



UNIVERSIDADE FEDERAL DE PERNAMBUCO
CENTRO ACADÊMICO DO RECIFE

THALES JOSÉ CARNEIRO LEÃO BARBOSA SILVA

**"Entre Redes e Margens: Diretrizes de Requalificação Urbana na Beira Mar 1
– Igarassu/PE"**

RECIFE

2025

**"ENTRE REDES E MARGENS:
DIRETRIZES DE REQUALIFICAÇÃO URBANA NA
BEIRA MAR 1 – IGARASSU/PE"**



UNIVERSIDADE FEDERAL DE PERNAMBUCO
CENTRO ACADÊMICO DO RECIFE
ARQUITETURA E URBANISMO

THALES JOSÉ CARNEIRO LEÃO BARBOSA SILVA

**"Entre Redes e Margens: Diretrizes de Requalificação Urbana na Beira Mar 1
– Igarassu/PE"**

TCC apresentado ao Curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de Pernambuco, Centro Acadêmico do Recife, como requisito para a obtenção do título de graduação em Arquitetura e Urbanismo.

Orientador: Joelmir Marques da Silva.

RECIFE

2025

FICHA CATALOGRÁFICA

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

Silva, Thales José Carneiro Leão Barbosa.
Entre Redes e Margens: Diretrizes de Requalificação Urbana na Beira Mar 1 -
Igarassu/PE / Thales José Carneiro Leão Barbosa Silva. - Recife, 2025.
97 p. : il., tab.

Orientador(a): Joelmir Marques da Silva
Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação) - Universidade Federal de
Pernambuco, Centro de Artes e Comunicação, Arquitetura e Urbanismo -
Bacharelado, 2025.

1. Planejamento Urbano . 2. Espaços Públicos. 3. Diretrizes Urbanas. 4.
Sustentabilidade. 5. Cultura Pesqueira. I. da Silva, Joelmir Marques.
(Orientação). II. Título.

720 CDD (22.ed.)

THALES JOSÉ CARNEIRO LEÃO BARBOSA SILVA

**"Entre Redes e Margens: Diretrizes de Requalificação Urbana na Beira Mar 1
– Igarassu/PE"**

TCC apresentado ao Curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de Pernambuco, Centro Acadêmico do Recife, como requisito para a obtenção do título de graduação em Arquitetura e Urbanismo.

Aprovado em: ____/____/____.

BANCA EXAMINADORA

Profº. Dr. Joelmir Marques da Silva (Orientador)
Universidade Federal de Pernambuco

Profº. Dr. Dayse Luckwü Martins (Examinador Interno)
Universidade Federal de Pernambuco

Ma. Thais Santos Costa (Examinador Externo)
Universidade Federal de Pernambuco

Vamos então começar.

Busquemos dentro de nós:

Somente vivendo o amor o mundo verá

Que uma estrada se abre...

(ARCOBALENO, GEN 2010)

AGRADECIMENTOS

Agradeço primeiramente a Deus e aos seres de luz que me rodeiam e me agraciam a cada alvorada, fortalecendo minha caminhada e iluminando meus passos.

Agradeço à minha família (Silvania, Ivanildo, Thaylane, Eugênia e Sandra) com uma menção especial à minha mãe Silvania, que me direcionou para a graduação e me apresentou uma nova perspectiva de vida e profissão.

Ao meu orientador, Joelmir, pela paciência, disponibilidade e compreensão durante o desenvolvimento deste trabalho, assim como pelas valiosas contribuições.

Ao meu grupo de estudos (Thainá, Xú, Paulette, Dani e Thais), que esteve presente em diversos momentos da graduação, oferecendo apoio, afeto, companheirismo e amizade essenciais para a conclusão desta etapa.

Por fim, à Universidade Federal de Pernambuco, em especial ao Centro de Artes e Comunicação, por ter sido um espaço de acolhimento e pluralidade afetiva, possibilitando meu desenvolvimento acadêmico e pessoal.

