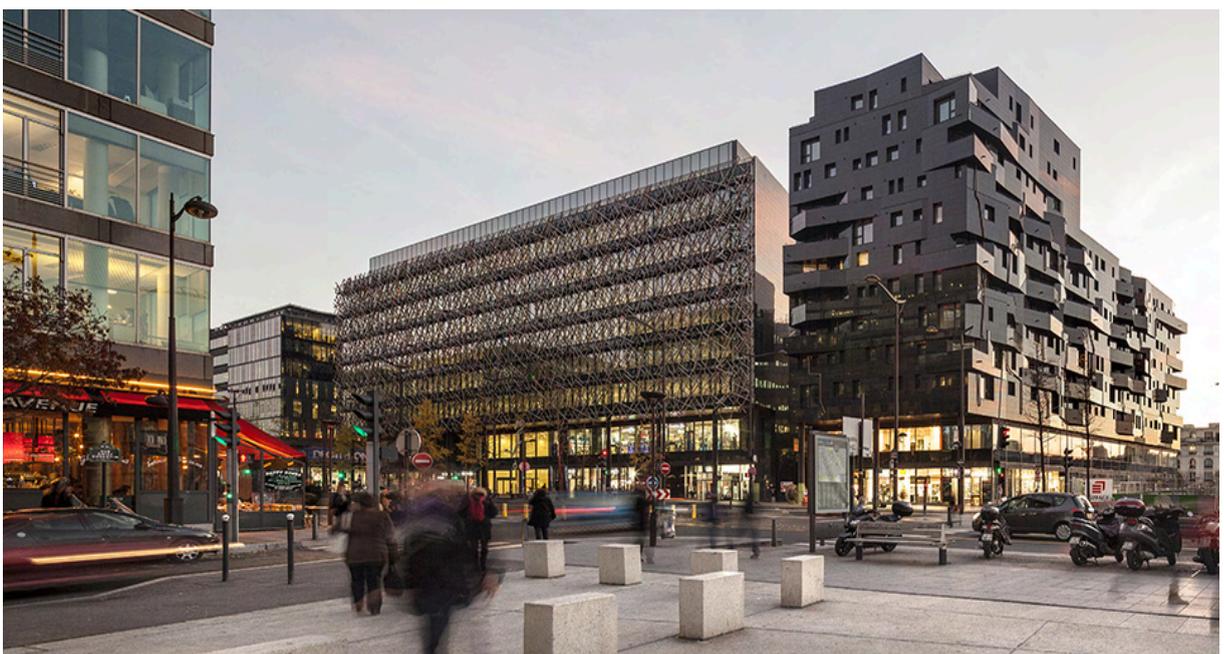


Figura 18: Visão geral do bairro Paris Rive Gauche. Fonte: Paris American Academy.

Por fim, Paris Rive Gauche configura-se, de fato, como um novo pedaço de cidade: conectado à Paris histórica, funcionalmente integrado, ambientalmente qualificado e socialmente diversificado. Sua implantação progressiva, ancorada na cooperação público-privada e na escuta social, consolidou-se como uma verdadeira referência internacional em intervenções urbanas de grande porte.

Embora oficialmente previsto para ser concluído até 2025, o projeto segue em andamento, com setores mais recentes, como Bruneseau, ainda em fase de desenvolvimento. Essa condição evidencia seu caráter processual e a lógica de um urbanismo de longo prazo, capaz de se adaptar continuamente às transformações sociais, territoriais e ambientais do contexto contemporâneo (SEMAPA).

## **2.2. Expo 98/Parque das Nações (Lisboa, Portugal)**

A Exposição Mundial de 1998 (Expo 98), realizada em Lisboa, foi concebida não apenas como um evento comemorativo dos 500 anos dos descobrimentos portugueses, mas sobretudo como um catalisador para a reabilitação urbana de larga escala da capital portuguesa. Desde a década de 1980, discutia-se a necessidade de reconectar a cidade ao Rio Tejo e requalificar áreas degradadas de sua frente ribeirinha. Sendo assim, a escolha do local recaiu sobre a Zona Oriental da cidade, uma vasta extensão industrial em declínio, marcada pela obsolescência industrial, com infraestrutura degradada e usos logísticos em retração, formando um território fragmentado e ambientalmente comprometido. (SCHERER, 2004). A área abrangia cerca de 340 hectares, dos quais aproximadamente 50 a 60 hectares foram ocupados diretamente pela exposição, com cerca de 5 km de frente d'água (GARRIDO et al., 2018).

A proposta urbanística estruturada para a Expo visava transformar esse território obsoleto em uma nova centralidade urbana, baseada na articulação entre espaços públicos acessíveis, usos urbanos mistos, reconexão da cidade com o rio e mobilidade qualificada. (GARRIDO et al., 2018; SCHERER, 2004). A maior parte dos terrenos era de propriedade pública, o que facilitou a implantação. O planejamento e a execução ficaram a cargo da empresa pública Parque Expo S. A., criada em 1993 com o objetivo de conduzir tanto a organização do evento quanto a reestruturação

urbana do território. Desde sua origem, o projeto foi orientado por uma visão estratégica de longo prazo, inspirando-se em casos como a Barcelona Olímpica de 1992<sup>30</sup> e buscando evitar equívocos observados em intervenções como as *London Docklands*<sup>31</sup>, no Reino Unido (SCHERER, 2004).

Para garantir a sustentabilidade do legado urbano, o Plano de Urbanização previu que todas as obras da Expo fossem concebidas já com funções pós-evento claramente definidas (GARRIDO et al., 2018).



Figura 19: Mapa de usos do solo previsto para a área da Expo 98. Fonte: Parque Expo S. A., 1998.

Com base nisso, muitos dos pavilhões foram adaptados para novos usos: o Oceanário de Lisboa manteve-se como equipamento cultural permanente; o Pavilhão Atlântico foi convertido na Altice Arena (atualmente, MEO Arena), espaço de grandes espetáculos; o icônico Pavilhão de Portugal, projetado por Álvaro Siza, passou a abrigar atividades culturais e institucionais. Além disso, outros espaços foram reutilizados como museus, cassinos, teatros e centros de ciências e tecnologia.

<sup>30</sup> O projeto urbano de Barcelona 1992, articulado aos Jogos Olímpicos, é amplamente reconhecido como exemplo bem-sucedido de requalificação territorial baseada em megaeventos. Destacou-se pela revitalização da frente marítima, implantação de infraestrutura integrada, criação de espaços públicos qualificados e reconversão funcional de áreas industriais em bairros multifuncionais e conectados (MONCLÚS, 2003).

<sup>31</sup> A operação das *London Docklands* é frequentemente citada como um caso de requalificação urbana com forte protagonismo do setor privado, marcada pela ausência de plano diretor estruturado, exclusão de populações locais, homogeneização funcional e desconexão com o tecido urbano consolidado (FERNANDES, 2004).

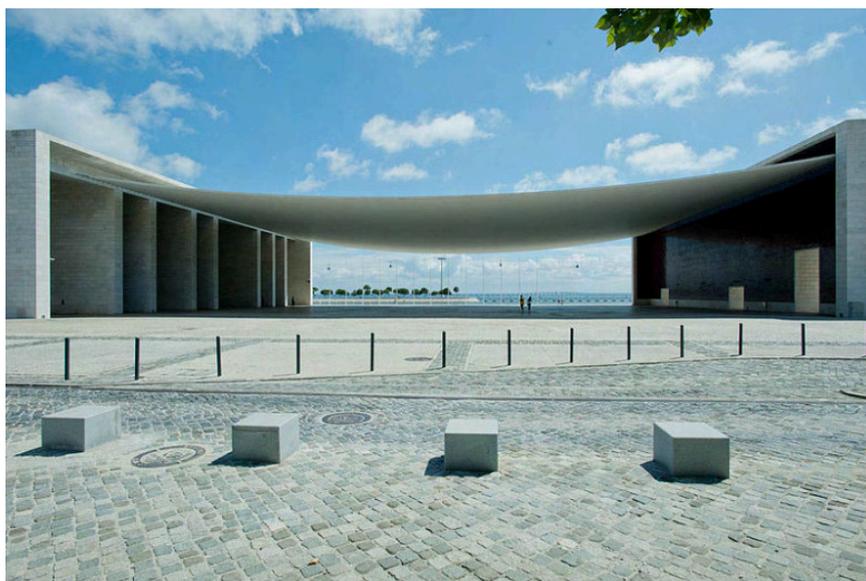


Figura 20: Pavilhão de Portugal, projetado por Álvaro Siza. Fonte: Meliá Lisboa Oriente, 2015.

A infraestrutura urbana implantada foi, de fato, estratégica e transformadora. Construíram-se novas vias internas, redes técnicas subterrâneas e sistemas de saneamento. A Linha Vermelha do metrô foi inaugurada ligando o centro de Lisboa à nova centralidade, com estações em pontos-chave da área requalificada. A monumental Gare do Oriente, projetada por Santiago Calatrava, consolidou-se como um hub intermodal, integrando metrô, trens suburbanos, alta velocidade, ônibus urbanos e rodoviários, além de estacionamento e conexões ciclovárias.



Figura 21: Gare do Oriente, Lisboa. Foto: Yara Baiardi, 2025.



Figura 22: Estação do Oriente, Lisboa. Foto: Direitos Reservados (DR)/ Rádio Renascença, 2024.



Figura 23: Gare do Oriente, Lisboa. Foto: Yara Baiardi, 2025.

Além disso, houve a construção da Ponte Vasco da Gama, com 12,3 km de extensão – a maior da Europa à época –, reforçou a conectividade viária metropolitana, desafogando o tráfego e abrindo acesso à margem oriental da cidade (MARÉ, 2023). Paralelamente, a área passou por um processo de descontaminação ambiental profunda, com a retirada de resíduos, limpeza de solos e requalificação ecológica.

Nesse contexto, pode-se dizer que o desenho urbano adotado seguiu princípios contemporâneos de planejamento.



Figura 24: Plano Geral do Parque das Nações. Fonte: Museu de Lisboa.



**Distribuição Territorial |**

<b>Privado</b> (residencial, comércio, serviços)	<b>962.550 m<sup>2</sup></b>
<b>Infraestruturas urbanas</b>	<b>573.750 m<sup>2</sup></b>
<b>Público</b> (espaços verdes e frente ribeirinha)	<b>1.864.400 m<sup>2</sup></b>
<b>Aquático/hídrico</b> (doca e marina)	<b>102.000 m<sup>2</sup></b>
<b>Total</b>	<b>3.502.700 m<sup>2</sup></b>

**Área de construção |**

<b>Residencial</b>	<b>1.239.465 m<sup>2</sup></b>
<b>Escritório</b>	<b>636.479 m<sup>2</sup></b>
<b>Comércio</b>	<b>198.670 m<sup>2</sup></b>
<b>Outros</b>	<b>419.127 m<sup>2</sup></b>
<b>Total</b>	<b>2.493.741 m<sup>2</sup></b>

Figura 25: Plano de Urbanização final do Parque das Nações. Fonte: Parque Expo S. A.



Figura 26: Plano perspectivado com dois horizontes (1998 e 2010). Fonte: Parque Expo S. A.

Nessa lógica, implantaram-se eixos estruturantes, como a Alameda dos Oceanos, calçadões largos, praças temáticas e parques públicos de grande escala. A valorização da frente d'água, com a criação de passeios ribeirinhos contínuos, espaços de lazer, equipamentos culturais e infraestrutura de uso coletivo, permitiu a reaproximação simbólica e física da cidade com o Tejo (SCHERER, 2004).



Figura 27: Vista geral do Parque. Fonte: K. H. Reichert, Wikimedia Commons/Idealista .



Figura 28: Vista geral do Parque destacando a frente ribeirinha. Fonte: Jules Verne Times Two, Wikimedia Commons/Idealista.



Figura 29: Vista superior do Parque destacando teleférico. Fonte: Vitor Oliveira, Wikimedia Commons/Idealista.

A estratégia de uso do solo da requalificação urbana adotou, de forma geral, o princípio de uso misto, promovendo a convivência integrada entre residências, escritórios, comércio, hotelaria, cultura, educação e lazer. Após a exposição, a substituição das estruturas temporárias por edificações permanentes foi rápida e intensa: surgiram condomínios residenciais de alto padrão, torres empresariais, equipamentos públicos de bairro, centros comerciais e áreas para serviços e turismo. A marina, os restaurantes, os hotéis e a manutenção dos espaços de espetáculo consolidaram a vocação multifuncional da nova centralidade (GARRIDO et al., 2018).

Além da diversidade funcional, o projeto também se destacou pela implementação de fachadas ativas ao longo dos eixos principais e áreas de maior circulação. Os pavimentos térreos dos edifícios passaram a abrigar comércios, cafés, serviços e equipamentos de proximidade<sup>32</sup>, o que contribuiu para a criação de um espaço urbano dinâmico, com vida pública intensa ao longo do dia e da noite. Essa estratégia reforçou a relação entre os edifícios e a rua, garantindo maior segurança, vitalidade, uso contínuo do espaço e estímulo à caminhabilidade.

---

<sup>32</sup> Equipamentos de proximidade são estruturas urbanas que oferecem serviços essenciais, como educação, saúde, comércio, cultura e espaços de convívio, dentro de uma curta distância a pé ou de bicicleta. Esse conceito está diretamente vinculado ao princípio da “cidade de 15 minutos”, que preconiza o acesso a serviços cotidianos em até quinze minutos, promovendo autonomia, inclusão social, sustentabilidade e qualidade de vida urbana (CRUZ, BIGOTTE, 2024).



Figura 30: Fachadas ativas do Parque das Nações. Foto: Yara Baiardi, 2025.

Estima-se que, ao longo de cerca de 130 dias da Expo, aproximadamente 10 a 11 milhões de pessoas tenham visitado o espaço. Encerrado o evento, teve início imediato, como mencionado anteriormente, o processo de reconversão do território. Em poucos anos, a área se consolidou como um dos exemplos mais emblemáticos do urbanismo contemporâneo em Lisboa, marcada pela combinação entre qualidade dos espaços, diversidade funcional e forte atratividade econômica, mas sem segregar a população do local. Oficialmente instituído como freguesia<sup>33</sup>, o Parque das Nações ocupa uma área de 5,44 km<sup>2</sup> e abriga uma população estimada entre 22 e 30 mil habitantes (MARÉ, 2023), destacando-se, hoje, como um dos bairros mais modernos e valorizados da capital portuguesa.

Apesar da forte valorização imobiliária e da predominância de públicos de maior poder aquisitivo, os espaços públicos da região são amplamente usufruídos por toda a cidade. O sucesso do projeto, de fato, transformou o Parque das Nações em referência internacional no campo de renovação urbana – principalmente integrada a eventos –, sendo frequentemente citado como *case* de legado positivo e duradouro (GARRIDO et al., 2018).

---

<sup>33</sup> Em Portugal, freguesias são divisões administrativas locais que compõem os municípios. Em 2012, após processo de reestruturação territorial, o Parque das Nações foi oficialmente reconhecido como freguesia autônoma de Lisboa, desmembrando-se das freguesias dos Olivais e de Marvila, as quais era vinculado anteriormente.

O impacto territorial foi profundo: ao criar uma nova centralidade a leste, Lisboa passou a contar com uma “terceira frente urbana sobre o Tejo”, ao lado das zonas históricas de Belém-Alcântara e Baixa-Cais do Sodré (SCHERER, 2004). Com investimento público total estimado em 2,1 bilhões de euros, o projeto da Expo 98 representa, sem dúvidas, uma das maiores apostas urbanas da história portuguesa contemporânea (MARÉ, 2023). A extinção da empresa Parque Expo em 2012 e a transferência da gestão para a Prefeitura de Lisboa simbolizam o encerramento do caráter excepcional do projeto e sua integração plena à malha da cidade consolidada.



Figura 31: Mapa da freguesia do Parque das Nações. Foto: Pedro Rosa/Behance.



Figura 32: Vista Aérea da margem ribeirinha do Parque das Nações. Foto: Lisboa Secreta, 2023.

Passadas mais de duas décadas, o Parque das Nações permanece como um dos bairros mais emblemáticos de Lisboa, um verdadeiro exemplo de como grandes eventos, quando sustentados por planeamento urbano estruturado, podem transformar de modo permanente o território e sua relação com a cidade a partir de requalificações e renovações urbanas eficazes.

### **2.3. Síntese das lições urbanísticas**

Os dois exemplos apresentados neste capítulo – Paris Rive Gauche, na França, e o Parque das Nações, em Lisboa – exemplificam abordagens distintas, mas igualmente estruturadas e eficazes de requalificação urbana em frentes d’água. Ambos projetos foram desenvolvidos em territórios degradados, não operacionais, e fragmentados, buscando transformar essas áreas em novos “pedaços” de cidade articulados e integrados ao tecido urbano já existente. A partir de objetos convergentes, os dois casos oferecem aprendizados importantes sobre como grandes intervenções podem promover centralidades urbanas mais integradas, multifuncionais, conectadas ao entorno e voltadas à qualidade de vida para a população.

Em Paris, como foi abordado anteriormente, a operação se deu ao longo de décadas, organizada por etapas, sustentada por uma governança pública-privada estável e por uma lógica urbanística que priorizou a diversidade morfológica, a inovação arquitetônica e a mescla de usos e perfis sociais. A ênfase em um urbanismo poroso e contínuo garantiu a integração espacial da nova centralidade ao entorno, superando barreiras infraestruturais e promovendo uma reconexão efetiva com o Sena.

Já em Lisboa, o processo foi acelerado por um grande evento, a Expo 98, mas não menos cuidadoso em termos de planejamento estratégico. A operação antecipou o pós-evento, elaborando um plano urbanístico que evitou a obsolescência das estruturas efêmeras, favorecendo a reutilização funcional dos equipamentos, o adensamento qualificado e a criação de uma frente urbana moderna e altamente conectada. O legado do evento ultrapassou a escala local, reposicionando Lisboa internacionalmente, de fato, como uma cidade capaz de se reinventar com base em projetos urbanos estruturantes.

Assim, os dois casos evidenciam, ainda, o papel central da infraestrutura de mobilidade, dos espaços públicos acessíveis e da estratégia de fachadas ativas e uso misto como elementos fundamentais para garantir vitalidade urbana e promover uma cidade de curta distância. A lógica da proximidade, traduzida em equipamentos públicos, calçadas generosas, comércio local e acessibilidade multimodal, contribuiu para a formação de territórios mais eficazes, caminháveis e inclusivos.

Ainda que respondam, em partes, a contextos socioeconômicos e institucionais específicos, Paris Rive Gauche e o Parque das Nações constituem referências teórico-práticas que auxiliam na reflexão sobre as condições necessárias para o sucesso de grandes intervenções urbanas. Seus resultados claramente evidenciam que projetos dessa escala só alcançam efetividade territorial e social quando ancorados em diretrizes claras, planejamento integrado, capacidade de gestão e compromisso com o espaço público.

No último capítulo, as experiências aqui discutidas serão retomadas como referências para orientar a análise do Projeto Novo Recife.

### **3. O NOVO RECIFE: DA HISTÓRIA À IMPLEMENTAÇÃO DO PROJETO**

O Projeto Novo Recife, inserido na região do Cais José Estelita, representa um dos maiores e mais polêmicos empreendimentos urbanos da cidade, suscitando debates sobre revitalização de espaços históricos e, conseqüentemente, sobre sua interação com a memória coletiva. Localizado no centro do Recife, mais especificamente na área do antigo Pátio Ferroviário das Cinco Pontas, o projeto abrange uma área estratégica e simbolicamente importante para a cidade, marcada por uma intensa trajetória de atividades portuárias e industriais. A proposta visa, por sua vez, transformar a região com o intuito de revitalizar a área e inserir o Recife no mapa das grandes metrópoles globais.

No entanto, o processo de implementação do Novo Recife tem gerado, desde sua concepção, muitas controvérsias, especialmente em relação ao impacto sobre a memória urbana e história do local, uma vez que pode descaracterizar a área. Ao mesmo tempo em que o projeto é apresentado como um marco de modernização e progresso para a cidade, ele também é alvo de críticas, especialmente por movimentos sociais e coletivos que questionam as implicações sociais, culturais e ambientais dessa transformação.

Este capítulo tem como objetivo apresentar, em sua totalidade, o Projeto Novo Recife, desde a sua origem até os desdobramentos mais recentes. Antes de adentrar diretamente no caso do Novo Recife, no entanto, optou-se por discutir conceitos-chave como megaprojetos e revitalização urbana, além da análise de outras intervenções de grande escala implementadas entre o centro do Recife e a Bacia do Pina, área na qual o empreendimento está inserido. Ao examinar exemplos emblemáticos, busca-se compreender as dinâmicas territoriais, os discursos de modernização e os conflitos produzidos por esse modelo de transformação urbana. Essa trajetória analítica permite situar o Projeto Novo Recife não como um episódio isolado, mas como parte de um processo mais amplo de reestruturação da cidade guiado por lógicas de mercado e intervenções seletivas no espaço urbano.

A partir da exposição das principais intervenções que moldaram o território entre o centro do Recife e a Bacia do Pina nas últimas décadas, será possível compreender o contexto em que o Projeto Novo Recife emerge, bem como os

discursos e interesses que sustentam sua proposta. O capítulo prossegue, então, com a apresentação do projeto em si, abordando seu surgimento, desenvolvimento e os diversos impasses enfrentados ao longo dos anos, em especial aqueles resultantes da atuação de movimentos sociais e da pressão popular, que desempenharam papel decisivo na contestação e reformulação do empreendimento.

Na sequência, será discutida a evolução do projeto, com destaque para os ajustes realizados e as mudanças no desenho urbano. E, por fim, será oferecida uma visão atualizada da intervenção, com base no que já foi executado e no que ainda se encontra em fase de proposta ou previsão, identificando, posteriormente, as consequências físicas, sociais e simbólicas já observáveis e a forma como o projeto vem se articulando com o tecido urbano e as dinâmicas sociais da cidade.

A relevância do Projeto Novo Recife como objeto de análise crítica reside em sua capacidade de sintetizar, em uma única operação urbana, múltiplos aspectos do debate contemporâneo sobre revitalização, gentrificação e preservação de espaços históricos. Ao longo de sua implementação, o projeto tem provocado, até os dias de hoje, repercussões significativas, tanto no plano material quanto no simbólico, afetando diretamente as paisagens, os modos de vida e os sentidos atribuídos ao território.

### 3.1. Recife e o Cais José Estelita: contexto histórico e identidade local



Figura 33: Mapas do Brasil, de Pernambuco e do Recife. Fonte: KIRZNER, Beatriz. 2021.<sup>34</sup>

A cidade do Recife, capital do estado de Pernambuco, está estrategicamente localizada no litoral da região nordeste do Brasil, na confluência dos rios Capibaribe e Beberibe. Esse encontro hidrográfico forma uma rede de ilhas e canais que definem a topografia insular da cidade, conferindo-lhe uma configuração urbana singular. Fundada em 1537, durante o processo de colonização portuguesa, Recife foi desde cedo marcada por sua posição geograficamente privilegiada, o que a tornou um importante ponto de articulação entre as rotas comerciais locais e transatlânticas (MENEZES, 2015).

Durante o período colonial, a cidade se consolidou como um dos principais entrepostos comerciais do Brasil, tendo no ciclo do açúcar sua maior expressão econômica. O porto recifense, por sua vez, desempenhou um papel central na exportação de mercadorias para a Europa, conectando a produção da zona canieira à lógica mercantil internacional. Entre os anos de 1630 e 1654, durante o domínio holandês, Recife passou por um processo significativo de mudanças, com a implantação de obras de infraestrutura e sistema de defesa que impulsionaram ainda mais seu crescimento urbano e sua importância estratégica.

Sendo assim, por consequência dessa jornada, ao longo dos séculos, a cidade continuou a expandir suas fronteiras e diversificar suas funções, consolidando-se como um dos principais centros urbanos da região nordeste brasileira. Sua dinâmica comercial, política e cultural reflete uma trajetória marcada pela interconexão de diferentes povos, práticas e temporalidades. Essa complexidade histórica, logo, é perceptível em sua paisagem urbana, que reúne elementos arquitetônicos coloniais, igrejas barrocas e traços das influências portuguesa, holandesa e indígena, preservados, especialmente, em seu centro histórico.



Figura 34: Parte não operacional do Pátio Ferroviário das Cinco Pontas (terreno posteriormente adquirido pelo consórcio Novo Recife). Fonte: KIRZNER, Beatriz. 2021.

Nesse contexto, destaca-se o Cais José Estelita, que aloca o nosso objeto de estudo, o Projeto Novo Recife. O Cais, por sua vez, está localizado na Ilha de Antônio de Vaz, região central do Recife, ligando os bairros do Cabanga e de São José e margeando a Bacia do Pina. Inicialmente, a área era composta por terrenos alagadiços, sendo posteriormente aterrada para interligar o Forte das Cinco Pontas ao Forte Príncipe Guilherme, no século XIX, passando, assim, a integrar o complexo ferroviário-portuário do Recife.



Figura 35: Parte da Estrada de Ferro Recife ao São Francisco. Fonte: KIRZNER, Beatriz. 2021.

No entanto, na região operavam instalações do Porto do Recife, a primeira estação ferroviária urbana do nordeste – a Estrada de Ferro Recife ao São Francisco, que foi inaugurada em 1858 e interligava o Recife ao Cabo – e diversos armazéns onde se estocava o açúcar da zona canavieira. De acordo com Câmara, Nóbrega e Trindade (2015):

A partir de então a malha urbana da cidade é expandida para além do seu núcleo central para periferia, onde terras de antigos engenhos são loteadas e começam a compor a cena urbana. No século XIX o porto é o ponto de chegada de vias que começam a surgir em uma configuração radial que o aponta como o Marco Zero da cidade. Pode-se dizer que é a partir do porto que a província se torna vila e vem em seguida a constituir a cidade que se tem hoje. E o Cais José Estelita integra todo esse processo. (CÂMARA; NÓBREGA; TRINDADE, 2015).

Dessa forma, o Cais, o Porto do Recife e as edificações que o integram não apenas contribuíram ativamente para a conformação histórica da cidade, como também preservam e testemunham marcas significativas da configuração morfológica urbana que ainda persiste, carregando consigo, também, um pouco da história do Recife.



Figura 36: Silos e Galpões do Cais José Estelita em 1997. Foto: Aurelina Moura, 1997.



Figura 37: Armazéns do Cais José Estelita em 1997. Foto: Aurelina Moura, 2004.



Figura 38: Armazéns do Cais. Foto: Beatriz Kirzner, 2021.

Mais do que virtudes materiais, o Cais José Estelita e o Pátio das Cinco Pontas carregam forte densidade simbólica enquanto territórios de memória coletiva. A sua paisagem construída com grandes vazios urbanos, galpões de alvenaria e alguns trilhos expostos configura uma narrativa espacial do passado do Recife. Como afirma Santos (2012), o espaço do pátio expressava “um vazio essencial, construído com intenção e não como obra do acaso ou mero resquício”.

Sendo assim, os pareceres técnicos elaborados pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN), entre 2010 e 2011, reconhecem a complexidade do sítio ferroviário das Cinco Pontas a partir de uma série de atributos que extrapolam seu valor físico. Entre os principais, destacam-se os aspectos históricos, arquitetônicos, arqueológicos, paisagísticos, de uso e de raridade<sup>35</sup>. Tais critérios indicam, como mencionado anteriormente, que o local conserva não apenas vestígios da atividade ferroviária no Brasil, mas também traços significativos da lógica industrial e portuária que moldou a expansão urbana da capital pernambucana.

A identificação desses valores, no entanto, não implica uma proposta de imobilização do espaço, mas permite compreender como determinadas características – como a ocupação horizontal, os galpões, os antigos trilhos e a sua relação com o mar e o Forte das Cinco Pontas – constituem elementos relevantes

---

<sup>35</sup> Os valores atribuídos ao Pátio Ferroviário das Cinco Pontas foram sistematizados nos pareceres técnicos elaborados pelo IPHAN entre 2010 e 2011, no contexto da Ação Civil Pública nº 2451/2013, e incluem dimensões históricas, morfológicas e culturais do sítio.

para a leitura da paisagem urbana. Essas camadas materiais e simbólicas, articuladas à malha histórica dos bairros centrais, contribuem para situar o Pátio não como um fragmento isolado, mas como parte integrante indispensável da memória territorial da cidade.

Logo, a partir dessa análise, pode-se afirmar que a área onde hoje se insere o Projeto Novo Recife, portanto, não é de fato um vazio urbano no sentido pejorativo. Ao contrário, trata-se de um sítio histórico de altíssimo valor cultural, cuja preservação e reintegração ao tecido e às demandas da cidade demandam cautela, sensibilidade e bastante rigor técnico. Como defende Veras (2014), “intervir nesse espaço demanda uma percepção sensível sobre a preexistência e a imagem consolidada do centro histórico no imaginário do recifense”<sup>36</sup>. As estruturas ferroviárias remanescentes, a lógica de ocupação esparsa, os galpões industriais e a proximidade com os bairros históricos compõem uma paisagem singular, marcada por camadas de tempo e por dinâmicas de uso profundamente enraizadas.

Assim, esse breve panorama histórico busca revelar e situar que o Cais José Estelita nunca foi apenas um espaço residual ou uma oportunidade de investimento imobiliário. Ele é, de fato, um espaço-testemunho da formação urbana, econômica e, sobretudo, simbólica do Recife. Seu apagamento ou substituição por modelos homogêneos de urbanização representa, portanto, um risco não apenas à memória física da cidade, mas, principalmente, à sua identidade cultural mais profunda.

### **3.2. Promessa de revitalização? A lógica dos megaprojetos no Centro do Recife e na Bacia do Pina**

Nas últimas décadas, a área do Cais José Estelita e seu entorno – entre o centro histórico e a Bacia do Pina – passou a concentrar um número cada vez mais crescente de projetos urbanos de grande escala (BARBOSA, 2014). Com diferentes formas de financiamento e arranjos institucionais, essas iniciativas foram, em sua maioria, apresentadas sob o discurso da revitalização: recuperar áreas degradadas, atrair investimentos e integrar vazios urbanos à dinâmica contemporânea da cidade.

---

<sup>36</sup> VERAS, Lúcia. *Cidade, tempo e forma*. Recife: Ed. Universitária UFPE, 2014.

No entanto, essa retórica nem sempre se traduz em benefícios concretos para a população e para o tecido urbano consolidado, especialmente quando se observa a prevalência de uma lógica imobiliária verticalizada e homogênea, que muitas vezes desconsidera os valores históricos, culturais e paisagísticos desses territórios.

Nessa vertente, no campo urbanístico, empreendimentos de grande escala como esses são frequentemente classificados como megaprojetos. Trata-se de intervenções complexas, com elevado custo financeiro e alto impacto territorial, social e simbólico (FLYVBJERG, 2003). Em contextos urbanos consolidados, os megaprojetos são, via de regra, voltados à reconfiguração física de porções significativas da cidade – como portos antigos, áreas industriais desativadas ou zonas centrais subutilizadas – sendo promovidos com a promessa de modernização, requalificação, reintegração e geração de novas centralidades.

Como define Bent Flyvbjerg (2003), megaprojetos, ao pé da letra, são “intervenções de grande escala, com longos prazos de implementação, alto grau de complexidade, múltiplos atores envolvidos e cujos impactos excedem o campo da infraestrutura, afetando profundamente a estrutura urbana e a vida social”<sup>37</sup>. Contudo, conforme alerta de Jane Jacobs em sua crítica ao urbanismo modernista, quando conduzido de forma autoritária e sem a devida escuta social, tais projetos tendem a apagar a diversidade morfológica e funcional da cidade, impondo soluções padronizadas e desconectadas da via urbana real.

Ainda que nem todas as intervenções urbanas recentes se apresentem sob a chancela de “megaprojeto”, observa-se, em muitas delas, a reprodução de lógicas semelhantes de transformação intensiva do território, sustentadas por discursos de inovação e desenvolvimento. É a partir desse contexto que se pode compreender a atuação de iniciativas como o Porto Digital, consolidado desde o início dos anos 2000 no bairro do Recife, localizado no antigo prédio sede do BANDEPE (Banco do Estado de Pernambuco). O projeto, originalmente voltado à instalação de empresas de tecnologia em edifícios históricos reabilitados, constitui uma proposta inovadora

---

<sup>37</sup> Flyvbjerg é um dos principais teóricos contemporâneos sobre megaprojetos. Em sua análise crítica, o autor aponta que tais empreendimentos frequentemente subestimam custos, superestimam benefícios e desconsideram os impactos socioespaciais duradouros. Ver: FLYVBJERG, Bent. *Megaprojects and Risk: An Anatomy of Ambition*. Cambridge University Press, 2003.

de ocupação do centro, ancorada na valorização do patrimônio construído e no estímulo à economia criativa.

Sua implementação, embora marcada por avanços significativos em termos de recuperação arquitetônica e dinamização econômica, também gerou tensões e debates sobre os rumos da transformação da área central – o que evidencia a complexidade dos processos de revitalização em contextos históricos<sup>38</sup>.



Figura 39: Edifício do Porto Digital, antigo prédio sede do BANDEPE. Fonte: Diário de Pernambuco.

Outro marco importante desse processo foi a verticalização da área do Cais de Santa Rita, com a construção dos edifícios Píer Maurício de Nassau e Píer Duarte Coelho, popularmente conhecidos como Torres Gêmeas. Erguidos entre 2005 e 2009, com cerca de 135 metros de altura e 41 pavimentos cada, os edifícios foram inseridos à margem do bairro de São José, em plena área central do Recife. Sua implantação, no entanto, alterou drasticamente a silhueta do centro histórico e interferiu na leitura visual do casario tradicional do Recife Antigo. Além disso, tornaram-se alvo de ações do Ministério Público Federal, que questionava os impactos da obra sobre o patrimônio cultural e ambiental da região, e, inclusive, vale salientar que a área deixou de ser patrimônio mundial tombado pela UNESCO por conta da alteração paisagística ocorrida por consequência da construção das torres.

---

<sup>38</sup> A implementação do Porto Digital é frequentemente celebrada como exemplo de revitalização bem-sucedida do centro histórico. No entanto, estudos apontam que, ao promover a valorização seletiva do patrimônio edificado e atrair fluxos econômicos específicos, o projeto também contribuiu para processos de expulsão indireta de antigos moradores e trabalhadores informais da área.

O debate em torno das Torres Gêmeas expôs, assim como no caso do Projeto Novo Recife, as tensões que marcam as escolhas de desenvolvimento urbano em áreas centrais e sensíveis da cidade, sobretudo quando envolvem a transformação da paisagem construída e de seu valor simbólico. Como observa Veras (2014, p. 43), trata-se de uma região “de significativa beleza paisagística, cenário onde se evidenciarão as tensões entre o antigo e o novo, o histórico e o moderno.”



Figura 40: Processo de construção das Torres Gêmeas. Fonte: Prefeitura do Recife, 2007.



Figura 41: Montagem da paisagem urbana de São José antes e depois da construção dos edifícios. Foto: Plínio, 2015.



Figura 42: Maurício de Nassau e Píer Duarte Coelho atualmente. Foto: Esquerda Diário, 2021.

Como pode-se observar, a construção das Torres Gêmeas no Cais de Santa Rita causou um impacto visual significativo na paisagem da área histórica do bairro.

Dando continuidade à trajetória do processo de reconfiguração urbana da área, outro marco significativo foi a inauguração do Shopping RioMar, em outubro de 2012, na orla da Bacia do Pina. Implantado sobre uma extensa área anteriormente inativa, contígua ao Parque dos Manguezais e à ZEIS Pina/Encanta Moça, o empreendimento ocupa uma posição estratégica entre o centro e a Zona Sul, ampliando os limites de atuação do mercado imobiliário sobre os territórios estuarinos.

Classificado como um dos maiores centros comerciais do Recife, o complexo comercial RioMar consolidou novas dinâmicas de consumo e circulação voltadas às classes de maior poder aquisitivo, reforçando a formação de centralidades corporativas e comerciais de alta renda. Sua inauguração foi celebrada como símbolo de transformação urbana por Eduardo Campos, o então governador de Pernambuco, que o descreveu como “empreendimento de papel transformador dos estuários do centro recifense” (BARBOSA, 2014, p. 108). Na ocasião, o gestor anunciou também a desapropriação da área do antigo Aeroclube de Pernambuco, no Pina, com a promessa de ali criar “um novo polo de desenvolvimento da cidade”,

acrescentando que “com o RioMar, vamos animar outros projetos no entorno” (BARBOSA, 2014, p. 108).



Figura 43: Complexo RioMar Recife. Foto: Divulgação/JC Online, 2022.

De fato, o complexo passou a exercer um papel ativo na valorização do território adjacente, funcionando como vetor de atração para novos empreendimentos de alto padrão, como hotéis, torres empresariais e condomínios de luxo. Como observa Mendes (2019, p. 93), tornou-se perceptível a “atração de mais projetos em diálogo com o complexo”, incluindo o próprio Projeto Novo Recife. Nesse contexto, os investimentos nas frentes d’água da Bacia do Pina vêm sendo incorporadas ao discurso oficial como expressão de “um novo tempo de empreendedorismo e desenvolvimento da cidade do Recife” (BARBOSA, 2014, p. 110).

Nesse mesmo contexto, destaca-se a construção da Via Mangue, via expressa elevada, inaugurada em 2014 – mas com concepção idealizada há mais de 20 anos – , com o propósito de conectar a zona sul do Recife, especialmente os bairros do Pina e de Boa Viagem, ao sistema viário central. Apresentada como uma solução de mobilidade urbana com enfoque ambiental e social, a obra foi amplamente divulgada como capaz de reduzir os congestionamentos, recompor áreas de manguezal degradadas e promover o reassentamento digno das famílias que ocupavam palafitas nas margens da Bacia do Pina. Na prática, no entanto, a intervenção mostrou-se distante dessas promessas iniciais.



Figura 44: Projeto Via Mangue. Foto: Divulgação/Diário de Pernambuco, 2011.

De acordo com estudos de Barbosa e Silva (2022), o desmatamento de áreas remanescentes de mangue não foi devidamente compensado, e o reassentamento das populações atingidas ocorreu de maneira precária, desarticulado das redes territoriais e sociais preexistentes. Para Pereira (2014), a Via Mangue deve ser compreendida como parte de um processo mais amplo de reconfiguração da paisagem e do uso do solo, que tem contribuído para a consolidação de novas centralidades marcadas pela exclusão.



Figura 45: Trecho da Via Mangue. Foto: Diego Nigro/Diário de Pernambuco, 2021.

Sob essa perspectiva, a Via Mangue pode ser interpretada como um investimento público estruturador de interesses privados. Ao promover alterações territoriais de grande escala na Bacia do Pina, a obra criou condições favoráveis à instalação de megaprojetos imobiliários e comerciais, contribuindo para uma revalorização seletiva da região. A chamada “renovação urbana” assume aqui um viés mercadológico, subordinando o redesenho do espaço urbano às lógicas de acumulação e valorização do capital fundiário. Essa articulação entre infraestrutura pública e empreendimento privado é explicitada pelo próprio Consórcio Novo Recife, que reconhece a Via Mangue como um elemento central na viabilização do projeto do Cais José Estelita: “foi justamente um dos equipamentos públicos que facilitou e justificou a concepção e o desenvolvimento do projeto de transformação do Cais José Estelita” (BARBOSA, 2014, p. 95).

Ainda nesse contexto de renovação, a partir de meados dos anos de 2010, a antiga área portuária do Recife começou a ganhar atenção significativa com a concepção do Porto Novo Recife – operação urbana conduzida por parcerias público-privadas, com objetivo de converter espaços não-operacionais do Porto em um novo polo de turismo, cultura, negócios e lazer.



Figura 46: Projeto Porto Novo, vista geral da intervenção. Fonte: Portus Online.

Inserido na paisagem central da cidade, o projeto inclui, além do já inaugurado Novotel Recife Marina (que iniciou suas operações em julho de 2024), o

Recife Expo Center (também já inaugurado em agosto de 2024), a marina privativa, melhorias viárias, estacionamentos, ciclovias e a reabilitação dos galpões históricos, seguindo a lógica de requalificação institucional descrita no site do Porto do Recife<sup>39</sup>.

Apresentado como instrumento de revitalização e “renascimento” urbano, o Porto Novo Recife pretende integrar o centro à orla, ressignificando a frente d’água como um novo cartão-postal da cidade.



Figura 47: Complexo Porto Novo. Fonte: Divulgação/Recife Expo Center.



Figura 48: Novotel Recife Marina. Foto: Alexandre Aroeira/Diário de Pernambuco, 2024.

<sup>39</sup> Porto Novo é uma requalificação urbanística e paisagística do entorno portuário, com intervenções que englobam o Novo Terminal Marítimo, estacionamentos, marina, hotel, centro de convenções e recuperação dos armazéns históricos, integrando a cidade ao porto. Disponível em: [https://www.portodorecife.pe.gov.br/conheca\\_portonovo.php](https://www.portodorecife.pe.gov.br/conheca_portonovo.php).



Figura 49: Recife Expo Center. Foto: Divulgação/Recife Expo Center, 2024.