RESUMO

O presente estudo foi desenvolvido na comunidade da Beira-Mar 1, em Igarassu-PE, onde se observam intensas fragilidades urbanas, ambientais e sociais, especialmente no Porto da Madeira, principal espaço público do local. A área apresenta ocupações irregulares, ausência de infraestrutura adequada e degradação ambiental, comprometendo o direito à cidade e o cumprimento dos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) propostos pela Organização das Nações Unidas (ONU). Assim, objetivou-se com este estudo propor diretrizes de requalificação urbana que resgatem o porto e seu entorno como espaço de convivência, valorização da cultura pesqueira e promovam inclusão social e sustentabilidade. Para tanto, adotou-se como percurso metodológico a análise urbana através da elaboração de mapas temáticos, aplicação de questionários junto à população, revisão de experiências nacionais de requalificação urbana e ideias e conceitos de teóricos como Raquel Tardin e Jan Gehl. Conclui-se que as diretrizes propostas são essenciais para auxiliar na garantia do direito à cidade, fortalecendo o vínculo da comunidade com o território, promovendo melhorias na infraestrutura urbana e proteção ambiental.

Palavras-chave: Diretrizes urbanas; Cultura pesqueira; Sustentabilidade; Espaços públicos.

ABSTRACT

The present study was conducted in the Beira-Mar 1 community, in Igarassu-PE, where significant urban, environmental, and social vulnerabilities are observed, especially in Porto da Madeira, the main public space of the area. The site presents irregular occupations, lack of adequate infrastructure, and environmental degradation, compromising the right to the city and the fulfillment of the Sustainable Development Goals (SDGs) proposed by the United Nations (UN). Thus, the aim of this study was to propose urban requalification guidelines that restore the port and its surroundings as a space for social interaction, appreciation of fishing culture, and promotion of social inclusion and sustainability. To this end, the methodological approach included urban analysis through the development of thematic maps, application of questionnaires with the local population, review of national experiences in urban requalification, and the ideas and concepts of theorists such as Raquel Tardin and Jan Gehl. It is concluded that the proposed guidelines are essential to help ensure the right to the city, strengthening the community's connection with the territory, and promoting improvements in urban infrastructure and environmental protection.

Keywords: Urban guidelines; Fishing culture; Sustainability; Public spaces

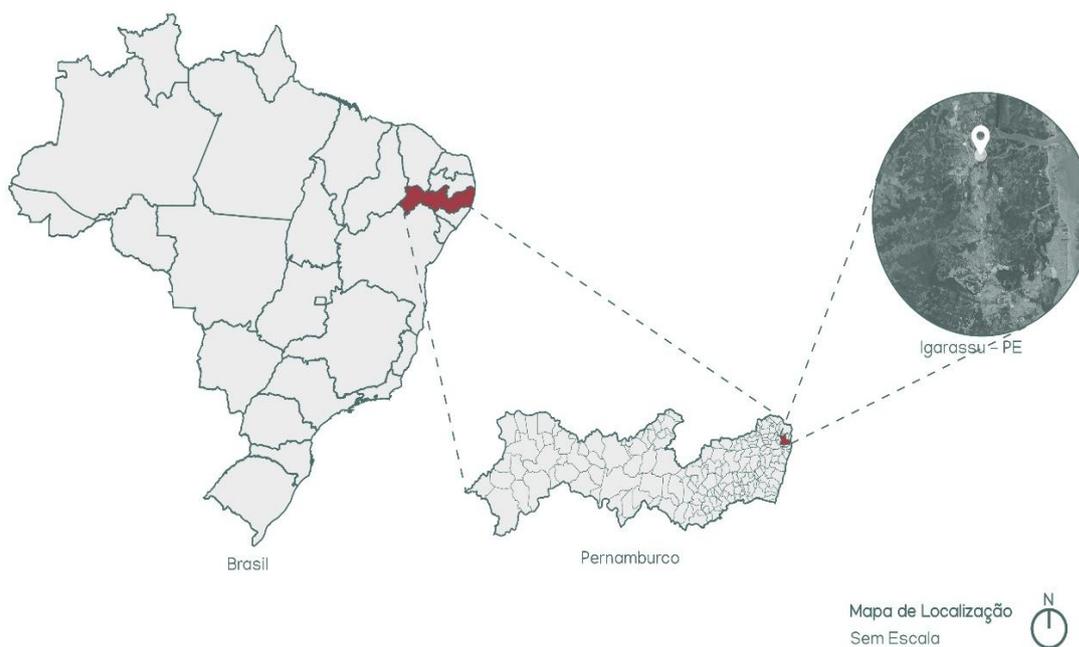
Sumário

CAPÍTULO 1: LANÇANDO AS REDES, ONDE TUDO COMEÇA.	1
CAPÍTULO 2: NAVEGANDO ENTRE ESCALAS, DA RUA AO RIO – DO MACRO AO MICRO.	8
2.1 De Todas As Partes: Compreendendo O Lugar, Para Saber Onde Atuar.	9
2.2 A voz da população: Ouvir para intervir.	44
CAPÍTULO 3: OUTROS PORTOS, OUTRAS HISTÓRIAS, LIÇÕES QUE ANCORAM.	59
Estudo de Caso: Parque da Juventude - Rosa Kliass.	60
Estudo de Caso: Projeto Coroa do Avião – Leda Maria Torres.	65
Estudo de Caso: Projeto Parque Capibaribe – Prefeitura do Recife	71
Contribuições para a Beira Mar 1	75
CAPÍTULO 4: DO DIAGNÓSTICO A AÇÃO, DIRETRIZES E ESTRATÉGIAS	76
Diretrizes Projetuais	77
4.1 Diretrizes projetuais para o Eixo Urbano	78
4.1 Diretrizes projetuais para o Eixo Ambiental.	84
4.1 Diretrizes projetuais para o Eixo Sociocultural.	89
ENCERRAMENTO: CAMINHOS E CONCLUSÕES PARA UM PORTO VIVO.	94
BIBLIOGRAFIA.	96

CAPÍTULO 1: LANÇANDO AS REDES, ONDE TUDO COMEÇA.

O presente estudo foi desenvolvido no bairro Beira-Mar 1, localizado no município de Igarassu-PE (Figura 01), a partir de vivências pessoais na cidade e da experiência profissional adquirida desde 2022 na Prefeitura Municipal de Igarassu através da Secretaria de Projetos Especiais (SPE), onde atuo no apoio à elaboração e implementação de políticas públicas e projetos estruturadores. A partir dessa atuação, foi possível identificar diversos espaços urbanos os quais as políticas públicas associadas ao Direito à Cidade e aos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) especialmente os de número 11, 14 e 15 relacionados a cidades e comunidades sustentáveis, vida na água e vida terrestre respectivamente, não alcançam adequadamente determinadas parcelas da população, gerando uma série de problemáticas sociais e ambientais dentro do contexto urbano.