Entretanto, o projeto tem sido alvo de críticas acadêmicas que apontam sua operação principalmente como instrumento de valorização imobiliária e *marketing* urbano. Segundo Esposito (2017), a iniciativa se inscreve na lógica do *city marketing*<sup>40</sup>, priorizando a atratividade internacional em detrimento da memória coletiva e dos usos populares do espaço, transformando o território em objeto de especulação (“onde o objetivo maior está voltando ao lucro”, p. 177). Nesse contexto, Barbosa (2014, p. 120) ressalta essa dimensão estética e mercadológica, destacando a escolha de imagens e equipamentos para criar uma cidade mais bonita e vendável. Já Brendle e Vieira (2012) acentuam o contraste entre o discurso

<sup>40</sup> A expressão *city marketing* refere-se a estratégias urbanas que visam promover a imagem da cidade como produto competitivo no mercado global, enfatizando atributos estéticos, culturais e funcionais atrativos para investidores, turistas e grandes eventos. Nessas operações, o planejamento urbano tende a ser orientado por critérios de visibilidade internacional e retorno financeiro, muitas vezes em detrimento das necessidades sociais locais e da preservação da memória urbana. A lógica do *city marketing* transforma o espaço urbano em vitrine, subordinando-o à lógica da marca e da mercantilização simbólica da cidade.

de conservação e os impactos reais na paisagem e identidade portuária, em uma operação que subtrai o patrimônio simbólico de sua profundidade histórica.

Diante do conjunto de intervenções urbanas implantado nas últimas décadas, pode-se afirmar que o território situado entre o centro do Recife e a Bacia do Pina tem se construído como um verdadeiro laboratório de revitalizações. A recorrente promessa de modernização e reocupação esconde, com frequência, processos seletivos de revalorização fundiária e substituição de usos, em que o discurso de recuperação urbana funciona como instrumento de legitimação para novas formas de apropriação do espaço. A paisagem resultante dessas operações é marcada pela justaposição entre elementos históricos e empreendimentos contemporâneos de grande escala, cuja integração consolidada nem sempre é pensada de forma sensível ou inclusiva. Trata-se de um território em constante transformação, onde o poder público atua ora como promotor, ora como facilitador de investimentos privados, configurando um cenário híbrido no qual as fronteiras entre interesse público e lógica de mercado tornam-se cada vez mais difusas (BARBOSA, 2014; KIRZNER, 2021).

Nesse panorama, ganha destaque também a atuação recente da gestão municipal, sobretudo com o programa Recentro, instituído oficialmente em 2021 pela Prefeitura do Recife. A iniciativa busca promover a reocupação e revalorização do centro histórico da cidade por meio de políticas urbanas, fiscais e patrimoniais voltadas ao uso residencial, comercial e cultural da área. Entre suas estratégias, destacam-se a isenção total de IPTU por até oito anos, a redução do ISS e a isenção de ITBI na primeira transmissão de imóveis restaurados e efetivamente ocupados (PCR). Essas medidas são acompanhadas de estímulos à instalação de equipamentos culturais e educativos, bem como ao uso habitacional de interesse social, que também recebe incentivos específicos. Complementarmente, o programa prevê apoio à inovação urbana por meio de *living labs*<sup>41</sup>, requalificação de praças, intervenções culturais e investimentos em infraestrutura urbana. Embora dotado de apelo patrimonial e social, o programa opera como parte de um campo mais amplo de disputas simbólicas e territoriais, integrando estratégias contemporâneas de

---

<sup>41</sup> *Living labs* (ou "laboratórios vivos") são ambientes urbanos colaborativos de experimentação, nos quais diferentes atores – como governo, universidades, empresas e sociedade civil – testam e desenvolvem soluções inovadoras em contexto real, voltadas à transformação do território.

valorização fundiária, modernização da imagem urbana e redefinição de perfis de ocupação do território central.

Nesse sentido, o Projeto Novo Recife se insere como um novo capítulo dessa história. Apresentado, como já mencionado, como proposta de requalificação do antigo pátio ferroviário do Cais José Estelita, o empreendimento carrega muitas das características comuns aos megaprojetos urbanos recentes: forte presença de capital privado, retórica de revitalização associada à modernização do espaço e baixa permeabilidade ao debate público qualificado. Conforme será analisado nos próximos tópicos do trabalho, sua implantação suscita uma série de questionamentos sobre os limites entre renovação e apagamento, entre preservação e substituição, entre cidade construída coletivamente e cidade projetada sob interesse exclusivo de grupos dominantes.

### **3.3. Projeto Novo Recife: origem, planejamento e contestação social**

O Projeto Novo Recife, nesse cenário, constitui, de fato, um megaprojeto urbano de reestruturação territorial em curso no Cais José Estelita, cuja implantação vem sendo marcada por controvérsias públicas, disputas jurídicas e ampla mobilização social desde sua proposição. Situado às margens do rio Capibaribe, o Cais está inserido ao lado dos bairros históricos de Santo Antônio e São José e abrange aproximadamente 100 mil m<sup>2</sup>. Trata-se, como já mencionado, de um sítio de alta relevância histórica, simbólica e paisagística: desde o século XIX, abrigou o Pátio Ferroviário das Cinco Pontas – associado à segunda ferrovia implantada no Brasil, inaugurada em 1858 – e armazéns industriais que davam suporte ao Porto do Recife. Mesmo após a desativação das atividades ferroviárias e portuárias no fim do século XX, permaneceram elementos e vestígios materiais como trilhos, galpões e estruturas, os quais passaram a compor a ambiência urbana e a memória coletiva do local.

Compreender o Projeto Novo Recife, portanto, exige uma leitura ampliada do seu entorno, capaz de reconhecer os valores históricos e culturais que estruturam a paisagem na qual se insere. O terreno onde o projeto se insere está, conforme

delimitação do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN), dentro da poligonal de entorno da ZEPH-10, zona de proteção especial que abrange os bairros históricos de Santo Antônio e São José, reconhecidos como um dos acervos patrimoniais mais relevantes do país. A área abriga cerca de 16 bens tombados individualmente pelo IPHAN e vários imóveis protegidos em nível estadual e municipal<sup>42</sup>. Tais bairros conformam uma paisagem urbana marcada por uma expressiva continuidade histórica, reunindo exemplares arquitetônicos dos séculos XVII, XVIII, XIX e início do XX, como igrejas barrocas, sobrados coloniais, edificações ecléticas e modernas.

A preservação dessa área, nesse sentido, não se limita à proteção de edificações isoladas, mas envolve um conjunto de relações espaciais e visuais que compõem uma ambiência histórica integrada. Assim, a ambiência existente é fortemente associada à identidade urbana do Recife e consolidou-se ao longo do tempo por meio de uma morfologia horizontal, ritmada pelas torres das igrejas, pelo casario esguio e pela relação visual contínua entre a água, a cidade e o céu. Nesse contexto, o Estelita não integra apenas um sítio cultural de valor histórico-industrial, mas também um fragmento sensível da paisagem recifense, cuja intervenção exige o respeito rigoroso aos princípios de preservação e compatibilidade com o entorno protegido<sup>43</sup>.

Em 2008, o terreno do Cais, até então pertencente à extinta Rede Ferroviária Federal (RFFSA), foi leiloado pelo Governo Federal e arrematado por um consórcio formado, inicialmente, por quatro construtoras privadas nordestinas: Moura Dubeux Engenharia (MD), Queiroz Galvão, Ara Empreendimentos e GL Empreendimentos. Pelo terreno, o grupo pagou cerca de R\$55,5 milhões.

---

<sup>42</sup> Os bens tombados incluem igrejas, teatros, edifícios institucionais e logradouros públicos reconhecidos pelo IPHAN, como o Convento de Santo Antônio, a Basílica da Penha e o Teatro Apolo. A proteção federal estabelece uma poligonal de entorno cujo objetivo é preservar a ambiência e a integridade do conjunto urbano.

<sup>43</sup> A compatibilização de novas edificações em áreas de entorno de bens tombados está prevista na Instrução Normativa nº 1/2015 do IPHAN, que estabelece parâmetros para análise de impacto, volumetria, implantação e linguagem arquitetônica de projetos inseridos em sítios históricos.



Figura 50: Terreno adquirido pelo consórcio Novo Recife. Fonte: KIRZNER, Beatriz. 2021.

A proposta apresentada pelo chamado Consórcio Novo Recife previa a implantação de um megaprojeto imobiliário de uso misto, com torres residenciais, comerciais, empresariais e hoteleiras de alto padrão. Segundo o plano inicial, seriam construídas entre 12 e 14 torres de aproximadamente 35 a 40 andares (Moura Dubeux, 2012), o que modificaria de forma marcante o *skyline* da cidade e a relação visual com a orla e o centro histórico circundante.

Embora o consórcio, após críticas, tenha divulgado contrapartidas urbanas, como a implantação de áreas de lazer, ciclovias, píeres públicos e a adaptação de galpões históricos para fins culturais, além da demolição do viaduto nas proximidades do Forte das Cinco Pontas para reabrir a vista desse monumento histórico, o caráter excludente da proposta logo gerou críticas. O empreendimento visava um público de alta renda e previa espaços predominantemente privados, o que motivou denúncias principalmente quanto à privatização de terras públicas e ao risco de gentrificação da área. Como alerta Raquel Rolnik (2015, p. 47), esse tipo de operação consuma um modelo de cidade “em que as terras públicas, praticamente a única oportunidade de desenvolver projetos não lucrativos em áreas bem localizadas, são entregues a interesses privados”, aprofundando desigualdades socioespaciais e desconectando o novo conjunto dos contextos urbanos consolidados.

Em outras palavras, um projeto dessa natureza tende a criar “uma ilha de riqueza sem integração com os arredores pobres”, reforçando as injustiças socioespaciais existentes (ROLNIK, 2015, p. 47). Toda essa conjuntura, desde a localização simbólica do terreno, seu caráter de bem público transferido à iniciativa privada até o escopo excludente do plano proposto, fez do Projeto Novo Recife um foco recorrente de debate público, ações judiciais e mobilização social desde seu surgimento.

Mais do que uma controvérsia pontual, o Novo Recife, desde meados de 2012, quando foi apresentado publicamente, se tornou expressão de uma disputa simbólica e política em torno dos sentidos da cidade, revelando tensões entre lógicas mercadológicas de produção de espaço e os valores coletivos associados à preservação do patrimônio e ao direito à cidade. A magnitude da intervenção, aliada ao seu enraizamento em um sítio de grande valor histórico, paisagístico e cultural, colocou em evidência os desafios do planejamento urbano contemporâneo em contextos marcados por desigualdades estruturais<sup>44</sup>. As críticas não se limitam aos aspectos físicos do projeto, mas apontam para um embate mais profundo sobre quais interesses são priorizados nas transformações do território e qual cidade se projeta para o futuro.

### *3.3.1. Planejamento e tramitação institucional (2008-2013)*

Dada a complexidade jurídica, técnica e política que marcou as etapas iniciais do Projeto Novo Recife, compreender sua trajetória institucional entre 2008 e 2013 requer atenção à sequência de decisões, controvérsias e articulações públicas e privadas que moldaram os primeiros anos de sua tramitação. Nesse período, o projeto atravessou fases determinantes – da aquisição do terreno ferroviário por

---

<sup>44</sup> Desigualdades estruturais referem-se a disparidades profundamente enraizadas nas dinâmicas sociais, políticas e econômicas, que produzem e mantêm assimetrias no acesso à cidade e aos seus recursos. No campo urbano, manifestam-se por meio de processos históricos de segregação espacial, precarização de territórios populares, exclusão fundiária e restrições à permanência de populações de baixa renda em áreas centrais. Tais desigualdades não decorrem apenas da escassez de recursos, mas da maneira como o poder é exercido sobre o território e sobre os corpos urbanos. Para uma discussão aprofundada, ver: ROLNIK, Raquel. Guerra dos Lugares: a colonização da terra e da moradia na era das finanças. São Paulo: Boitempo, 2015.

empresas privadas à aprovação célere e controversa do empreendimento pelo Conselho de Desenvolvimento Urbano (CDU), passando por reações técnicas do IPHAN, denúncias do Ministério Público e o surgimento dos primeiros movimentos de contestação social. Esses marcos iniciais revelam não apenas a fragilidade dos processos de licenciamento urbano, mas também os limites do planejamento participativo frente à atuação de grandes agentes imobiliários em áreas centrais da cidade.

Apresenta-se, a seguir, uma linha do tempo comentada com os principais eventos que marcaram o planejamento e a tramitação do projeto entre 2008 e 2013, com base em documentos institucionais, decisões judiciais, manifestações públicas e informes produzidos pelo próprio consórcio.

### **Etapas iniciais do Projeto Novo Recife (2008-2013)**

- **2008 - Alienação<sup>45</sup> da área ferroviária e início da controvérsia fundiária:** O primeiro acontecimento, considerado o pontapé inicial para o Projeto Novo Recife foi a aquisição do terreno. Foi realizada, por meio da Superintendência do Patrimônio da União (SPU) a alienação da área remanescente do antigo Pátio Ferroviário das Cinco Pontas, considerada um marco do patrimônio ferroviário nacional e localizada às margens do Cais José Estelita. O terreno, com cerca de 100 mil m<sup>2</sup> e relevante valor histórico, como mencionado anteriormente, é arrematado por um consórcio de empresas privadas por aproximadamente R\$55,5 milhões, em leilão que, anos depois, seria objeto de ações judiciais e de críticas sobre falta de publicidade, subavaliação do valor e ausência de consulta pública prévia.
- **2009-2011 - Acompanhamento técnico e pareceres do IPHAN:** O IPHAN passa a acompanhar de forma mais sistemática a situação do Pátio e seu entorno. Diversos pareceres técnicos emitidos nesse período ressaltam a relevância histórica e paisagística da área. Em 2011, o Grupo de Trabalho (GT) do IPHAN-PE publica o Memorando nº 0976/2011, posicionando-se fortemente contra a proposta do Consórcio Novo Recife, por considerá-la incompatível com o entorno protegido da ZEPH-10. Na mesma ocasião, a

---

<sup>45</sup> No contexto jurídico-administrativo, o termo *alienação* refere-se ao processo de transferência da propriedade de um bem público para a iniciativa privada, geralmente por meio de venda ou leilão.

Diretoria de Patrimônio Material e Fiscalização (DEPAM) delimita a proteção federal apenas à área operacional do pátio ferroviário.

- **2012 (março a maio) - Apresentação pública e primeira mobilização social:** O Projeto Novo Recife é apresentado em audiência pública pela Prefeitura. A magnitude do projeto, que previu torres de até 40 andares, causa forte impacto entre urbanistas, arquitetos e moradores da cidade. Nesse contexto, é criado o coletivo Direitos Urbanos (DU), que rapidamente se expande pelas redes sociais e se torna uma das principais vozes contrárias à proposta.



Figura 51: Planta e maquete digital da proposta inicial do Projeto Novo Recife.  
Fonte: Informe publicitário "Presente e Futuro no Cais José Estelita".



Figura 52: Contraste das torres propostas com a paisagem urbana de São José.  
Fonte: Jornal do Commercio.

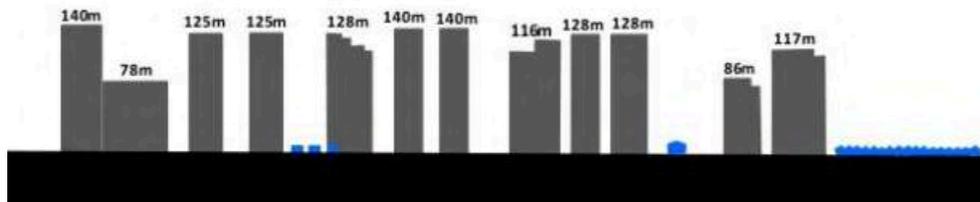


Figura 53: Desarmonia da proposta com as estruturas já existentes. Fonte: Prefeitura do Recife.

- 2012 (dezembro) - Aprovação pelo CDU e impasses institucionais:** Nos últimos dias da gestão do prefeito João da Costa (PT), o Projeto Novo Recife é aprovado em reunião extraordinária do Conselho de Desenvolvimento Urbano (CDU) da Prefeitura do Recife, sem a devida apresentação de Estudos de Impacto de Vizinhança (EIV) e sem debate público ampliado. Essa decisão é criticada por sua celeridade e falta de transparência, tornando-se alvo de futuras ações judiciais posteriores. Na ocasião, a Prefeitura reconheceu que os processos ainda estavam pendentes de exigências técnicas, enquanto o Ministério Público Federal oficia o município alertando sobre impedimentos à votação. O IPHAN-PE afirma, simultaneamente, que não havia condições para a aprovação do projeto, por sua incompatibilidade com o entorno, que deveria ser preservado, da ZEPH-10, e a sede nacional do IPHAN declara não possuir competência para aprovar ou reprová-lo. A aprovação apressada, diante de pareceres desfavoráveis e da ausência de deliberação técnica adequada, reforça a percepção de favorecimento ao consórcio e aprofunda o quadro de desconfiança institucional em torno do projeto.
- 2013 - Judicialização, ações institucionais e tentativas de legitimação:** O Ministério Público de Pernambuco (MPPE) e o Ministério Público Federal (MPF) ajuízam ações civis públicas contra o Projeto Novo Recife, apontando falhas no processo de licenciamento, ausência de estudos técnicos obrigatórios e descumprimento de diretrizes básicas do Plano Diretor vigente. Como resultado, liminares judiciais são concedidas, suspendendo temporariamente a aprovação do projeto e embargando qualquer avanço sobre o terreno. Em paralelo, o IPHAN intensifica seu acompanhamento institucional, reforçando a necessidade de proteção da ambiência urbana dos

bairros históricos de Santo Antônio e São José, diretamente afetados pela proposta. Ainda nesse ano, o consórcio tenta avançar com o empreendimento por meio da aprovação do Projeto de Lei nº 23/2013 e da apresentação de medidas mitigadoras, visando dar aparência de legalidade e viabilidade urbanística à intervenção. Embora essas estratégias não revertam o cenário de impasse, elas inauguram uma fase de disputa jurídica e simbólica mais intensa, na qual os argumentos técnicos se entrelaçam a tentativas de recomposição institucional por parte dos empreendedores<sup>46</sup>.

Sendo assim, a partir da análise cronológica dos principais eventos ocorridos entre 2008 e 2013, torna-se possível compreender com maior profundidade os mecanismos que sustentaram a tramitação institucional do Projeto Novo Recife em seus anos inaugurais. Entre 2008 e 2012, o empreendimento tramitou de maneira relativamente silenciosa no cenário institucional e público, com escassa cobertura midiática e pouca transparência quanto às suas intenções urbanísticas. Apenas da alienação do terreno e do início das articulações por parte do consórcio, não houve ampla divulgação nem processos participativos significativos nesse período, o que contribuiu para que os primeiros movimentos de crítica e resistência só emergissem de forma mais estruturada a partir da audiência pública de 2012. Esse silêncio permitiu que decisões estratégicas fossem tomadas com baixa contestação, incluindo a formulação do projeto e seus encaminhamentos prévios junto aos órgãos de planejamento.

Apesar da controvérsia pública e jurídica que se instaurou entre 2012 e 2013, o Consórcio Novo Recife manteve esforços sistemáticos para legitimar seu empreendimento junto à opinião pública e aos órgãos técnicos. Nesse mesmo período, o grupo lançou um informe publicitário<sup>47</sup> intitulado Presente e Futuro no Cais José Estelita, no qual apresentava o projeto como uma operação urbanística de requalificação “sustentável e inclusiva” da orla sul do centro expandido da cidade. Segundo o material, o empreendimento reuniria edificações de forma, altura e usos

---

<sup>46</sup> O Projeto de Lei nº 23/2013, aprovado pela Câmara Municipal do Recife, instituiu um Plano Urbanístico Específico para o Cais José Estelita, Cais de Santa Rita e Cabanga, estabelecendo diretrizes como divisão da área em zonas, novos parâmetros de gabarito, exigência de áreas verdes, e previsão de equipamentos culturais e de lazer. Embora apresentado como resposta às mobilizações sociais, o plano foi duramente criticado por legitimar parcialmente o projeto original sem garantir transformações substanciais, sendo aprovado em regime de urgência e alvo de questionamentos quanto à sua constitucionalidade.

<sup>47</sup> O informe publicitário encontra-se no Anexo A, ao final do documento.

diversos, integrados por espaços públicos amplos, onde coexistiriam vias de acesso, áreas de lazer e espaços de convivência. A área de intervenção, com cerca de 101.754,27m<sup>2</sup>, localiza-se entre as avenidas Sul, Engenheiro José Estelita e o antigo Pátio Ferroviário das Cinco Pontas, tendo como um de seus principais atrativos a presença de cerca de 1km de frente d'água da Bacia do Pina.

O informe reforçava, também, a ideia de localização estratégica do terreno, capaz de estabelecer uma conexão simbólica e funcional entre o Recife Antigo e Boa Viagem, descritos como “os dois centros de economia dinâmica da cidade”. Tal justificativa revela o alinhamento do projeto com a lógica de *marketing* urbano, em que atributos simbólicos e paisagísticos são mobilizados para valorizar economicamente determinadas porções da cidade. Nesse sentido, o empreendimento se insere em um padrão contemporâneo de intervenções em áreas centrais degradadas, que tende a articular capital imobiliário e financeirização sob o discurso da revitalização urbana.

A proposta previa, ainda, a criação de aproximadamente 30 mil m<sup>2</sup> de solo natural, dos quais 10 mil m<sup>2</sup> seriam destinados à área verde pública, além da construção de torres habitacionais, comerciais e hoteleiras de até 40 andares, como já mencionado. Para o consórcio, tal configuração permitiria “aproximar as pessoas da beira d'água” e “integrar o cidadão à exuberância natural da Bacia do Pina”. Por outro lado, grande parte dos galpões ferroviários existentes no terreno seria demolida, comprometendo a integridade histórica e a paisagem cultural consolidada da região, cuja ambiência encontra-se estreitamente vinculada à memória urbana da cidade.

A esse respeito, observa-se que projetos como o Novo Recife evidenciam uma tendência crescente de transformação de frentes d'água em vitrines simbólicas de valorização econômica. Nas últimas décadas, novas territorialidades vêm se conformando nas faixas litorâneas do Nordeste, onde a presença de espelhos d'água e paisagens esteticamente atrativas são mobilizadas como ativo estratégico para o turismo e o mercado imobiliário. No caso recifense, a apropriação simbólica da Bacia do Pina revela não apenas a exploração de um capital ambiental, mas também a imposição de uma narrativa de modernização seletiva, centrada nos interesses do setor privado.

Ainda no período analisado neste momento (2008-2013), o projeto atravessou uma série de impasses técnicos e jurídicos, os quais, como visto na linha do tempo, envolveram o Ministério Público, o IPHAN e outros importantes órgãos institucionais. A ausência do debate público qualificado, a aceleração do licenciamento nos últimos dias de governo e a tentativa de legitimação por meio de ajustes legislativos e retóricos marcam essa fase inicial da tramitação do Novo Recife. A partir de 2014, entretanto, o conflito adquire novos contornos com o início da ocupação do terreno e a consolidação dos movimentos sociais de resistência, assunto esse que será abordado no subtópico seguinte.

### *3.3.2. Contestação pública e mobilização social (2014)*

Após os trâmites institucionais e jurídicos que caracterizam o período de 2008 a 2013, o ano de 2014 representou uma inflexão radical na trajetória do Projeto Novo Recife, com o surgimento de uma mobilização social multifacetada, articulada em diferentes frentes e escalas. Em torno da defesa do direito à cidade, da preservação da memória urbana e da democratização dos processos decisórios, emergiu um conjunto de atores coletivos que transformou o Cais José Estelita em arena de disputas simbólicas, institucionais e espaciais.

Dois eixos principais marcaram essa mobilização: por um lado, as manifestações populares, protestos e ocupações físicas lideradas pelo Movimento Ocupe Estelita e coletivos parceiros; de outro, a atuação de instituições públicas e entidades da sociedade civil organizada (MP, IPHAN, universidades, ONGs) que questionaram formalmente a legitimidade, legalidade e pertinência urbana do projeto. Esse ato coletivo, no entanto, extrapolou os meninos institucionais tradicionais e se inscreveu na paisagem da cidade, tornando-se, assim, um verdadeiro marco nas lutas urbanas contemporâneas do Brasil.

#### **Etapas do desenvolvimento do Projeto Novo Recife (2014)**

- **2014 (maio) - Início da demolição e ocupação do Cais José Estelita:** Durante a madrugada do dia 21 de maio, o Consórcio Novo Recife inicia a demolição dos antigos galpões ferroviários localizados no terreno do Estelita,

com base em alvará concedido pela Prefeitura. A ação, realizada sem aviso prévio e com forte aparato de segurança privada, provocou reação imediata nas redes sociais. Militantes do coletivo Direitos Urbanos, estudantes, moradores e ativistas ambientais dirigem-se ao local e ocupam o terreno, interrompendo as obras. Surge assim o Movimento Ocupe Estelita, que transforma o canteiro em acampamento autogerido, a chamada “Vila Estelita”, onde diversas atividades culturais e políticas passam a ser realizadas.



Figura 54: Início da demolição dos armazéns do Cais. Fonte: TV Globo.



Figura 55: Galpões em demolição. Foto: Maria de Lourdes Nóbrega, 2014.



Figura 56: Peça de divulgação da primeira chamada para ocupação do Cais. Fonte: Direitos Urbanos.

- **2014 (junho) - Apogeu da ocupação e repressão policial:** No decorrer do mês, o Estelita torna-se espaço de convivência, arte e resistência. A ocupação recebe shows gratuitos de artistas que apoiavam o movimento, debates, feiras culturais e performances artísticas. Em 1º de junho, cerca de 10 mil pessoas participaram de um grande ato cultural no local. A visibilidade do movimento, nesse sentido, cresceu nacionalmente. Contudo, em meados de junho, a Polícia Militar realizou reintegração de posse sob ordem judicial. O despejo forçado, com denúncias de violência policial, é amplamente criticado por instituições como a Anistia Internacional, que denuncia o uso excessivo da força e reforça o direito ao protesto pacífico.



Figura 57: Movimento Ocupe Estelita. Fonte: Portal Aprendiz UOL.



Figura 58: Movimento Ocupe Estelita. Fonte: Direitos Urbanos.



Figura 59: Movimento Ocupe Estelita. Foto: TAVARES, David, 2013.



Figura 60: Cartaz colado durante o Ocupe Estelita. Foto: TAVARES, David, 2013



Figura 61: Atuação da Polícia Militar no ato. Fonte: Elvis Luiz/Direitos Urbanos.

- **2014 (agosto) - Pressão pública e suspensão do alvará de demolição:** Após a reintegração, a Prefeitura do Recife revoga o alvará de demolição dos galpões, abrindo canal para diálogo com os manifestantes. Uma nova mesa de negociação é instaurada, envolvendo representantes do movimento, entidades urbanísticas e o consórcio. A Prefeitura apresenta novas diretrizes urbanísticas e solicita diversas alterações ao projeto. O consórcio, por sua vez, concorda em reformular parcialmente a proposta e entregar, posteriormente, nova versão do plano. Ainda assim, os coletivos criticam a manutenção da lógica excludente e a pouca efetividade das mudanças.

A partir dos eventos descritos na linha do tempo, consolida-se, portanto, um ciclo de mobilização que redefine o campo da luta urbana em Recife. A ocupação do Estelita foi o ponto culminante de um acúmulo de tensões e insatisfações com o modelo de desenvolvimento urbano vigente, gerando uma efervescência cultural e política que extrapolou os limites territoriais da cidade (CARDOSO, 2018). Durante quase um mês, a “Vila Estelita” constituiu um espaço de resistência, convivência e produção simbólica. Realizaram-se, lá, assembleias públicas, oficinas para crianças, saraus, cineclubes e manifestações artísticas diversas. *Occupy Recife*: inspirado em movimentos globais como o *Occupy Wall Street*, acontecido em 2011 nos Estados Unidos, o Ocupe Estelita adotou o espírito de autogestão, horizontalidade e criatividade insurgente como marca de sua atuação, revelando uma crítica radical ao modelo de cidade excludente e mercantilizado (KIRZNER, 2021).

Além disso, um dos elementos mais significativos da ocupação foi a criação do *Ocupinho*, espaço dedicado às crianças dentro da Vila Estelita. Organizado de forma colaborativa por educadores, artistas e voluntários do movimento, o Ocupinho oferecia oficinas de arte, contação de histórias, jogos coletivos e atividades lúdicas voltadas à educação urbana e à consciência cidadã. Essa iniciativa reafirmou o caráter inclusivo e pedagógico da ocupação, demonstrando que o direito à cidade também se manifesta na experiência cotidiana das infâncias e na formação de vínculos afetivos com o território. Ao incluir as crianças no centro da ação política e cultural, o movimento ampliava seu alcance simbólico e reimaginava, na prática, um espaço urbano mais plural, sensível e compartilhado.

A potência simbólica do movimento foi amplificada pelas redes sociais, que desempenharam papel central na mobilização. A página do Ocupe Estelita, no Facebook, ultrapassou 30 mil seguidores e tornou-se plataforma para convocatórias, denúncias, transmissões ao vivo e formação de opinião pública. Diversos artistas e personalidades da cultura brasileira aderiram à causa: Lenine, Criolo, Otto, Marcelo Jeneci, Ney Matogrosso e Matheus Nachtergaele se posicionaram publicamente, com depoimentos, shows e intervenções simbólicas.



Figura 62: Registros da Ocupação no Estelita. Fonte: Rafael Vilela/Mídia Ninja.



Figura 63: Registros da Ocupação no Estelita. Fonte: Rafael Vilela/Mídia Ninja.

Em paralelo, o documentário *“Recife, Cidade Roubada”* (2014)<sup>48</sup>, narrado pelo ator pernambucano Irandhir Santos, tornou-se uma importante peça audiovisual de denúncia e sensibilização pública. Produzido de forma colaborativa por Ernesto de Carvalho, Leon Sampaio, Luís Henrique Leal, Marcelo Pedroso e Pedro Severien, o curta-metragem reconstitui criticamente a trajetória do Projeto Novo Recife desde a alienação do terreno até os desdobramentos sociais e políticos que a iminência dessa construção gerou na cidade pela reação popular. Por meio de depoimentos de moradores, entrevistas com especialistas e registros dos protestos, o curta revela o apagamento da história urbana, a descaracterização simbólica do território e a subordinação do espaço público às lógicas do capital imobiliário. A presença de figuras como o cineasta Kléber Mendonça Filho, a artista Luana Varejão e moradores do bairro do Coque, historicamente marginalizado, amplia o alcance da crítica ao articular diferentes vozes e vivências.

Ao evidenciar a força dos recifenses do movimento #OcupeEstelita, o documentário contribuiu para consolidar a percepção do conflito como expressão de um embate maior sobre o modelo de cidade. Nesse contexto, jornalistas e intelectuais passaram a se referir ao Ocupe Estelita como uma espécie de *“Manguebeat político”*, em referência ao movimento cultural dos anos 1990, dada a

---

<sup>48</sup> O documentário *Recife, Cidade Roubada* (2014), dirigido por Ernesto de Carvalho, Leon Sampaio, Luís Henrique Leal, Marcelo Pedroso e Pedro Severien, está disponível na íntegra em: <https://www.youtube.com/watch?v=9NOLsN2x4dE>.

criatividade insurgente, a irreverência estética e a força de contestação popular que marcaram o ciclo de mobilizações.

No dia 23 de maio de 2014, dois dias após a demolição de parte das construções do Cais, foi organizada uma reunião, na sede do MPPE, com participação de promotores da instituição, uma comissão de cinco manifestantes da ocupação, representantes da prefeitura, do IPHAN e do Consórcio Novo Recife. Na ocasião, buscou-se iniciar um processo de negociação sobre o futuro do terreno e a reformulação do projeto imobiliário. Segundo a jurista Liana Cirne<sup>49</sup>, presente na reunião, “a reunião é para dar início a uma negociação para rediscutir o projeto imobiliário em termos arquitetônicos e outros mais”. De acordo com um dos membros da comissão:

Queremos zerar a discussão sobre o que será feito no terreno. Não queremos modificar, adaptar o projeto nem ações mitigadoras. Queremos vincular o embargo do IPHAN com a garantia de que vamos rediscutir o uso desse terreno com a participação da sociedade civil, movimentos populares, comunidades do entorno, MPPE, Judiciário e secretarias do Governo. Além disso, queremos que o projeto que vier a ser feito direcione uma porcentagem de 30% para moradia popular, com a construção de um habitacional<sup>50</sup>.

As reivindicações do movimento iam além da crítica à verticalização. A proposta do Ocupe Estelita era chamar a atenção para a área e principalmente reforçar que existiam muitas possibilidades de ativá-la; que a proposta da Moura Dubeux não é a única maneira de integrá-la à cidade, ao contrário, é uma das piores, justamente porque a conecta com uma face da cidade que não reflete sua diversidade, que não enfrenta seus problemas e que não respeita sua identidade e sua história.

Nesse contexto, mesmo diante da reformulação proposta pelo consórcio, o grupo Direitos Urbanos manteve seu posicionamento crítico, alegando que o “novo” projeto pouco se diferenciava do plano original e continuava a reproduzir os mesmos

---

<sup>49</sup> Liana Cirne Lins é jurista, advogada e professora de Direito da UFPE, com atuação reconhecida nas áreas de direito constitucional, urbanismo e direitos humanos. Em 2014, participou ativamente dos debates públicos sobre o Projeto Novo Recife, tendo colaborado com o coletivo Direitos Urbanos e representado juridicamente parte dos interesses da sociedade civil organizada.

<sup>50</sup> Declarações extraídas da reportagem *Movimento Ocupe Estelita discute redirecionamento de projeto imobiliário em Recife*, publicada pela Revista Fórum em 23 de maio de 2014. Disponível em: <https://revistaforum.com.br/politica/2014/5/23/movimento-ocupe-estelita-discute-redirecionamento-de-projeto-imobiliario-em-recife-5503.html>. Acesso em: 1 jul. 2025.

equivocos estruturais. Para Leonardo Cisneiros<sup>51</sup>, integrante do coletivo, a simples criação de áreas verdes não garantiria, por si só, a valorização do espaço público,

“O projeto continua insistindo em uma arquitetura do medo, do isolamento em condomínios fechados e na escala desumana e desproporcional dos edifícios de 40 andares. Continua de costas para a cidade, continua se blindando contra o São José existente, com um paredão de edifícios-garagens de até sete andares. Continua com suas cinco mil vagas de garagem e a necessidade de pegar um carro para comprar um pão”. (CISNEIROS, 2014)

Segundo ele, a proposta urbanística seguia ancorada, ainda, em uma lógica de segregação, ao apostar em condomínios fechados, edifícios de escala desproporcional e um traçado que marginalizava a vizinhança do bairro de São José. Ele também alerta para o anúncio enganoso sobre o parque linear:

“A área supostamente maior que a Jaqueira é a soma de diversas áreas verdes cortadas pelo sistema viário, uma área debaixo do viaduto etc. Não é um parque contínuo. Está mais para um Memorial Arcoverde, que acabou isolado pelas avenidas ao redor”. (CISNEIROS, 2014)

Ao trazer esse discurso, ele também denunciou o caráter ilusório da proposta do parque, observando que a área verde divulgada pelo consórcio era composta puramente por fragmentos descontínuos, atravessados por vias expressas e espaços residuais, mais semelhantes a rotatórias e canteiros do que a um parque público efetivo e acessível.

A atuação institucional, no entanto, também foi decisiva. O MPPE e o MPF intensificaram, ainda mais, ações judiciais e embargaram trechos da obra. O IPHAN reforçou exigências de salvaguarda do patrimônio histórico. A promotora Belize Câmara, portanto, tornou-se o símbolo da resistência institucional, até ser removida do caso após declarações públicas sobre irregularidades: “esse projeto tem cheiro de irregularidades desde o início”, fala essa que gerou atos de solidariedade e protestos em sua defesa.

Diante da pressão oriunda de todos os lados, a Prefeitura revogou o alvará de demolição e anunciou a criação de um novo Plano Urbanístico Específico. Contudo, os coletivos seguiram denunciando o alinhamento do poder público aos interesses

---

<sup>51</sup> As críticas de Leonardo Cisneiros, professor da UFPE e ativista, foram publicadas em reportagem de Tânia Passos no *Jornal do Commercio*, em 4 de setembro de 2014, intitulada “Novo projeto Novo Recife tem mudanças tímidas”, disponível em: <https://jc.ne10.uol.com.br/canal/cidades/geral/noticia/2014/09/04/novo-projeto-novo-recife-tem-mudancas-timidadas-155778.php>. Acesso em: 6 jul. 2025.

do mercado. O consórcio, por sua vez, intensificou sua comunicação institucional, para melhorar a imagem do projeto, com promessas de áreas verdes, espaços públicos e moradia, sem convencer os opositores. Após 2014, foram veiculados anúncios na imprensa local exaltando os benefícios do empreendimento e esclarecendo “mitos” sobre seu impacto. Porta-vozes como o engenheiro Eduardo Moura (da Moura Dubeux) concederam entrevistas defendendo a verticalização proposta, argumentando, por exemplo, que “quanto mais verticalizado, menos solo se consome, podendo até liberar mais espaço livre”, e que a infraestrutura urbana central deve comportar o adensamento.

A nova proposta apresentada previa a construção de 13 edifícios de uso misto, com entre 12 e 38 andares, de forma crescente em direção ao Cabanga. O térreo dos edifícios compreenderia comércio e serviços e não haveria grades ou muros ao redor do projeto. Iria existir uma ampliação no Parque das Cinco Pontas com a demolição do Viaduto do Forte das Cinco Pontas, e a construção de um café, livraria e centro de artesanato nas três antigas residências de funcionários no terreno. Os dois silos (antigos tanques de melaço) que ficam no local seriam ocupados por uma biblioteca e um espaço cultural e a oficina eletrotécnica seria transformada em anfiteatro (KIRZNER, 2021). De acordo com o consórcio, 35% da área seria privada e 65% pública, numa tentativa de refutar a ideia de enclave fechado.



Figura 64: Redesenho do Projeto Novo Recife. Fonte: Consórcio Novo Recife.

Nesse contexto, o Movimento Ocupe Estelita, no entanto, seguiu atuante nos anos posteriores, influenciando diretamente o debate sobre o Plano Diretor do Recife (2020) e inspirando outros coletivos urbanos pelo Brasil.

Em síntese, a mobilização de 2014 contra o Projeto Novo Recife consolidou-se como marco paradigmático da luta pelo direito à cidade no Brasil. Mesmo sem barrar integralmente o empreendimento, revelou as fissuras do modelo de urbanização vigente e afirmou uma nova geração de sujeitos políticos urbanos, para quem a cidade não é mercadoria, mas campo de disputa simbólica, afetiva e coletiva.

### **3.4. Projeto Novo Recife: avanços, reconfigurações e desdobramentos atuais**

Após a intensa contestação pública que marcou o ano de 2014, o Projeto Novo Recife ingressou, a partir de 2015, em uma nova fase de reformulação institucional, negociação urbanística e retomada gradual das iniciativas de implantação física do empreendimento. Esse novo ciclo não apresenta, contudo, uma ruptura definitiva com os impasses do período anterior, mas sim sua reconfiguração em novas formas – mais cautelosas no discurso, mais estratégicas na comunicação e mais formalizadas nos processos institucionais. A consolidação do projeto, no entanto, passa a depender de ajustes legais, reelaborações técnicas e tentativas de apaziguamento junto à opinião pública, ao passo que se intensifica a presença do consórcio no território por meio de ações cautelosas de *marketing*, lançamento de etapas construtivas e redefinição dos parâmetros urbanísticos da área.

Entre 2015 e 2025, o Novo Recife deixa de ser apenas uma proposição controversa e passa a se materializar como realidade concreta, com suas torres, vias internas e novos usos sendo efetivamente inseridos na paisagem urbana do Cais José Estelita. Ao longo dessa década, sucessivos acontecimentos – como a aprovação de um plano urbanístico específico, o início das obras, o relançamento comercial do projeto, a discussão em torno da revisão do Plano Diretor do Recife e a intensificação das transformações no entorno – evidenciam tanto os desdobramentos do conflito anterior, como a forma que os atores privados

reposicionam suas estratégias para manter a hegemonia na produção do espaço urbano.

Este tópico, portanto, tem como objetivo colocar em pauta o processo de consolidação do Projeto Novo Recife entre os anos de 2015 e 2025, atentando para os marcos institucionais, jurídicos, territoriais e simbólicos que caracterizam essa nova etapa. Assim, o conteúdo será dividido em dois subtópicos: o primeiro, correspondente ao período entre 2015 e 2019, quando o projeto passa por reelaboração formal e enfrenta novos obstáculos; o segundo, dedicado ao recorde de 2019 até os dias atuais, com foco na concretização das obras, nas imagens contemporâneas do empreendimento e nas repercussões recentes da intervenção.

#### *3.4.1. Reconfiguração institucional e retomada do projeto (2015-2019)*

O período compreendido entre 2015 e 2019 constitui uma etapa decisiva na consolidação institucional do Projeto Novo Recife. Após as intensas mobilizações de 2014, que expuseram as tensões urbanas em torno do Estelita, os anos seguintes revelaram tanto tentativas de recomposição institucional quanto manobras legislativas que viabilizaram a retomada do projeto (VAREJÃO, 2018). Neste contexto, é possível observar uma série de reconfigurações nas esferas legislativa, executiva e judicial, acompanhadas de embates técnicos e sociais que marcaram profundamente o destino do empreendimento. A seguir, detalha-se a linha do tempo comentada dos principais acontecimentos entre 2015 e 2019.