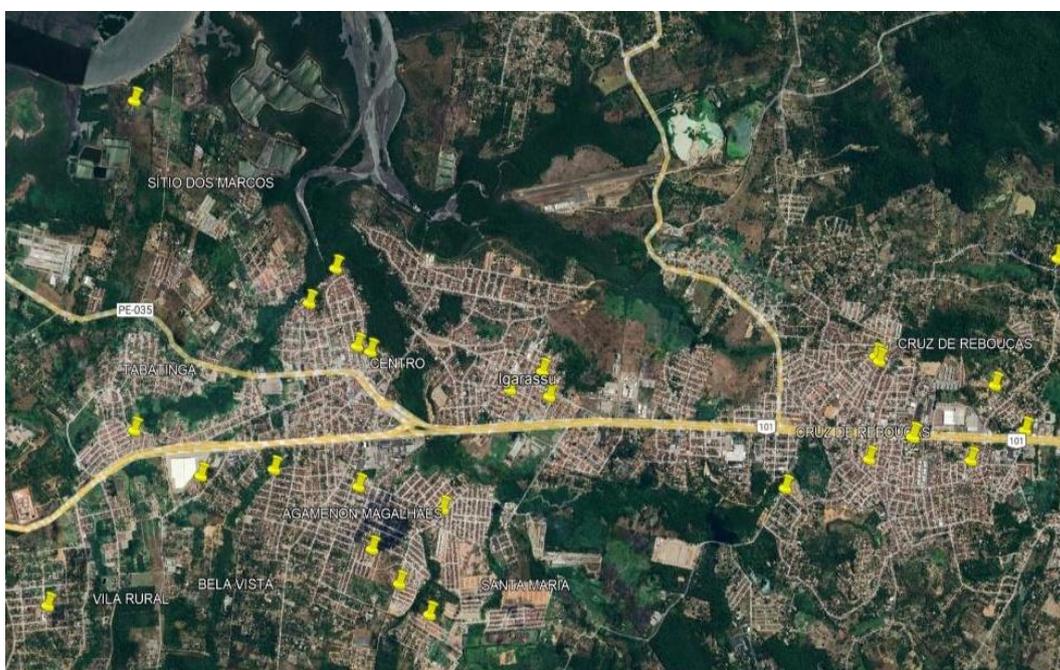
Figura 1 - Ilustração sem escala - Localização da Cidade de Igarassu no contexto nacional.



Fonte: O Autor, 2025.

Nos anos de 2022/2023, durante o processo de análise e mapeamento de todas as praças públicas do município de Igarassu com o intuito de desenvolver projetos de requalificação para esses equipamentos (Figura 02), foi possível observar distintas realidades socioespaciais. Dentre elas, destacou-se o Porto da Madeira, localizada no centro de uma ZEIS – na comunidade Beira Mar 1 (Zona Especial de Interesse Social). Essa área (Figura 03) despertou especial interesse para investigação, tanto por sua condição atual quanto pelas dinâmicas estabelecidas com o entorno imediato.

Figura 2- Relação de praças públicas no município de Igarassu.

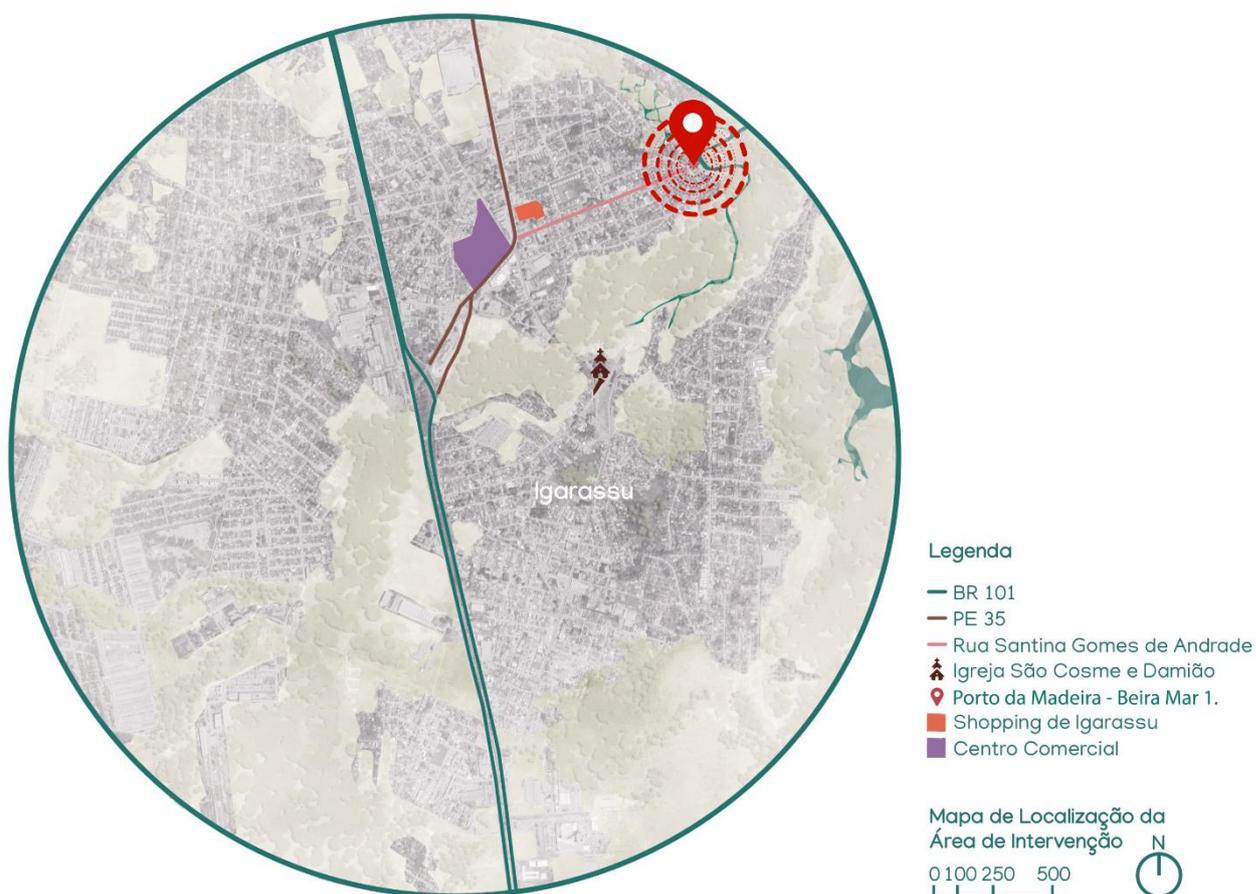


Fonte: Google Earth, adaptado pelo autor, 2024.

A região em questão (Figura 03) está localizada a cerca de 750 metros do núcleo central da cidade de Igarassu e caracteriza-se por ocupações irregulares, infraestrutura urbana deficiente e severas problemáticas ambientais, especialmente relacionadas à degradação da vegetação correspondente a um sistema de manguezais. Apesar dessas fragilidades, o local preserva uma identidade cultural significativa, profundamente vinculada à atividade pesqueira, bem como um forte senso de comunidade entre seus moradores. O principal eixo de ligação entre o centro comercial do município e a ZEIS Beira-Mar 1 é a Rua Santina de Gomes, que concentra quatro espaços públicos ao longo de sua extensão: a Praça das

Kombis, a Praça da Bíblia, a Pracinha do Terminal Tabajara e o Porto da Madeira (Figura 04). Este último, situada no limite da via e às margens do Rio São Domingos, constitui o principal espaço de convivência da comunidade estudada, embora apresente intensos sinais de degradação, como ausência de manutenção, acúmulo de resíduos sólidos, sensação de insegurança e comprometimento do bem-estar coletivo.

Figura 03- Localização da Área de Intervenção. Na imagem é possível se localizar na cidade através da BR-101, PE -35, Centro Comercial e o Porto da Madeira.



Fonte: O Autor, 2024.

Figura 04: Espaços Públicos ao longo da Rua Santina de Gomes.



Fonte: O autor, 2024.

Este cenário de degradação contrasta fortemente com o potencial do local - não apenas pelo valor cultural e ambiental da atividade pesqueira (presente em 100% das relações comunitárias), mas também pela posição estratégica junto ao Rio São Domingos e suas conexões com pontos turísticos regionais a exemplo a ilha Coroa do avião, Ilha de Itamaracá, cidade de Paulista, entre outros. As diretrizes propostas buscam, portanto, resgatar esse espaço como elemento integrador entre comunidade, natureza e cidade.

Diante da problemática identificada, justifica-se o desenvolvimento deste estudo com o objetivo de compreender a área de intervenção e propor diretrizes de

requalificação para o Porto da Madeira e seu entorno imediato. A proposta visa promover o bem-estar da população local, assegurar o direito a uma cidade mais justa e sustentável, conforme preconizado pelo Estatuto da Cidade, contribuir para o cumprimento dos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável de número 11, 14, 15 estabelecidos pela ONU, além de resgatar a memória local, fortalecendo os vínculos históricos e simbólicos da comunidade com o rio e suas narrativas.