##### **Etapas iniciais do desenvolvimento do Projeto Novo Recife (2015-2019)**

- **2015 (março) - Reconhecimento de valor histórico do Pátio Ferroviário:** O IPHAN incluiu parte do Pátio Ferroviário das Cinco Pontas na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário, reconhecendo seu valor histórico, embora sem efetivar o tombamento. A medida inseriu, dessa forma, novos condicionantes para intervenções urbanas na área do projeto.
- **2015 (maio) - Aprovação do Plano Urbanístico específico:** A Câmara de Vereadores do Recife aprova, em caráter emergencial, o Projeto de Lei nº 08/2015, instituindo o Plano Específico para os Cais José Estelita, Santa Rita

e Cabanga. Aprovado no mesmo dia em que o MPPE oficia a Câmara solicitando sua devolução, o plano estabelece diretrizes urbanísticas que, embora avancem em certos aspectos (como zoneamento e preservação de trilhos), são vistas por críticos como legitimação indireta do projeto empresarial.

- **2015 (maio) - Reações sociais à aprovação do plano:** Nos dias 5 e 7 de maio, manifestantes realizaram protestos que percorreram importantes avenidas da cidade e chegaram à residência do então prefeito Geraldo Júlio. O movimento monta acampamento no local e promove atividades culturais, exigindo reabertura do diálogo e revisão efetiva do projeto.



Figura 65: Protestos contra a aprovação do PL nº 08/2015. Foto: Marcelo Soares.



Figura 66: Acampamento em frente ao prédio do prefeito. Fonte: Diário de Pernambuco.

- **2015 (setembro) - Polícia Federal deflagra a Operação Lance Final:** A investigação apura indícios de fraude no leilão de 2008 que alienou o terreno à iniciativa privada. A suspeita era de subavaliação do imóvel em aproximadamente R\$10 milhões. Apesar da repercussão, o inquérito não impediu o prosseguimento institucional do projeto. No mesmo dia desse

acontecimento, a Câmara Municipal se posicionou à favor do Projeto através de um parecer “considerando a viabilidade técnica do Empreendimento e que os projetos atendem às recomendações e aos índices urbanísticos determinados na legislação vigente”.

- **2015 (novembro) - Justiça Federal anula o leilão do Cais José Estelita:** No dia 27, enquanto o CDU discutia o redesenho do projeto, a Justiça Federal anulou a venda do terreno com base em indícios de fraude apontados pela PF, que definiu que a compra do terreno havia sido fraudulenta. A decisão do processo de nº 0001291-34.2013.4.05.8300 determinou que o Consórcio Novo Recife estabelecesse novamente o estado anterior em que o local estava (KIRZNER, 2021). A sentença, portanto, determinava a devolução da área ao poder público em até 30 dias e proibiu autorizações para intervenções que comprometam o patrimônio cultural da região do Forte das Cinco Pontas. Além disso, o Ministério Público Federal determinou que a Prefeitura, a União e o IPHAN “se abstenham a autorizar todo e qualquer projeto que controverta ao ambiente histórico, paisagístico, arquitetônico e cultural das áreas do entorno do Forte das Cinco Pontas, incluindo o Cais José Estelita, sob as penas da lei”.
- **2015 (dezembro) - Aprovação do projeto pela CDU:** Após decisão judicial que suspende a anulação do leilão, o Conselho de Desenvolvimento Urbano aprova o novo projeto urbanístico, condicionando a continuidade às etapas formais subsequentes. Assim, os próximos passos seriam seguir com a burocracia de apresentação de licitações e alvarás de construção para dar, de fato, início às obras do empreendimento.



Figura 67: Produção digital da nova proposta aprovada. Fonte: Consórcio Novo Recife.



Figura 68: Produção digital da nova proposta aprovada. Fonte: Consórcio Novo Recife.

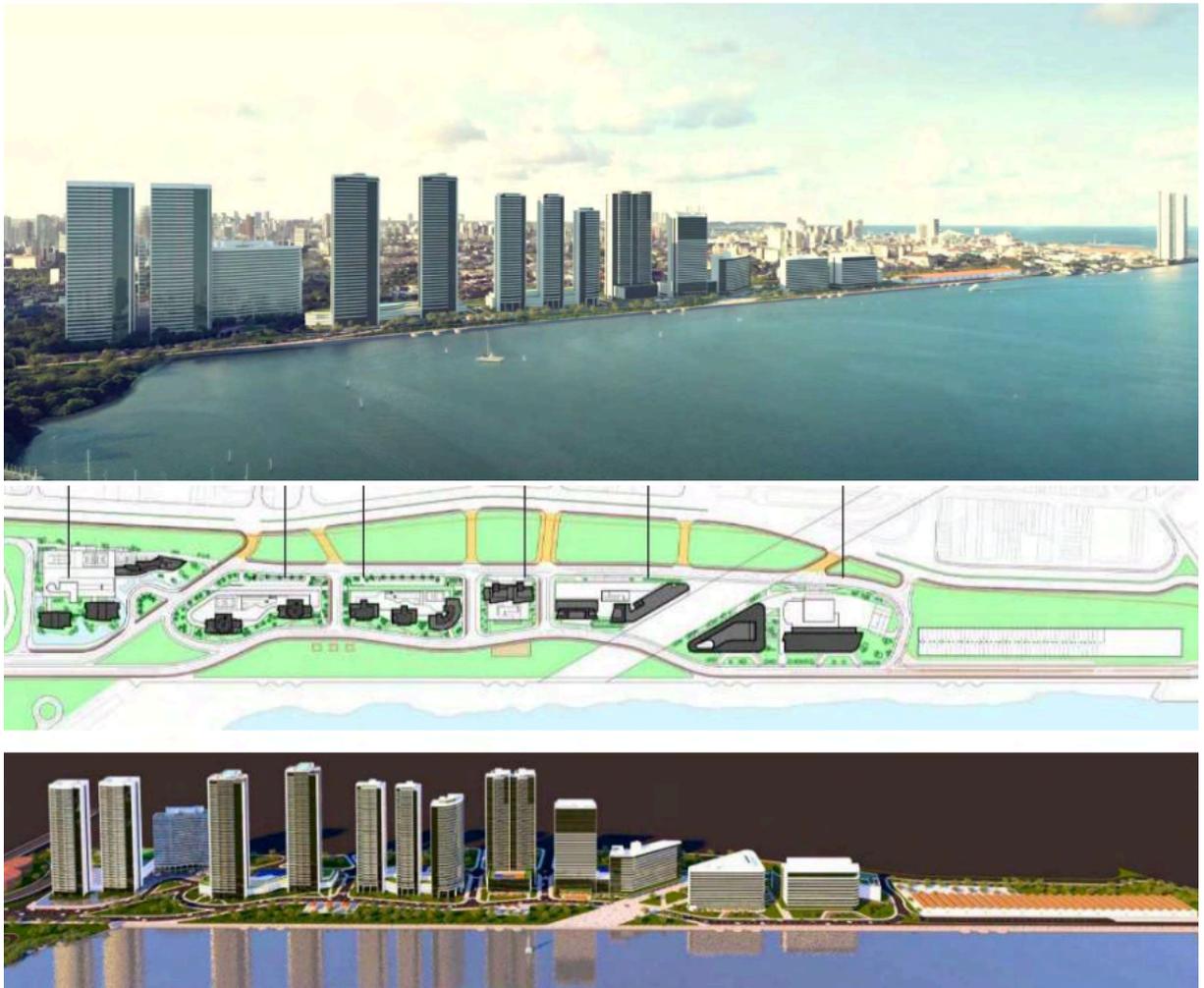


Figura 69: Produção digital da nova proposta aprovada. Fonte: Consórcio Novo Recife.

- **2016 - Reações institucionais e tentativas de barramento:** o MPF ajuíza nova ação civil pública solicitando anulação das reuniões do CDU e suspensão de licenças futuras. Em paralelo, o IPHAN decidiu arquivar o processo de tombamento do Pátio Ferroviário, sob justificativa de necessidade de estudos aprofundados sobre o conceito da paisagem cultural.



Figura 70: Solicitação de tombamento do Estelita por manifestantes.  
Foto: Domingos Sávio/Diário de Pernambuco.

- **2017 - Aniversário do Ocupe Estelita e decisões judiciais:** Em 21 de maio, ativistas realizaram nova ocupação simbólica do cais, marcando os cinco anos do início da grande luta contra o projeto. Em novembro, o TRF-5 declara, por unanimidade, que não há fundamentos legais para anular o leilão de 2008, autorizando o prosseguimento da obra, ainda condicionada ao cumprimento de exigências técnicas do IPHAN.
- **2018 - Lançamento comercial do Mirante do Cais:** No dia 7 de novembro, o consórcio inicia a comercialização das duas primeiras torres residenciais do empreendimento, denominadas “Mirante do Cais”. Os edifícios, projetados com foco em um público de alto poder aquisitivo, apresentam tipologias de plantas que variam entre 226 e 268 m<sup>2</sup>, todas com quatro suítes, quatro vagas de garagem e varandas panorâmicas voltadas para o rio. O metro quadrado foi anunciado por valores médios de R\$8 mil, posicionando o empreendimento entre os mais caros de Recife à época. A campanha publicitária, por sua vez, destacou atributos como a localização estratégica entre o centro histórico e o bairro de Boa Viagem, o design contemporâneo das edificações e a proposta de “revitalização” da frente d’água, apostando em uma narrativa de modernidade, completude e sofisticação. O lançamento foi amplamente divulgado, com material promocional destacando os

diferenciais arquitetônicos, o paisagismo assinado e a infraestrutura de lazer completa.



Figura 71: Torres do Mirante do Cais. Fonte: Divulgação/Moura Dubeux.



Figura 72: Masterplan Garagem do Mirante do Cais. Fonte: Divulgação/Moura Dubeux.



Figura 73: Masterplan Lazer do Mirante do Cais. Fonte: Divulgação/Moura Dubeux.



Figura 74 e 75: Plantas Pavimento torres Norte e Sul do Mirante do Cais.  
Fonte: Divulgação/Moura Dubeux.

- **2019 (março) - Fim do embargo do IPHAN e início das demolições:** O IPHAN concluiu, no dia 21 de março, o levantamento histórico e liberou o

terreno. A demolição total dos galpões ferroviários foi iniciada no dia 25 de março, mas imediatamente suspensa por liminar judicial. Em 28 de março, o TJPE derruba a liminar e as obras foram retomadas. Em 31 de março, as demolições são finalizadas.



Figura 76: Demolição final dos armazéns. Fonte: Jornal do Commercio.



Figura 77: Demolição final dos armazéns. Fonte: Blog Flávio Chaves.

Tendo em vista os acontecimentos destacados na linha do tempo, observa-se que o ciclo entre 2015 e 2019 foi marcado por uma reconfiguração institucional que permitiu o avanço decisivo das etapas do Projeto Novo Recife. Mesmo com embates jurídicos e pressões sociais persistentes, esse período consolidou um arcabouço legal e técnico que viabilizou o início das obras, com respaldo formal da Prefeitura, aprovação no Conselho de Desenvolvimento Urbano e a regularização urbanística

através do Plano Específico sancionado em 2015 (PCR). Esse plano, instituído e regulamentado pela Lei Municipal nº 18.138/2015, alterou o Plano Diretor do Recife (2008) e a legislação do uso do solo para acomodar os parâmetros do Novo Recife, oferecendo assim base jurídica específica ao empreendimento.

O novo plano urbanístico para o Cais, apresentado pelas autoridades como fruto de diálogo com a sociedade, manteve em grande medida a lógica estrutural do projeto original, apesar de introduzir ajustes pontuais. Entre as alterações promovidas pelo consórcio estavam a redução do número de torres, a incorporação de recuos e áreas verdes adicionais e o zoneamento interno da gleba em setores de uso misto. No redesenho divulgado em 2015, por exemplo, previu-se um conjunto de 13 torres escalonadas, com gabaritos variando entre 12 e 38 pavimentos para respeitar gradualmente a proximidade do histórico Forte das Cinco Pontas. O térreo das edificações, por sua vez, seria destinado a comércio e serviços, supostamente aberto ao público, e alegou-se que não haveria gradios isolando o perímetro, resultando, segundo o Consórcio, em 65% da área total do terreno dedicada a espaços de acesso público.

Essas modificações, contudo, não atenderam às demandas e lacunas estruturais levantadas pelos coletivos urbanos críticos do projeto, que as consideraram superficiais diante da magnitude do empreendimento. A Procuradoria Regional dos Direitos do Cidadão, representada por Monalisa Esmail, apontou inclusive que o processo de redesenho não contou com participação dos órgãos de patrimônio e negligenciou a integração dos vestígios ferroviários do pátio ao novo plano.

Na prática, distribuição espacial das novas edificações reforça as preocupações originais: as torres mais alta concentram-se voltadas para o lado do bairro do Cabanga (ao sul), enquanto a interface com o bairro de São José (ao norte, próximo ao centro histórico) permanece marcada por volumosos edifícios e barreiras físicas decorrentes do próprio arranjo do conjunto, criando um forte contraste com a malha urbana e o patrimônio existentes. Em outras palavras, embora o discurso oficial anuncie um “bairro de planejamento integrado”, a

disposição dos prédios sugere a formação de um enclave<sup>52</sup> verticalizado relativamente isolado do entorno imediato.

Características como o controle de acessos, a homogeneização socioespacial do uso, predominantemente residencial de luxo e a auto-suficiência interna do complexo contrariam os princípios de diversidade de usos e de inclusão urbano-territorial defendidos pelos movimentos sociais desde o início da disputa. De fato, vozes da sociedade civil ressaltam que o plano urbanístico de 2015 foi “decalcado em cima do projeto”, ou seja, foi feito sob medida para legalizar a proposta privada original, em vez de submetê-la às diretrizes da legislação urbana vigente, configurando um precedente da inversão do interesse público em favor do privado.

Do ponto de vista institucional, a aprovação do plano específico e do projeto arquitetônico pela CDU representou o marco formal que autorizou a sequência de procedimentos administrativos necessários à implementação do Novo Recife. A partir dessa validação, o consórcio prosseguiu na obtenção das licenças ambientais e construtivas. Em 21 de março de 2019, como mencionado na linha do tempo trazida, ocorreu um dos atos administrativos mais emblemáticos desse processo: a emissão do alvará de demolição pela Prefeitura do Recife, que autorizou, portanto, a remoção dos antigos galpões remanescentes no Cais José Estelita. Em 25 de março, o Consórcio Novo Recife informou que:

“Cumprindo as diretrizes definidas pelo poder público junto às expectativas de desenvolvimento para a região do Cais José Estelita, o Consórcio Novo Recife inicia nesta segunda-feira, pela área dos armazéns localizados próximo ao Cabanga, a requalificação do terreno do Cais José Estelita. A ação está amparada no alvará de demolição expedido pela Prefeitura do Recife de nº 710005014”.

Sendo assim, com o alvará finalmente expedido e os entraves administrativos totalmente removidos, o Consórcio deu início à etapa da implantação física do projeto, marcando, de fato, o encerramento de uma longa fase de disputas institucionais e o início da transformação concreta do território.

---

<sup>52</sup> Para uma referência crítica sobre enclaves urbanos, ver: CALDEIRA, Teresa P. R. *Cidade de muros: crime, segregação e cidadania em São Paulo*. São Paulo: Edusp, 2000.

Em reflexo das autorizações, iniciou-se a etapa física de preparação do terreno, marcada pela demolição dos remanescentes industriais-ferroviários no Cais. O processo, amplamente documentado por mídias e pela sociedade civil, evidenciou a dimensão da transformação proposta: estruturas históricas foram majoritariamente removidas para viabilizar a abertura de vias internas, estacionamentos e fundações das torres. Apesar da menção à preservação parcial nos documentos do projeto, o tombamento federal do Pátio Ferroviário foi arquivado em 2016, deixando a proteção patrimonial restrita a condicionantes arqueológicas e compromissos mitigadoras assumidos pelo consórcio.

De acordo com a prefeitura, o plano chegou a anunciar a manutenção e futura restauração de 28 galpões próximos ao Forte das Cinco Pontas, os quais seriam restaurados pelo grupo e entregues ao município para posterior definição de uso público, mas, na prática, muitos foram demolidos, incluindo trilhos e estruturas inteiras, demonstrando assim a prioridade dada à abertura do espaço para novas construções. Em suma, a preparação do terreno avançou no sentido de apagar a paisagem industrial preexistente e nivelar a área para receber o grande canteiro de obras, marcando simbolicamente a transição do Cais José Estelita de um espaço de disputa cidadã para um espaço de produção da cidade formal e mercadológica.



Figura 78: Preparação dos terrenos para as construções. Fonte: Jornal do Commercio.

Mesmo antes da liberação total do terreno, o consórcio lançou comercialmente – em novembro de 2018 – as primeiras torres residenciais do empreendimento, batizadas de Mirante do Cais. Paralelamente, iniciou-se a oferta do edifício comercial Parque do Cais, com flats de até 62m<sup>2</sup> voltados a investidores. Embora o plano urbanístico preveja usos mistos, o conjunto evidencia uma predominância residencial de luxo, com serviços internos voltados prioritariamente aos próprios moradores. Tais comodidades, portanto, posicionam o Mirante do Cais como um produto imobiliário voltado para uma elite restrita – “um privilégio para poucos”, conforme reconheceu a própria mídia local. Isso significa que a prometida integração urbanística, logo, tende a se limitar aos espaços controlados do empreendimento, enquanto seu programa funcional permanece pouco permeável às necessidades mais amplas do bairro.

Em síntese, embora oficialmente divulgado como a criação de um “novo bairro” integrado ao tecido urbano do Recife, como mencionado anteriormente, os atributos do Projeto Novo Recife revelam, em sua configuração efetiva, uma lógica de produção do espaço marcada pela exclusividade e fragmentação. A ocupação do solo privilegia de forma inequívoca a habitação de alto padrão e serviços correlatos, em detrimento de funções urbanas socialmente diversificadas e de interesse coletivo. Esse arranjo, no entanto, contrasta não só com a ambiência histórica aberta e de uso cotidiano popular do bairro de São José, mas também com os princípios de uso misto, diversidade e inclusão socioespacial defendidos pelos críticos durante todo o debate, reforçando, assim, a sensação de distanciamento e ruptura espacial com o tecido urbano tradicional e existente.

Ainda que o consórcio tenha assegurado consolidar os dispositivos legais e mercadológicos indispensáveis à viabilização do empreendimento, a trajetória do Projeto Novo Recife não se esgota em sua materialização física. A intensa mobilização social encabeçada por coletivos urbanos, instituições públicas e segmentos diversos da sociedade civil – ainda que não tenha impedido a execução do projeto – gerou efeitos simbólicos e alcances metodológicos expressivos. Produziu-se, nesse processo, uma forma de pedagogia urbana que extrapolou a disputa territorial imediata, deixando marcas no debate público e nas práticas da resistência cidadã. O caso se tornou emblemático nas discussões contemporâneas

sobre o direito à cidade, a preservação da memória urbana, os limites da atuação estatal frente aos interesses do capital imobiliário e a necessidade de gestão democrática do território. Mais do que um empreendimento contemporâneo imobiliário, o Novo Recife converteu-se em catalisador de discussões estruturantes sobre o modelo de cidade que se constrói – ou se desfaz – nas zonas de fricção entre o mercado, o Estado e a sociedade civil. Como apontam estudiosos do urbanismo crítico, projetos dessa natureza tendem a, cada vez mais, restringir a esfera pública e intensificar dinâmicas da segregação socioespacial, ao promoverem a apropriação privada de áreas urbanas estratégicas sob o discurso da “revitalização”<sup>53</sup> urbana.

No caso do Cais José Estelita, essa tendência manifesta-se de forma emblemática: a cidade vivida, plural e historicamente construída cede lugar a um espaço redesenhado sob os parâmetros do capital imobiliário, no qual paisagem, memória e sociabilidade tornam-se ativos negociáveis. Esse processo de transição – já delineado com o início das construções – do território de luta para o canteiro de obras revela não apenas uma mudança física, mas a consolidação de um modelo de urbanização orientado por lógicas excludentes. O deslocamento da ambiência histórica para o enclave verticalizado será, de fato, aprofundado no próximo subtópico, que abordará os desdobramentos mais recentes do empreendimento, sua situação atual e os efeitos concretos sobre o tecido urbano recifense contemporâneo.

#### *3.4.2. Concretizações e desdobramentos recentes (2019-2025)*

A etapa mais recente do Projeto Novo Recife, atualmente rebatizado de Novo Cais, corresponde à sua efetiva implementação física, após anos de debates e disputas. Diferentemente das fases anteriores marcadas por planos e embates judiciais, esta fase é caracterizada pelas obras em andamento, desdobramentos e entregas concretas. Nesta investigação, enfrentou-se dificuldades para obter a versão final do projeto urbanístico detalhado, pois a incorporadora Moura Dubeux

---

<sup>53</sup> Conforme aponta Rolnik (2015), a lógica de “revitalização urbana” frequentemente opera como estratégia de valorização imobiliária, promovendo a privatização de espaços públicos, a homogeneização funcional e a expulsão de populações vulnerabilizadas, em nome de uma suposta modernização da cidade.

mantém cautela na divulgação dessas informações, possivelmente em função da repercussão controversa que o projeto teve junto à opinião pública e, através de contato com a Prefeitura, também, houve dificuldades, tendo em vista que eles possuem publicamente alguns documentos oficiais mas o projeto urbano em si não foi disponibilizado nem a partir da solicitação feita. Algumas informações e materiais comerciais foram obtidos por meio de contato com corretores imobiliários e em visita ao estande “Casa MD”, no Shopping RioMar, onde a Moura Dubeux montou uma maquete de cerca de 17 metros de comprimento representando todo o Projeto do Novo Cais.



Figura 79: Maquete Novo Cais, no estande da Moura Dubeux do Shopping RioMar.  
Foto: Divulgação/Moura Dubeux.



Figura 80: Maquete Novo Cais, no estande da Moura Dubeux do Shopping RioMar.  
Fonte: CEO Diego Villar/Instagram.

Nesse espaço expositivo, inaugurado em maio de 2025, há também uma sala imersiva sensorial, que de forma lúdica apresenta todos os detalhes da transformação planejada para a área, incluindo as mudanças viárias recentes que alteraram o trânsito local para dar início à construção de um parque público no Cais José Estelita. A seguir, apresentamos a etapa final da linha do tempo, com os principais marcos da execução, acompanhada de comentários detalhando os desdobramentos e a situação atual na qual o projeto se encontra.

### **Etapas finais do desenvolvimento do Projeto Novo Recife (2019-2025)**

- **2019 (novembro) - Início das obras físicas:** Depois da finalização da etapa de demolição dos antigos armazéns históricos no primeiro semestre de 2019, em novembro, tiveram início as obras das primeiras torres do projeto, dando o pontapé inicial da nova fase do empreendimento. Nesse momento inicial, três edifícios começaram a ser erguidos: duas torres residenciais de 38 andares cada, nomeados como Mirante do Cais, e um edifício do tipo flat com 19 pavimentos, o Parque do Cais.



Figura 81: Primeiras torres do Projeto Novo Recife em construção. Foto: KIRZNER, Beatriz, 2021.

- **2020 (novembro) - Início da restauração da Matriz de São José:** Em novembro de 2020 começaram as obras de recuperação da Igreja Matriz de São José, patrimônio tombado do bairro de São José e fechada desde 2013 por risco estrutural, como contrapartida histórica e medida mitigadora das

obras do Novo Recife. O consórcio destinou cerca de R\$4 milhões para essa reforma, que incluiu o restauro da fachada, modernização elétrica, recuperação estrutural, pintura interna e recuperação de painéis artísticos. O trabalho, no entanto, preservou a integridade estrutural e histórica do tempo, preparando-o para posterior reabertura ao público. Além disso, foram planejadas intervenções viárias para integrar o novo bairro ao entorno: a Prefeitura aprovou a implantação de um novo sistema viário no Cais José Estelita, incluindo drenagem, embutimento de cabos elétricos, iluminação pública, ampliação de calçadas e ciclovias. A intenção anunciada era desviar o tráfego das pistas atuais (Av. Eng. José Estelita para novas vias, de forma que o leito da avenida existente pudesse futuramente ser transformado em parque na orla.

- **2021 (maio) - Avanço das obras:** Em meados de 2021, a paisagem do Cais já se encontrava visivelmente alterada pelo surgimento dos novos prédios em construção. Em maio deste ano, reportagens destacavam que as duas torres residenciais Mirante do Cais já elevavam-se próximo à cota máxima e que as unidades residenciais de alto padrão estavam em oferta por preços entre 2 e 3 milhões. Paralelamente, o edifício Parque do Cais, de 19 andares, avançava e também tinha a maioria de suas unidades comercializadas.



Figura 82: Alteração de paisagem do Cais José Estelita. Foto: Bobby Fabisak/JC Imagem.

- **2021 (dezembro) - Reconfiguração societária e anúncios de torres “prontas para morar”:** No mês de dezembro, o Banco BTG Pactual adquiriu

as cotas da Queiroz Galvão Desenvolvimento Imobiliário e da Queiroz Galvão Empreendimentos no Projeto Novo Recife. A operação, realizada no contexto da recuperação judicial da construtora, transformou o BTG em um veículo financeiro temporário para viabilizar, posteriormente, a consolidação plena da Moura Dubeux no empreendimento. Na prática, esse movimento societário sinalizou o enfraquecimento definitivo da Queiroz Galvão no projeto e o avanço da verticalização do capital financeiro no setor imobiliário local. Na mesma época, a MD chegou a anunciar o status de “pronto para morar” das torres gêmeas do Mirante do Cais, embora, na realidade, os acabamentos internos e as entregas de chaves tenham se estendido para o ano seguinte.

Paralelamente, 2021 marcou também a consolidação, de fato, da versão redesenhada do plano urbanístico – de 2015 –, resultado de revisões pactuadas com o poder público após as mobilizações sociais. O projeto passou a prever 13 torres com gabarito escalonado, respeitando a ambiência do Forte das Cinco Pontas, e reservando cerca de 65% da área total do terreno a espaços públicos como parques, praças e vias, atendendo aos pilares de requalificação urbana acordados no processo de licenciamento. As diretrizes firmadas incluíram, ainda, fachadas ativas, reconexão com a Avenida Dantas Barreto, criação do parque linear na orla e ampliação das contrapartidas urbanas exigidas.



Figura 83: Comparação: paisagem do Recife antes, paisagem do Recife com proposta inicial do Consórcio e paisagem Recife com proposta aprovada após reajustes exigidos pela Prefeitura.  
Fonte: Empatando Tua Vista/Oxe Recife.

- **2022 (abril) - CADE aprova venda de ativos da Queiroz Galvão:** Por volta do mês de abril, o Conselho Administrativo de Defesa Econômica (CADE) autorizou plenamente a aquisição pelo BTG Pactual de 33,33% do capital social da Nova Recife Empreendimentos (gestora do empreendimento) e de 100% de dois lotes pertencentes à Queiroz Galvão. Com essa decisão, consolidou-se a saída da Queiroz do empreendimento e garantiu-se a reorganização societária necessária para avançar nas obras. A aprovação do órgão antitruste permitiu que as etapas seguintes do Novo Recife avançassem sem entraves legais, consolidando a reestruturação financeira do projeto dentro da nova composição societária.

Sendo assim, ao longo de 2022, o foco manteve-se no avanço das obras estruturais e de infraestrutura do Novo Recife. As torres residenciais do Mirante do Cais entraram em fase final de construção civil (estrutura e alvenaria totalmente concluídas, restando acabamentos internos), enquanto o sistema viário alternativo no Cais José Estelita progrediu significativamente. Foram instaladas as novas pistas paralelas ao trilho ferroviário, incluindo aterro, pavimentação e implementação de calçadas amplas e ciclovias, já com vista a absorver o tráfego da antiga avenida. As obras viárias passaram também por adequações de orçamento e prazo. No campo do patrimônio histórico, a Igreja Matriz de São José foi oficialmente entregue à comunidade no mês de dezembro. Em suma, 2022 consolidou as bases físicas e regulatórias para a transformação urbana da área, preparando o terreno, literal e metaforicamente, para a etapa de entregas à população.

- **2023 (outubro) - Início das entregas:** O ano de 2023 marcou a reta final das obras das primeiras edificações do Novo Recife e o início efetivo da entrega das unidades aos donos. As torres gêmeas do Mirante do Cais, com 148 apartamentos no total, tiveram suas obras civis concluídas próximo à virada do ano, e a previsão inicial era realizar as entregas até outubro. Embora tenha havido uma pequena postergação, os primeiros proprietários começaram a receber as chaves de seus imóveis ainda no final de 2023, com a ocupação plena se consolidando no início de 2024. O edifício Parque do Cais também teve suas obras finalizadas no mesmo período, sendo oficialmente entregue no começo do ano seguinte.

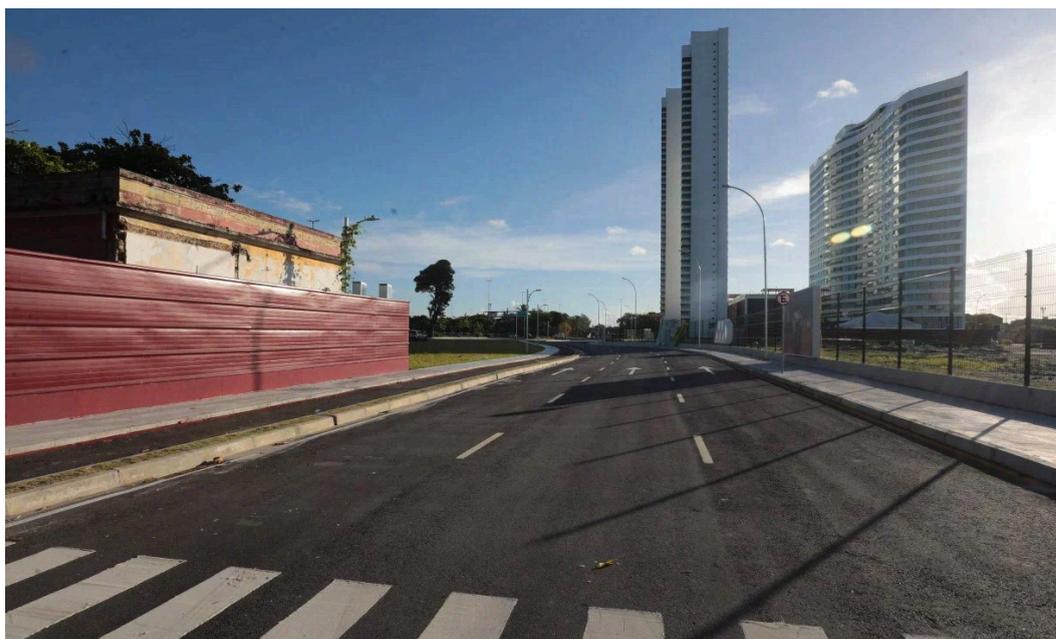


Figura 84: Primeiros prédios do Novo Cais finalizados. Fonte: Diário de Pernambuco.

Encerrava-se, assim, um ciclo simbólico: o Novo Recife deixava de ser apenas uma proposta urbanística controversa e passava a se concretizar como espaço habitado, com os primeiros moradores efetivamente ocupando o território.

- **2024 - Ocupação do bairro, desafios urbanos e consolidação societária:**

O ano de 2024 marcou, de fato, a consolidação da primeira fase habitacional do Novo Recife, com a entrega oficial dos primeiros edifícios do empreendimento. A presença dos primeiros moradores trouxe à tona os desafios típicos de um bairro recém-implantado: a área ainda carecia de comércio, serviços básicos e dinâmica urbana cotidiana, resultando em sensação de isolamento e insegurança. Houve relatos de assaltos em pontos de baixa circulação, especialmente nas imediações do viaduto remanescente, o que evidenciou, ainda mais, a urgência das medidas de ativação urbana previstas no plano urbanístico. Entre essas medidas, destacam-se a ocupação das fachadas ativas com lojas e serviços, a abertura gradual dos térreos comerciais e, sobretudo, a entrega dos espaços públicos pactuados – como o Parque Urbano e o Parque da Memória Ferroviária –, fundamentais para fomentar o uso coletivo e ampliar a vitalidade do entorno.

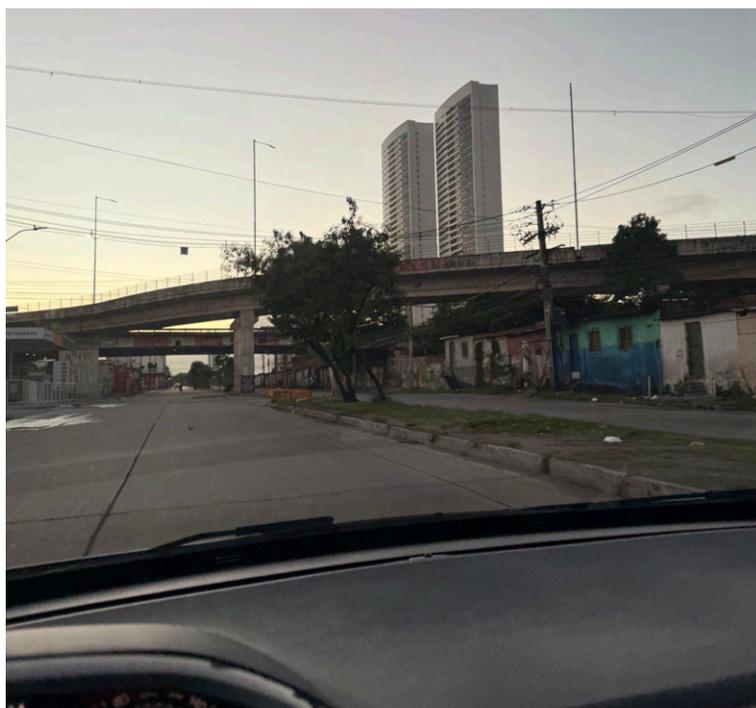


Figura 85: Vista dos Edifícios finalizados em uso a partir da Av. Sul.Governador Cid Sampaio.  
Foto: Flávia Costa, 2025.

- **2025 (maio) - Apresentação oficial do Projeto e novos lançamentos:** Este ano, revelou-se um marco divisor, em que o Novo Recife passou definitivamente do plano da construção privada para o plano da entrega dos benefícios públicos à cidade. Em 7 de maio de 2025, no espaço de eventos da Moura Dubeux no Shopping RioMar, foi divulgado publicamente o conceito final do Complexo Novo Cais.





Figura 86, 87, 88 e 89: Maquete do Novo Cais. Fotos: Flávia Costa, 2025.

Na ocasião foram apresentados detalhes da intervenção urbana: R\$140 milhões em benfeitorias públicas, incluindo um novo sistema viário binário (três faixas em cada sentido) e dois grandes parques – o Parque do Cais, ou, também chamado de Parque da Resistência Leonardo Cisneiros<sup>54</sup>, com 33 mil m<sup>2</sup> na orla, e o

<sup>54</sup> Leonardo Cisneiros foi professor de Filosofia do Direito da UNICAP, cicloativista, militante do direito à cidade e uma das principais vozes públicas contra o Projeto Novo Recife. Integrante do coletivo Direitos Urbanos, teve papel central na mobilização social crítica ao empreendimento entre 2012 e 2014. Sua atuação articulou academia, ativismo e política urbana, sendo reconhecido por sua defesa intransigente do uso coletivo dos espaços públicos, da transparência nos processos de planejamento urbano e da preservação da memória recifense. Faleceu em 2023, tornando-se símbolo da resistência ao projeto, razão pela qual o parque público na orla do Cais José Estelita passou a ser chamado assim.

Parque da Memória Ferroviária, com 55 mil m<sup>2</sup>, que conectarão o centro histórico à orla de forma integrada.

Ao mesmo tempo, a Prefeitura anunciou que as obras do parque público começariam em junho de 2025, concomitantes à ativação do novo binário viário construído pelo empreendimento. Ficou enfatizado que todas essas obras serão realizadas como contrapartida privada dos empreendedores, sem utilização de recursos municipais.





Figura 90, 91, 92, 93 e 94: Projeto dos Parques Públicos no Cais. Fotos: Divulgação/MD.

Segundo a MD, ainda não há uma data definitiva para a entrega completa do novo sistema viário, embora o cronograma vigente preveja a finalização das obras principais até o ano de 2030. Especificamente em relação ao Parque da Resistência Leonardo Cisneiros, a expectativa é de que sua construção seja concluída até junho de 2026, conforme anunciado publicamente pela incorporadora.

Trata-se, portanto, de uma proposta de espaço público que articula requalificação urbana, paisagismo e infraestrutura, servindo tanto como contrapartida ao empreendimento quanto como peça-chave na integração simbólica e funcional entre o Novo Recife e a malha urbana consolidada do centro do Recife.

Simultaneamente a isso, a MD passou a intensificar a divulgação das fases subsequentes do *masterplan*, com o lançamento comercial de novos empreendimentos. Entre os destaques, estavam o Lucena Plaza, um conjunto de duas torres de alto padrão com unidades entre 300 e 749m<sup>2</sup>, voltadas ao segmento de luxo, que tem como slogan “presença que valoriza o entorno”, e o Cais Avenida, torre residencial com plantas de 118 a 335m<sup>2</sup>, voltada a um público mais familiar. Ambos lançamentos foram anunciados como parte da continuidade e próximos passos do projeto Novo Cais.

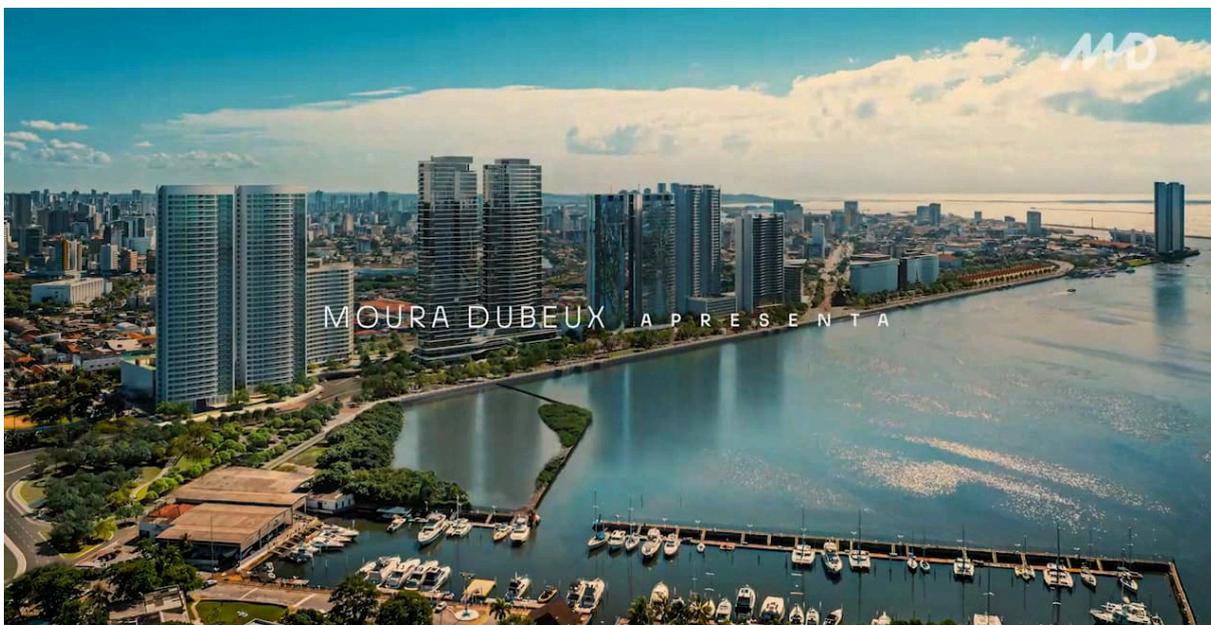


Figura 95: Capa do material de lançamento dos novos empreendimentos.  
Fonte: Divulgação/Moura Dubeux.



Figura 96 e 97: Torres e Fachada ativa do Lucena Plaza. Fonte: Divulgação/Moura Dubeux.



Figura 98: Planta Pavimento Térreo ativo Lucena Plaza. Fonte: Divulgação/Moura Dubeux.



Figura 99: Localização do Cais Avenida, à esquerda dele, o Lucena Plaza. Fonte: Divulgação/Moura Dubeux.



Figura 100: Torres do Cais Avenida. Fonte: Divulgação/Moura Dubeux.



Figura 101: Planta Pavimento Térreo ativo Cais Avenida. Fonte: Divulgação/Moura Dubeux.

- **2025 (julho) - Implantação do novo sistema viário do Cais:** No dia 2 de julho, entrou oficialmente em operação o novo sistema viário do entorno do Cais José Estelita. As duas pistas originais da Avenida Engenheiro José Estelita foram definitivamente interditadas, e o tráfego passou a fluir pelo novo

binário implantado em área adjacente ao empreendimento.<sup>55</sup> Essa reconfiguração viária, planejada desde 2015, permitiu liberar uma faixa de aproximadamente 10 hectares junto à orla do rio, antes ocupada pela antiga avenida, criando as condições físicas necessárias para a construção do parque linear previsto como contrapartida pública.



Figura 102: Mudança viária do Cais. Foto: Davi de Queiroz/Folha de Pernambuco.



Figura 103: Mudança viária do Cais. Foto: Rafael Vieira/Diário de Pernambuco.

<sup>55</sup> Vídeo explicativo: <https://www.instagram.com/reel/DLsfP4Yup3e/?igsh=amJhdjJzenkydmw1>

Imediatamente após a mudança no fluxo viário, tiveram início as obras do chamado Parque do Cais, com a retirada do pavimento asfáltico remanescente, implantação de paisagismo, criação de um lago artificial, instalação de playgrounds, áreas de convivência e o início do restauro de três casas históricas existentes no local, que deverão ser reintegradas como equipamentos culturais e de uso público.