Para alcançar o objetivo geral deste trabalho, adotou-se uma sequência de procedimentos metodológicos. Inicialmente, realizou-se um pré-teste composto por visita exploratória à área de estudo, acompanhada de conversas informais com uma moradora local, a fim de obter percepções iniciais sobre o território. Em seguida, foram elaborados mapas de análise urbana com foco em aspectos como uso e ocupação do solo, hierarquia viária e sistemas naturais existentes. Posteriormente, aplicou-se um questionário junto aos transeuntes da comunidade Beira-Mar 1, especialmente no perímetro do Porto da Madeira e em seu entorno imediato, com o intuito de compreender a percepção dos moradores sobre a área de intervenção e suas relações simbólicas e funcionais com o espaço.

Também foram realizadas fotografias aéreas com um drone (DJI Mini 3) junto ao fotógrafo Thiago Silva para auxiliar na identificação da configuração territorial atual da ZEIS Beira-Mar 1, suprimindo a ausência de informações atualizadas nos bancos de dados da Prefeitura Municipal de Igarassu. Destaca-se, ainda, a inexistência de uma unibase atualizada para o desenvolvimento de mapas urbanos, o que exigiu um esforço adicional no processo de análise e sistematização das informações coletadas. Com a compilação dos dados obtidos, procedeu-se à investigação de princípios norteadores e referências projetuais, que subsidiaram a formulação das diretrizes urbanísticas propostas neste estudo.

A estrutura deste trabalho foi organizada em quatro capítulos. O presente capítulo, intitulado Lançando as Redes: Onde tudo começa, apresenta uma introdução geral ao estudo, contemplando a contextualização da problemática, a justificativa, os objetivos e a metodologia adotada.

O Capítulo 2 tem como foco a análise de uma macro área até o objeto empírico que é a área de estudo no Porto da Madeira e seu entorno imediato em seus múltiplos aspectos: urbano, ambiental e social, identificando tanto as

potencialidades, como a cultura pesqueira e o rio enquanto elemento estruturador, quanto os principais desafios, tais como a degradação ambiental, a precariedade da infraestrutura e os conflitos de uso do solo. Esse diagnóstico forneceu subsídios sólidos para o desenvolvimento das diretrizes projetuais.

No Capítulo 3, são exploradas experiências nacionais de requalificação urbana em contextos análogos, com destaque para os casos do Parque Capibaribe (Recife) e do Parque da Juventude (São Paulo), com o objetivo de extrair lições aplicáveis à realidade da comunidade Beira-Mar 1. A análise estruturou-se em três eixos principais: (1) resgate da memória local, com ênfase na integração da identidade cultural aos projetos; (2) sustentabilidade, por meio de estratégias de manejo de resíduos e recuperação de áreas degradadas e (3) participação social, com foco em métodos de engajamento comunitário. Essas experiências compõem a base conceitual das diretrizes elaboradas no capítulo seguinte.

Por sua vez, no Capítulo 4 apresentamos diretrizes destinadas à requalificação do Porto da Madeira e seu entorno, organizadas em três eixos estratégicos: (1) urbano, (2) ambiental e (3) sociocultural. Essas propostas foram formuladas com base nas análises desenvolvidas no Capítulo 2 e nas referências estudadas no Capítulo 3, priorizando soluções sustentáveis, contextualizadas e sensíveis à identidade da comunidade. O objetivo central é transformar os problemas diagnosticados em oportunidades de desenvolvimento urbano e social, garantindo a viabilidade e funcionalidade das intervenções futuras e sua aderência às demandas locais.

Por fim, o último capítulo deste estudo, intitulado: Encerramento – Caminhos e conclusões para um porto vivo, apresenta de forma sucinta as conclusões do trabalho, bem como propõe estratégias práticas para viabilização das diretrizes aqui apresentadas.

CAPÍTULO 2: NAVEGANDO ENTRE ESCALAS, DA RUA AO RIO – DO MACRO AO MICRO.

2.1 De Todas As Partes: Compreendendo O Lugar, Para Saber Onde Atuar.

Objetivando uma melhor análise da área, este capítulo se iniciará a partir de uma visão macro, compreendendo dinâmicas e espaços existentes ao longo da Rua Santina de Gomes e por fim, evidenciará o objeto empírico (Porto da Madeira e seu entorno imediato) e aprofundará suas análises. Com o intuito de enriquecer a pesquisa, alguns teóricos contribuirão diretamente para orientação da leitura do espaço urbano e para os desdobramentos deste trabalho.

Tardin (2010) trouxe a noção de espaços âncora e espaços de oportunidade projetual, que foram essenciais para guiar a escolha da área de estudo. Sua leitura sobre os espaços públicos verdes como elementos essenciais para a vitalidade urbana ajudou a compreender a praça não apenas como um espaço físico, mas como um lugar de percepção da paisagem e de possibilidades de recuperação ambiental.

Cullen (2008), em Paisagem Urbana, permitiu olhar a cidade pela perspectiva do transeunte, destacando a importância da experiência sequencial dos espaços. Seus conceitos de antecipação, pausa, surpresa e ligação auxiliaram a estruturar a percepção do território, além de indicar recursos como pontos focais e a linguagem do piso como elementos de conexão espacial.

Lynch (2011), com A Imagem da Cidade, influenciou diretamente a metodologia de pesquisa de campo. Inspirado em seus formulários anexados à obra, foi possível estruturar um instrumento aplicado à comunidade, reforçando a ideia de que ouvir os moradores é essencial antes de intervir.

Por fim, Gehl (2008), em Cidade para Pessoas, reforçou a importância de projetar o espaço público priorizando a experiência de quem caminha. Seus critérios de qualidade, proteção, conforto e prazer foram incorporados como parâmetros de análise e orientaram a reflexão sobre a escala humana e a vivência cotidiana no espaço da praça.

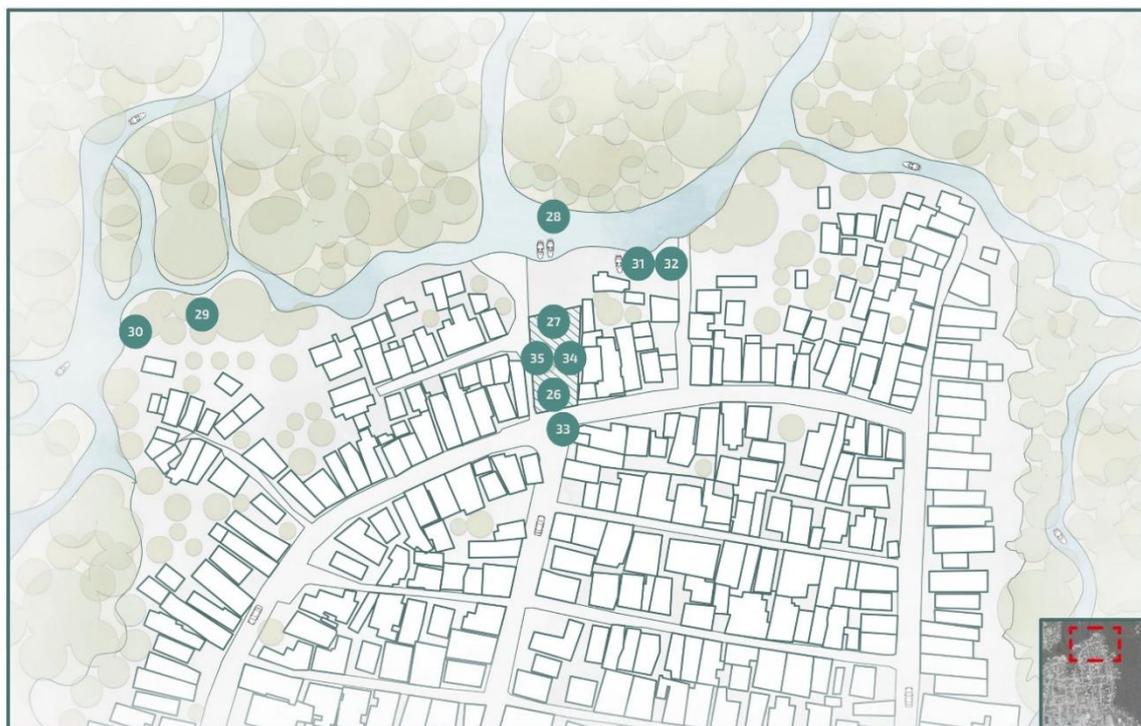
Com o intuito de assegurar a adequada compreensão das fotografias constantes neste trabalho, foram elaborados quadros de localização especializada (Quadro 01, 02 e 03). Que têm por finalidade situar o leitor no espaço territorial correspondente, de modo a permitir a devida correlação entre as imagens apresentadas e o desenvolvimento do conteúdo.