### COMO SERÁ O NOVO CAMINHO?

#### Sentido Zona Sul – Centro:



- Pela via mais próxima à **Bacia do Pina**
- Desvio após o **Cabanga late Clube**



### COMO SERÁ O NOVO CAMINHO?

#### Sentido Centro – Zona Sul:



- Pela via ao lado do **futuro Parque da Memória Ferroviária**.
- Desvio após os armazéns do **Estelita**.



### GANHOS PRA MOBILIDADE



- Mais fluidez entre **Centro e Zona Sul**
- Novas **ciclovias**
- Calçadas largas e niveladas
- Travessias seguras



### O NOVO PARQUE URBANO VEM AÍ!

## PARQUE DO CAIS JOSÉ ESTELITA

Um novo respiro verde entre o Centro e a Zona Sul





Figura 104, 105, 106, 107 e 108: Encarte publicitário das mudanças. Foto: Prefeitura do Recife.

Ainda no campo da mobilidade urbana, um ponto de inflexão recente e polêmico tem mobilizado debates: a possível permanência do Viaduto das Cinco Pontas<sup>56</sup>, originalmente previsto para demolição como parte das contrapartidas do Projeto Novo Recife. Considerado um dos marcos simbólicos da desconexão entre o bairro de São José e a orla, o elevado era apontado, desde 2012, como uma barreira física e visual a ser removida. A previsão de sua retirada esteve presente nos primeiros *renders* urbanísticos do projeto e foi constantemente defendida por urbanistas, ativistas e pelo próprio Consórcio, como uma medida de reconexão do Centro Histórico ao Cais.

No entanto, durante a coletiva de imprensa realizada no dia 7 de maio de 2025, para anunciar a liberação do novo sistema viário e o início das obras dos parques públicos, representantes do Consórcio Novo Recife – incluindo o CEO da Moura Dubeux, Diego Villar, e o diretor da Incorporação Eduardo Moura – informaram que a efetivação da demolição está sob revisão. Segundo o Consórcio,

<sup>56</sup> O Viaduto das Cinco Pontas foi construído na década de 1970 como parte da reestruturação viária do Recife, conectando o centro à zona sul pela Avenida Sul.

há pelo menos quatro meses estão sendo realizados estudos técnicos sobre os impactos da retirada do elevado na mobilidade local e sua real necessidade após a implantação do novo binário.

“A Prefeitura do Recife é quem irá decidir. Estamos fazendo os estudos de viabilidade, como impactaria na circulação da área e se trará melhorias de fato. Mas a decisão será da gestão municipal. Se ela optar pela derrubada, nós faremos. E se ela decidir que não é necessário e que o investimento da ação mitigadora deverá ser alocado em outra ação, nós também atenderemos”.

Afirmou Diego Villar durante o evento, em entrevista registrada pelo Jornal do Commercio e pelo NE10<sup>57</sup>.

A fala gerou repercussão, especialmente entre grupos que historicamente criticam o projeto. A permanência do viaduto, além de contrariar o desenho urbano pactuado em versões anteriores, também acende o debate sobre a flexibilização de compromissos urbanísticos em nome da “viabilidade técnica”. Como já alertava o ativista Leonardo Cisneiros, em críticas públicas feitas ao longo do desenvolvimento do Projeto Novo Recife, a execução das contrapartidas previstas em megaprojetos urbanos tende a ser relativizada ou postergada quando não há pressão social ou institucional contínua.



O vice-prefeito Victor Marques confirmou os estudos sobre a demolição do elevado e afirmou que a intenção da gestão municipal é que ele seja, sim, derrubado para dar mais visibilidade ao Forte das Cinco Pontas. “O nosso desejo é de que a demolição aconteça, como foi projetado desde o início do projeto. A retirada do elevado vai permitir uma visão mais ampla do Forte. Mas vamos fazer tudo isso com muita segurança e sustentado pelo estudo que o Consórcio está desenvolvendo”, explicou.

<sup>57</sup> Ver reportagem completa em: “Novo Cais José Estelita: Prefeitura do Recife pode desistir de demolir o Viaduto das Cinco Pontas”, JC Online, 08/05/2025. Disponível em: <https://jc.ne10.uol.com.br>.

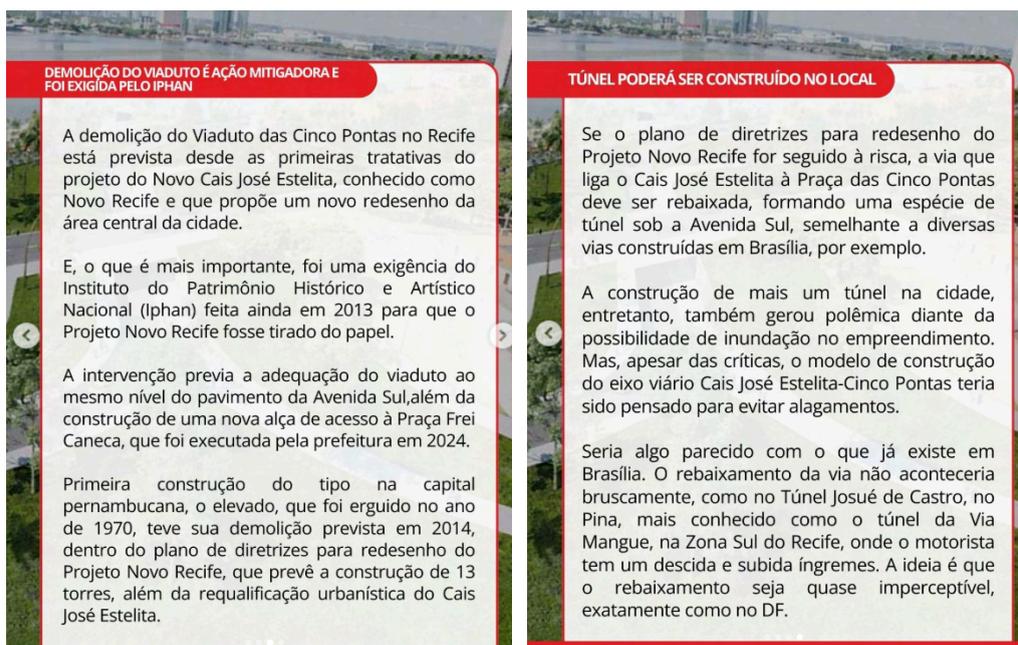


Figura 109, 110, 111 e 112: Notícia sobre a demolição do viaduto. Foto: Instagram/JCPE.

Até os dias atuais, em julho de 2025, a situação permanece indefinida: o viaduto continua de pé, sem sinalização pública concreta de remoção, e o tema deixou de figurar nas comunicações oficiais recentes da Prefeitura e da incorporadora. A indefinição reforça a percepção que, apesar da previsão inicial de demolição, o assunto foi sendo progressivamente deixado de lado na agenda institucional, o que reacende questionamentos sobre o cumprimento integral das contrapartidas urbanísticas originalmente pactuadas.

A implementação do Projeto Novo Recife nos últimos anos materializou muitas das condicionantes estabelecidas durante seu conturbado processo de aprovação. “Foi um processo bastante conturbado até que o projeto fosse redesenhado... Apesar de tudo, tiramos um lado positivo disso: pelo menos 65% da área do terreno foi destinada para uso público”, destacou Eduarda Dubeux, executiva da MD, ao comentar o redesenho acordado após as críticas da sociedade civil.

De fato, o plano atualizado incorporou elementos antes ausentes, como grandes parques públicos, praças, circulação livre e preservação parcial do patrimônio histórico, mitigando em parte a percepção inicial de um “bairro privado murado” que os opositores denunciavam. A seguir, examinamos brevemente eixos

dessa execução atual, conectando os fatos da linha do tempo a seus impactos urbanísticos.



Figura 113: Área completa do Novo Recife. Foto: Divulgação/MD.

Um dos principais eixos de transformação promovidos pelo projeto foi o da mobilidade urbana e integração viária. A antiga Avenida Engenheiro José Estelita, que antes margeava o cais isolando-o do bairro de São José, foi totalmente reprojetaada com a criação de um sistema binário, composto por duas avenidas paralelas que desviam o tráfego para uma área adjacente ao empreendimento, como já mencionado. Isso, portanto, liberou a faixa da orla para uso público e contribuiu para melhorar a fluidez viária entre a Zona Sul e o Centro do Recife, com retornos entre quadras e eliminação de cruzamentos em nível.



Figura 114: Cais José Estelita com novo trecho. Foto: Paulo Almeida/Folha de Pernambuco.

Segundo a prefeitura, as intervenções viárias incluíram ciclovias bidirecionais, calçadas amplas e travessias elevadas, colaborando com a mobilidade ativa na região. Também houve modernização da infraestrutura subterrânea, com redes de drenagem, esgoto, energia, água e telecomunicações realocadas sob as novas vias.

O resultado é que, atualmente, desde o início de julho, a circulação de veículos já ocorre pelo novo traçado, possibilitando a transformação da antiga avenida à beira-rio em um parque ajardinado em construção. A obra, custeada pelo consórcio empreendedor como contrapartida urbana, exigiu um investimento estimado em R\$50 milhões, e foi elogiada pela gestão municipal por reconectar de forma mais orgânica o centro do Recife aos bairros da zona Sul, dois setores historicamente separados, através de um novo eixo urbano contínuo.

O segundo eixo de transformação refere-se à implantação dos parques públicos e à requalificação paisagística da área. O projeto urbanístico redesenhado previu, como descrito anteriormente, a criação de duas grandes áreas verdes de uso coletivo: (a) o Parque do Cais – ou Parque da Resistência Leonardo Cisneiros –, localizado ao longo da orla da Bacia do Pina; e (b) o Parque da Memória Ferroviária, situado em uma porção mais interna do terreno, conectando o Forte das Cinco Pontas à orla. Juntas, essas áreas somam cerca de 10 hectares de espaços abertos dedicados ao lazer, à contemplação e à convivência urbana.

O Parque da Resistência será um dos maiores parques lineares do Recife, com extensão prevista de 1,2 km ao longo da margem do rio. Seu projeto contempla 1,7 km de ciclovias, passeios arborizados, áreas sombreadas, equipamentos infantis, parcão e espaço de convivência e descanso. Já o Parque da Memória ocupará uma área de 55 mil m<sup>2</sup> nas imediações do Forte, abrigando aproximadamente 30 galpões, casarões e estruturas históricas preservadas. A proposta inclui a restauração de edifícios de valor patrimonial, como a antiga estação ferroviária, armazéns e a caixa d'água tombada, além da criação de espaços culturais, gastronômicos e de inovação, com apoio de instituições como o Porto Digital<sup>58</sup>, de modo a dar novos usos às edificações históricas.

---

<sup>58</sup> O Porto Digital, parque tecnológico instalado no Bairro do Recife, é parceiro estratégico do projeto, sobretudo na proposta de ocupar os galpões históricos com polos de inovação, espaços criativos e hubs gastronômicos voltados ao uso público e turístico.

A recuperação dos bens tombados está orçada em cerca de R\$30 milhões, articulada por meio da parceria entre o Consórcio Novo Recife, o IPHAN e a Prefeitura do Recife. Ambos os parques terão, conforme previsto, uma gestão compartilhada: a construção ficará a cargo da iniciativa privada, enquanto a manutenção, segurança e programação cultural deverão ser assumidas pela gestão municipal.

O vice-prefeito e secretário de Infraestrutura, Victor Marques, afirmou em entrevista que,

“nesse momento, não está no plano fazer a concessão [à iniciativa privada] dessa área, porque a gente não tinha a segurança de quando isso ia começar. Tem todo um trabalho burocrático a ser feito para que isso venha a acontecer. A nossa prioridade é entregar o parque nesse momento. [...] Se, em outro momento, poderá ser feito sem problema nenhum”.<sup>59</sup>

Ainda segundo Victor, o município acredita que o parque poderá induzir a ocupação comercial da região, contribuindo para a qualidade de vida das comunidades do entorno. Quando questionado sobre o possível aumento do custo de vida na área – decorrente da valorização imobiliária e das novas dinâmicas urbanas – o vice-prefeito afirmou que:

“A dinâmica local vai mudar. A prefeitura precisa estar preparada para entender como o comportamento ali muda. O custo de vida pode ou não aumentar, a depender da área, das vias. Isso é uma dinâmica que vai ser, com o tempo, entendido melhor.”

Com a entrega dessas áreas verdes, previstas, como visto, para 2026, o bairro de São José ganhará novos espaços de convivência e, simbolicamente, reconectará, de fato, o Centro Histórico com a frente d’água, eliminando barreiras físicas e sociais que perduram por décadas naquele trecho.

O terceiro eixo da fase atual do Projeto Novo Recife refere-se à entrega das edificações imobiliárias e ao início da ocupação efetiva do novo bairro. A conclusão dos edifícios Mirante e Parque do Cais acrescentou cerca de 200 novas unidades habitacionais à área do antigo José Estelita. Ambas as torres foram anunciadas com a promessa de fachadas ativas voltadas à cidade, sem muros ou barreiras físicas, prevendo lojas e serviços nos pavimentos térreos de acesso livre. A diretriz buscava

---

<sup>59</sup> Trecho extraído da entrevista concedida ao portal G1 Pernambuco, publicada em 7 de maio de 2025, durante o evento de lançamento oficial das obras do parque no estande da Moura Dubeux no Shopping RioMar.

demonstrar alinhamento ao conceito de “cidade viva”, promovendo o uso misto e a integração com o espaço urbano existente, em resposta às críticas sobre o risco de formação de um enclave segregado.

No entanto, conforme antecipado por reportagem do *Jornal do Commercio* em 2021, a chegada dos primeiros moradores evidenciou problemas associados à escassez de infraestrutura urbana no entorno imediato. A matéria destacava que, “num primeiro momento, a falta de oferta de serviços na área será uma dificuldade”, previsão essa que se confirmou. A ausência de estabelecimentos comerciais e de apoio imediato comprometeu a vivência cotidiana no bairro, gerando um período transitório marcado por baixa vitalidade e sensação de isolamento, até que a densidade populacional e a ocupação comercial possam se consolidar.

A Moura Dubeux reconhece essa fase de adaptação e aposta que, com o efeito indutor da entrega do parque público e a chegada progressiva de novos moradores, a região passará a atrair cafés, farmácias, restaurantes e outros serviços de conveniência, tanto nos térreos dos edifícios quanto nas áreas requalificadas do entorno. A incorporadora ressalta que todos os edifícios previstos no masterplan do Novo Recife contam com espaços comerciais no térreo, projetados especificamente para fomentar essa ativação urbana.

Outra preocupação inicial levantada pelos moradores foi relacionada à segurança pública. A baixa circulação de pedestres e a ausência de iluminação e vigilância em alguns trechos do entorno favoreceram ocorrências de furtos e assaltos, especialmente nas imediações do viaduto remanescente. Diante dessas situações, o condomínio do Mirante do Cais chegou a oficialar a Prefeitura solicitando reforço policial, e a gestão municipal comprometeu-se a adotar medidas de contenção emergencial. A expectativa predominante é de que a conclusão dos parques e o aumento da circulação urbana no bairro tragam consigo uma redução significativa nos problemas de segurança, reforçando a presença cidadã e a ocupação contínua dos espaços públicos.

Por fim, é fundamental contextualizar os impactos econômicos e urbanísticos mais amplos do projeto nesta fase recente de implantação. O Novo Cais figura atualmente como o maior projeto imobiliário em curso no Nordeste do Brasil, com um Valor Geral de Vendas (VGV) estimado em cerca de R\$3 bilhões. A Moura Dubeux,

incorporadora líder no segmento residencial da região, tem concentrado investimentos não apenas nas torres de alto padrão, mas também, como visto, nas benfeitorias públicas previstas como contrapartidas urbanísticas. De acordo com estimativas divulgadas pela empresa, aproximadamente R\$150 milhões foram comprometidos com obras de infraestrutura, restauração patrimonial e implantação dos parques, em articulação com a Prefeitura e a União.

Esse modelo de parceria público-privada, embora alvo de críticas em sua concepção e tramitação, reflete uma tendência crescente de requalificação de áreas urbanas centrais com participação da iniciativa privada. No caso do Recife, o legado urbanístico do Novo Cais começa a se materializar, de acordo com a MD, como um projeto colaborativo com impacto urbano, cultural e histórico. Segundo a divulgação do site da empresa, o empreendimento está redesenhando o território do antigo Cais José Estelita com foco em mobilidade, preservação da memória ferroviária e conexão urbana sustentável.

Com o lema: “*Novo Cais: cidade viva, aberta e integrada*”, a Moura Dubeux defende trazer um novo capítulo para o Recife, e que o Novo Cais, no coração do Cais José Estelita, não é apenas um projeto de infraestrutura. É a concretização de um novo modelo de cidade: mais justa, mais fluida, mais conectada com o passado e aberta para o futuro. Em declarações recentes, o CEO da empresa, Diego Villar, afirmou que “mais do que construir empreendimentos, atuamos para redefinir o modo como o Recife se relaciona com seu espaço urbano”. Essa afirmação sintetiza o duplo objetivo que orienta a etapa atual do projeto: de um lado, garantir retorno econômico aos investidores, o que tem se confirmado com a rápida comercialização dos imóveis lançados; por outro, entregar melhorias estruturais e socioespaciais à cidade, contribuindo diretamente para a qualificação do ambiente urbano.

Em suma, a situação do Cais José Estelita até meados de 2025 evidencia a transição do Projeto Novo Recife de uma proposta altamente criticada para uma realidade em consolidação física e simbólica, com uma “nova cara”: o Novo Cais. As primeiras torres já estão habitadas, as principais obras de infraestrutura urbana foram entregues e outras estão em execução, e os espaços públicos planejados já iniciaram sua construção e também possuem data de entrega prevista.

### 3.5. Perspectivas futuras e conclusão: o horizonte de finalização do Novo Recife

Com a consolidação das primeiras entregas habitacionais, dos ajustes urbanísticos e da ativação das contrapartidas públicas, o Projeto Novo Recife adentra sua fase final de desenvolvimento. A expectativa é de que, nos próximos anos, o conjunto de obras previstas seja concluído e o “novo bairro” esteja plenamente integrado ao tecido urbano da cidade.

Conforme anunciado, a entrega do Parque Leonardo Cisneiros está prevista para o primeiro semestre de 2026, mais precisamente em junho, enquanto o Parque da Memória Ferroviária tem previsão de conclusão até o final do mesmo ano. Já o conjunto completo de obras de infraestrutura urbana, restauração patrimonial e equipamentos de uso coletivo está previsto para ser concluído ao longo de 2027 e 2028, com os últimos empreendimentos residenciais e comerciais a serem lançados até 2030. Neste contexto, este subtópico visa sistematizar as projeções futuras do Novo Cais, considerando tanto as etapas físicas quanto os potenciais desdobramentos socioespaciais do projeto.

Até o momento, a Moura Dubeux tem enfatizado a continuidade do projeto com a progressiva ocupação dos lotes restantes. Além dos empreendimentos já entregues e habitados (Mirante do Cais e Parque do Cais), a incorporadora lançou recentemente as torres do Lucena Plaza, voltadas ao segmento de alto padrão, e do Cais Avenida, que mira um perfil familiar e intermediário. Também está previsto, conforme divulgado em materiais promocionais, outros edifícios, tendo usos diversificados entre residenciais, apart-hotel e empresariais, totalizando as 13 edificações previstas no plano urbanístico final (vide abaixo).

QUADRO SÍNTESE	
LOTE 1	CONJUNTO DE USO MISTO COMPOSTO POR 2 BLOCOS RESIDENCIAIS, 1 BLOCO DE APART-HOTEL E LOJAS 48.247,18 m <sup>2</sup> DE ÁREA PRIVATIVA (CLT: 4,00)
LOTE 2	CONJUNTO DE USO MISTO COMPOSTO POR 2 BLOCOS RESIDENCIAIS E LOJAS 40.257,54 m <sup>2</sup> DE ÁREA PRIVATIVA (CLT: 4,00)
LOTE 3A	CONJUNTO DE USO MISTO COMPOSTO POR 3 BLOCOS RESIDENCIAIS E LOJAS 39.334,35 m <sup>2</sup> DE ÁREA PRIVATIVA (CLT: 4,00)
LOTE 3B	CONJUNTO DE USO MISTO COMPOSTO POR 1 BLOCO RESIDENCIAL E LOJAS 20.356,73 m <sup>2</sup> DE ÁREA PRIVATIVA (CLT: 4,00)
LOTE 4	CONJUNTO DE USO MISTO COMPOSTO POR 1 BLOCO DE APART-HOTEL + EMPRESARIAL, 1 BLOCO RESIDENCIAL E LOJAS. 26.316,13 m <sup>2</sup> DE ÁREA PRIVATIVA (CLT: 1,83)
LOTE 5	CONJUNTO DE USO MISTO COMPOSTO POR 1 BLOCO DE APART-HOTEL + EMPRESARIAL, 1 BLOCO EMPRESARIAL COOPERATIVO, CONVENÇÕES E LOJAS. 40.517,48 m <sup>2</sup> DE ÁREA PRIVATIVA (CLT: 2,79)
TOTAL DE ÁREA PRIVATIVA = 215.629,41 m <sup>2</sup>	

Figura 115: Quadro síntese do programa. Fonte: Estudo de Impacto de Vizinhança/Prefeitura.

Segundo estimativas da própria incorporadora, como já mencionado, todas as fases deverão estar finalizadas até o ano de 2030, marco simbólico para o encerramento completo do projeto, do ponto de vista tanto imobiliário quanto das contrapartidas pactuadas com o poder público. Nesse horizonte de médio prazo, segundo divulgações da própria MD, o Novo Cais se consolidará como um bairro multiuso, com perfil predominantemente residencial, mas dotado de usos comerciais, espaços de lazer, equipamentos culturais e áreas verdes de grande escala<sup>60</sup>.



Figura 116: Simulação do Novo Cais finalizado. Fonte: Divulgação/Moura Dubeux.

Sob a ótica urbanística, o Projeto Novo Recife apresenta o potencial de transformar profundamente a relação do Bairro de São José com sua orla e com o centro expandido do Recife. Monumentos históricos como a Igreja da Sé, já contemplados nas medidas de preservação e restauro, tendem a se beneficiar da nova ambiência urbana, recuperando, assim, centralidade simbólica e funcional.

Nesse sentido, a consolidação do Novo Cais implicará também desafios estruturais que transcendem o campo físico da intervenção. Questões como a efetivação da gestão compartilhada dos parques, a manutenção dos espaços públicos, o controle da valorização imobiliária e os riscos de deslocamento das populações vulneráveis do entorno deverão ser monitorados por instituições públicas e sociedade civil. Em sua totalidade, no entanto, trata-se de um projeto que não se

---

<sup>60</sup> Segundo estimativas de Valor Geral de Vendas (VGV) apresentadas pela própria empresa em publicações promocionais e entrevistas, o Novo Cais representa o maior projeto imobiliário em andamento no Nordeste brasileiro.

limita aos edifícios implantados no Cais José Estelita, mas que integra uma lógica mais ampla de reestruturação urbana, orientada, principalmente, pelo mercado, cujos efeitos incidem diretamente sobre a paisagem, a memória coletiva e os contornos da justiça urbana na cidade.

Entre as contrapartidas ainda pendentes, vale lembrar que a remoção do Viaduto das Cinco Pontas, anteriormente prevista, passou a ser reavaliada tecnicamente, como mencionado há pouco, e segue sem definição conclusiva até julho de 2025. A Prefeitura e o Consórcio afirmam que a decisão será tomada com base em estudos de impacto viário e a possibilidade de realocação dos recursos para outras ações urbanas mais eficazes<sup>61</sup>.

Além disso, permanece em aberto o compromisso de viabilizar unidades de habitação de interesse social, acordadas como compensação durante o licenciamento, com o objetivo de contribuir para a diversidade social da ocupação. Embora se fale em 200 unidades populares – conforme foi acordado – a serem construídas, possivelmente fora do perímetro do Novo Cais, até o momento não houve divulgação concreta sobre sua localização, tipologia ou cronograma de execução, o que reforça a importância do monitoramento público e institucional contínuo.

Sendo assim, ao longo deste capítulo, procurou-se demonstrar como o Projeto Novo Recife passou de uma proposta altamente contestada, como mencionado diversas vezes na pesquisa, a uma intervenção urbana em curso, cujos contornos materiais e simbólicos seguem em construção. A investigação permitiu não apenas reconstruir sua trajetória institucional e urbana, mas também situá-lo dentro de um panorama mais amplo de transformação das áreas centrais do Recife, marcado por disputas entre diferentes visões de cidade, interesses econômicos e demandas sociais por justiça espacial.

Após mais de uma década de controvérsias e reformulações, o Novo Cais, com o *mote* de campanha “um projeto singular para uma cidade plural”, caminha para se consolidar como uma nova centralidade no território recifense, com

---

<sup>61</sup> A indefinição sobre o Viaduto das Cinco Pontas foi abordada em reportagem da jornalista Roberta Soares (JC Online, 08/05/2025), com base em entrevista coletiva com o vice-prefeito Victor Marques e representantes da Moura Dubeux.

potencial, segundo a MD, para reconfigurar a relação do bairro de São José com o restante da cidade. Ainda que se trate de um megaprojeto orientado puramente pela lógica do capital imobiliário, o empreendimento também incorpora melhorias urbanas de grande escala – como parques públicos, requalificação patrimonial, redesenho viário e abertura de novas conexões – que alteram de maneira significativa a paisagem e o uso do solo da região.

Resta, contudo, acompanhar os desdobramentos dos próximos anos. A efetivação das promessas de integração, acesso democrático, sustentabilidade e qualificação urbana dependerá do compromisso das instituições públicas, do engajamento da sociedade civil e da capacidade da gestão compartilhada dos espaços. É nesse ponto que a análise se torna fundamental: compreender em que medida o projeto, amplamente divulgado como símbolo de requalificação e inovação urbana, tem de fato correspondido às promessas que o legitimaram e às expectativas que mobilizaram sua aceitação pública.

#### 4. ANÁLISE DO PROJETO NOVO RECIFE: APLICAÇÃO DOS PARÂMETROS

A presente seção dedica-se à análise do Projeto Novo Recife com base nos parâmetros teóricos sistematizados e desenvolvidos no capítulo I. Após a apresentação de referências internacionais no capítulo II, e da reconstrução de sua trajetória institucional e territorial ao longo do capítulo III, busca-se, agora, estabelecer aproximações entre os fundamentos do urbanismo contemporâneo e as características observáveis do projeto em sua fase atual de implantação.

Mais do que uma avaliação objetiva ou conclusiva, propõe-se aqui um exercício analítico e interpretativo: trata-se de observar em que medida determinadas escolhas, discursos e materialidades do Projeto Novo Recife se relacionam com os princípios discutidos ao longo da fundamentação teórica. A intenção não é, portanto, emitir um juízo fechado, mas explorar as tensões, aproximações e contradições entre os referenciais adotados – a partir das perspectivas dos autores selecionados – e a realidade concreta observada.

Para tanto, o capítulo está estruturado em quatro subtópicos principais, cada um dedicado a um dos autores abordados na base teórica. Em cada bloco, os parâmetros analíticos previamente definidos serão retomados separadamente, permitindo uma leitura aprofundada e articulada. A discussão será conduzida com base em elementos documentais, registros de campo, imagens atuais da área, dados empíricos e material institucional relacionados à implementação do Projeto Novo Recife. Os eixos analíticos contemplados são os seguintes:

- **(4.1):** Governança urbana complexa, diversidade de tempos e ritmos e mobilidade urbana integrada, conforme François Ascher;
- **(4.2):** Leitura interpretativa do território e equidade territorial, segundo Bernardo Secchi;
- **(4.3):** Vitalidade urbana e diversidade funcional e social, a partir da perspectiva de Jane Jacobs;
- **(4.4):** Memória urbana e patrimônio intangível, com base na leitura de Françoise Choay.

Posteriormente, serão abordadas outras dimensões que ampliam ainda mais o escopo da análise, como a disputa simbólica em torno da nomenclatura do projeto, além de oferecer, na conclusão, uma síntese interpretativa a partir dos resultados alcançados.

Com isso, pretende-se favorecer uma leitura crítica e situada do projeto urbano do Cais José Estelita, articulando os marcos conceituais do urbanismo contemporâneo às formas concretas que vêm sendo edificadas no território, entre promessas de requalificação e os limites efetivos de sua implementação.

#### **4.1. Entre redes, tempos e mobilidade: o Novo Recife à luz de Ascher**

A leitura do Projeto Novo Recife à luz do pensamento de François Ascher exige o reconhecimento de que a cidade contemporânea é um sistema em constante mutação, atravessado por múltiplas temporalidades, racionalidades e agentes em disputa. Para o autor francês, o urbanismo do século XXI não pode mais operar a partir de modelos fixos, prescritivos ou exclusivamente técnicos; ao contrário, deve se assumir como prática relacional, sensível à complexidade do urbano e capaz de articular redes flexíveis de negociação, gestão e intervenção (ASCHER, 2004).

A proposta do chamado “urbanismo relacional”, formulada por Ascher, como já abordada antes, parte do entendimento de que vivemos em uma sociedade hipermoderna e hipertextual, na qual o espaço urbano é simultaneamente atravessado por fluxos materiais e imateriais, moldado por diferentes escalas e intensamente influenciado pelas dinâmicas da globalização e da metropolização. Nessa perspectiva, o planejamento urbano, portanto, deixa de ser um exercício normativo e linear para se tornar um campo estratégico, onde os arranjos são provisórios, os pactos precisam ser continuamente revistos e os projetos constantemente adaptados às realidades em transformação.

Essa abordagem encontra forte ressonância no caso do Cais José Estelita, cuja reconfiguração urbana é promovida pelo Projeto Novo Recife, que envolve uma multiplicidade de agentes institucionais, corporativos e sociais, cada qual com visões distintas sobre o território. Trata-se, no entanto, de uma operação marcada por

disputas simbólicas, conflitos de interesse, tentativas de negociação e processos decisórios muitas vezes opacos; dinâmica que se contrapõe diretamente aos fundamentos propostos por Ascher, especialmente no que diz respeito à governança urbana complexa.

Ao mesmo tempo, a intervenção no Estelita ocorre em um território denso em temporalidades sobrepostas: a memória ferroviária, a lógica industrial portuária, os tempos dos movimentos sociais e os ciclos de valorização imobiliária coexistem no espaço físico e simbólico da área. A ausência de mecanismos sensíveis a essa diversidade rítmica compromete a capacidade de articulação entre passado, presente e futuro da área urbana em questão, ponto crítico também destacado pela teoria ascheriana.

Por fim, a dimensão da mobilidade urbana assume uma relevância estratégica na análise do projeto. Em uma cidade marcada por desigualdades históricas de acesso e por padrões fragmentados de ocupação, a integração territorial por meio de redes eficientes de transporte público, conectividade intermodal e acessibilidade equitativa torna-se um aspecto central do debate urbano contemporâneo. A leitura de Ascher, ao destacar a centralidade da mobilidade na configuração dos territórios metropolitanos, oferece uma chave interpretativa essencial para discutir de que forma o novo Recife se insere nessa lógica de articulação sistêmica.

Sendo assim, a partir desses fundamentos, os três parâmetros extraídos do pensamento de François Ascher serão analisados separadamente nos subtópicos a seguir, tomando o Projeto Novo Recife, de fato, como objeto empírico e campo de verificação teórico-prática.

#### *4.1.1. Governança urbana complexa*

François Ascher (2004) propõe que a governança urbana contemporânea deve ser entendida como um processo relacional e complexo, no qual diferentes atores públicos, privados e sociais se articulam para definir e implementar escolhas coletivas sobre o uso do território. Nesse modelo, a gestão da cidade não deve ser

uma ação *top-down*<sup>62</sup>, imposta de maneira autoritária e centralizada, mas sim um esforço de cooperação multiescalar, com decisões compartilhadas, pactos flexíveis e uma constante escuta ativa dos diversos agentes envolvidos. Para Ascher, o urbanismo deve ser dinâmico e adaptável, e a cidade deve ser moldada por um processo contínuo de negociações e *feedbacks* entre os diferentes grupos que compõem o espaço urbano (ASCHER, 2004).

Ao confrontar esse conceito com o caso do Novo Recife, percebe-se um distanciamento significativo entre a formulação teórica de Ascher e a prática adotada em sua implementação. Desde seu início, o empreendimento foi concebido por um consórcio privado, composto por grandes incorporadoras. O foco do projeto, de fato, estava em uma grande operação imobiliária, que visava a requalificação do Cais José Estelita com a construção de torres de até 40 andares, voltadas para um mercado imobiliário de alto padrão, como descrito no capítulo II.

A aprovação do projeto, no entanto, foi feita sem a devida participação popular, por meio de um processo que não incluiu consultas públicas reais, mas apenas audiências formais e restritas, sem poder de alteração substancial das diretrizes do projeto. Esse processo de gestão centralizada e sem transparência violou o princípio da governança democrática defendido por Ascher, já que a população e seus representantes não puderam influenciar nas decisões do projeto, limitando-os, assim, a uma postura passiva nas discussões da implementação do plano imposto.

Tal dinâmica, marcada pela falta de escuta ativa e pelo controle exclusivo de grandes corporações, contrasta fortemente com a proposta do autor de uma governança urbana que deve ser negociada, colaborativa e multilateral. A sociedade civil, mesmo com uma grande mobilização organizada pelo movimento Ocupe Estelita, teve que lutar para ser ouvida. Diante disso, a sociedade civil precisou mobilizar-se ativamente para ser ouvida, como evidenciado pelo movimento Ocupe Estelita, já detalhado anteriormente, que se consolidou como um exemplo claro de

---

<sup>62</sup> O modelo *top-down* de governança urbana se refere a um processo de decisão em que as diretrizes e decisões são tomadas de cima para baixo, ou seja, por um grupo restrito de atores sem a participação ativa ou consulta à população ou aos grupos diretamente afetados. Nesse modelo, as políticas são frequentemente impostas sem levar em consideração as necessidades, demandas ou perspectivas dos cidadãos ou da sociedade civil. Esse tipo de abordagem é comum em projetos de grande escala, especialmente quando há um forte controle privado ou corporativo sobre as decisões urbanísticas.

resistência popular ao modelo imposto inicialmente, quando cidadãos, acadêmicos e ativistas se uniram para pressionar por transparência e diálogo no processo de requalificação do terreno.

Nessa vertente, em 2014, o Ministério Público Federal e o IPHAN também desempenharam um papel importante ao contestar judicialmente aspectos do projeto que desconsideravam o patrimônio histórico da área, como os galpões ferroviários. Embora o IPHAN tenha indeferido o pedido de tombamento, impôs condicionantes, exigindo a preservação de bens culturais e garantindo a proteção parcial do patrimônio ferroviário. Essas intervenções forçaram alguns ajustes no projeto, mas o processo de governança permaneceu marginal, com a sociedade e o poder público sendo envolvidos apenas após conflitos.

Ao comparar com o caso do projeto Paris Rive Gauche, analisado no capítulo III, é possível identificar um grande contraste, tendo em vista o modelo positivo de governança relacional o qual se aproxima bastante da proposta defendida por François Ascher. Isso acontece porque, durante o processo de requalificação, a SEMAPA promoveu mecanismos contínuos de participação cidadã e consulta pública, como a criação do jornal comunitário *TreizeUrbain*. Essa ferramenta funcionou como um canal ativo de comunicação entre os agentes públicos, privados e a população local, permitindo que decisões fossem discutidas coletivamente e que as diferentes perspectivas da comunidade fossem efetivamente incorporadas ao planejamento urbano. A governança em Paris baseou-se na articulação multilateral entre os diversos atores envolvidos, assegurando que a escuta ativa fosse incorporada de forma efetiva em todas as etapas do processo..

No caso do Novo Recife, embora tenham ocorrido pressões sociais e institucionais ao longo do tempo, os avanços implementados ocorreram de maneira reativa, como resposta a embates acumulados, e não fruto de uma construção participativa estruturada. Entre as conquistas, destacam-se o aumento da área pública disponível, a restauração de bens patrimoniais ferroviários e a abertura de espaços de convivência acessíveis à comunidade. Ainda assim, a estrutura decisória permaneceu desigual, com os interesses privados prevalecendo sobre uma governança pública efetivamente compartilhada.

Dessa forma, apesar de o Projeto Novo Recife ter evoluído em certos aspectos após embates iniciais, infelizmente, ainda está distante de configurar um exemplo consistente de governança urbana complexa nos moldes de Ascher. O processo seguiu marcado, como pôde ser observado ao longo do trabalho, pela centralização de decisões e pela supremacia de interesses corporativos, com a sociedade civil sendo incluída apenas de forma reativa e parcial. Mesmo com concessões relevantes, o projeto não foi concebido, nem reformulado, com base em uma construção horizontal e colaborativa capaz de sustentar um pacto urbano genuinamente relacional.

Assim, o caso do Novo Recife evidencia tanto os limites de uma governança baseada na lógica *top-down* quanto os desafios de efetivar os “novos princípios do urbanismo” em contextos marcados por assimetrias de poder e disputas territoriais.

#### *4.1.2. Diversidade de tempos e ritmos urbanos*

Para François Ascher, as metrópoles contemporâneas vivem uma diversificação de tempos e ritmos urbanos, como resultado de estilos de vida mais individualizados, horários flexíveis de trabalho e lazer e fluxos urbanos cada vez menos previsíveis. Diferentes grupos sociais utilizam a cidade de formas distintas, não há mais uma rotina urbana única marcada pela sirene da fábrica ou pelo “horário comercial” fixo. Diante disso, o urbanismo relacional pode adaptar os espaços e serviços urbanos para acomodar essa assincronia: ampliar horários de funcionamento, misturar usos para gerar movimento ao longo de todo o dia e eventos capazes de promover momentos coletivos de sincronização urbana, ainda que efêmeros (ASCHER, 2004). Sendo assim, avaliar o Projeto Novo Recife sob este eixo implica refletir se ele contribui para uma cidade de múltiplos ritmos, vibrante em diferentes horas e dias, ou reforça padrões monótonos e segregados de uso do tempo.

No formato originalmente proposto, o Novo Recife foi alvo de críticas, como já mencionado, por não incorporar a diversidade de tempos e ritmos no centro da cidade. Tratava-se, portanto, de um empreendimento de grande porte, voltado

majoritariamente ao uso residencial de alto padrão, complementado por algumas torres comerciais e unidades de apart-hotel, mas distribuído de forma monofuncional em cada quadra. Segundo documentos técnicos divulgados à época, as torres seriam erguidas sobre plataformas de garagem elevadas, com fechamento físico e visual em relação ao entorno urbano, resultando em um enclave desconectado do bairro, sem continuidade e integração alguma com a malha viária do entorno já existente. Isso sugere um ambiente de condomínio fechado, onde a vida acontece puramente “para dentro” e desconectada do bairro.

Do ponto de vista temporal atual, tal estrutura poderia resultar em esvaziamentos significativos em determinados períodos. A ausência de comércio ou serviços acessíveis no nível da rua também reforçava esse isolamento, comprometendo a possibilidade de coexistência de múltiplos ritmos no cotidiano urbano. Em suma, a concepção inicial tendia à homogeneização temporal: um enclave de uso previsível e restrito, contrário à noção de “cidade 24 horas” ou de policronia urbana<sup>63</sup> que Ascher valorizava.

Vale destacar que Recife, como metrópole marcada por profundas desigualdades socioespaciais, também manifesta ritmos urbanos assimétricos, evidentes, por exemplo, na discrepância entre trabalhadores submetidos a longos deslocamentos e jornadas rígidas e segmentos médios com rotinas mais flexíveis e territorialmente concentradas. Projetos urbanos de grande escala, nesse contexto, podem agravar ou mitigar essas assincronias.

No caso do Novo Recife, movimentos sociais expressaram preocupação com a possibilidade de que o empreendimento passasse a operar como uma “bolha” autossuficiente, deslocada das dinâmicas e ritmos populares que caracterizam, de fato, o centro histórico e o bairro de São José. No entanto, diversas reportagens e análises técnicas alertaram para o risco de reprodução de espaços públicos desertificados fora do “horário comercial”, a exemplo de outras áreas revitalizadas que não incorporaram usos mistos e temporalidades plurais. Assim, o projeto, em sua concepção inicial, parecia destoar desse princípio formulado por Ascher: negligenciava a oportunidade de constituir um novo polo de urbanidade

---

<sup>63</sup> A noção de policronia urbana refere-se à coexistência de diferentes temporalidades no espaço urbano, expressa na simultaneidade de usos, ritmos e práticas sociais que ocorrem em um mesmo território.

temporalmente diversa, no qual habitação, trabalho e lazer pudessem se articular em diferentes turnos, reativando, assim, o centro da cidade como, de fato, espaço de permanência e convivência ampliada.

Com a reformulação do projeto, a partir de 2019, algumas diretrizes passaram a incorporar, ainda que timidamente, preocupações relacionadas à diversidade de tempos e ritmos urbanos, em consonância com os princípios do urbanismo relacional de Ascher. Entre essas medidas, destaca-se a exigência de usos não residenciais no pavimento térreo de pelo menos 20% do perímetro de cada quadra, conforme estabelecido nas Diretrizes Urbanísticas negociadas entre a Prefeitura do Recife e os empreendedores. A presença de cafés, lojas, serviços e outros estabelecimentos voltados para o espaço público, especialmente localizados em esquinas e vias de circulação, tem o potencial de ativar, de fato, o entorno em diferentes momentos do dia, criando fluxos variados e descontinuidades rítmicas no uso do solo. Trata-se, portanto, de uma tentativa de romper o padrão monofuncional e sincronizado que historicamente marcou a área, abrindo espaço para uma policronia urbana mais compatível com as dinâmicas temporais da metrópole contemporânea.

Outro aspecto importante foi a previsão de usos habitacionais diversificados, incluindo a promessa de implantação de unidades de habitação de interesse social nas imediações do projeto. As diretrizes urbanísticas indicam a adoção de múltiplas tipologias residenciais, evitando a padronização de um único perfil de morador, e preveem que o consórcio Novo Recife financie a construção de 200 unidades destinadas à população de baixa renda. Embora essa medida ainda esteja em fase de viabilização e não integre o perímetro principal do terreno projetual, ela aponta para a intenção de manter certa diversidade socioeconômica no bairro de São José.

Tal diversidade, por sua vez, pode se refletir também nos usos temporais do espaço: grupos com diferentes rotinas tendem a ocupar a cidade em horários variados, contribuindo para uma ocupação mais contínua e plural do território. Para Ascher, integrar essas distintas “temporalidades sociais” é fundamental para construir uma cidade policrônica e menos segregada. Nesse sentido, a presença de diferentes grupos sociais no entorno do Estelita tem o potencial de enriquecer o repertório temporal do lugar e ampliar a diversidade de usos ao longo do dia.

Sendo assim, apesar das modificações no projeto e das promessas de integração e diversidade, o Novo Recife ainda apresenta deficiências notáveis. Não distante do modelo inicial, é possível perceber que a área continua cercada por muros, vidros e grades, que limitam o acesso e dificultam, de certa forma, a integração com o entorno.

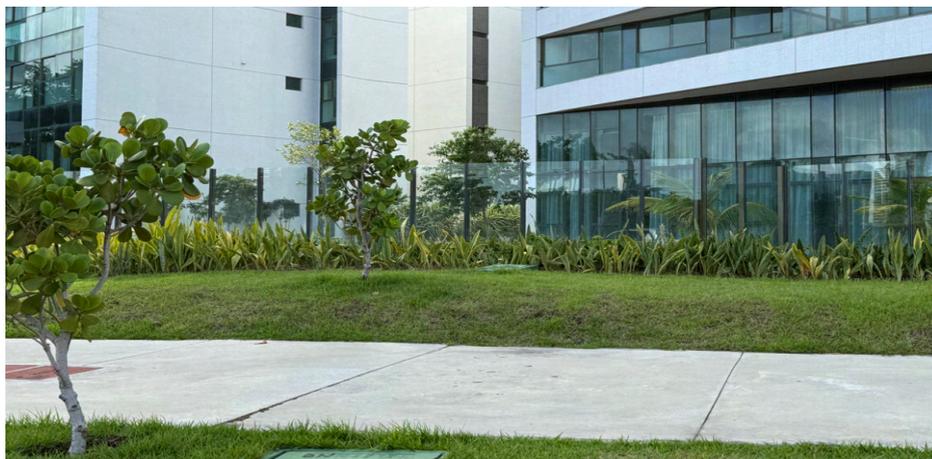


Figura 117: Presença de “muros de vidro” limitando a integração das torres. Foto: Flávia Costa, 2025.

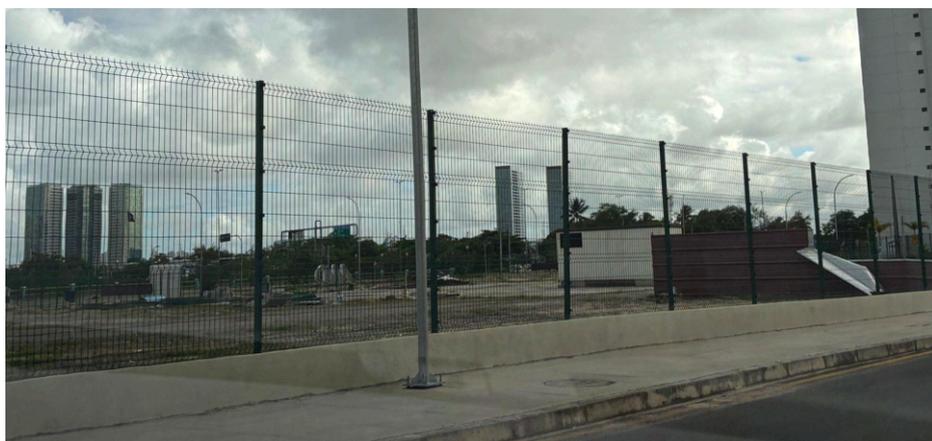


Figura 118: Gradeado ao redor do terreno. Foto: Flávia Costa, 2025.



Figura 119: Fachada das torres existentes. Foto: Flávia Costa, 2025.

As fotos acima ilustram a configuração do Novo Recife, onde a presença de muros de vidro e gradeados contornando os terrenos limitam a fluidez de diferentes ritmos urbanos no espaço. A falta de diversidade das possibilidades de usos no nível da rua e a ausência de espaços acessíveis ao público – pelo menos até o momento – dificultam a criação de uma dinâmica urbana vibrante, com fluxo constante e múltiplos ritmos ao longo do dia. Essa configuração, no entanto, reforça a homogeneização temporal do espaço, onde não tem a convivência de diferentes grupos sociais ao longo de diferentes períodos, como ocorre em bairros mais integrados ao seus ritmos urbanos, como é o caso, por exemplo, do Paris Rive Gauche, onde a presença do comércio, cultura e lazer no nível da rua e a coordenação multilateral entre agentes garantiram um lugar com vida contínua.

No Novo Recife, a falta de conectividade entre os campos de lazer, trabalho e habitação reflete uma abordagem monofuncional, desconectada da diversidade de ritmos que Ascher defende, e ainda dista da ideia da cidade 24 horas, com espaços que se transformam e se ativam ao longo de diferentes ciclos de uso.

Em síntese, o Projeto Novo Recife, inicialmente, estava bem distante dos tempos e ritmos urbanos propostos por Ascher. O projeto começava a se configurar como um enclave com um único ritmo, predominantemente residencial e privado, marcado pela lógica do automóvel e da segurança, o que tendia a reduzir a fluidez dos ritmos em vez de ampliá-la. No entanto, após algumas revisões, o projeto demonstrou ter incorporado elementos importantes para a diversidade temporal: passou a incentivar atividades prolongadas, como o comércio e parques acessíveis continuamente, promovendo sobreposição de funções urbanas integradas, como moradia, trabalho e lazer no mesmo lugar, ao mesmo tempo em que busca respeitar a dinâmica histórica do centro, mantendo, mesmo que parcialmente, a população da região por perto.

Contudo, o sucesso dessas medidas depende puramente de sua implementação prática. Por exemplo, garantir fachadas ativas vai além de simplesmente abrir espaços para lojas; é preciso que essas lojas sejam atraentes e seguras também à noite. Da mesma forma, a existência de parques públicos não é garantia de uso contínuo; será necessário investimento em programação e manutenção para evitar que fiquem vazios em certos horários.

Nesse contexto, a teoria de Ascher nos lembra que a cidade do século XXI deve ser pensada como uma malha contínua de lugares e tempos. Se bem executado, o Novo Recife poderá transformar o antigo cais ocioso em um espaço polirrítmico, onde diferentes grupos e atividades se intercalam ao longo do dia, tornando a área central do Recife mais viva e democrática em termos temporais. Caso contrário, como é a conclusão que é possível chegar atualmente, corre-se o risco de consolidar um fragmento urbano homogêneo, funcional apenas em horários previsíveis e voltado a um público específico, reiterando lógicas de exclusão e de previsibilidade temporal que Ascher tanto critica, além de perder a chance de enriquecer o calendário urbano do Recife com novos fluxos, oportunidades de encontros e diversidades de tempos e ritmos urbanos.

#### *4.1.3. Mobilidade urbana integrada*

A mobilidade urbana integrada é um conceito central no pensamento de François Ascher, que vê a cidade contemporânea como uma rede complexa de fluxos interdependentes. Para o autor, a cidade não deve ser planejada de forma isolada, ela deve buscar uma articulação, criando uma rede eficiente que conecte todos os territórios urbanos e evitando que os diferentes modos de transporte operem de forma isolada e desconectada entre si. (ASCHER, 2004).

No entanto, ao aplicar essa visão, observa-se que o planejamento do projeto Novo Recife priorizou a mobilidade motorizada, com um forte foco no acesso de veículos aos edifícios, desconsiderando tanto formas alternativas de mobilidade quanto a necessária articulação entre elas. Essa opção reflete uma estrutura urbana voltada puramente para o automóvel, favorecendo a circulação de veículos privados e não promovendo uma verdadeira intermodalidade. A ausência de uma conexão eficiente com o transporte público e a falta de infraestrutura para mobilidade ativa comprometem consideravelmente a proposta de uma cidade conectada, interligada, acessível e democrática.

Esse foco na mobilidade motorizada, conforme destaca a urbanista Yara Baiardi (2025), é um reflexo de um modelo de planejamento ainda preso ao

paradigma do carro, que tende a excluir formas de mobilidade mais sustentáveis e inclusivas. Yara, ao analisar o Novo Recife, ressalta que “apesar da bela proposta de um parque, há fortes indícios de um desenho urbano voltado ao automóvel” (BAIARDI, 2025). Ela aponta que o projeto, ainda que tenha incluído áreas públicas nas medidas mitigadoras, como parques e áreas públicas, está delimitado por vias arteriais com alta velocidade e sem conexão adequada com outras áreas, o que limita sua acessibilidade e integração com a mobilidade urbana do entorno.



Figura 120: Novo sistema viário do Novo Cais. Foto: Flávia Costa, 2025.

Nesse sentido, a proposta dos parques, mesmo com sua relevância social, tem sido questionada por sua desconexão com as demais partes da cidade. A ideia de mobilidade urbana integrada, conforme defendido por Ascher, envolve não apenas a construção de espaços públicos efetivos, mas a criação de um ambiente urbano interligado, que permita a coexistência de múltiplas formas de mobilidade e promova, de fato, um fluxo constante de pessoas, bens e informações. O que pode-se ver no Novo Recife, entretanto, parece consolidar-se como um espaço segregado, cuja acessibilidade permanece centrada no automóvel particular, o que limita a articulação de modos alternativos de transportes. Sendo assim, a proposta de integrar a mobilidade de maneira mais eficiente e equitativa, característica da visão de Ascher, fica aquém da realidade observada no Novo Recife, que, em muitos aspectos, reforça, como mencionado anteriormente, uma lógica de mobilidade centrada nos carros.

Além disso, Yara Baiardi reforça que a configuração atual do Novo Recife, com essa lógica de priorização da circulação motorizada, não favorece o conceito de “Cidade de 15 minutos”, como proposto pelo urbanista Carlos Moreno, que preconiza que todas as funções essenciais da vida urbana sejam acessíveis em um raio de 15 minutos a pé ou de bicicleta. No caso do Novo Recife, a ausência de infraestrutura que conecte efetivamente o projeto com transporte público, e a persistência de vias de alta velocidade ao redor do parque, sugerem que, embora o projeto tenha evoluído em algumas áreas, ele ainda se afasta da ideia de uma cidade mais acessível, interconectada e sensível às necessidades dos cidadãos (MORENO, 2020).

A revisão do projeto, ainda que tenha introduzido espaços públicos e buscado certa integração com a malha urbana, o projeto não soluciona os desafios da mobilidade urbana. O Novo Cais, tal como estruturado, carece de um planejamento que encare a mobilidade urbana como um sistema interligado, no qual diferentes formas de transportes possam coexistir de forma eficiente e integrada. Segundo Ascher, a mobilidade urbana precisa, de fato, ser organizada em torno de *hubs* intermodais, pontos estratégicos de conexão entre diferentes redes de transporte, garantindo não apenas a fluidez dos fluxos urbanos, mas também a liberdade de escolha dos usuários, que devem ter acesso a alternativas diversas de deslocamento.

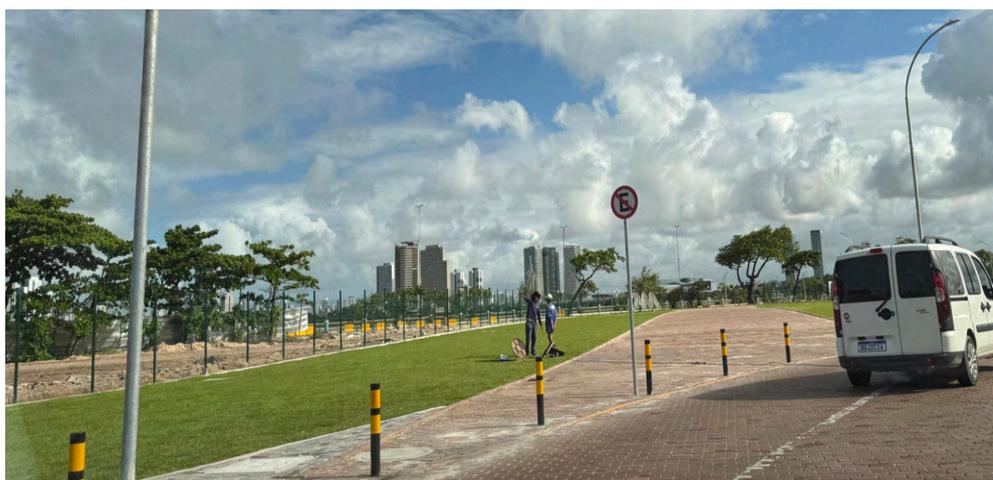


Figura 121: Novo sistema viário do Novo Cais, com destaque para o espaço do parque.  
Foto: Flávia Costa, 2025.

No caso do Novo Cais, a escassez de infraestrutura para transporte sustentável, como ciclovias seguras e sistemas de transporte coletivo de alta

capacidade, impede que o projeto alcance essa integração efetiva. Tal limitação compromete a mobilidade urbana do Recife como um todo, inviabilizando alternativas mais inclusivas e sustentáveis de deslocamento, como sugere a proposta de Ascher.

O modelo de governança e planejamento urbano proposto pelo autor, que defende uma cidade integrada e fluida, entra em forte contraste com o observado Novo Cais, onde predomina a segregação dos fluxos da mobilidade. Ao priorizar a infraestrutura voltada para o automóvel, o projeto parece desconsiderar a ideia de uma cidade dinâmica e adaptável, além de contribuir diretamente para piorar a situação da mobilidade no restante da cidade do Recife. Esse modelo, no entanto, vai de encontro com o sucesso das iniciativas como o Parque das Nações, que foi um projeto de revitalização urbana que buscou, de fato, integrar a mobilidade de forma a permitir a convivência de pedestres, ciclistas e usuários de transporte público coletivo com os fluxos de veículos particulares, criando, assim, um ambiente urbano mais fluido e inclusivo.

Por fim, em resumo, o Novo Recife ainda está distante de incorporar a mobilidade urbana integrada conforme os princípios defendidos por Ascher. Embora tenha ocorrido algumas evoluções ao longo do tempo, o projeto permanece excessivamente dependente da lógica automobilística, tanto em sua infraestrutura quanto em sua concepção espacial, o que contrasta totalmente com a proposta de Ascher para uma cidade devidamente multimodal e interconectada. Sendo assim, é possível dizer que a integração sistêmica e equitativa dos fluxos urbanos ainda não se concretizou, e o projeto, apesar de algumas melhorias desde o início, ainda não representa um modelo eficaz de mobilidade urbana para as necessidades de uma cidade contemporânea.

#### *4.1.4. Síntese sob os princípios ascherianos*

A leitura crítica do Projeto Novo Recife, à luz dos parâmetros analíticos propostos por François Ascher, evidencia mais continuidades do que rupturas em relação ao modelo urbanístico hegemônico que o autor justamente procura superar.

Ainda que o discurso institucional busque reposicionar o projeto como uma operação urbana sensível à complexidade contemporânea, os indícios empíricos observados evidenciam a permanência de lógicas centralizadoras, homogeneizantes e segregadoras, características recorrentes nas grandes intervenções urbanas contemporâneas.

Assim, no campo da governança urbana, o caso do Novo Recife revela um processo originalmente excludente, concebido de forma verticalizada e pouco transparente, onde a participação popular foi limitada e reativa. As correções posteriores, embora motivadas por embates judiciais e pressões sociais, resultaram em medidas mitigadoras pontuais, que não chegaram a configurar uma governança relacional e tampouco reequilibraram as assimetrias de poder entre os diferentes atores envolvidos.

Além disso, no que se refere à diversidade de tempos e ritmos urbanos, o projeto revela limitações ao manter uma configuração espacial marcada por usos previsíveis e ritmos sincronizados, negligenciando as dinâmicas pluritemporais da metrópole e a multiplicidade de rotinas sociais que demandam flexibilidade nos usos e permanências urbanas. Embora realmente haja avanços normativos em direção à sobreposição de funções e à ocupação mais contínua do espaço, o predomínio de cercamentos, fachadas inativas e baixa densidade de equipamentos públicos, pelo menos até o presente momento, limita severamente a construção de uma verdadeira policronia urbana, como pontuado por Ascher.

Por fim, no parâmetro da mobilidade urbana integrada, o Novo Cais cristaliza sua maior contradição. A centralidade atribuída ao automóvel, somada à ausência de conectividade intermodal e à baixa prioridade conferida à mobilidade ativa, reafirma uma concepção fragmentária de cidade, incompatível com a proposta ascheriana de uma cidade em rede, onde a fluidez dos fluxos urbanos seja assegurada por múltiplas formas de deslocamento acessíveis, sustentáveis e articuladas. A falta de *hubs* intermodais, de ciclovias estruturantes e de integração com o transporte público transforma o projeto em um enclave viário de difícil acesso para grande parte da população recifense.

Nesse contexto, em termos analíticos, portanto, o Projeto Novo Recife pode ser compreendido como um exemplo emblemático das tensões entre teoria e prática

no urbanismo. À luz do pensamento do autor, torna-se evidente que o projeto permanece aquém dos novos princípios do urbanismo do século XXI. Embora mobilize um vocabulário técnico alinhado a tendências progressistas – participação, sustentabilidade, inclusão e vitalidade –, sua concretização escancara os limites estruturais para a efetivação desses princípios em contextos marcados por concentração de interesses econômicos, fragilidade institucional e exclusão social historicamente enraizada.

Em vez de operar como plataforma de inovação urbana, o Novo Recife, infelizmente, tende a reproduzir, ainda que sob novos códigos estéticos e estratégias discursivas, as mesmas desigualdades territoriais e problemáticas que moldam a cidade, perpetuando um modelo de desenvolvimento desconectado da construção coletiva do urbano.

#### **4.2. Território e justiça espacial: o Novo Recife sob a ótica de Secchi**

Analisar o Projeto Novo Recife a partir do pensamento de Bernardo Secchi significa deslocar o olhar técnico-normativo do planejamento tradicional para uma leitura mais crítica, situada e ética da cidade. Secchi propõe um urbanismo que recusa o tecnocratismo e a abstração, centrando-se na cidade real, com suas formas construídas, seus conflitos, desigualdades, memórias e camadas acumuladas de história. A partir da metáfora do palimpsesto urbano, ele afirma que cada intervenção deve ser precedida por uma escuta do território, considerando não apenas o espaço físico, mas também as narrativas sociais e políticas que o constituem.

Sob essa ótica, planejar é, antes de tudo, interpretar. E interpretar o território exige compreender que ele é palco de disputas, rastros e potências, sendo, assim, o urbanismo um instrumento possível de reconstrução de sentidos. Secchi, então, sustenta que o projeto urbano deve estar a serviço de uma transformação social ancorada na justiça espacial, o que implica garantir o acesso equitativo aos bens urbanos, promover a redistribuição territorial das oportunidades e criar dispositivos

que incluam os grupos historicamente marginalizados nos processos de produção do espaço.

Aplicar esse referencial ao caso do Novo Recife implica examinar até que ponto o projeto foi capaz de se constituir como um gesto transformador, orientado pela equidade e pela leitura sensível do território. Em outras palavras, trata-se de verificar se o Novo Recife dialoga com os princípios secchianos de um urbanismo comprometido com o presente e com o passado do lugar, ou se apenas reproduz lógicas excludentes sob uma nova roupagem discursiva.

Neste sentido, a partir das formulações do autor, serão analisados a seguir dois parâmetros centrais: equidade territorial e leitura interpretativa do território. Tais parâmetros, no entanto, operam como lentes críticas para discutir como o projeto dialoga com os marcos de um urbanismo mais justo, situado e transformador.

#### *4.2.1. Equidade territorial*

No pensamento de Bernardo Secchi, a equidade territorial é um imperativo ético do urbanismo contemporâneo. Mais do que um ideal abstrato, trata-se de uma diretriz concreta que orienta o planejamento urbano como instrumento de redistribuição espacial das oportunidades e de superação das desigualdades socioespaciais. Para o autor, o acesso à cidade, entendido como acesso à infraestrutura, aos serviços públicos, às centralidades e à conectividade urbana, é condição fundamental para uma inclusão social, cultural e econômica eficaz. A justiça espacial, nesse sentido, não se restringe à dimensão econômica, mas se materializa nas formas urbanas, na localização dos equipamentos coletivos e na organização do espaço vivido.

Ao confrontar o Projeto Novo Recife com esse princípio, emergem tensões importantes. Embora o discurso oficial do consórcio e da gestão municipal tenha buscado se alinhar a noções como “requalificação”, “revitalização” e “uso misto”, a estrutura básica do projeto revelou-se pouco sensível à redistribuição territorial de oportunidades. Inicialmente concebido como um enclave de alto padrão, o Novo Recife priorizou uma lógica de valorização imobiliária voltada a segmentos médios e

altos da população, sem incorporar efetivamente políticas de inclusão territorial que possibilitasse o acesso equitativo de grupos históricos marginalizados.

Mesmo com as reformulações, motivadas em grande parte por pressões do movimento Ocupe Estelita e por ações do Ministério Público como já mencionado anteriormente, o projeto manteve uma estrutura de segregação implícita. A previsão de 200 unidades de habitação de interesse social, a serem construídas fora do perímetro do empreendimento, indica mais uma estratégia de compensação periférica do que uma integração real. Tal medida, ainda que importante, distancia-se do princípio da porosidade urbana defendido por Secchi, que, por sua vez, pressupõe a convivência cotidiana entre diferentes grupos sociais em um mesmo território e não sua separação espacial em nome de um equilíbrio estático.



Figura 122: Contraste social no entorno do perímetro do Novo Recife. Foto: Laís Araújo, 2025.



Figura 123: Contraste social no entorno do perímetro do Novo Recife visto da Av. Sul. Foto: Flávia Costa, 2025.

Além disso, a localização estratégica do terreno oferecia uma oportunidade rara de promover reconexões urbanas em uma área central marcada por conflitos e descontinuidades. No entanto, o projeto optou por operar sobre esse terreno como se fosse um vazio funcional, apagando camadas de memória e usos populares que faziam parte da história do Cais José Estelita. Essa operação revela uma concepção estruturalmente despolitizada do espaço urbano, mais próxima do urbanismo especulativo do que uma prática orientada pela justiça territorial.

Nesse contexto, a comparação com experiências internacionais, como o projeto do Parque das Nações, reforça esse contraste. Em Lisboa, a transformação urbana promovida a partir da Expo 98 foi acompanhada por investimentos em transporte público, abertura de espaços públicos costeiros e criação de áreas mistas que acolhessem diferentes perfis de moradores. Embora não isento de críticas, o projeto lisboeta procurou incorporar, desde a sua concepção, uma preocupação mais explícita com a requalificação inclusiva do território, buscando conectar áreas urbanas periféricas à malha metropolitana e ampliar o acesso da população à zona ribeirinha reurbanizada. No Novo Recife, por outro lado, os efeitos positivos potenciais da requalificação urbana tendem a ser capturados por um mercado imobiliário restrito, ou seja, uma população específica, limitando assim seu alcance redistributivo.

Portanto, à luz do princípio secchiano da equidade territorial, o Novo Recife mostra-se insuficiente como proposta de transformação justa do espaço urbano. Ainda que haja avanços pontuais e promessas de maior inclusão, o modelo geral do empreendimento permanece atrelado a uma lógica seletiva, que opera sobre o território sem enfrentá-lo criticamente. Em vez de construir centralidades permeáveis e democráticas, o projeto tende a reforçar desigualdades históricas e a consolidar um novo fragmento urbano de alto valor simbólico e econômico, mas de baixa permeabilidade e diversidade socioeconômica. A cidade real, com seus conflitos, vozes e presenças, continua excluída dos horizontes da transformação urbana proposta.

#### *4.2.2. Leitura interpretativa do território*

Como trazido anteriormente, no pensamento de Bernardo Secchi, planejar a cidade não é um gesto normatizar ou técnico, mas, sobretudo, um ato interpretativo (SECCHI, 2006). O urbanismo, nessa perspectiva, exige escuta, sensibilidade e crítica: é preciso ler o território antes de propor qualquer intervenção. Essa leitura, no entanto, não se limita à identificação de formas ou funções, ela envolve decifrar camadas sobrepostas de históricas, conflitos, vocações e sentidos que moldam o espaço urbano como um palimpsesto contínuo. Nessa vertente, a cidade, para Secchi, é resultado de processos sociais, políticos e simbólicos que deixam marcas e rastros, sejam materiais ou imateriais, que não podem ser ignorados no planejamento.

Sob esse princípio, a análise do Projeto Novo Recife evidencia um processo de intervenção que falhou em reconhecer o território como portador de densidades históricas e sociais. Ao tratar o Cais José Estelita como uma tábula rasa, ou seja, um vazio urbano disponível para a reescrita especulativa, o projeto negligenciou aspectos fundamentais da leitura interpretativa do território. A operação urbanística desconsiderou, por exemplo, as memórias populares associadas ao cais, a importância da antiga ferrovia, as práticas de uso cotidiano do espaço pelos moradores do entorno e a presença histórica de grupos sociais que ali atuaram e resistiram. Ao suprimir essas camadas, o Novo Recife optou por uma lógica de apagamento seletivo, instaurando uma narrativa de “renovação” que, na prática, substituiu sentidos coletivos por valores de mercado.



Figura 124: Galpões ferroviários remanescentes. Foto: Flávia Costa, 2025.

Mesmo diante da pressão social e das disputas judiciais, os ajustes incorporados ao projeto não reverteram integralmente esse gesto de ruptura interpretativa. Embora parte dos galpões tenha sido preservada e incluída na proposta do Parque da Memória Ferroviária, entende-se que tal ação se deu mais como exigência institucional do que como reconhecimento genuíno da complexidade do território. O projeto não traduziu, em termos urbanísticos, a leitura crítica do lugar defendida por Secchi. As transformações promovidas no Estelita, em vez de emergirem de uma escuta ativa das dinâmicas sociais e dos símbolos do espaço, seguiram predominantemente os códigos do mercado e da imagem de cidade global, homogênea e performática.

A ausência de dispositivos de escuta territorial, revela uma distância profunda entre a prática do Novo Recife e o planejamento interpretativo proposto por Secchi. Em vez de reconhecer o território como um campo de sentidos acumulados, o projeto operou sobre ele como mercadoria urbanizável, passível de ser reconfigurada a partir de interesses privados.

Sendo assim, o contraste com experiências bem sucedidas, como o Paris Rive Gauche é emblemático. Em Paris, o processo de transformação urbana buscou construir uma narrativa urbana que articulasse passado e presente, promovendo a reinterpretação dos rastros da zona leste da cidade e incorporando a memória urbana às estratégias de requalificação. A preservação de fragmentos da paisagem, o cuidado com o pré existente e a valorização da continuidade morfológica evidenciam uma concepção de projeto com leitura situada. No Novo Recife, por sua vez, pressupõe-se que o projeto partiu de um diagnóstico simplificado e descontextualizado, o que comprometeu consideravelmente a capacidade da intervenção de se enraizar no território e dialogar com suas camadas já existentes.

Portanto, à luz do princípio da leitura interpretativa do território, o Projeto Novo Recife demonstra uma fragilidade conceitual e metodológica: falha ao não reconhecer a cidade como texto a ser lido antes de ser reescrito. Ao priorizar interesses econômicos e imagens genéricas da modernidade, o projeto negligenciou o sentido mais profundo do planejamento urbano defendido por Secchi, aquele que se ancora no respeito ao território e na valorização dos sujeitos e histórias que o constituem. Assim, ao invés de produzir uma reinscrição crítica e sensível do

Estelita, o Novo Recife resultou em uma ruptura simbólica, formal e social com o seu lugar, o que é problemático, pois equivale a continuar escrevendo uma história sem procurar compreender o início dela.

#### *4.2.3. Síntese sob os princípios secchianos*

A análise do Projeto Novo Recife a partir do pensamento de Bernardo Secchi revela um descompasso estrutural entre o que se propõe enquanto ideal urbanístico e o que se materializa no território. Para Secchi, como discutido, o planejamento deve operar como prática interpretativa e política, profundamente ancorada nas especificidades de cada lugar e orientada pela construção de um espaço mais justo, plural e significativo. No entanto, o caso do Novo Recife evidencia como, mesmo sob discursos de revitalização e modernização, certos projetos urbanos continuam a reproduzir lógicas excludentes e homogeneizantes, destoantes da cidade real.

No que se refere à equidade territorial, o projeto demonstra uma frágil capacidade de redistribuir as oportunidades urbanas e de promover centralidades inclusivas. A persistência de uma lógica seletiva, na qual os benefícios da requalificação permanecem restritos a segmentos da população, evidencia uma falha fundamental no enfrentamento das desigualdades socioespaciais. A proposta da inserção de unidades de habitação de interesse social fora do perímetro principal, por exemplo, ilustra uma estratégia compensatória que, além de estar longe de promover mistura e convivência cotidiana, reforça separações e fragiliza a teoria secchiana de porosidade urbana.

No tocante à leitura interpretativa do território, também se constata uma desconexão significativa com os fundamentos extraídos de Secchi. O Estelita, enquanto lugar carregado de sentidos – ferroviários, portuários, afetivos e de resistência –, foi abordado majoritariamente como suporte vazio a ser reconfigurado segundo interesses mercadológicos. A operação urbanística silenciou narrativas preexistentes, apagou rastros simbólicos importantes e reorganizou o solo a partir de uma racionalidade instrumental, que privilegia a imagem da cidade global em detrimento de uma cidade singular situada. A preservação parcial de galpões ou a

criação de parques não foi resultado de uma escuta atenta e comprometida, mas, sobretudo, de exigências jurídicas e institucionais, o que esvazia a potência interpretativa do projeto como gesto de transformação enraizada e desperdiça a oportunidade de preencher lacunas reais da população a partir da requalificação.

Nesse sentido, ao se comparar o Novo Recife com experiências como Paris Rive Gauche ou o Parque das Nações, analisadas no capítulo anterior, torna-se ainda mais evidente a ausência de dispositivos capazes de ativar a singularidade do lugar e de produzir, de fato, um urbanismo de reconexão. Em ambas as referências, ainda que com suas limitações e adaptações, houve esforços concretos para articular passado e presente, ativar memórias, articular escalas e promover uma territorialização sensível das intervenções. Já no caso recifense, o projeto se estrutura a partir de uma racionalidade abstrata e replicável, que desconsidera o valor político, afetivo e histórico como base de projeto.

Diante disso, é possível pontuar que o Novo Recife, tal como concebido e parcialmente implementado, falha em dialogar com os princípios estruturantes da abordagem secchiana. Ele não se mostra capaz de produzir redistribuição espacial efetiva, tampouco atua como instrumento sensível de leitura e transformação do território. O espaço é manipulado como mercadoria, e não como texto; a inclusão social é prometida, mas não encarnada no desenho; e a cidade continua sendo pensada como palco de investimentos, e não como obra coletiva em permanente construção simbólica.

Em suma, a síntese crítica da análise evidencia que o Projeto Novo Recife pouco se aproxima da proposta de um urbanismo situado, ético e interpretativo. Embora recorra a vocabulários contemporâneos e incorpore diretrizes progressistas, sua lógica estrutural ainda se ancora na reprodução de desigualdades e na invisibilização das camadas que compõem o tecido urbano. Sendo assim, o que se observa é uma cidade projetada sobre o silêncio de sua própria história, um novo fragmento urbano que, em vez de reinscrever o território com sentido, opta por apagá-lo para recomeçar, como se fosse possível reinventar a cidade sem compreendê-la. Nesse caso, ao ignorar as camadas que o antecedem, o Novo Recife não projeta o futuro, apenas repete, com novas fachadas, as exclusões já recorrentes.

### **4.3. Vida urbana e diversidade social: o Novo Recife no olhar de Jacobs**

Analisar o Projeto Novo Recife sob a ótica de Jane Jacobs é lançar um olhar sensível à vida cotidiana, à diversidade e às dinâmicas espontâneas que fazem das cidades espaços socialmente vivos e democraticamente acessíveis. Ao contrário das abordagens modernistas centradas em modelos idealizados, zonificações rígidas e princípios funcionalistas abstratos, Jacobs, ao formular sua crítica, propõe um urbanismo ancorado no cotidiano real, nas práticas ordinárias dos sujeitos urbanos e na riqueza que emerge da convivência entre diferentes. Para a autora, a cidade não deve ser um objeto técnico a ser moldado por especialistas distantes da realidade concreta, mas um organismo vivo, complexo e imprevisível, cuja vitalidade depende da diversidade de usos, ritmos e experiências (JACOBS, 2011).

Sua crítica ao planejamento ortodoxo, forjado em grandes avenidas, superquadras e bairros monofuncionais, se constrói a partir da observação dos bairros nova-iorquinos e da valorização das pequenas estruturas urbanas que promovem encontros, permanência e pertencimento. É nas calçadas, esquinas, fachadas ativas, diversidade de usos e comércios de vizinhança que Jacobs identifica os elementos-chave da boa cidade: um espaço urbano intensamente usado, povoado por uma diversidade de atores sociais e capaz de sustentar, ao longo do dia, uma circulação contínua de pessoas e interações. Nesse contexto, a vitalidade urbana não é resultado de grandes obras, mas de pequenas composições – o que ela chama de balé das calçadas –, onde o cotidiano se transforma em coreografia urbana plural, espontânea e segura.

Assim, ler o Projeto Novo Recife à luz do pensamento jacobiano significa deslocar o foco da análise das intenções formais e dos discursos de requalificação para a observação das possibilidades concretas; do desenho formal à ocupação cotidiana; do plano à experiência. Trata-se, portanto, de avaliar até que ponto o projeto foi capaz de favorecer formas urbanas densas, plurais e inclusivas, que promovam trocas simbólicas e funcionais entre diferentes grupos e permitam, de fato, que o espaço urbano exerça seu papel como palco democrático da vida comum.

A pergunta central, portanto, é se o Novo Recife convida ao “balé das calçadas” descrito por Jacobs – aquele em que usos múltiplos, fachadas ativas, presenças variadas e interações cotidianas geram pertencimento, segurança e vitalidade –, ou se, ao contrário, se consolida mais um espaço de usos previsíveis e públicos restritos, marcado pela homogeneização dos perfis socioeconômicos e pela escassez do espaço público como arena de convivência plural. Avaliar esse aspecto, portanto, exige ir além da superfície de diretrizes urbanísticas e considerar de que modo o projeto, em sua formulação e estruturação, favorece ou não determinados usos, inclui formas de vida diversas e se configura, ou deixa de se configurar, como suporte para uma experiência urbana integrada.

Sendo assim, com base nessa chave teórica, dois parâmetros centrais são mobilizados nesta análise: a vitalidade urbana, entendida como densidade de usos, pessoas e fluxos no espaço urbano, e a diversidade funcional e social, que se refere à capacidade da cidade de acolher simultaneamente diferentes funções urbanas e diferentes sujeitos sociais. A seguir, cada um desses aspectos será desenvolvido de forma articulada ao caso do Novo Recife, buscando compreender seus limites e potências enquanto proposta de cidade viva.

#### *4.3.1. Vitalidade urbana*

No pensamento de Jane Jacobs, a vitalidade urbana não é um atributo abstrato nem um efeito direto de grandes intervenções formais, mas o resultado vivo de múltiplas interações cotidianas, usos sobrepostos e fluxos contínuos de pessoas nos espaços urbanos. A autora parte da premissa de que a vida urbana intensa emerge quando os territórios são ativados ao longo do tempo por diferentes sujeitos, funções e ritmos, e não por meio de projetos padronizados ou enclaves homogêneos (JACOBS, 2011). Nesse sentido, a vitalidade, portanto, não é construída apenas por diretrizes normativas, mas por uma coreografia urbana espontânea, alimentada pela diversidade de atividades e pela presença constante de pessoas, que geram pertencimento, segurança e principalmente dinamismo social.

Ao aplicar esse parâmetro à análise do Novo Recife, nota-se um tensionamento evidente entre os discursos de requalificação urbana e os efeitos concretos da proposta. Embora o projeto tenha sido apresentado como oportunidade de regeneração do centro recifense e da ativação Bairro de São José, os elementos essenciais para gerar uma verdadeira vitalidade urbana – diversidade de usos, acessibilidade contínua, circulação livre e espaços de encontro – no entanto, não foram suficientemente contemplados.

A proposta original do consórcio previa um conjunto de edifícios majoritariamente residenciais, compostos por torres de grande porte e edificações do tipo garagem, dispostas ao longo de vias arteriais de alta velocidade. Essa configuração, somada à escala monumental das construções e à ausência de usos no nível da rua, resultaria em um ambiente urbano enfraquecido, com pouca permanência de pedestres e escassa convivência cotidiana. O desenho projetual tendia, assim, à produção de um vazio urbano controlado, pouco denso em interações sociais e previsível em sua ocupação.

Com a revisão do projeto e a incorporação das Diretrizes Urbanísticas, algumas tentativas de reversão desse quadro foram estabelecidas. Dentre elas, destaca-se a exigência de usos mistos no pavimento térreo em pelo menos 20% das fachadas, com incentivo à implantação de serviços, comércio e estruturas voltadas ao público. Essa exigência, ainda que limitada, aponta para uma tentativa de construir fachadas ativas, elemento crucial na ideologia de Jacobs, capaz de manter vida contínua nas calçadas e reforçar a segurança e o pertencimento por meio da presença humana ordinária.

Ainda que a incorporação de usos mistos no térreo represente um avanço pontual, ela não atende, de forma ampla, aos requisitos que Jane Jacobs considera indispensáveis para a construção da vitalidade urbana. Em *Morte e vida de grandes cidades*, a autora delinea quatro condições fundamentais para que um ambiente urbano se torne verdadeiramente vivo: a combinação de funções principais distintas no mesmo distrito, que garantam a presença de pessoas em diferentes horários; a existência de quadras curtas, que promovam variedade e estímulo ao caminhar; a diversidade etária dos edifícios, com a presença significativa de construções antigas; e uma densidade populacional suficientemente elevada, capaz de manter o

dinamismo e sustentar as atividades locais (JACOBS, 2011). Esses critérios, ausentes ou insuficientemente contemplados no Novo Recife, reforçam o risco de que o projeto, mesmo aparentemente com dispositivos normativos bem intencionados, falha consideravelmente em produzir uma urbanidade real, encarnada na vida cotidiana.



Figura 125: Quadras do Projeto Novo Recife em construção. Foto: Flávia Costa, 2025.



Figura 126: Vias do novo sistema viário do Novo Recife. Foto: Flávia Costa, 2025.



Figura 127: Calçadas do novo sistema viário do Novo Recife. Foto: Flávia Costa, 2025.



Figura 128: Térreo das torres finalizadas do Novo Recife. Foto: Flávia Costa, 2025.



Figura 129: Térreo das torres finalizadas do Novo Recife. Foto: Flávia Costa, 2025.



Figura 130: Térreo e entrada do estacionamento das torres finalizadas do Novo Recife. Foto: Flávia Costa, 2025.

Ao contrário do que preconiza a proposta de vitalidade urbana defendida por Jane Jacobs, é possível observar nas imagens um espaço urbano marcado pela ausência de fluxos espontâneos, sem atratividade, com calçadas vazias, fachadas inativas e escassez de usos que estimulem a permanência. As fotografias evidenciam, até o momento, a desconexão entre os edifícios já construídos e o entorno imediato, sugerindo um ambiente que, apesar das intenções de requalificação, carece de elementos fundamentais para a construção de um espaço vivo e relacional. Com a conclusão das obras dos parques previstos, espera-se que essa dinâmica possa ser transformada, contribuindo para uma maior permeabilidade urbana, ativação das calçadas, diversificação dos fluxos cotidianos e conexão com o entorno imediato.

Entretanto, a simples previsão de fachadas ativas não se traduz automaticamente em vitalidade urbana efetiva. Para que cumpram o papel defendido por Jacobs, é necessário que essas fachadas sejam ocupadas por atividades enraizadas no cotidiano local: comércios acessíveis, serviços variados, espaços de permanência e atrativos que dialoguem com o fluxo real de pedestres. Caso contrário, correm o risco de operar como simulacros de urbanidade, que é justamente a reprodução formal de elementos associados à vitalidade urbana, mas que, na prática, não se enraízam nas dinâmicas sociais e reais do território, ou seja, trata-se de uma urbanidade meramente figurativa, descolada da experiência cotidiana (CHOAY, 1994). Além disso, a própria morfologia das torres, com escalas verticalizadas e acessos recuados, tende a limitar a interação direta com a rua, dificultando o surgimento de trocas espontâneas entre os edifícios e o tecido urbano ao redor.



Figura 131: Muro de vidro e calçada das torres finalizadas do Novo Recife. Foto: Flávia Costa, 2025.

Ainda nesse cenário, soma-se a persistência de barreiras físicas e simbólicas entre o projeto e o bairro de São José. Como evidenciado anteriormente, a presença de muros, recuos generosos e gradis reforça a separação entre dentro e fora, enfraquecendo a permeabilidade do solo urbano. A vitalidade, no entanto, requer proximidade, mistura e porosidade: exige que o espaço urbano seja apropriável, transitável e convidativo para diferentes perfis sociais. A escassez do espaço público e a previsibilidade funcional do projeto tendem, portanto, a comprometer sua capacidade de gerar um “balé das calçadas” real, nos moldes defendidos por Jacobs.

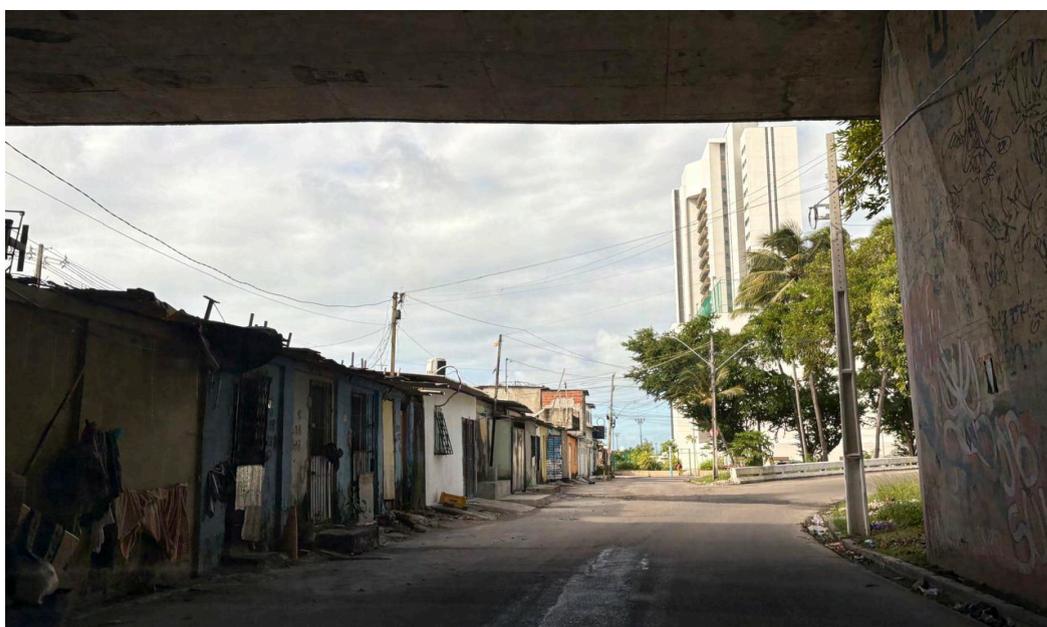


Figura 132: Entorno do projeto Novo Recife. Foto: Laís Araújo, 2025.



Figura 133: Entorno do projeto Novo Recife. Foto: Laís Araújo, 2025.

Quando se observa o entorno do Novo Recife, marcado por grandes contrastes socioeconômicos e por uma historicidade densa de usos populares, o projeto parece mais voltado a criar um novo polo habitacional de alto padrão do que a integrar o tecido urbano existente. A vitalidade urbana, nesse caso, é realmente substituída por uma urbanidade cenográfica, na qual o espaço público se molda a interesses de valorização imobiliária e consumo, funcionando mais como vitrine da requalificação do que como palco de encontros, trocas e permanências cotidianas.

Portanto, à luz do parâmetro da vitalidade urbana, o Novo Recife revela importantes limitações. Embora tenha incorporado, mesmo que tardiamente, alguns dispositivos que buscam conferir maior fluidez e presença ao espaço urbano, sua estrutura atual ainda reproduz uma lógica de fragmentação que inibe a emergência de uma vida urbana intensa e espontânea. O que se observa, até o presente momento, é que a vitalidade urbana prometida pelo discurso do projeto permanece ausente na implementação. Em vez da cidade viva e pulsante anunciada, o que se configura é um espaço previsível e seletivo, onde a rua, longe de ser palco da vida em comum, segue esvaziada de sua potência relacional.

#### *4.3.2. Diversidade funcional e social*

A diversidade funcional e social é um dos pilares centrais do pensamento de Jane Jacobs. Para a autora, uma cidade verdadeiramente viva e democrática não se constrói por meio da especialização dos usos nem da homogeneização dos sujeitos, mas sim pela convivência simultânea de funções variadas e de diferentes grupos sociais em um mesmo território (JACOBS, 2011). Essa diversidade é o que confere à cidade seu caráter plural, sua capacidade de adaptação e sua forma regenerativa. Quando o tecido urbano abriga, de forma sobreposta, moradia, trabalho, lazer, comércio e convivência, ele permite a presença contínua de pessoas ao longo do dia, promove segurança e estimula encontros imprevisíveis, gerando pertencimento e dinamismo coletivo. Do mesmo modo, a presença de diferentes classes sociais, culturas e temporalidades no mesmo espaço cria o que Jacobs chama de “cidade completa”, um organismo social vivo, inclusivo e em constante reinvenção.

No caso do Projeto Novo Recife, a aplicação desse parâmetro evidencia uma importante lacuna entre discurso e materialização. Embora a proposta tenha adotado a linguagem de “mistura de usos”, e da “requalificação urbana”, sua estrutura programática, até o momento, revela um predomínio residencial de médio e alto padrão, com poucos indícios de inclusão real de atividades econômicas populares. A respeito da exigência normativa de uso misto em parte das fachadas térreas, o modelo geral do empreendimento tende à segmentação funcional, com usos previsíveis e voltados majoritariamente ao consumo formal, sem estímulo à multiplicidade de práticas cotidianas que caracterizam os territórios socialmente vibrantes, como já mencionado anteriormente.



Figura 134: Térreo das torres finalizadas do Projeto Novo Recife. Foto: Flávia Costa, 2025.

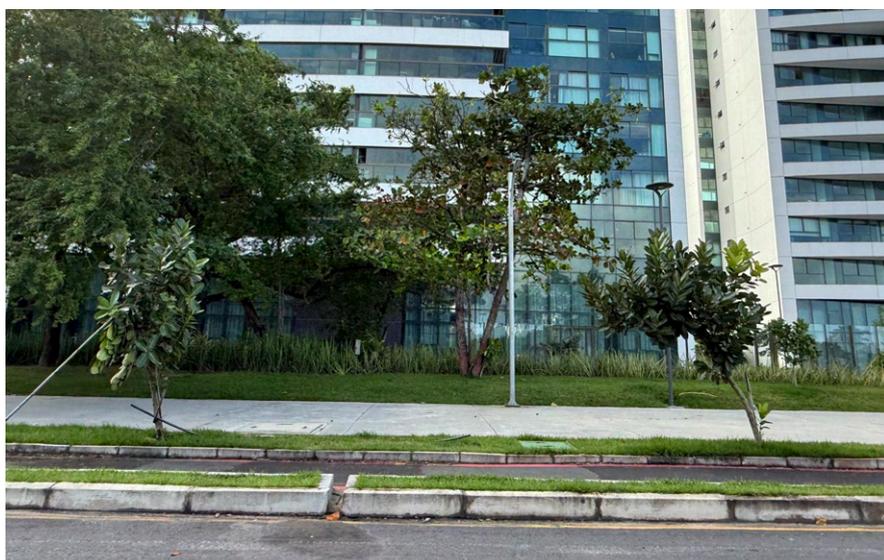


Figura 135: Térreo das torres finalizadas do Projeto Novo Recife. Foto: Flávia Costa, 2025.

Do ponto de vista social, a situação se torna ainda mais evidente. A ausência de dispositivos eficazes de inclusão socioespacial, como a incorporação plena de habitação de interesse social no interior do perímetro, a diversidade de perfis de moradia e a oferta de serviços públicos acessíveis, limita significativamente o potencial democrático do projeto. A promessa de uma cidade para todos, nesse caso, esvazia-se na prática, dando lugar verdadeiramente à produção de um fragmento urbano direcionado a uma faixa restrita da população. Como destaca a urbanista Yara Baiardi (2025), ao comentar o projeto:

“Não há nada novo de novo. Pelo contrário, o projeto reproduz antigos vícios e revela uma pobreza formal e espacial. [...] Falta escala humana. O projeto como um todo vai na contramão de toda a literatura e dos bons exemplos que desestimulam o uso do automóvel e incentivam a diversidade de usos.” (BAIARDI, 2025).

Essa crítica, no entanto, revela um ponto sensível da proposta: a incapacidade de romper com os paradigmas excludentes que historicamente estruturam o espaço urbano do Recife. Em vez de promover a sobreposição de tempos, ritmos e modos de vida, o Novo Recife, até sua fase atual, cristaliza uma cidade compartimentada, onde a convivência entre diferentes é substituída por uma urbanidade regulada, filtrada e seletiva. A segregação funcional e social, ainda que suavizada por estratégias de linguagem e *marketing* urbano, permanece estruturando o território.

Além disso, a análise do entorno imediato do projeto, como pôde ser visto em imagens ao longo do trabalho, mostra um contraste gritante entre o perfil do empreendimento e o tecido urbano adjacente.



Figura 136: Entorno do projeto Novo Recife. Foto: Flávia Costa, 2025.

O bairro de São José, com sua tradição popular, sua intensa atividade comercial informal e sua densidade humana e cultural, encontra-se apartado da lógica projetual adotada no Novo Recife, que se apresenta como conjunto urbanístico voltado a segmentos privilegiados, com códigos estéticos, funcionais e sociais distintos, trazidos a partir da generalização da cidade global. A ausência de interfaces reais entre esses dois mundos, compromete, no entanto, a criação de uma cidade porosa, como propõe Jacobs, onde diferentes grupos sociais e usos urbanos coexistem e se cruzam continuamente, ressignificando os limites entre funções e modos de vida.

Nesse aspecto, a comparação com o projeto do Paris Rive Gauche, em Paris, ajuda a compreender com mais clareza essa diferença. A intervenção urbana buscou, desde sua concepção, articular funções urbanas variadas – moradia, trabalho, lazer, cultura e transporte –, em um mesmo território, de modo a estimular a presença contínua de pessoas ao longo do dia e reduzir a segregação entre usos e perfis sociais. O projeto incorporou estratégias de integração funcional mais robustas: equipamentos públicos, diversidade tipológica habitacional e áreas comerciais foram distribuídos de forma planejada para gerar conectividade social. No Novo Recife, por outro lado, as diretrizes adotadas até o momento permanecem insuficientes para assegurar essa mescla de funções e sujeitos. A diversidade anunciada no plano, ao invés de se realizar como princípio estruturante do espaço, parece dissolver-se no processo de execução, comprometendo a capacidade do projeto de operar como um fragmento urbano verdadeiramente inclusivo e plural.

Portanto, quanto examinado sob o prisma da diversidade funcional e social, o Projeto Novo Recife revela sérias limitações. Ainda que incorpore parcialmente o discurso da mescla, sua lógica estrutural permanece ancorada em critérios de seletividade espacial e mercadológica. A cidade diversa, viva e democrática, defendida por Jacobs, pressupõe fricção, encontro e sobreposição entre modos de vida distintos. No entanto, o que se observa, no caso do Novo Recife, é a repetição de uma matriz urbana que separa, ordena e homogeniza, esvaziando o espaço público de seu potencial mais transformador: o de ser um lugar compartilhado, permeável e verdadeiramente comum, de todos e para todos.

### *4.3.3. Síntese sob os princípios jacobianos*

A análise do Projeto Novo Recife a partir da perspectiva de Jane Jacobs revela um descompasso profundo entre o discurso progressista que embala sua formulação e os modos concretos de estruturação do espaço urbano. Como demonstrado nos subtópicos anteriores, os princípios centrais escolhidos do pensamento jacobiano, permanecem, em grande medida, ausentes na materialidade da proposta, que tende, como observado, a reproduzir padrões de ordenamento espacial seletivo e de urbanidade simulada, típicos de projetos ancorados em lógicas mercadológicas.

No que se refere à vitalidade urbana, o projeto mostra-se limitado em sua capacidade de fomentar usos sobrepostos, permanência cotidiana e circulação de pessoas. A presença de vias de alta velocidade, edifícios com fachadas pouco ativas e recuos generosos configura um ambiente que, até o momento, carece de elementos fundamentais para estimular uma vida urbana densa e relacional. A cidade viva que Jacobs defende e monta os princípios não nasce de planos bem intencionados, mas do entrelaçamento diário entre usos diversos e presenças múltiplas, uma condição ainda não observável no Novo Recife, cuja rua ainda permanece esvaziada da sua potência social.

No tocante à diversidade funcional e social, o projeto tampouco se distancia da lógica excludente historicamente presente nas grandes intervenções urbanas contemporâneas. A fragmentação programática, a prevalência de usos residenciais de alto padrão e a ausência de medidas efetivas de inclusão limitam a construção de um território urbano verdadeiramente compartilhado. A mistura de usos, quando prevista, permanece superficial; e a promessa de inclusão social é neutralizada pela força seletiva do mercado imobiliário e pela baixa integração com os modos de vida populares do entorno.

Nesse contexto, o Novo Recife não se configura como um fragmento de cidade viva, como propõe Jacobs, mas como uma reprodução adaptada de uma urbanidade genérica, planejada para públicos específicos e pouco permeável às dinâmicas locais. A rua, símbolo máximo do espaço democrático e plural na teoria jacobiana, surge na proposta como cenário decorativo e de alta velocidade, e não

como lugar de encontros, trocas e pertencimento. A diversidade anunciada se dilui na homogeneização estética; e a vitalidade esperada cede lugar a uma circulação previsível e escassa.

Em síntese, embora envolto em retórica renovadora, o Projeto Novo Recife se distancia, na prática, dos fundamentos ditados pela autora. A análise jacobiana revela não apenas as ausências e lacunas do empreendimento, mas também seus riscos: como o de consolidar uma urbanidade cenográfica, onde a forma simula vitalidade, mas o conteúdo social e funcional permanece empobrecido. Sendo assim, é possível pontuar que é um bairro projetado mais para parecer vivo do que para ser vivido.

#### **4.4. Patrimônio e pertencimento: o Novo Recife em diálogo com Choay**

Analisar o Projeto Novo Recife a partir do pensamento de Françoise Choay é confrontar a proposta urbanística com uma perspectiva que valoriza a cidade como construção histórica, simbólica e cultural. Para a autora, o espaço urbano não é apenas uma estrutura física moldada por técnicas e normas, mas uma linguagem socialmente construída, portadora de memória, identidade e afetividade coletiva (CHOAY, 1965). Ao criticar os modelos tecnocráticos do urbanismo moderno, Choay propõe uma abordagem que recusa a tabula rasa e reivindica a preservação dos vínculos simbólicos entre território e pertencimento. Sua crítica vai além das formas urbanas e atinge o próprio modo de pensar e fazer da cidade, ao denunciar os riscos de um planejamento instrumental que ignora a espessura simbólica dos territórios, apaga as memórias urbanas e empobrece a experiência coletiva dos lugares.

Sob essa ótica, o urbanismo não pode se restringir a critérios funcionais ou a lógicas de mercado. Ele deve, antes, atuar como prática hermenêutica e política: interpretar o território não como vazio a ser preenchido, mas como campo denso de significações, no qual o passado se inscreve nas formas construídas, nos usos cotidianos e nas narrativas coletivas. Preservar essas camadas, para Choay, é preservar os vínculos entre cidade e pertencimento, identidade e memória, além de

ser um verdadeiro ato de resistência à homogeneização espacial e ao esquecimento institucionalizado.

Esse pensamento assume especial relevância no caso do Cais José Estelita, território atravessado por diversas camadas históricas, do ciclo ferroviário e portuário às recentes disputas por memória e direito à cidade. O Projeto Novo Recife, concebido como um grande vetor de transformação urbana, incide sobre essa área com promessas de requalificação, mas também com potencial de ruptura. À luz da teoria choayiana, o que está em jogo é mais do que a forma da cidade: é o modo como essa forma dialoga, ou não, com o passado e com os significados produzidos pelos grupos que ali viveram, resistiram e deram sentido e história ao espaço.

Nesse contexto, a análise que se segue buscará compreender até que ponto o Projeto Novo Recife foi capaz de incorporar os elementos fundamentais da memória urbana e do patrimônio simbólico do Estelita, ou se, ao contrário, atuou como vetor de apagamento e homogeneização. Para isso, dois parâmetros centrais extraídos da obra de Françoise Choay serão avaliados: a memória urbana, compreendida como o reconhecimento das camadas históricas e identitárias do espaço; e o patrimônio intangível, que abrange os valores afetivos, culturais e sociais associados ao território.

#### *4.4.1. Memória urbana*

A memória urbana, segundo Françoise Choay, é constituída por marcas simbólicas e materiais que testemunham a trajetória coletiva de uma sociedade no espaço. Ela se manifesta não apenas por meio de monumentos consagrados, mas sobretudo nas formas construídas ordinárias, nas práticas cotidianas, nos nomes de lugares e nos modos de vida que sedimentam a identidade local ao longo do tempo (CHOAY, 1965). Preservar essas camadas, portanto, não é um gesto de fixação no passado, mas uma forma de garantir continuidade histórica e a apropriação cidadã do território. Ignorar tais elementos equivale a romper laços que conectam as pessoas ao seu espaço vivido, esvaziando-o de sentido e enfraquecendo o pertencimento coletivo.

Ao analisar o Projeto Novo Recife sob esse prisma, torna-se evidente a fragilidade da proposta no que diz respeito à preservação da memória urbana do Cais José Estelita. A concepção inicial do projeto, como pôde ser visto ao longo do trabalho, tratava o território como uma tábula rasa, sem precedentes, desconsiderando sua condição de lugar carregado de significados históricos, sociais e afetivos, especialmente por sua localização. O apagamento das antigas estruturas ferroviárias, a substituição de usos e a ausência de referências simbólicas ao passado da área são indicativos gritantes de uma abordagem que privilegiou a ruptura em detrimento da continuidade.

Embora reformulações posteriores tenham incorporado medidas como a preservação parcial dos galpões e a previsão dos parques da Memória Ferroviária e da Resistência Leonardo Cisneiros, tais ações, como já dito, configuram mais uma estratégia de mitigação institucional do que uma escuta sensível das camadas históricas do lugar. O gesto permanece superficial, em geral, pois não articula os elementos preservados a uma narrativa coerente de valorização da memória urbana.

Ignora-se, por exemplo, o caráter simbólico e político das manifestações do Ocupe Estelita, que constituíram um marco de resistência cidadã e reinscrição coletiva no território, convertendo o cais em palco de pertencimento e disputa pelo direito à cidade. Ao contrário de integrar esse episódio recente como parte constitutiva da memória local, o projeto avançou com a introdução de torres verticais e um novo plano viário voltado majoritariamente para o automóvel, reforçando a sensação de descontextualização, como se, de fato, a cidade começasse ali de novo, sobre um território previamente silenciado.



Figura 137: Resquícios da memória ferroviária no contexto atual do Novo Recife.  
Foto: Flávia Costa, 2025.



Figura 138: Resquícios da memória ferroviária no contexto atual do Novo Recife.  
Foto: Flávia Costa, 2025.



Figura 139: Resquícios da memória ferroviária e dos trilhos no contexto atual do Novo Recife.  
Foto: Flávia Costa, 2025.



Figura 140: Resquícios dos trilhos no contexto atual do Novo Recife. Foto: Flávia Costa, 2025.

Nesse sentido, a operação urbanística realizada no Estelita ilustra com clareza a crítica choayiana ao urbanismo tecnocrático: trata-se de uma intervenção que impõe uma lógica de homogeneização, sem considerar, infelizmente, características simbólicas do lugar. A cidade, assim, deixa de ser compreendida como linguagem carregada de significados e passa a ser tratada como produto, moldada por valores externos à sua história e identidade que o espaço construiu ao longo do tempo.

As consequências dessa ruptura são múltiplas. Ao eliminar vestígios do passado, o projeto compromete a possibilidade de reconhecimento e identificação. A cidade deixa de contar sua própria história e passa a apresentar uma narrativa nova, genérica e excludente, que enfraquece o sentimento de continuidade e de enraizamento. Como alerta Choay, esse tipo de apagamento simbólico representa um risco civilizacional: compromete o potencial educativo, afetivo e cultural do espaço urbano e reforça a alienação dos sujeitos em relação à cidade.

Portanto, quando observado sob o parâmetro da memória urbana, o Projeto Novo Recife demonstra sérias limitações. Ainda que tente se legitimar por meio de gestos simbólicos pontuais, sua lógica fundante revela-se mais alinhada à produção de um novo marco urbano global do que à preservação e reinscrição crítica do legado existente do local. A cidade que emerge da proposta tende a apagar o que havia antes, substituindo memória por *marketing* e história por narrativa de consumo.

#### 4.4.2. *Patrimônio intangível*

A noção de patrimônio intangível, conforme elaborada por Françoise Choay, desafia a visão tradicional que associa o valor patrimonial apenas a elementos arquitetônicos, monumentais ou esteticamente reconhecíveis. Para a autora, o patrimônio urbano deve ser compreendido em sentido ampliado, como campo de experiências, afetos e significações coletivas produzidas pelas práticas sociais que se inscrevem nos espaços ao longo do tempo (CHOAY, 2001). Nesse sentido, preservar o patrimônio não é apenas conservar estruturas físicas, mas escutar e

valorizar os modos de vida, as narrativas e os vínculos imateriais que conferem identidade aos lugares e sentido à experiência urbana.

Ao aplicar esse parâmetro ao caso do Novo Recife, observa-se que a abordagem adotada até o momento revela um tratamento superficial das dimensões intangíveis do Cais José Estelita. Ainda que a área concentre elementos significativos da memória coletiva recifense, como, por exemplo, alguns galpões remanescentes do antigo sistema ferroviário, partes dos trilhos e a caixa d'água tombada pelo IPHAN, ou mesmo o imaginário social construído em torno das manifestações do Ocupe Estelita, o projeto não foi capaz de construir uma narrativa coerente de valorização dessas referências.



Figura 141: Situação da caixa d'água tombada pelo IPHAN no estado atual da obra do Novo Recife.  
Foto: Flávia Costa, 2025.

A própria nomeação dos parques previstos, por exemplo, é emblemática da tensão entre patrimônio e apagamento simbólico. O Parque da Resistência Leonardo Cisneiros, aprovado após pressão de coletivos sociais, retoma um dos nomes centrais da luta pelo Estelita, falecido em 2023. No entanto, sua implementação foi rapidamente incorporada ao discurso oficial da gestão pública como parte de uma narrativa celebratória e institucionalizada, dissociada das contradições do processo e das demandas históricas dos movimentos sociais. O gesto simbólico, embora importante, corre o risco de ser esvaziado de sentido se não estiver vinculado a práticas efetivas de escuta, preservação e ativação das

memórias locais. Nesse ponto, como alerta Choay, o patrimônio intangível não pode ser reduzido a homenagens pontuais ou signos genéricos: ele precisa ser reconhecido como processo coletivo e situado, construído no tempo e no conflito (CHOAY, 2001).

Essa dissociação entre forma e significado se torna ainda mais evidente no episódio recente de apagamento durante a cerimônia oficial de anúncio das obras. Em pronunciamento público, o prefeito João Campos celebrou o novo parque como uma conquista urbana, mas referiu-se a ele como “Parque do Cais”, atribuindo-lhe uma nova denominação no vídeo institucional e usando a expressão “Parque Cais do Estelita” na legenda da publicação oficial nas redes sociais<sup>64</sup>. Esse deslocamento discursivo, ainda que sutil, reconfigura a carga simbólica do lugar ao distanciá-lo das lutas sociais que o originaram, convertendo um símbolo de resistência coletiva em narrativa institucional. Como ressalta a autora, quando o patrimônio imaterial é apropriado pelo poder público sem compromisso com sua origem afetiva e conflituosa, ele tende a se esvaziar de sentido, perdendo sua potência como mecanismo de reconhecimento (CHOAY, 2001).

Da mesma forma, os armazéns remanescentes, embora previstos como parcialmente preservados no projeto, seguem sem destinação clara que dialogue com o valor simbólico que acumulam. Não há, até o momento, proposta que os reinscreva como espaços de uso público vinculados à história da ferrovia, ao cotidiano portuário ou às práticas culturais locais. Em vez de ativar essas estruturas como suportes de memória e convivência, sua preservação tende a operar como elemento cênico, integrando o projeto mais como um simples recurso visual do que como expressão viva de um passado importante e significativo.

O caso da caixa d’água também ilustra os limites da abordagem adotada. Embora formalmente preservado, o bem segue isolado e destituído da inserção simbólica no conjunto urbanístico proposto, o que fragiliza seu potencial como dispositivo de mediação entre passado e presente. Em termos choayianos, a preservação física não é suficiente: é preciso, inevitavelmente, reconectar esses

---

<sup>64</sup> Ver completo em: BRASIL DE FATO. *No Recife (PE), João Campos celebra parque conquistado pelo Ocupe Estelita, mas apaga luta popular*. 9 maio 2025. Disponível em: <https://www.brasildefato.com.br/2025/05/09/no-recife-pe-joao-campos-celebra-parque-conquistado-pelo-ocupe-estelita-mas-apaga-luta-popular>. Acesso em: 26 jul. 2025.

elementos à experiência urbana concreta, inserindo-os em práticas de uso, pertencimento e memória coletiva.

Dessa forma, observa-se que, mesmo quando incorpora referências imateriais e simbólicas ou preserva fragmentos materiais, o Projeto Novo Recife o faz de modo desarticulado e desvinculado dos modos de vida e dos marcos que historicamente configuram o lugar. A cidade, nesse processo, é tratada como palco de intervenções pontuais, e não como texto denso de significados a ser interpretado, reinscrito e transmitido. O patrimônio intangível, ao invés de ser convocado como fundamento guia da requalificação, é relegado a um papel decorativo, perdendo assim sua potência crítica, cultural e social.

Portanto, sob a lente do patrimônio intangível, o Novo Recife revela uma consideração limitada das experiências coletivas e dos vínculos simbólicos que sustentam a identidade do Estelita. Logo, ao privilegiar uma estética globalizada e uma lógica funcional de requalificação, o projeto compromete a possibilidade de construir uma cidade que reconheça e celebre a pluralidade de memórias e afetos inscritos no território. Como propõe Choay, o urbanismo deve ser instrumento de transmissão cultural, e não de apagamento. Nesse caso, a cidade que se desenha no papel não dialoga com a que pulsa na memória.

#### *4.4.3. Síntese sob os princípios choayianos*

A análise do Projeto Novo Recife a partir do pensamento de Françoise Choay evidencia um hiato profundo entre a narrativa oficial de requalificação urbana e o reconhecimento efetivo do espaço como campo simbólico e histórico. Os dois parâmetros adotados revelam que o projeto, embora envolto em retórica patrimonialista, opera, na prática, sob uma lógica que desarticula os vínculos entre espaço, história e pertencimento.

No tocante à memória urbana, observa-se que o território do Cais José Estelita foi tratado, em grande parte, como espaço disponível à reconfiguração, sem o devido reconhecimento de suas camadas históricas e sociais. A destruição de estruturas marcantes, a desconsideração do pré-existente e a ausência de

mecanismos interpretativos que resgatem a trajetória do lugar comprometem consideravelmente o potencial pedagógico e afetivo do espaço urbano em questão. Até as tentativas posteriores de inserção simbólica acabaram se configurando como gestos pontuais de caráter conciliatório, voltados mais à aceitação institucional do projeto do que à construção de uma narrativa histórica do local.

Quanto ao patrimônio intangível, a situação é igualmente crítica. Elementos que carregam forte valor afetivo e cultural são abordados de forma fragmentada e descontextualizada. Em vez de serem reativados como dispositivos de memória viva, integrados à experiência urbana, acabam realocados como decoração, o que diminui, conseqüentemente, sua potência simbólica. A apropriação superficial dessas referências, sem articulação com os sujeitos que as construíram, transforma o patrimônio em ornamento, e não em linguagem, como propõe Choay.

Diante disso, fica evidente que o Novo Recife fracassou, até o momento, em adotar um urbanismo sensível à historicidade do espaço e à densidade cultural dos territórios. Em vez de produzir continuidade simbólica, o projeto promove descontinuidade; e em vez de ativar o pertencimento, instala o contrário.

Em suma, sob os princípios choayianos, o Novo Recife mais apaga do que preserva, mais ressignifica a favor do mercado do que resgata a memória. A cidade que emerge, portanto, não dialoga com a que foi e, infelizmente, tampouco escutou a que poderia ser. Em lugar de promover um urbanismo de escuta, história e cuidado, opta por um urbanismo de ruptura.



Figura 142: Simulação virtual renderizada da proposta final do Projeto Novo Recife.  
Foto: Divulgação/Moura Dubeux.

#### 4.5. “Novo Velho Recife”: resultados dos parâmetros aplicados

A análise do Projeto Novo Recife à luz dos três parâmetros de François Ascher – governança urbana complexa, diversidade de tempos e ritmos urbanos e mobilidade urbana integrada – revela falhas significativas na integração desses aspectos. Em termos de governança urbana, o projeto carece de um processo decisório verdadeiramente participativo, refletindo a ausência de uma governança complexa e negociada, como proposta por Ascher. Quanto à diversidade de tempos e ritmos urbanos, a proposta ainda privilegia um modelo monofuncional, até o momento, pelo menos, e não ativa de maneira contínua o espaço urbano, limitando a convivência entre diferentes grupos sociais.

No que tange à mobilidade urbana integrada, o Novo Recife ainda depende excessivamente do automóvel e não consegue integrar de forma eficaz os diferentes meios de transporte, exacerbando a segregação espacial e social – vale salientar que o problema de mobilidade urbana é perceptível em toda a cidade do Recife, e não apenas na nova proposta, o que torna ainda mais desafiador uma conexão efetiva dos meios de transportes. Em resumo, o projeto, embora tenha tentado incorporar elementos de integração, não consegue articular adequadamente os parâmetros propostos por Ascher, resultando em uma intervenção fragmentada e excludente.

No caso de Bernardo Secchi, os parâmetros de equidade territorial e leitura interpretativa do território revelam outra falha significativa do Novo Recife: a ausência de uma conexão genuína entre o espaço urbano e as necessidades históricas e sociais da população local. O projeto desconsidera, em muitos aspectos, as dinâmicas e temporalidades urbanas que Secchi valoriza. A área de São José, com sua rica tradição popular, histórica e comercial, foi tratada como um espaço vazio a ser reconfigurado para um público específico, priorizando interesses e moradores de classes altas. Em vez de promover a inclusão social e a diversidade de usos, trazendo diversos ritmos e tempos, o projeto reflete uma lógica de separação e exclusão, favorecendo o mercado imobiliário em detrimento da convivência integrada entre diferentes grupos sociais. Além disso, a interpretação do

território, que para Secchi deve ser um processo contínuo de escuta e negociação, não foi adequadamente aplicada. Não houve, de fato, um diálogo genuíno com a população local, resultando em um projeto que não respeita a memória coletiva e cultural da área, mas que, pelo contrário, apaga essas referências.

Já Jane Jacobs, ao abordar a vitalidade urbana, defenderia que ela não é o produto de grandes intervenções formais ou de infraestrutura, mas sim da interação constante entre os habitantes nas ruas, calçadas e principalmente espaços públicos. A vitalidade urbana, como um dos parâmetros essenciais no pensamento de Jacobs, depende de quatro condições fundamentais para a autora, como pôde ser visto anteriormente: mistura de usos, quadras curtas, prédios antigos e concentração de pessoas (JACOBS, 2011). No caso do Projeto Novo Recife, a análise sob esses pontos revela que o projeto falha em criar um ambiente verdadeiramente dinâmico. Apesar das tentativas de ativar a rua com fachadas ativas e espaços comerciais no pavimento térreo, o Novo Recife ainda não alcançou a diversidade de usos necessária para gerar uma convivência espontânea e contínua de pessoas.

De acordo com a autora, é a sobreposição de diferentes atividades e a presença constante de indivíduos que garante a vitalidade e a segurança do espaço público. No Novo Recife, a ausência de uma mistura de usos e a segmentação das funções, com espaços predominantemente residenciais de alto padrão, limitam as interações sociais e restringem a diversidade funcional. Essa falta de diversidade social é ainda mais evidente pela ausência de uma inclusão mais ampla de diferentes perfis sociais e culturais, o que compromete a capacidade do projeto de criar um lugar inclusivo, democrático e efetivamente diverso. Além disso, a falta de quadras curtas e a verticalização do projeto dificultam a criação de um espaço caminhável, contribuindo para a previsibilidade e falta de dinamismo no cotidiano. Em suma, o Novo Recife também não consegue incorporar os princípios de vitalidade urbana e diversidade funcional e social defendidos por Jacobs, resultando em um projeto previsível, isolado e pouco inclusivo, sem a energia espontânea e a convivência dinâmica entre diferentes grupos que configuram uma cidade viva.

Por fim, Françoise Choay, ao discutir a memória urbana e o patrimônio intangível, faria uma crítica contundente ao Novo Recife pela maneira como o projeto desconsidera as camadas históricas e simbólicas do Cais José Estelita.

Choay defende que o patrimônio não é apenas material, mas uma teia de significados imateriais que conectam os habitantes ao território. No caso do Novo Recife, a preservação de elementos simbólicos foi tratada de maneira fragmentada, sem uma articulação significativa com a memória coletiva local. A estratégia de requalificação do projeto, embora inclua a preservação de algumas estruturas, não consegue integrar esses elementos na narrativa urbana de forma coerente. O projeto acaba reduzindo o patrimônio a um papel decorativo, sem compreender de fato sua importância como parte essencial da identidade da cidade e de seus habitantes. E assim, o esforço de requalificação que se apresenta como preservação do patrimônio perde o sentido, ao ser diluído em uma proposta de modernização que não respeita a memória local.

A crítica de Yara Baiardi sobre o Projeto Novo Recife resume muitas das questões centrais presentes nas análises dos parâmetros aqui aplicados. Ela aponta que:

“enquanto nos limitarmos a repetir fórmulas antigas travestidas de inovação – como torres isoladas, vias arteriais e espaços públicos segregados do entorno – continuaremos apenas a empilhar frustrações urbanas, O século XXI, frente às suas inúmeras complexidades, exige coragem e ousadia para mudar o que está arraigado há décadas. Só o tempo dirá. mas o Novo Recife, ao que tudo indica, já chega velho, cansado e desconectado do território que precisamos construir coletivamente (e não isoladamente)”. (BAIARDI, 2025)

Nessa vertente, este pensamento se alinha com os parâmetros avaliados de Ascher, Secchi, Jacobs e Choay, cujas abordagens proporcionam uma espécie de crítica incisiva ao modelo de requalificação urbana implementado.

Além disso, a disputa simbólica entre o nome “Novo Recife” e o termo “Novo Cais” expõe uma tentativa de *rebranding* que visa dissociar o projeto das conotações negativas associadas ao nome original. O nome Novo Recife, que inicialmente remete a práticas urbanísticas ultrapassadas e à especulação imobiliária, foi escolhido com a intenção de trazer uma nova página para cidade, um lugar novo, antes deteriorado. No entanto, a “mudança” para Novo Cais reflete uma tentativa de associar o projeto a uma imagem de revitalização e integração social após a adesão de medidas mitigadoras que somaram ao projeto o parque, o novo viário e a expansão dos espaços públicos, tentando assim, apagar a memória de suas críticas

e do passado controverso da área. Esse movimento de reposicionamento, portanto, não resolve os problemas estruturais do projeto e falha em criar uma identidade genuinamente nova, visto que a transformação permanece superficial e a relação com as dinâmicas locais e históricas do Cais José Estelita continua sendo negligenciada.

Por todas essas razões, o Projeto Novo Recife, por mais que tenha avançado em algumas áreas e incorporado melhorias, não consegue atender aos parâmetros adotados do urbanismo contemporâneo. Em última análise, o projeto falha em promover uma verdadeira transformação urbana, refletindo uma tentativa de modernização global que, ao ignorar as dinâmicas locais, se torna mais um reflexo das velhas práticas urbanísticas. O Novo Recife, em sua busca por um novo tecido urbano para a cidade, acaba por se transformar no “Velho Recife” de sempre, um retalho que, longe de inovar, apenas perpetua as mesmas frustrações urbanas que as teorias contemporâneas buscam superar.

## CONCLUSÃO

“Ao lidarmos com as cidades, estamos lidando com a vida em seu aspecto mais complexo e intenso. Por isso, há uma limitação estética fundamental no que pode ser feito com as cidades: uma cidade não pode ser uma obra de arte.” (JACOBS, 2011, p. 415)

A afirmação de Jane Jacobs, além de filosófica, é profundamente política. Ela nos lembra que, ao contrário de um objeto artístico, que pode ser moldado segundo uma visão autoral e idealizada, a cidade é feita de múltiplas camadas, de conflitos, de negociações, de pré-existentes e de vidas reais. Não cabe ao urbanismo tentar impor formas puras, soluções únicas ou estéticas autossuficientes.

Ao longo deste trabalho, buscou-se analisar o Projeto Novo Recife a partir da distância do que foi anunciado publicamente como uma grande requalificação urbana e aquilo que, de fato, vem sendo materializado no território. A proposta foi confrontar o discurso institucional com as práticas implementadas, observando em que medida o projeto dialogou com desafios urbanos contemporâneos. A partir do título – uma análise entre a promessa e a implementação –, o objetivo principal, que foi alcançado, era investigar a distância existente entre o discurso institucional que embala o projeto e as práticas efetivas que vêm sendo materializadas, subsidiando essa lacuna com os fundamentos do urbanismo contemporâneo.

Os resultados da análise indicam que, embora o Projeto Novo Recife tenha evoluído desde sua formulação inicial, ainda persiste um distanciamento significativo em relação aos fundamentos centrais do urbanismo contemporâneo. A proposta atual representa, em certa medida, uma redução de danos em relação ao modelo original, mas continua ancorada em lógicas de produção urbana marcadas pela baixa participação social, pela centralidade da lógica imobiliária, pela verticalização homogênea, pela mobilidade ainda orientada ao automóvel e por uma abordagem bastante fragmentada da memória urbana. O projeto avançou e teve suas conquistas, sim, inegavelmente, mas de forma insuficiente frente aos parâmetros analíticos aqui adotados.

Ainda que o planejamento urbano não deva seguir fórmulas universais nem importar soluções de maneira acrítica a partir de experiências internacionais, a comparação entre os referenciais teóricos mobilizados – a requalificação do Paris Rive Gauche e do Parque das Nações – e a proposta do Novo Recife evidencia um desalinhamento significativo. Tal contraste reforça a ideia de que o planejamento deve ser enraizado na leitura interpretativa do território, reconhecendo que cada contexto urbano é atravessado por especificidades históricas, sociais e espaciais que demandam abordagens singulares. Em outras palavras, não há eficácia possível sem atenção às particularidades de cada lugar.

À luz dessa constatação, vale mencionar, ainda que de modo sucinto, o projeto *Pense Recife*, uma proposta alternativa concebida por arquitetos e urbanistas locais do escritório Elementar Arquitetura. Embora não tenha sido objeto de análise aprofundada neste trabalho por limitações de tempo, trata-se de uma iniciativa que parece se aproximar mais dos princípios do urbanismo contemporâneo aqui discutidos. Com atenção à escala humana, ao gabarito do bairro, às dinâmicas cotidianas e à memória e história coletiva, o projeto escolhe caminhos que, apesar de não isentos de críticas, poderiam ter favorecido uma urbanidade mais plural, democrática e integrada, justamente os elementos que permanecem ausentes na implementação do Novo Recife<sup>65</sup>.

Sendo assim, a cidade não é uma composição a ser finalizada, mas um processo contínuo de construção coletiva, onde a história, a diversidade e o conflito são partes constitutivas. Ao longo da pesquisa, foi possível perceber que, embora o projeto carregue o nome de “Novo”, ele reproduz costumes antigos.

E, por fim, ao contrário do *slogan* “Novo Cais: um projeto singular para uma cidade plural”, o que o urbanismo contemporâneo verdadeiramente deseja e precisa é um projeto plural para uma cidade singular, que respeite suas múltiplas identidades, histórias e realidades, sem cair na armadilha da homogeneização e da exclusão. Assim, as práticas urbanas, ao serem confrontadas com as promessas iniciais, revelam que o Novo Recife, ao buscar afirmar-se como singular, acaba por reproduzir antigas falhas urbanas, perpetuando uma cidade que, em vez de plural,

---

<sup>65</sup> Para mais informações sobre o projeto **Pense Recife**, consulte: <https://www.elementararquitetura.com/projeto.php/pense-recife?p=pense-recife>.

torna-se ainda mais fragmentada. Como resultado, o projeto não apenas falha em reinventar o Recife, como reafirma os erros do passado, demonstrando que um projeto singular para uma cidade plural dificilmente será a solução.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

A pesquisa aqui desenvolvida partiu do interesse em compreender as contradições entre o discurso e a prática no campo do planejamento urbano, tomando como objeto o Projeto Novo Recife. Ao longo da análise, foi possível constatar que, embora o projeto tenha passado por transformações significativas, ele ainda reflete um urbanismo centrado em lógicas excludentes, pouco sensível às especificidades do território. O objetivo de tensionar a distância entre a promessa de uma requalificação urbana inovadora e sua implementação prática foi, portanto, alcançado com êxito, permitindo refletir sobre o papel do discurso na legitimação de projetos urbanos e sobre os limites de sua materialização quando desvinculada da realidade social, histórica e simbólica do lugar.

Entre as contribuições acadêmicas deste trabalho, destaca-se a utilização de autores fundamentais do pensamento urbano contemporâneo, especialmente os críticos ao urbanismo modernista, para criar parâmetros analíticos que possibilitaram realizar uma leitura crítica a um projeto urbano, o Novo Recife. A pesquisa contribui para a aplicação de conceitos em um contexto local, oferecendo um referencial teórico robusto para a análise de intervenções urbanísticas complexas. Além disso, o estudo ampliou a compreensão sobre as dinâmicas do planejamento urbano contemporâneo, propondo uma análise das tensões entre as intenções discursivas e os efeitos práticos das intervenções. A pesquisa, portanto, não se limitou à avaliação dos resultados materiais, mas também abordou as estratégias discursivas e os impactos sociais desses projetos no território e nas comunidades envolvidas.

Ainda assim, é importante reconhecer as limitações do trabalho, especialmente em relação ao acesso restrito aos materiais oficiais do projeto. Por consequência, a análise foi baseada predominantemente em fontes documentais, discursivas, artigos e imagens, o que limitou a profundidade da avaliação prática do projeto. Além disso, o fato de o Novo Recife ser um projeto ainda em andamento implica lidar com uma realidade incompleta, sujeita a mudanças e reconfigurações, o que torna a avaliação dinâmica e em constante evolução.

Apesar dos entraves, não se pode deixar de reconhecer as conquistas e os avanços que o Novo Recife obteve. Ainda que a proposta não seja sem falhas e

distâncias em relação ao urbanismo efetivo contemporâneo, os ajustes e melhorias ao longo do tempo demonstram um esforço de adaptação e aprendizado, refletindo uma evolução positiva em algumas questões.

Considerando as limitações e as possibilidades de aprofundamento do estudo, diversas pesquisas futuras podem expandir a análise aqui apresentada, oferecendo novas abordagens e perspectivas. Uma delas seria o aprofundamento da análise de projetos alternativos como o Pense Recife, que diz apresentar uma abordagem mais sensível ao contexto local e à escuta ativa das comunidades. A comparação direta entre o Novo Recife e o Pense Recife poderia proporcionar novas perspectivas sobre como diferentes estratégias urbanísticas impactam a construção de uma cidade mais inclusiva, plural e conectada à sua história e memória coletiva. Além disso, investigações futuras poderiam focar na escuta ativa de moradores e na participação cidadã, a fim de aprofundar a compreensão sobre as percepções da população e os impactos subjetivos dessas intervenções. Outra sugestão relevante seria realizar um estudo semelhante ao deste trabalho ao findar as obras, com o objetivo de avaliar se os resultados do quadro de parâmetros aplicados ao final do projeto terá um resultado diferente, melhor que o atual.

Por fim, vale destacar que desenvolver esta pesquisa foi também um exercício de enfrentamento aos desafios de estudar um tema urbano atual, polêmico e em constante disputa simbólica. Este trabalho, no entanto, não se propôs a apresentar respostas definitivas, mas sim a provocar o debate, oferecendo subsídios para que outros olhares se debrucem sobre as cidades não como objetos neutros ou acabados, mas como campos vivos de disputa, memória e possibilidade. Sendo assim, o estudo se destaca por sua capacidade de abrir espaço para reflexões mais profundas sobre o urbanismo contemporâneo, suas falhas e suas potencialidades.

Logo, encerra-se desejando que pensar o “Novo Recife” não seja apenas um ponto de partida, mas um convite a construir “novos recifes” de possibilidades urbanísticas – recifes de pluralidade, escuta e vitalidade. Buscou-se, portanto, através deste trabalho, reforçar a urgência de um urbanismo de fato comprometido com o direito à cidade, em sua forma mais concreta e sensível, com algo que se constrói coletivamente e que, ao invés de fragmentar, integra e acolhe a pluralidade do território.

## REFERÊNCIAS

- ARCHDAILY BRASIL. Vídeo: “**Recife, cidade roubada**”, por Movimento Ocupe Estelita. 24 nov. 2014. Disponível em: <https://www.archdaily.com.br/br/757770/video-recife-cidade-roubada-por-movimento-ocupe-estelita>. Acesso em: 26 jun. 2025.
- ASCHER, François. **Os novos princípios do urbanismo**. Rio de Janeiro: Editora UFRJ, 2004.
- BAIARDI, Yara. A cidade de 15 minutos não mora aqui. **Brasil de Fato**, 29 mai 2025. Disponível em: <https://www.brasildefato.com.br/colunista/yara-baiardi/2025/05/29/a-cidade-de-15-minutos-nao-mora-a-qui/>. Acesso em: 19 jul. 2025.
- BARATTO, Rômulo. Prefeitura de Recife aprova novo plano urbano para o Cais José Estelita. **ArchDaily Brasil**, Recife, 08 Mai 2015. Acessado 30 Jul 2025. <<https://www.archdaily.com.br/br/766594/prefeitura-de-recife-aprova-novo-plano-urbano-para-o-cais-jose-estelita>> ISSN 0719-8906. Acesso em: 14 jun. 2025.
- BARBOSA, Danilo Marques. **A face visível da cidade: imagem urbana e megaempreendimentos no Recife contemporâneo**. 2014. 153 f. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Urbano) – Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2014.
- BARBOSA, Danilo Marques; SILVA, Suely de Souza. **Impactos socioambientais gerados pela Via Mangue (Recife-PE) e análise das desigualdades socioespaciais**. Revista de Geografia (UFPE), v. 39, n. 2, p. 239–257, 2022. Disponível em: <https://periodicos.ufpe.br/revistas/index.php/revistageografia/article/view/229136>. Acesso em: 18 jun. 2025.
- BARBOSA, David Tavares. **Novos Recifes, velhos negócios: política da paisagem no processo contemporâneo de transformações da Bacia do Pina - Recife/PE: uma análise do Projeto Novo Recife**. O autor, Recife, 2014.
- BRENDLE, Maria de Betânia Uchôa Cavalcanti; VIEIRA, Natália Miranda. Cais do Sertão Luiz Gonzaga no Porto Novo do Recife. Destruição travestida em ação de conservação. **Vitruvius**, 13 nov. 2012. Disponível em: <https://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/13.150/4460>. Acesso em: 21 jun. 2025.
- CALDEIRA, Teresa P. R. **Cidade de muros: crime, segregação e cidadania em São Paulo**. São Paulo: Edusp, 2000.
- CÂMARA, Andrea D.; NÓBREGA, Maria de Lourdes C.; TRINDADE, Isabella L. #resisteestelita: pelo direito à preservação do cais. **Vitruvius**, São Paulo, v.15, n.178.04, maio 2015. Disponível em: <https://vitruvius.com.br/revistas/read/minhacidade/15.178/5507>. Acesso em: 11 jun. 2025.
- CARDOSO, Marianna Lyra; MELO DO NASCIMENTO, Anamaria. Ocupar, resistir: o movimento Ocupe Estelita na cidade do Recife. **Revista Três Pontos**, v. 15, n. 1, p. 148–164, jan./jun. 2018. Disponível em: <https://periodicos.ufmg.br/index.php/revistatrespontos/article/view/12071> . Acesso em: 25 jun. 2025.
- CARVALHO, Ernesto de; SAMPAIO, Leon; LEAL, Luís Henrique; PEDROSO, Marcelo; SEVERIEN, Pedro. **Recife, cidade roubada**. Direção: Ernesto de Carvalho et al. Recife: Movimento Ocupe Estelita, 2014. Vídeo (15 min). Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=dJY1XE2S9Pk>. Acesso em: 26 jun. 2025.
- CHOAY, Françoise. **A alegoria do patrimônio**. São Paulo, UNESP, 2001.
- CHOAY, Françoise. **O urbanismo: utopias e realidades**. São Paulo: Perspectiva, 2009.

**CONSÓRCIO NOVO RECIFE.** Book comercial do empreendimento Mirante do Cais. Recife, 2018.

CORRÊA, Roberto Lobato. **O espaço urbano.** 5. ed. São Paulo: Ática, 1995.

CRUZ, M.; BIGOTTE, J. F. A cidade de 15 minutos e as redes de equipamentos públicos: acessibilidade por proximidade. In: **Congresso luso-brasileiro para o planejamento urbano, integrado e sustentável (PLURIS)**, 2024, Guimarães: Universidade do Minho, 2024.

COSTA, Ianyqui Falcão; LINS, Renato Cavalcanti. **Impactos do projeto da Via Mangue na Zona sul da Região Metropolitana do Recife.** 2015. 44 f. TCC (Graduação) - Curso de Engenharia Civil, Centro de Tecnologia e Geociências, Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2015. Acesso em: 19 jun. 2025.

DIÁRIO DE PERNAMBUCO. Novotel Recife Marina é inaugurado em cerimônia com empresários, políticos e investidores. **Diário de Pernambuco**, 1 jul. 2024. Disponível em: <https://www.diariodepernambuco.com.br/noticia/economia/2024/07/novotel-recife-marina-e-inaugurado-em-cerimonia.html>. Acesso em: 04 jul. 2025.

ELEMENTAR Arquitetura. **Pense Recife.** Disponível em: <https://www.elementararquitetura.com/projeto.php/pense-recife?p=pense-recife>. Acesso em: 24 jul. 2025.

ESPOSITO, Daniella Felipe. **Intervenções no Bairro do Recife sob a lógica do City Marketing: o caso do Projeto Porto Novo.** Recife: O autor, 2017.

FERNANDES, Edésio. **Constructing the 'right to the city' in Brazil.** *Social & Legal Studies*, v. 13, n. 2, p. 201–218, 2004.

FERREIRA, Francisco Ludermir. **A emergência do Movimento Ocupe Estelita: das origens à ocupação, fragmentos de uma história de resistência.** 2018. Dissertação (Mestrado em Sociologia) – Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2018.

FERREIRA, João Sette Whitaker. Intervenções urbanas em grandes cidades brasileiras: requalificação para quem? **Cadernos Metrópole**, São Paulo, n. 17, p. 63–80, 1º sem. 2007.

FERREIRA, João Sette Whitaker. Metrópole e expansão urbana: a persistência de processos “insustentáveis”. In: CARLOS, Ana Fani A. (org.). **Os caminhos da reflexão sobre a cidade e o urbano no Brasil.** São Paulo: Contexto, 2000. p. 205–226.

FLYVBJERG, Bent; BRUZELIUS, Nils; ROTHENGATTER, Werner. **Megaprojects and risk: an anatomy of ambition.** Cambridge: Cambridge University Press, 2003.

FUMTRAN – MEMÓRIA DO TRANSPORTE. Porto do Recife. s.l.: **Fundação Museu do Transporte**, [s.d.]. Disponível em: <https://memoriadotransporte.org.br/galeria/portodorecife/>. Acesso em: 16 jun. 2025.

GARRIDO, Fernando M. F.; FERREIRA, Raul R.; ABRANJA, Nuno. **Expo 98 enquanto fator de renovação urbana e impacto para o turismo.** *Tourism and Hospitality International Journal*, v. 11, n. 1, p. 75–110, 2018.

GEHL, Jan. **Cidade para pessoas.** São Paulo: Perspectiva, 2010.

G1 PERNAMBUCO. Justiça anula leilão do Cais José Estelita e determina devolução do terreno. **G1 Pernambuco**, 27 nov. 2015. Consultado em: 27 jun. 2025.

G1 PERNAMBUCO. Obras de parque público no Cais José Estelita: veja imagens do projeto. **G1 Pernambuco**, 7 mai 2025. Disponível em: <https://g1.globo.com/pe/pernambuco/noticia/2025/05/07/obras-de-parque-publico-no-cais-jose-estelita-veja-imagens-do-projeto.ghtml>. Acesso em: 25 jun. 2025.

IDEALISTA. Explorar o Parque das Nações: tudo o que podes ver. **Idealista**, 28 maio 2024. Disponível em: <https://www.idealista.pt/news/ferias/viagens/2024/05/28/64166-explorar-o-parque-das-nacoes-tudo-o-que-podes-ver>. Acesso em: 12 jul. 2025.

IPHAN – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. **Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário** (15 dez. 2015). Disponível em: [https://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Lista\\_patrimonio\\_cultural\\_ferrovi%C3%A1rio\\_dez\\_2015.pdf](https://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Lista_patrimonio_cultural_ferrovi%C3%A1rio_dez_2015.pdf). Acesso em: 12 jun. 2025.

IPHAN – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. **Plano de Preservação do Patrimônio Cultural do Recife: diagnóstico ZEPH-10 e 14**. Recife: Conselho da Cidade do Recife, 2020. Disponível em: [https://conselhodacidade.recife.pe.gov.br/sites/default/files/2020-12/10%C2%AA%20reuni%C3%A3o%20-%20APR\\_2020\\_DIAGN%C3%93STICO\\_ZEPH-10\\_14.pdf](https://conselhodacidade.recife.pe.gov.br/sites/default/files/2020-12/10%C2%AA%20reuni%C3%A3o%20-%20APR_2020_DIAGN%C3%93STICO_ZEPH-10_14.pdf). Acesso em: 10 jun. 2025.

JACOBS, Jane. Jane Jacobs e a humanização da cidade. **ArchDaily Brasil**, 2016. Disponível em: <https://www.archdaily.com.br/br/786817/jane-jacobs-e-a-humanizacao-da-cidade>. Acesso em: 26 jun. 2025.

JACOBS, Jane. **Morte e vida de grandes cidades**. São Paulo: WMF Martins Fontes, 2013 (tradução de 1961).

JORNAL DO COMMERCIO. Após 9 anos interditada, Matriz de São José é devolvida ao Centro do Recife. **Jornal do Commercio**, Recife, 14 dez. 2022. Disponível em: <https://jc.uol.com.br/pernambuco/2022/12/15141574-apos-9-anos-interditada-matriz-de-sao-jose-e-devolvida-ao-centro-do-recife-leia-historia-do-templo.html>. Acesso em: 17 jun. 2025.

JORNAL DO COMMERCIO BTG Pactual compra parte da Queiroz Galvão no projeto Cais José Estelita. **Jornal do Commercio**, Recife, 13 dez. 2021. Disponível em: <https://jc.uol.com.br/colunas/jc-negocios/2021/12/14920897-btg-pactual-compra-parte-da-queiroz-galvao-no-projeto-cais-jose-estelita.html>. Acesso em: 02 jul. 2025.

JORNAL DO COMMERCIO. Novo centro de convenções: ao lado de hotel de luxo e marina internacional, Recife terá novo centro de convenções no Cais de Santa Rita. **Jornal do Commercio**, 23 maio 2023. Disponível em: <https://jc.uol.com.br/colunas/jc-negocios/2023/05/15471409-novo-centro-de-convencoes-ao-lado-de-hotel-de-luxo-e-marina-internacional-recife-tera-novo-centro-de-convencoes-no-cais-de-santa-rita.html>. Acesso em: 03 jul. 2025.

JORNAL DO COMMERCIO. RioMar chega aos 10 anos sendo referência em compras, turismo e entretenimento em Pernambuco. **Jornal do Commercio**, Recife, 28 out. 2022. Disponível em: <https://jc.uol.com.br/economia/2022/10/15108726-riomar-chega-aos-10-anos-sendo-referencia-em-compras-turismo-e-entretenimento-em-pernambuco.html>. Acesso em: 16 jun. 2025.

KIRZNER, Beatriz C. **Caos no cais: Projeto Novo Recife e a subversão do patrimônio cultural recifense**. 2021. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2021.

LE CORBUSIER. **Carta de Atenas**. Aprovação no IV Congresso Internacional de Arquitetura Moderna – CIAM, 1933. Publicado posteriormente (1943). Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Carta%20de%20Atenas%201933.pdf>. Acesso em: 13 jun. 2025.

LEFEBVRE, Henri. **La production de l'espace**. Paris: Anthropos, 1974.

LEFEBVRE, Henri. **O direito à cidade**. São Paulo: Centauro, 2001.

LISBOA SECRETA. Roteiro pelo Parque das Nações: o que visitar nesta zona moderna de Lisboa. **Lisboa Secreta**, Lisboa, 2023. Disponível em: <https://lisboasecreta.co/parque-das-nacoes-roteiro/>. Acesso em: 12 jul. 2025.

MARÉ, Paulo. Expo'98, 25 anos depois: o que trouxe, o que deixou e quanto custou. **Forbes Portugal**, 22 maio 2023. Disponível em: <https://www.forbespt.com/expo98-25-anos-depois-o-que-trouxe-o-que-deixou-e-quanto-custou/>. Acesso em: 11 jul. 2025.

MARICATO, Ermínia. **As ideias fora do lugar e o lugar fora das ideias: planejamento urbano no Brasil**. In: ARANTES, Otília; VAINER, Carlos; MARICATO, Ermínia (orgs.). A cidade do pensamento único: desmanchando consensos. Petrópolis: Vozes, 2001. p. 121–192.

MELIÁ LISBOA ORIENTE. Pavilhão de Portugal – Memórias da Expo 98. **Meliá Lisboa Oriente**, Lisboa, [s.d.]. Disponível em: <https://www.melialisboaoriente.com/memorias-expo/pavilhao-de-portugal/>. Acesso em: 12 jul. 2025.

MENDES, Ana Rúbia Ferraz. **Urbanismo neoliberal periférico: reflexões sobre as transformações urbanas no bairro do Pina, Recife-PE**. Recife: Ana Rúbia Ferraz Mendes, 2019.

MENEZES, José L. M. **Recife: história e identidade**. Recife: Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, 1940.

MENEZES, José L. M. **Ruas sobre as águas: as pontes do Recife**. Recife: Cepe, 2015.

METEYER-ZELDINE, Françoise. **Paris Rive Gauche: A transformação de um território industrial e ferroviário em bairros urbanos**. Apresentação (PowerPoint). Paris, 2018. Disponível em: [https://www.aeamesp.org.br/wp-content/uploads/2019/05/Fran%C3%A7oiseMeteyer\\_abertura\\_21082018.pdf](https://www.aeamesp.org.br/wp-content/uploads/2019/05/Fran%C3%A7oiseMeteyer_abertura_21082018.pdf). Acesso em: 11 jul. 2025.

MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL. **Parecer técnico sobre o Cais José Estelita – PRDC/MPF-PE**. Recife, 2015.

MONCLÚS, Javier. The Barcelona model: an original formula? From 'reconstruction' to strategic urban projects (1979–2004). **Planning Perspectives**, v. 18, n. 4, p. 399–421, 2003.

MOURA DUBEUX. **Mirante do Cais**. Disponível em: <https://www.mouradubeux.com.br/pernambuco/recife/sao-jose/residenciais-condominio/4-quartos/mirante-do-cais> novorecife.com.br+12mouradubeux.com.br+12mouradubeux.com.br+12 Acesso em: 14 jul. 2025.

MOURA DUBEUX. Novo Cais do Recife: transformação urbana que conecta história, mobilidade e qualidade de vida. **Blog Moura Dubeux**, 9 mai 2025. Disponível em: <https://www.mouradubeux.com.br/blog/novo-cais-do-Recife-transformacao-urbana-que-conecta-qualidade-de-vida>. Acesso em: 10 jul. 2025.

MUSEU DE LISBOA. Plano Geral do Parque das Nações. **Museu de Lisboa**, Câmara Municipal de Lisboa, [s.d.]. Disponível em: <https://museudelisboa.pt/pt/collection/assets/4822-plano-geral-parque-nacoes/>. Acesso em: 11 jul. 2025.

NAVES, Patrícia. Paris Rive Gauche: urbanismo, arquitetura e reconversão ferroviária em Paris. **Arquitextos**, São Paulo, v. 19, n. 218.05, 2018. Disponível em: <https://vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/19.218/7029>. Acesso em: 17 jul. 2025.

OBSERVATÓRIO DAS METRÓPOLES. **Projeto Novo Recife: identidade, espaço e gentrificação**. 5 nov. 2019. Disponível em: <https://www.observatoriodasmetrolopes.net.br/projeto-novo-recife-identidade-espaco-e-gentrificacao/>. Acesso em: 30 jun. 2025.

OXE RECIFE. Novo Recife: empatando tua vista. **Oxe Recife**, Recife, s.d. Disponível em: <https://oxerecife.com.br/e-agora-novo-recife/> (site #OxeRecife com tema Novo Recife – “E agora, Novo Recife?”). Acesso em: 10 jul. 2025.

PANROTAS. Novotel Recife Marina será inaugurado em 1º de julho; veja detalhes. **Panrotas**, 25 jun. 2024. Disponível em: [https://www.panrotas.com.br/hotelaria/inauguracoes/2024/06/novotel-recife-marina-sera-inaugurado-em-1o-de-julho-veja-detalhes\\_206642.html](https://www.panrotas.com.br/hotelaria/inauguracoes/2024/06/novotel-recife-marina-sera-inaugurado-em-1o-de-julho-veja-detalhes_206642.html). Acesso em: 04 jul. 2025.

\_\_\_\_\_. **PARECER TÉCNICO sobre o Pátio Ferroviário das Cinco Pontas**. 2010. Apud Ação Civil Pública nº 2451, 2013.

PASSOS, Tânia. Novo projeto Novo Recife tem mudanças tímidas. **Jornal do Commercio**, Recife, 4 set. 2014. Disponível em: <https://jc.ne10.uol.com.br/canal/cidades/geral/noticia/2014/09/04/novo-projeto-novo-recife-tem-mudancas-timidadas-155778.php>. Acesso em: 02 jul. 2025.

PEREIRA, Ítalo Alves. **A via Mangue no contexto de reestruturação do espaço urbano metropolitano do Recife**. 2014. 199 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2014.

PONTUAL, Virgínia. O urbanismo no Recife: entre ideias e representações. **Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais**, São Paulo, v. 2, n. 2, nov. 1999.

PORTO DO RECIFE. Conheça o Porto Novo. **Porto do Recife**, Recife. Disponível em: [https://www.portodorecife.pe.gov.br/conheca\\_portonovo.php](https://www.portodorecife.pe.gov.br/conheca_portonovo.php). Acesso em: 6 jul. 2025.

PORTUGAL. **Parque Expo 98 S.A. Plano de Urbanização da Zona de Intervenção da Expo 98 – Usos do Solo**. Lisboa, 1998. Portaria n.º 1130-B/99, Diário da República n.º 303/1999, Suplemento à Série I-B. Disponível em: <https://dre.tretas.org/dre/111269/portaria-1130-B-99-de-31-dezembro>. Acesso em: 11 jul. 2025.

PORTUS ONLINE. Projeto Porto Novo: requalificação como estratégia de preservação da memória portuária da cidade do Recife. **Portus Online**, Recife. Disponível em: <https://portusonline.org/projeto-porto-novo-requalificacao-como-estrategia-de-preservacao-da-memoria-portuaria-da-cidade-do-recife-2/>. Acesso em: 03 jul. 2025.

\_\_\_\_\_. **CTTU**. Prefeitura do Recife constrói alça viária para dar maior fluidez à mobilidade no Centro. Recife, 16 jan. 2024. Disponível em: <https://www2.recife.pe.gov.br/noticias/16/01/2024/prefeitura-do-recife-constroi-alca-viaria-para-dar-maior-fluidez-mobilidade-no>. Acesso em: 10 jul. 2025.

PREFEITURA DO RECIFE. História. Recife: **PCR**, [s.d.]. Disponível em: <https://www2.recife.pe.gov.br/pagina/historia>. Acesso em: 11 jun. 2025.

PREFEITURA DO RECIFE. Recife aposta em integração urbana e preservação histórica no Cais José Estelita. **PCR**, Recife, 07 mai 2025. Disponível em: <https://www2.recife.pe.gov.br/noticias/07/05/2025/recife-aposta-em-integracao-urbana-e-preservacao-historica-no-cais-jose-estelita>. Acesso em: 08 jul. 2025.

PREFEITURA DO RECIFE. VOL. 1: Diagnóstico ZEPH-10 e 14 - Zona Especial de Preservação do Patrimônio Histórico-Cultural do Sítio Histórico de Santo Antônio e São José. Recife: **DPPC**, nov. 2020.

PROJETO BATENTE. Renovação, revitalização ou requalificação urbana? **Projeto Batente**, 2022. Disponível em: <https://projetobatente.com.br/renovacao-revitalizacao-ou-requalificacao-urbana/>. Acesso em: 01 jul. 2025.

RECIFE. Lei Municipal n.º 18.138, de 5 de maio de 2015. Institui o Plano Específico dos Cais José Estelita, Santa Rita e Cabanga. **Diário Oficial do Recife**, 6 mai 2015.

RECIFE. Programa Recentro: reocupação do centro histórico da cidade. **Prefeitura do Recife**, 2021. Disponível em: <https://recentero.recife.pe.gov.br/>. Acesso em: 08 jun. 2025.

RECIFE EXPO CENTER. **Recife Expo Center**. Disponível em: <https://recifeexpocenter.com.br/>. Acesso em: 29 jun. 2025.

RETTO JR., Adalberto; TRAFICANTE, Christian. Bernardo Secchi. Entrevista. **Revista Vitruvius**, São Paulo, ano 5, n. 018.02, abr. 2004. Disponível em: <https://vitruvius.com.br/revistas/read/entrevista/05.018/3330>. Acesso em: 14 jun. 2025.

REVISTA FÓRUM. Movimento Ocupe Estelita discute redirecionamento de projeto imobiliário em Recife. **Revista Fórum**, 23 maio 2014. Disponível em: <https://revistaforum.com.br/politica/2014/5/23/movimento-ocupe-estelita-discute-redirecionamento-de-projeto-imobiliario-em-recife-5503.html>. Acesso em: 21 jun. 2025.

ROCHA, Danielle de Melo; LIMA, Talita Maria Pereira de. Movimento Ocupe Estelita: quais as lições para a cidade do Recife? **Brasil de Fato**, Recife, 13 ago. 2024. Disponível em: <https://www.brasildefato.com.br/2024/08/13/movimento-ocupe-estelita-quais-as-licoes-para-a-cidade-d-o-recife>. Acesso em: 16 jun. 2025.

ROLNIK, Raquel. Grupos se mobilizam no Recife contra projeto imobiliário no cais José Estelita. **Blog Raquel Rolnik**, 19 mar. 2012. Consultado em: 15 jun. 2025.

ROLNIK, Raquel. Guerra dos lugares: a colonização da terra e da moradia na era das finanças. 2. ed. São Paulo: **Boitempo**, 2015.

SANTOS, Ana Renata Silva. **Renovação urbana ou restauro urbano? O Pátio Ferroviário das Cinco Pontas em Recife**. 2012.

SANTOS, Cecília Rodrigues dos; LAGE, Claudia. Salvem Estelita! Patrimônio cultural do Brasil em risco. **Vitruvius**, 21 jan. 2021. Consultado em: 17 jun. 2025.

SCHERER, Fabiano de Vargas. A requalificação da zona oriental de Lisboa: uma leitura crítica da Expo 98. **Arquitextos**, São Paulo, v. 4, n. 038.02, 2004. Disponível em: <https://vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/04.038/666>. Acesso em: 13 jul. 2025.

SECCHI, Bernardo. **A cidade do século XXI**. São Paulo: Romano Guerra, 2013.

SECCHI, Bernardo. **A cidade dos ricos e a cidade dos pobres**. Tradução de André Telles. São Paulo: Editora Âyiné, 2012.

SECCHI, Bernardo. **Primeira lição de urbanismo**. São Paulo: Perspectiva, 2006.

SEMAPA – Société d'Économie Mixte d'Aménagement de Paris. Paris Rive Gauche – Dossier technique. **SEMAPA**, Paris, 2020. Disponível em: <https://www.semapa.fr/paris-rive-gauche/>. Acesso em: 12 jul. 2025.

SILVA, Ana Paula da; LIRA, Ludmila da Costa. **Dissonâncias nas políticas de revitalização da área central do Recife: avanços e desafios das transformações urbanísticas (2000–2023)**. Cidades, Comunidades e Territórios, n. 47, 2023. Consultado em: jul. 2025.

SOARES, Luís Jorge Bruno. **A Expo'98 e o retorno de Lisboa ao rio**. In: VILLALOBOS, Bárbara; MOREIRA, Luís (Orgs.). EXPO'98: exposição mundial de Lisboa – arquitetura. Lisboa: Blau, 1998.

SOARES, Roberta. Cais José Estelita: demolição do Viaduto das Cinco Pontas está sob análise e poderá não acontecer. **Jornal do Commercio**, Recife, 08 mai 2025. Disponível em:

<https://jc.uol.com.br/colunas/mobilidade/2025/05/08/cais-jose-estelita-demolicao-do-viaduto-das-cinco-pontas-esta-sob-analise-e-podera-nao-acontecer.html>. Acesso em: 11 jul. 2025.

SOBREIRA, Vinícius. No Recife (PE), João Campos celebra parque conquistado pelo Ocupe Estelita, mas apaga luta popular. **Brasil de Fato**, 9 maio 2025. Disponível em: <https://www.brasildfato.com.br/2025/05/09/no-recife-pe-joao-campos-celebra-parque-conquistado-pelo-ocupe-estelita-mas-apaga-luta-popular/>. Acesso em: 17 jul. 2025.

\_\_\_\_\_. **TRIBUNAL REGIONAL FEDERAL DA 5ª REGIÃO (TRF5)**. Homologação de acordo entre AGU e Prefeitura do Recife sobre área pública e pátio ferroviário do Cais José Estelita. Recife, 2024.

TV JORNAL. **Novo Cais – Prefeitura do Recife apresenta projeto para o Cais José Estelita**. YouTube, 21 jun. 2024. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=LAQ6VBjyRoQ>. Acesso em: 08 jul. 2025.

VAINER, Carlos. Pátria, empresa e mercadoria: notas sobre a estratégia discursiva do planejamento estratégico urbano. In: ARANTES, Otília; VAINER, Carlos; MARICATO, Erminia (Org.). *A cidade do pensamento único: desmanchando consensos*. **Petrópolis**: Vozes, 2000. p. 75–104.

VAREJÃO, Luana Paula Ribeiro. **Cais em disputa: entre o direito à cidade e o Projeto Novo Recife. 2018**. 168 f. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Urbano) – Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2018.

VASCONCELOS, Eduardo Alcântara. **Mobilidade Urbana: conceitos, práticas e políticas públicas**. 2. ed. São Paulo: Elsevier, 2012.

VERAS, Lúcia. **Cidade, tempo e forma**. Recife: Ed. Universitária UFPE, 2014.

VERAS, Lúcia Maria de S. C. **Paisagem-Postal: a imagem e a palavra na compreensão de um Recife urbano**. Recife: O Autor, 2014.

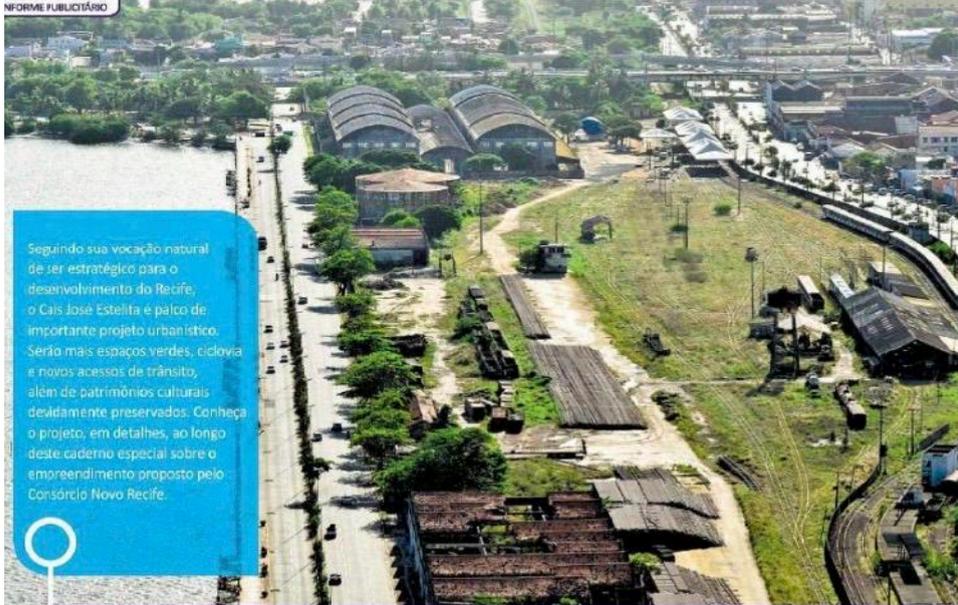
VIEIRA, Natália Miranda. O Cais José Estelita e a crônica de (mais) uma morte anunciada. Será esse o triste fim de um símbolo de resistência e luta pelo direito à cidade? **Vitruvius**, 19 mar. 2019. Consultado em: 03 jul. 2025.

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

## ANEXOS

Anexo A: Informe publicitário “Presente e Futuro no Cais José Estelita”.

INFORME PUBLICITÁRIO



Seguindo sua vocação natural de ser estratégico para o desenvolvimento do Recife, o Cais José Estelita é palco de importante projeto urbanístico. Serão mais espaços verdes, ciclovia e novos acessos de trânsito, além de patrimônios culturais devidamente preservados. Conheça o projeto, em detalhes, ao longo deste caderno especial sobre o empreendimento proposto pelo Consórcio Novo Recife.

# PRESENTE E FUTURO NO CAIS JOSÉ ESTELITA



**MUDANÇAS DARÃO NOVA VIDA À ÁREA** — 3

**PROJETO DÁ ATENÇÃO ESPECIAL À MOBILIDADE** — 8

**PATRIMÔNIO CULTURAL A SERVIÇO DE TODOS** — 12

EDITORIAL

## Um projeto voltado para o desenvolvimento do Recife

O momento econômico que Pernambuco e o Recife vêm passando reflete-se no cotidiano dos pernambucanos. Números vitais demonstram a força do desenvolvimento e pressionam a capital a pensar em soluções para as questões do crescimento, como a ocupação de áreas que hoje estejam degradadas e que precisam voltar a fazer parte da cidade. Dentro desse contexto, o projeto proposto pelo Consórcio Novo Recife para o Cais José Estelita se torna uma referência de como a cidade pode evoluir sem perder sua conexão com as boas referências do passado. Resgatando a vida em uma das áreas mais belas e abandonadas do Recife.

Dados econômicos levantados pelo IBGE e pela agência Concede/Fidem demonstram que o estado está em seu melhor momento. O PIB de Pernambuco voltou a superar o do Brasil desde 2009, com pico em

2010, quando aumentou 7,7% em relação ao ano anterior, acima da média nacional (7,3%) e do Nordeste (7,2%). Naquele ano, a economia pernambucana atingiu a maior participação no PIB nacional. Embora o ritmo de país e da região tenha desacelerado, o estado continua em evidência.

E o Recife acompanha essa expansão. O último levantamento do IBGE revela que a taxa de desocupação na Região Metropolitana do Recife foi de 6% em 2012, a menor da série histórica, iniciada em 2003. Segundo o Ministério do Trabalho e Emprego (MTE), o número de empresas na capital pernambucana cresceu 9,8% entre 2008 e 2010, chegando a 32.915 unidades comerciais de diversos setores.

Mas essa evolução econômica cobra o seu preço: a cidade relega ao esquecimento algumas de suas mais belas áreas. Os reflexos desta conjuntura são sentidos por todos

os setores da sociedade e da economia. O Projeto Novo Recife, com seus edifícios residenciais, hoteleiro e empresariais, surge como uma alternativa viável entre o desenvolvimento dos diversos pólos da cidade (Ilhas do Leite e Joana Bezerra) e a oferta de moradia e negócios. O Novo Recife vai resgatar a vida, com a presença de moradores, ao entorno do bairro de São José. Um projeto voltado para a sustentabilidade do crescimento da cidade.

Com investimentos previstos em R\$ 600 milhões, o Novo Recife tem um diferencial importante: o conceito de sustentabilidade. O Consórcio vai buscar certificações para dotar o empreendimento de equipamentos sustentáveis, que coloquem a cidade em uma nova etapa de desenvolvimento. Um dos destaques desse conceito será a construção, dentro da área do terreno e junto aos empreendimentos, de uma grande área

verde no Cais José Estelita.

Mais de 45 mil metros quadrados serão de espaço público, onde os moradores dos bairros de São José, Cabanga, Coelhos e Joana Bezerra poderão usufruir de ciclovia, pista de Cooper e espaços arborizados. O projeto contempla acessos que permitam a pedestres, ciclistas e carros circular no Cais para diversas outras vias, dando uma importante contribuição para a melhoria da mobilidade dos recifenses.

A capital está em franca expansão e precisa de soluções – privadas e públicas – que a ajudem a se desenvolver de forma sustentável. E é nesse contexto que o Projeto Novo Recife vem se inserir. Como uma proposta que visa preservar a história, de olho no presente e vislumbrando o futuro do Recife.

Consórcio Novo Recife



Bairro que já foi um dos espaços mais pulsantes do Recife hoje é marcado pelo descaso e violência. Os poucos moradores que ainda restam anseiam por mudanças

Basia uma volta no bairro de São José, onde o Cais José Estelita está situado, para perceber o fruto da falta de investimentos públicos e privados nas últimas décadas. A baixa densidade demográfica no local e a ausência de equipamentos comerciais e de lazer – que garantiam circulação nasquelas ruas – tornam a comunidade residual a poucos poucos e contribui para que São José se torne um ponto de usuários de drogas e um ponto de prostituição.

Morando há 42 anos no bairro de São José, o padre José Augusto é enfático em mencionar a degradação do local. “Se restarem a igreja e o Forte das Cinco Pontas para serem restaurados. Todo o resto não tem mais possibilidade de ser salvo. Hoje, essas ruas são lugar de venda de drogas, comércio de marginais, além de ser conhecido pela prostituição. A revitalização da comunidade é necessária”, defende.

Também morador do bairro, José Bezerra da Silva, 55 anos, reclama que não existe praticamente nada para servir os poucos que mantêm residência no local. “Não há uma sorveteria, uma padaria, uma lanchonete. Sempre que se precisa de qualquer coisa é necessário se deslocar para comprar. Isso reduziu muito a qualidade de vida das pessoas daqui”, lamenta. Considerado praticamente uma ussarmidade, quando se coloca a beleza da vista, o Cais José Estelita é frequentado praticamente apenas por carros e ônibus. Os moradores de São José, Cabanga, Coque e comunidades vizinhas têm acesso de atravessar o local pela falta de segurança. Vários moradores e trabalhadores da região desistem presenciar assaltos e tráfico de drogas no espaço.

**VAZIO**

Segundo o presidente da Comesa, Roberto Tavares, o vazio do bairro faz com que não haja qualquer atratividade para o seu desenvolvimento. “Essa é uma área que não tem utilidade nenhuma para a cidade, apesar de ser belíssima. Com o tempo setornou um espaço de passagem, do ponto de vista de negócios não tem clientes, nem mesmo para a Comesa ou Ceipe”, diz. Tavares afirma que hoje a empresa já tem condições de atender o novo empreendimento, tanto a distribuição de água, quanto o esgotamento sanitário.

## SÃO JOSÉ SOFRE COM ABANDONO

OPINIÃO



Berta Lima, 55 anos, moradora do bairro de São José, aposentada.

“Nossa comunidade tem tudo e não tem nada ao mesmo tempo. Está muito perto do Centro do Recife, mas não tem um supermercado, farmácia, igreja, nada”.



Denize Farias, 50 anos, líder comunitária do Cabanga

“Lá hoje é um ponto de tráfico de drogas, assaltos e até mesmo assassinatos. A população local tem uma expectativa grande de melhorias, com mais empregos e oportunidades”.



José Bezerra, 55 anos, morador do bairro de São José.

“O bairro já era. Está completamente descaracterizado e abandonado. A violência afastou todos os serviços e estabelecimentos comerciais daqui”.

EXPEDIENTE

Informe publicitário sobre o projeto do Consórcio Novo Recife. Cálculo elaborado nos estúdios do Jornal do Commercio, Diário de Pernambuco e Folha de Pernambuco.

JORNALISTA RESPONSÁVEL

Emília Felipe - DRT 1278 RN

EDIÇÃO

Emília Felipe

TEXTOS

Emília Felipe e Rafael Dantas

PROJETO GRÁFICO

Iris Oliveira

FOTOS

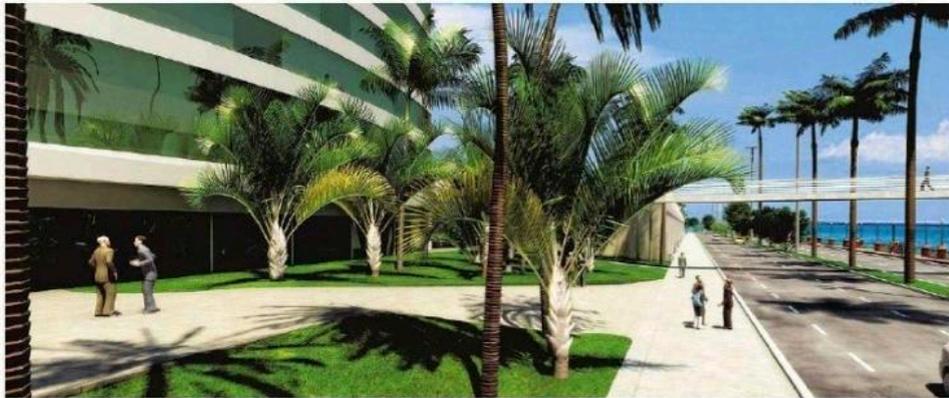
Sélio Castro/Agfiv

IMAGENS VIRTUAIS

Work Viz

O Consórcio Novo Recife é formado pelas empresas:





Visão de parte da área pública do empreendimento, que representa 45% do terreno. Além da construção de calçadas, haverá jardins e alamedas, com livre circulação, que receberão tratamento paisagístico

# MELHORIAS LEVARÃO NOVA VIDA AO CAIS

Mudanças propostas pelo Consórcio Novo Recife vão contribuir para facilitar a rotina de moradores da cidade e visitantes, com aspectos positivos em diversas áreas, como a cultural e a social

Desde o século 19, são feitos planos de desenvolvimento urbano para o Cais José Estelita, que há quase 20 anos, depois de perder importância na economia do estado, espere por uma nova injeção de ânimo. A mais recente iniciativa é projeto proposto pelo Consórcio Novo Recife, o primeiro vindo exclusivamente da iniciativa privada e que leva soluções comerciais e residenciais com preservação do patrimônio histórico e valorização cultural. Reservando quase metade do espaço para o uso público, o empreendimento será erguido entre a Avenida Engenheiro José Estelita e o terreno da extinta Rota Ferroviária Federal SA (RFFSA).

Em elaboração há mais de quatro anos e com investimentos previstos em R\$ 600 milhões, o projeto tem como principal diferencial o modo como o espaço é ocupado. Dos mais de 100 mil metros quadrados do terreno, 7,7% são ocupados pelas torres e 45% de uso público (45,4 mil m<sup>2</sup>), quase duas vezes a área do Parque Dona Lindu. Nela estão incluídos os

acessos que permitirão que pedestres, ciclistas e carros circulem da Avenida Engenheiro José Estelita a diversas outras vias deita mais sobre as intervenções para melhoria da mobilidade nas páginas 8 e 9. Junto com a área pública já existente, serão 81 mil m<sup>2</sup> de livre circulação no Cais.

**ARREAJAMENTO**  
As edificações serão erguidas sem prejudicar a circulação de vento e brisas nos lairos próximos. "A seqüência das torres trará uma linha sinuosa leste-oeste, que é o sentido da brisa predominante, sem causar obstáculo para ventilação da vizinhança", esclarece o arquiteto Joãozinho da Cunha Lima. Para se ter uma ideia do arreamento do projeto do Consórcio Novo Recife, se fosse usado no Cais o mesmo nível de ocupação que existe na Avenida Boa Viagem, seriam erguidos não 12, mas 50 prédios.

O conjunto de edifícios é composto de 12 torres, com edificações gemêlas, que respeitam o limite de altura estabelecido na legislação municipal.

Os prédios, todos cercados de área verde com projeto paisagístico, terão até 100 metros de distância entre eles e não serão murados. Nos residenciais, haverá apenas um gradil próximo ao edifício para evitar acidentes com as crianças das famílias que vão morar no local.

Os quatro edifícios comerciais serão isolados a escritórios, hospedagem e comércio; duas torres com espaços empresariais, dois hotéis, com 479 leitos no total, e 15 lojas. Haverá ainda três lojas nas três antigas casas de trabalhadores da linha férrea, que serão preservadas.

Outra conexão com a cidade é a cultural. As negociações entre o consórcio e órgãos públicos garantem que serão preservadas estruturas antigas, que ganharão nova função social. É o caso dos 12 galpões que fazem parte do projeto e que foram doados à Prefeitura: o consórcio vai transformá-los em um espaço cultural que servirá de continuação do corredor artístico e histórico iniciado no Recife Antigo (leia mais na página 12).

## MELHORIAS NA ÁREA

Investimentos a serem feitos pelo Consórcio Novo Recife, resultantes da análise do projeto pelos órgãos públicos

### MOBILIDADE

- Ciclovias na orla do Cais
- Novos acessos para pedestres e veículos da Av. Eng. José Estelita à Av. Sul, à Rua Imperial e à Av. Dantas Barreto
- Ligação com a ponte Joaquim Cardozo, com requalificação de vias
- Viaduto de acesso a partir do Cabanga Iate Clube
- Demolição do Viaduto das Cinco Pontas (em avaliação pela PCR)
- Novas faixas de rolamento na Av. Eng. José Estelita
- Complexo viário na nova área pública do empreendimento

VEJA MAIS NAS PÁGINAS 8 E 9

### CULTURA E PATRIMÔNIO

- Recuperação da Igreja Matriz de São José
- Preservação e recuperação
  - dos galpões
  - de parte da fachada do armazém de açúcar
  - do silo de melaço
  - dos três imóveis residenciais que existem no local
  - de parte dos trilhos
- Prospecção arqueológica da área

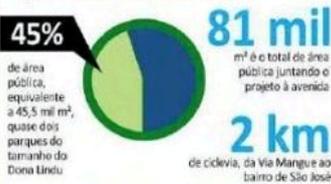
VEJA MAIS NA PÁGINA 12

### O PROJETO

#### A ESTRUTURA



#### BENEFÍCIOS URBANOS



#### AMPLIAÇÕES POSSÍVEIS

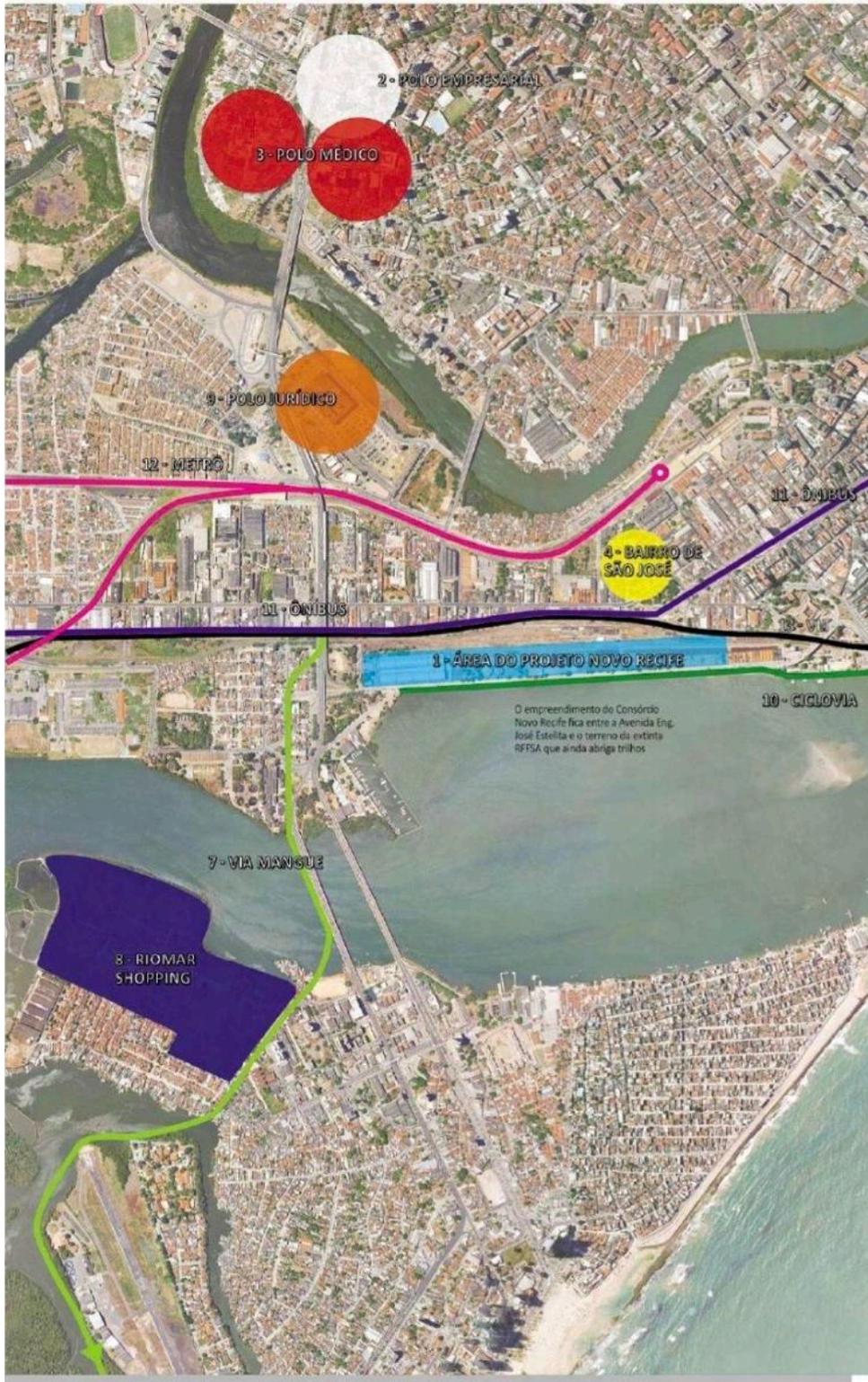
Instalação de estação de Veículo Leve sobre Trilhos (VLT), usando ferrovia da extinta RFFSA

Pier para futuro transporte coletivo marítimo e para passeios turísticos

Prospecção sobre a Avenida José Estelita

VEJA MAIS NA PÁGINA 9

# UMA REGIÃO EM TRANSFORMAÇÃO



**1 ÁREA DO PROJETO NOVO RECIFE**  
Localizado no Cais José Estelita, o empreendimento do Consórcio Novo Recife vai revitalizar a área, oferecendo moradia, espaços empresariais, comerciais e culturais, área verde pública, ciclovia e novos acessos viários para os bairros vizinhos e para as regiões centrais.

**2 POLO EMPRESARIAL**  
A Avenida Agamenon Magalhães e seus arredores têm atraído prédios empresariais em diversos pontos, aumentando a demanda de veículos particulares e de transporte público na via e nas ruas adjacentes. Aumenta também a oferta de serviços voltados a essa população, como restaurantes.

**3 POLO MÉDICO**  
Cerca de cinco mil estabelecimentos de saúde têm como eixo central a Ilha do Leite. Neles estão envolvidos aproximadamente 12 mil médicos e mais de 67 mil empregos. No caso da classe médica, há uma necessidade maior de locomoção ao longo do dia.

**4 BAIRROS DE SÃO JOSÉ E DE SANTO ANTÔNIO**  
Fora das áreas com movimento intenso devido ao fluxo comercial, o abandono e a ausência de habitantes ficam mais aparentes. Moradores da vizinhança e frequentadores eventuais são afetados com a insegurança.

**5 PORTO DIGITAL**  
Situado no bairro de Santo Amaro e no sítio histórico do Bairro do Recife, o Porto Digital é referência em tecnologia, inovação e economia criativa para o país. Em seus prédios, onde oferece uma robusta infraestrutura de telecomunicações, reúne empresas locais, nacionais e multinacionais, de vários portes.

**6 PORTO NOVO**  
As obras para transformação do Porto do Recife em um local de convivência, lazer e circulação de pessoas estão em andamento. Já foi entregue o Centro de Artesanato e outros prédios estão previstos, como um monumental em homenagem a Luiz Gonzaga, um terminal de passageiros e um centro de convenções.

**7 VIA MANGUE**  
Entre as melhorias, estão previstas faixas de rolamento para veículos, construção de calçadas e ciclovias. Já foram entregues, no ano passado, três alças do viaduto Capitão Teófilo, a via que dá acesso à Rua Saturnino de Brito (Cabanga) e a que leva ao Shopping RioMar.

**8 RIOMAR SHOPPING**  
Inaugurado recentemente, o shopping RioMar oferece serviços como Expresso Cidadão, cinemas e praças de alimentação, além de 410 lojas. A melhoria dos acessos no calçaneará a Avenida Eng. José Estelita uma alternativa mais rápida para o centro de compras e outros destinos na Zona Sul.

**9 POLO JURÍDICO**  
Nos arredores do Fórum Rodolfo Aureliano, na Ilha Joana Bezerra, está sendo construída a nova sede da Escola Superior da Magistratura de Pernambuco (ESMAPE) e estão previstos novos prédios da área jurídica, como do Palácio da Justiça, da OAB-PE e da Defensoria Pública.

**10 CICLOVIA**  
O empreendimento contará com uma ciclovia com 2km de extensão, onde os ciclistas poderão trafegar ao longo do Cais José Estelita. A estrutura será conectada às ciclovias previstas por parte do poder público e de outros empreendedores em áreas como o Recife Antigo.

**11 ÔNIBUS**  
Atualmente boa parte do transporte coletivo ligando as áreas centrais aos bairros da Zona Sul usam a Avenida Sul. Quando o empreendimento do Consórcio Novo Recife estiver concluído, a movimentação de moradores e pessoas que trabalham na área justificará novas linhas e pontos de parada.

**12 METRÔ**  
A linha de metrô que alimenta o Centro do Recife (conectando as áreas Sul e Oeste da Região Metropolitana à capital) é outro ponto que poderá ser aperfeiçoado com os novos acessos, uma vez que o projeto dá abertura à integração de diversos meios de transporte para a população.

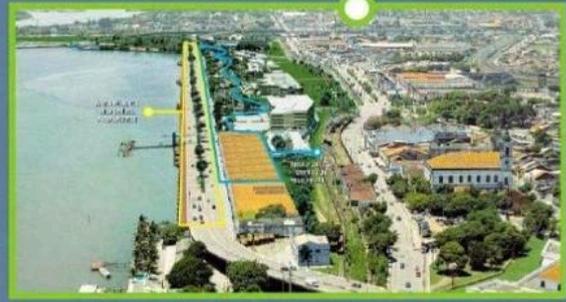
**13 VLT**  
A área da linha férrea da extinta RFFSA, que não faz parte do empreendimento do Consórcio Novo Recife, pode ser reaproveitada para implantação do Veículo Leve sobre Trilhos (VLT), ampliando a conexão da Região Metropolitana com os bairros centrais da cidade.

# DETALHAMENTO DO PROJETO



**ESPAÇO PÚBLICO E ÁREA VERDE**

Dos 101 mil m<sup>2</sup> do empreendimento, 45% serão de uso público - o equivalente a quase dois parques do tamanho do Dona Lindu -, com tratamento paisagístico e que serão entregues pelo Consórcio Novo Recife antes dos prédios. Somada à área da Av. Eng. José Estelita, serão 81 mil m<sup>2</sup> de livre circulação, incluindo pista de coquear para a população. Nos edifícios residenciais, haverá a pensão um porceli próximo às entradas, integrando-os à área pública.



**CENTRO CULTURAL**

Dos 26 galpões da extinta RFFSA, 12 fazem parte do empreendimento e serão transformados em um Centro Cultural, que será operado pelo poder público e deverá se transformar em um museu ferroviário.



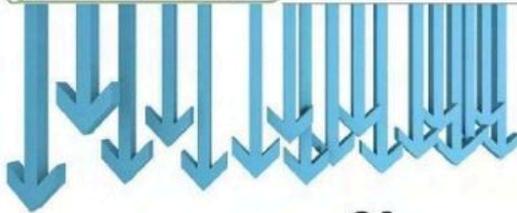
### CICLOVIA

Na Av. Eng. José Estelita, no sentido Zona Sul-Centro, será implantada uma ciclovia de 2km, saindo da futura Via Mangue, passando pelo Calis e seguindo até o bairro de São José. Quando a Via Mangue estiver implantada, este acesso será integrado, permitindo que os ciclistas tenham livre circulação em um caminho alternativo indo ou vindo da Zona Sul ou do Centro.



### MOBILIDADE

Além do acesso para pedestres, o empreendimento terá vias locais, permitindo que a circulação de veículos não impacte no tráfego da Av. Eng. José Estelita. A via ganhará uma faixa no sentido Centro-Zona Sul. E as ligações do empreendimento com a Avenida Sul permitirão tráfego alternativo para o Centro e para a Ilha do Leite.



Novas vias, alargamento de avenida, estacionamento, ciclovia e acessos para pedestres fazem parte do projeto. Estrutura viária permitirá absorção da demanda de tráfego e mudanças no entorno darão novas opções de trânsito para outras áreas do Recife

# ATENÇÃO ESPECIAL



Ciclovia se estenderá por toda a orla, até o bairro de São José. Em breve, será conectada ao Recife Antigo pelo póster público e outros empreendimentos

**P**rofessor de Educação Física e morador do Cabanga, Adriano Melo reclama que os deslocamentos no bairro de São José e comunidades vizinhas são complicados e que uma grande parte dos moradores perde muito tempo para chegar em casa. As soluções de trânsito equivocadas e a ausência de circulação de pessoas no Cais José Estelita são os motivos responsáveis pela grande "volta" que a população local faz para retornar para sua residência diariamente.

São problemas que se estendem nos arredores, como no bairro de São José. O aposentado Rildo de Souza Wanderley, 59 anos, que frequenta a área, diz que os estraves de mobilidade e de segurança são graves, principalmente para pedestres. "As calçadas do bairro são muito ruins e inseguras, pela falta de movimentação. Além disso, a circulação de ônibus no bairro é ruim para quem vem para o Centro e o metrô chega em poucos lugares".

Para passantes e moradores locais, o projeto proposto pelo Consórcio Novo Recife significa ocupação do espaço e menos violência, o que os permitirá transitar a pé sem maiores problemas.

**NOVOS ACESSOS** permitirão vias alternativas para carros e ônibus que se dirigem entre bairros centrais e a Zona Sul da cidade

Para os demais moradores do Recife, o empreendimento representará novas alternativas para acessos a áreas como Ilha do Leite e Centro. O consórcio ainda abrirá ruas para fazer a ligação de acesso do Cais José Estelita à Avenida Dantas Barreto e à Avenida Sul.

Além de a estrutura absorver a nova demanda de veículos que virá com o empreendimento, o projeto cria novos acessos que facilitarão o trânsito entre a

Zona Sul, bairro de São José e Ilha do Leite.

Haverá vias de circulação de veículos entre os prédios, além de alargamento na Avenida Engenheiro José Estelita. Na maior parte do trajeto, a via estará com quatro faixas no sentido Centro-Zona Sul. E em dois pontos ela chegará a ter cinco faixas, devido às aberturas que serão usadas para desaceleração para entrada e para saída da avenida.

**CICLOVIA**

Outra alternativa de deslocamento será a bicicleta. Os ciclistas terão uma ciclovia de 2 quilômetros de extensão, ligando o início da futura Via Mangue até ao bairro de São José. O transporte coletivo também poderá ser incrementado. Com a urbanização da área, novas linhas de ônibus poderão circular.

Há ainda outro ponto de destaque: a área de estacionamento. Serão 834 vagas rotativas, considerando os espaços nos edifícios-garagem dos prédios empresariais e as disponíveis ao longo da via.



Av. José Estelita terá quatro faixas que, unidas às vias locais e às novas ligações com avenidas próximas, darão mais fluides ao tráfego



Na área pública do empreendimento, há calçadas, vagas de estacionamento e pista de cooper com acesso livre à população



## SOLUÇÕES PARA TRANSPORTE

2km

de ciclovia

4

novos acessos da Av. Eng. José Estelita para outras vias

834

vagas de estacionamento rotativo

4

faixas de rolamento na maior parte da Av. Eng. José Estelita



# À MOBILIDADE

## MAIS ALTERNATIVAS DE LOCOMOÇÃO



- Novos acessos para veículos e pedestres circularém entre o Centro, a Zona Sul e a Zona Oeste
- Ligação exclusiva para pedestres entre as avenidas Sul e Eng. José Estelita, através do empreendimento

## OPINIÃO



Adriano Nêlo, 40 anos, professor de Educação Física

"Acredito que esse projeto irá melhorar a mobilidade do bairro, que é um dos nossos maiores problemas. Percebemos muito tempo para retornar para casa, precisando fazer uma grande volta na cidade, para fugir de áreas escuras que têm muitos assaltos."



Inádo de Lima, 38 anos, taxista no Recife há 7 anos

"O trânsito no bairro é péssimo. Não apenas a falta de estacionamento, mas principalmente a falta de sinalização e o descaram cruzar e agravar os engarrafamentos no bairro. Seu taxista e vejo diariamente os problemas na mobilidade daqui principalmente nos horários de pico."



Com até 100 metros de espaçamento entre vãos, pilôtes sob os edifícios garantem para atender nova demanda de estacionamento



Projeto de abertura para um píer, que pode ser usado tanto para turismo quanto pelo transporte público que virá do Rio Capibaribe

## Mais opções de transporte coletivo

Mais soluções de transporte poderão ser adequadas ao projeto no futuro. O transporte não motorizado e marítimo também irão compor o complexo de mobilidade do local. Já estão no projeto aberturas para que a área se torne um ponto de interseção de diversas modalidades de transporte coletivo, tanto para moradores do Recife quanto para turistas.

Sobre os trilhos da extinta RFF-SA, no terreno atrás do empreendimento, é possível instalar uma linha de Veículo Leve sobre Trilhos (VLT), conectando o Recife Antigo a pontos importantes como São Lourenço da Mata e Cabo de Santo Agostinho. Com a urbanização da área, o acesso ao VLT será facilitado e fortalecido por linhas de ônibus e táxi. Poderá se somar a este circuito o acesso marítimo, com possibilidade de construção de um pier na altura do futuro Centro Cultural, que poderá receber cidadãos recifenses e visitantes – especialmente considerando o projeto de navegabilidade do Rio Capibaribe. Alçada ao pier, uma passarela levaria as pessoas da Ilha do Fim à área urbanizada, sobre a Avenida José Estelita.

Esses equipamentos não fazem parte do projeto, mas o empreendimento deixa espaço para que eles sejam realizados no futuro. Assim como a demolição do Viaduto das Cinco Fontes, cuja necessidade está em avaliação pela Prefeitura do Recife. Caso o poder público municipal concorde que a estrutura possa ser substituída por outras vias, o Consórcio Novo Recife patrocinará essa requalificação. Do contrário, os empreendedores disponibilizarão R\$ 2 milhões para que a PCR use em outras ações de mobilidade.

# VIZINHANÇA SERÁ BENEFICIADA

Além de novas oportunidades para microempreendedores, projeto trará mais reflexos positivos à população do entorno, como acesso a uma ciclovia e uma pista de cooper

Mais do que ofertar um novo polo de moradia na área central da capital pernambucana, há uma grande expectativa acerca da dinâmica que o empreendimento planejado pelo Consórcio Novo Recife poderá trazer à região. As 900 novas unidades habitacionais do bairro de São José, que hoje tem uma densidade populacional baixa e com reduzido poder de consumo, têm uma tendência de forte atração de estabelecimentos comerciais na localidade, além de novas infraestruturas de lazer e cultura que vão movimentar essa área central do Recife.

Atualmente, com suas principais vias – Rua Imperial e Rua Cair José Freitas – abandonadas, servindo praticamente de passagem de carros e ônibus, o bairro analisa que é chegada o momento de revitalização. Para o ex-presidente da Associação do Desenvolvimento Imobiliário (Ademi-PI), Marcelo Gomes, o empreendimento irá instigar um crescimento do mercado local para atender a nova demanda de consumidores do bairro. "O projeto abre a possibilidade de resgatar essa região da cidade, criando uma nova centralidade comercial. A expansão do Pina, por exemplo, com a instalação do RioMar, em poucos meses já promoverá uma reorganização de empreendimentos no seu entorno", comenta o empresário.

Para Denise Farias, líder comunitária do Cabanga, comunidade vizinha do empreendimento, o projeto representa uma oportunidade de vida e progresso no bairro e defende que os moradores também apoiem a iniciativa. "Posso dizer que 60% da população que vive nos bairros vizinhos apoiam o projeto. Precisamos de espaços de lazer, principalmente para os idosos, e os jovens necessitam de oportunidades de emprego. O lugar tem uma paisagem muito bonita, mas o abandono de décadas faz com as pessoas se afastem, com medo de assaltos e do tráfico", comenta.

Parte da área de convivência almejada por Denise ficará pronta antes mesmo de os edifícios do empreendimento ficarem prontos. A ciclovia e a pista de cooper estão entre eles, uma vez que toda a área pública será a primeira etapa a ser entregue pelo Consórcio Novo Recife. O presidente da Câmara de Dirigentes Lojistas do Recife, Eduardo Carlos, comenta que a interação futura com a Avenida Dantas Barreto irá trazer mais movimentação para o local. "Devem chegar novas lojas, mais qualificadas, e serviços que vão atender as necessidades dos novos moradores, como padaria", afirma.



Pe. José Augusto encerra pela restauração da Igreja de São José, para movimentar a paróquia

**IGREJA**  
Outro reflexo da implantação do empreendimento na vizinhança será na Igreja de São José. Com 165 anos de atividades, parte do templo está interditada há dois anos por riscos de desabamento. Ela está incluída nas ações de integração com o bairro do entorno: serão investidos cerca de R\$ 3 milhões pelo Consórcio Novo Recife na recuperação estrutural da igreja, que, entre outras melhorias, contemplará a revisão do telhado, uma nova pintura e melhorias na fachada e portas. "Estamos ansiosos", diz o padre José Augusto, morador do bairro há 42 anos. Segundo ele, a frequência de paróquianos está concentrada nos dias de semana e no sábado devido à ausência de movimentação da comunidade nos domingos e feriados. "Como não existe vida residencial no bairro, a maioria das pessoas que frequenta a igreja vem de outras localidades da cidade".



Igreja de São José, fechada há dois anos por riscos de desabamento, será revitalizada com R\$ 3 milhões investidos pelo consórcio

## OPINIÃO



Eulides Andrade, 55, coordenadora geral da Associação de Mães, Pais e Adolescentes do Coque.

"No meu ponto de vista essa mudança no bairro será ótima. Terá como crianças, jovens e idosos ocuparem a cabeça, com lazer e cultura. A terceira idade terá mais espaço para convívio, o que é bom para a saúde."



Idineia Freitas, 60 anos, moradora do bairro de São José, aposentada.

"Por mim o projeto está aprovado. Irá valorizar o bairro que está degradado há muito tempo. Com a modernidade tende a melhorar e trazer oportunidade de trabalho para os jovens e mulheres"

## Projeto tramita há quatro anos

O projeto foi aprovado no Conselho de Desenvolvimento Urbano (CDU), no dia 28 de dezembro do ano passado, por 18 votos a favor, nenhum contra e uma abstenção. O primeiro passo dado pelo Consórcio Novo Recife foi em outubro de 2008, com a compra da área de 101.754 metros quadrados entre a Avenida Engenheiro José Estrela e o terreno da antiga Rede Ferroviária Federal S/A (RFFSA). Ficaram de fora apenas 14 dos 26 galpões, localizados próximo ao Fone das Cinco Pontas. Em novembro, a proposta começou a tramitação junto aos órgãos públicos, como a Diretoria de Controle Urbano (Dircon) da Prefeitura da Cidade do Recife.

Entre janeiro de 2009 e junho de 2012, foram realizadas diversas reuniões entre as instituições públicas interessadas e o Consórcio, que resultaram em melhorias como colocação da ciclovia na orla e definição de novo acesso à Ilha do Leite incluindo a ilha já controlada do Vau das Capotas Tenuado. "Um projeto dessa magnitude e com tantos reflexos positivos para a cidade precisa de muita atenção do poder público e da sociedade", comenta um dos representantes do Consórcio Novo Recife, Eduardo Moura.

**ADEQUAÇÕES foram feitas no projeto do empreendimento durante o processo de análise pelos órgãos públicos**

Ele assegura que o Consórcio sempre esteve disponível para explicar os detalhes e fazer as adequações necessárias. "Nosso objetivo é que o empreendimento seja um marco na evolução do Recife e estamos trabalhando para que todos os aspectos – sociais, patrimoniais, econômicos, culturais e estruturais – sejam abordados da melhor forma possível".

Um desses encontros foi em outubro de 2010, em uma audiência no Ministério Público de Pernambuco (MPPE), na 3ª Promotoria de Justiça de Defesa da Cidadania da Capital Habitação e Urbanismo, com presença de representantes do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (Iphan), Instituto Pelópidas da Silveira (IPS), Diretoria de Urbanismo do Recife (Dirurb) e Prefeitura da Cidade do Recife (PCR). Na linha do tempo ao lado, é possível ver os destaques da tramitação ao longo dos anos.

## CRONOLOGIA

<p><b>OUTUBRO</b> Área é adquirida em nome da Caixa Econômica Federal.</p>	<p><b>2008</b></p>	<p><b>JULHO</b> Projeto é apresentado ao Conselho de Desenvolvimento Urbano (CDU).</p>
<p><b>NOVEMBRO</b> Projeto é inscrito na Diretoria de Controle Urbano (Dircon).</p>	<p><b>2009</b></p>	<p><b>AGOSTO</b> Emburb assegura atendimento da demanda de coleta de lixo à varrição pública.</p>
<p><b>DEZEMBRO</b> Projeto é apresentado à Diretoria de Urbanismo do Recife (Dirurb).</p>	<p><b>2010</b></p>	<p><b>SETEMBRO</b> Engenheiros de análise de PCR são alocados ao projeto.</p>
<p><b>JANEIRO</b> Coordenadora do Complexo Turístico e Cultural Recife-Clinda recebe o projeto. É iniciada série de reuniões com órgãos públicos envolvidos.</p>	<p><b>2011</b></p>	<p><b>MARÇO</b> Realizada Audiência Pública na Câmara dos Vereadores, com MPPE, MDU, Fundação e PCR. Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN) concorda com o projeto e exige ações milionárias.</p>
<p><b>JANEIRO</b> Instituto do Recife Engenheiro Pelópidas da Silveira (IPS) altera as atribuições do Recife-Clinda e a coordenação do Plano Urbanístico dos empreendimentos.</p>	<p><b>2012</b></p>	<p><b>JUNHO</b> Realizada reunião no Dircon, com presença dos técnicos da prefeitura e autores do projeto.</p>
<p><b>OUTUBRO</b> Realizada audiência com o MPPE, com presença de representantes do Iphan, Dirurb e Prefeitura do Recife (PCR).</p>	<p><b>2013</b></p>	<p><b>NOVEMBRO</b> Processos são analisados pelo Colegiado Técnico da Dircon, que os encaminhava para a Comissão de Controle Urbano (CCU), que aprova por 9 votos a favor e uma abstenção. Projeto é analisado pelo CDU, por solicitação de votos no processo. As deliberações ficaram aguardadas para a próxima reunião, tendo sido antecipados 6 votos favoráveis e nenhum contra.</p>
<p><b>FEVREIRO</b> Reunião de acompanhamento com técnicos da PCR.</p>	<p><b>2011</b></p>	<p><b>DEZEMBRO</b> No dia 28, o projeto foi aprovado no CDU, por 18 votos a favor, nenhum voto contra e uma abstenção.</p>
<p><b>MARÇO</b> Compost aprova projeto e mostra interesse do Arco para novas ligações entre a estação de tratamento Cabanga e o Recife Antigo.</p>	<p><b>2011</b></p>	<p><b>SEGUNDO SEMESTRE</b> Com todos as etapas concluídas, previsto para início das obras.</p>
<p><b>ABRIL</b> Cetep garante fornecimento de energia.</p>	<p><b>2011</b></p>	<p><b>2013</b></p>



Área abandonada terá nova função social, com moradia e atividades comerciais

# OPERAÇÃO VAI TRAZER RETORNO ECONÔMICO

Novo fluxo de habitantes e de pessoas que trabalharão nos prédios residenciais e empresariais trará novas oportunidades de negócio e acréscimo de arrecadação de impostos

Quando o complexo turístico, comercial e habitacional do Cas José Estelita for entregue pelo Consórcio Novo Recife, serão gerados dois mil empregos diretos e permanentes. Na fase de construção, as empresas construtoras afirmam que seis mil pessoas trabalharão nas obras. Em operação, o empreendimento vai gerar cerca de duas mil novas vagas de emprego. Além das oportunidades de trabalho, que são o principal interesse da população local, os cofres municipais também serão beneficiados com os impostos gerados.

Para a coordenadora geral da Associação de Mães, Pais e Adolescentes do Cangaço (Amopa), Bérnice Andrade, a possibilidade de emprego para os jovens das comunidades vizinhas ao empreendimento é um fator importante para a redução da marginalidade e violência na região. "A falta de oportunidades acaba levando muitos adolescentes para o uso de drogas e assaltos. Acordo que os jovens com trabalho e a mente ocupada abrem um novo horizonte para as comunidades daqui", diz.

Além dos empregos diretos, os

empreendedores acreditam que o comércio local será requalificado, criando uma rede de serviços para atender os novos moradores e consequentemente gerando mais postos de trabalho. Tanto os novos estabelecimentos, como as oportunidades de trabalho também estão sendo vistas com otimismo pelos moradores. "Acreditamos que haverá um grande avanço no bairro. É um lugar que tem tudo e não tem nada. Está próximo do Centro, mas não tem padaria, supermercado, farmácias. Se realmente lojas chegarem por aqui, será muito boa para a população", diz a dona de casa Berta Lins, 55 anos.

## RECEITA

Há uma estimativa de que a operação do complexo gere por ano R\$ 100 milhões em impostos e previdência. Desse valor, só em IPTU serão arrecadados aproximadamente R\$ 5 milhões, segundo informações do Consórcio Novo Recife. Outra projeção é que os negócios gerados a partir da nova centralidade comercial e turística injetem R\$ 1,2 bilhão na economia municipal e estadual.

## MOVIMENTO



## ARTIGO

# O espírito do lugar

**Mário Antonio Borral**  
Professor do Departamento de Arquitetura e Urbanismo da UFPE e arquiteto autor do projeto.

Novo Recife se constitui em um dos mais importantes projetos urbanos do país. As circunstâncias reforçam o fato. Nunca uma confluência de ações paritárias, entre a iniciativa privada e o poder público, conseguiu que um projeto de tal magnitude e visibilidade coincidisse o respeito ao espaço público com o desejo e o desafio de transformação, modernização e criação de uma nova centralidade em uma cidade.

Acreditamos no espírito do lugar. E na arquitetura e no urbanismo como manifestação do pensamento.

No início, só havia uma estreita faixa de terra, que os holandeses transforma-

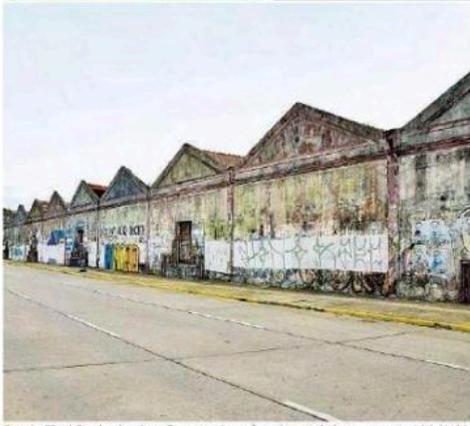
ram em dique, uma marcante construção em linha reta, elevada, ligando os Fortes Cinco Fontes e Guilherme. Depois, com os portugueses, veio o leito da Rua Imperial, e, mediante aterros, o começo do arruado e de casaria. Da leitura dos elementos históricos que deram forma à cidade, impõe-se, desde o início, a forte linearidade de sua ocupação e composição urbana. A implantação gradativa do parque ferroviário de apoio ao porto, em seguida, expandiu o aterro e consolidou a atual configuração. E se constitui em uma grande barreira à continuidade da sua integração territorial.

No projeto do Consórcio Novo Recife, destaca-se o resgate histórico desse lugar para a trama cotidiana de uma cidade com a atual densidade populacional. Na arquitetura, havia a interpretação de uma aula que ensinava do solo. O componente físico não permaneceu, mas se podia sentir a presença de suas estruturas. Desejamos, o Partido Arquitetônico naturalmente foi se aproximando a uma concepção fortemente linear, tridimensional e dinâmica da implantação dos volumes/torres, colocando em prática o conceito de Paisagem Projetada, ou seja, o controle da forma urbana proposta. Assim, o projeto se apresenta em condição de articular as duas escalas fundamentais: a cotidiana, vivenciada, da celebração da vida cidadã, e a monumental, significante, da imagética do lugar.

Esta concepção, ao lado da opção pelo modelo da avenida parque linear, dispõe todas as condições voltadas para a vida da Baía de Pina, e corresponde a uma vocação, à uma maneira de ser, de morar e de viver no Recife. Os atrativos da via mangada de vegetação e sombras estão em plena integração com o terreno, as varandas e a froalidade dos prédios, de modo a ser um local propício à convivência e registro dos acontecimentos da vida cotidiana, atributos da urbanidade.

Os edifícios projetados se relacionam entre si em intervalos programados e gabaritos diferentes, para formar a nova paisagem e, por sua escala, definir a nova imagem da borda do estuário, de absoluta visibilidade na orientação e na construção do Recife contemporâneo. A identidade visual e o tratamento plástico estão inscritos no pensamento estético e na cultura arquitetônica desenvolvida na cidade.

Acreditamos que o projeto do Consórcio Novo Recife se constitui em uma proposta concreta, de significativa transformação do espaço urbano, no país, pelo modelo de gestão e pela contribuição para uma discussão positiva sobre a forma da cidade, em uma região tropical, e que consegue ir além das tão comuns generalidades e superficialidades.



Doze dos 26 galpões abandonados serão preservados e reformados para dar lugar a um memorial da história ferroviária do estado e do Pólo das Cinco Pontas. Esse e outros equipamentos serão geridos pelo poder público

# PATRIMÔNIO CULTURAL A SERVIÇO DE TODOS

Transformação de estruturas abandonadas em equipamentos de uso público fomentará fluxo de visitantes e moradores da capital, além de integrar o Cais com o Recife Antigo

Se em qualquer que esteja situado em uma área que carregue traços da história, do açúcar e da ferrovia em Pernambuco, o projeto do Consórcio Novo Recife preservará os resquícios da segunda linha férrea brasileira, dos galpões, dos silos de melão e de parte da fachada da armazém de açúcar. Eles se transformarão em elementos turísticos e culturais, integrando o corredor cultural da área central da capital pernambucana. Entre as ações acordadas com o poder público em benefício do patrimônio cultural pernambucano, está a criação de um conjunto histórico valorizando a antiga ferrovia, a instalação de um Espaço Cultural, em memória do pólo das Cinco Pontas, nos galpões do Cais.

De acordo com a Fundação do Patrimônio Histórico e Artístico de Pernambuco (Fundarpe), as antigas casas do chefe do posto, do sapateiro e do chefe de estação serão preservadas e transformadas em loja, café e lanchonete. A Fundarpe prevê também que em um dos silos - aquelas estruturas cilíndricas que lembram cones invertidos, ainda erguidos no Cais - deverá ser construído o chamado "silo cultural", com a implantação de um espaço interativo, unindo vídeo, áudio e a experiência sensorial para contar as histórias do lugar. O Espaço Cultural será instalado nos galpões que fazem parte do empreendimento. Eles abrigarão a história de lugar, destacada através de painéis e fotografias, os momentos mais importantes da memória da região. Para resgatar mais elementos que contem com fidelidade a história do lugar, a Fundação recomenda que a área reciba um tratamento arqueológico, para levantamento de possíveis objetos antigos no local.

**REFERÊNCIAS**  
culturais e históricas serão preservadas segundo orientações do poder público, que vai operar o museu e o silo cultural

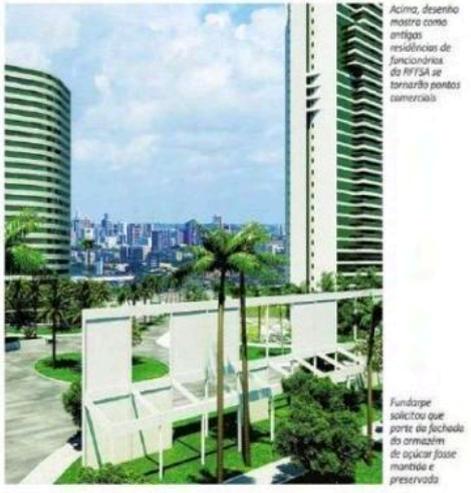
O presidente do Cais da Madrugada, Rômulo Mendes, acredita que o empreendimento se tornará aos espaços culturais que estão se formando no Recife Antigo, como o Centro do Artesanato Pernambucano e da própria sede do bloco. "O bairro passará a ter um grande potencial para o turismo cultural. São José tem paisagens belíssimas e um patrimônio arquitetônico importante, como o Forte e as várias áreas vizinhas", aponta Rômulo, que foi engajador do bairro na infância e adolescência.

Para a pesquisadora social Semira Adler, o desenvolvimento de um espaço cultural no bairro do São José é importante para a preservação da história e dos costumes pernambucanos de origem. "A cultura é a maior riqueza de um povo. Infelizmente pouco valorizamos. Conheci muito dos melhores dias das ruas da região central do Recife, que hoje estão acabadas", comenta a pesquisadora aposentada da Fundação Joaquim Nabuco. Para criar um ambiente atrativo aos turistas e recifenses de qualquer idade, Semira Adler sugere que o espaço não apenas preserve a memória do bairro, como faça reviver algumas tradições pernambucanas de décadas atrás. "Um centro cultural desses, com a presença de monitores, seria uma boa oportunidade para oferecer cultura às crianças de baixa renda vizinhas ao local", sugere a pesquisadora.

**NEGÓCIOS**  
Além do turismo histórico, que ganha fôlego no bairro por conta da rota cultural, o polo hoteleiro do projeto do Consórcio Novo Recife promete incrementar o já aquecido turismo de negócios da cidade. A construção de dois empreendimentos hoteleiros contará com uma infraestrutura de auditórios adequada para grandes eventos empresariais. Um entusiasta do empreendimento é o presidente da Associação Brasileira das Indústrias de Hostis em Pernambuco (ABIH-PE), Eduardo Cavalcanti. "O empreendimento será, sem sombra de dúvidas, a revitalização da área, trazendo o desenvolvimento turístico e econômico de volta, juntamente com o Centro de Artesanato e o Museu Luiz Gonzaga. A preservação dos antigos galpões, fortalecerá o corredor cultural. A programação permanente atrai o turismo, além de novas hotéis, restaurantes e casa de shows", afirma.



Ex-morador do bairro de São José, Rômulo Mendes vê o potencial turístico do projeto



Acima, desenho mostra como antigas residências de funcionários da RFFSA se tornariam pontos comerciais

Fundarpe solicita que parte da fachada do armazém de açúcar fosse mantida e preservada