Quadro 01: Localização das Figuras 05 à 25.



Fonte: O autor, 2025.

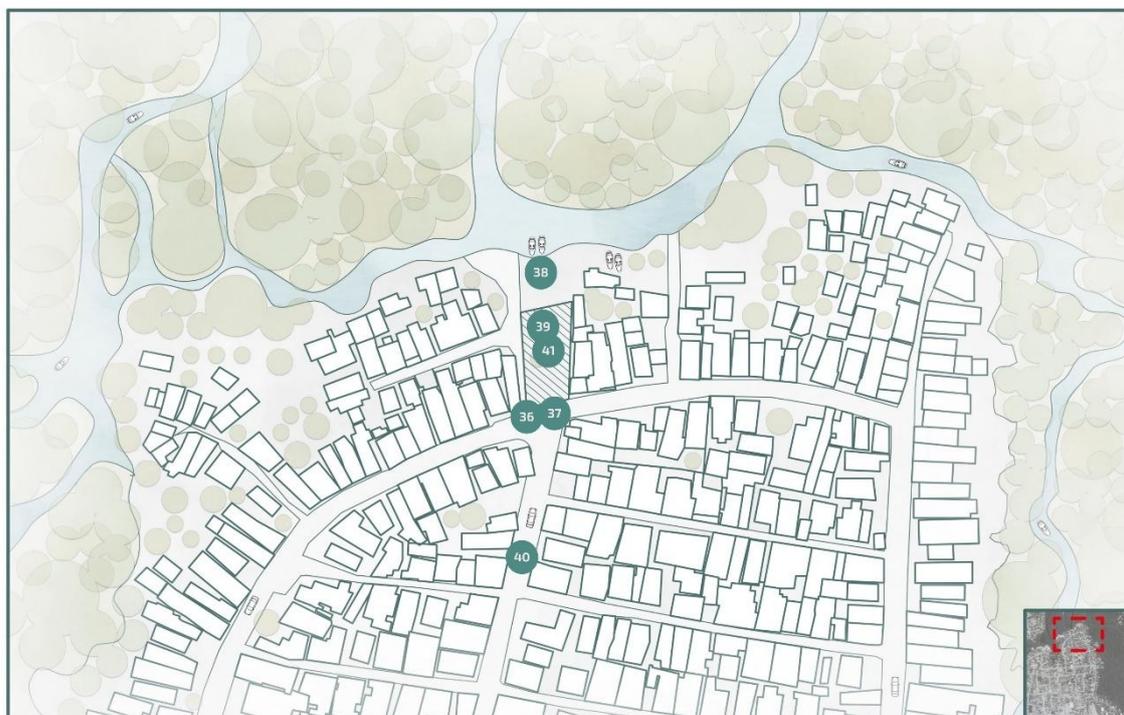
Quadro 02: Localização das Figuras 26 à 35.



Mapa de Recorte
0 10 25 50

Fonte: O autor, 2025.

Quadro 03: Localização das Figuras 36 à 41.



Mapa de Recorte
0 10 25 50

Fonte: O autor, 2025.

A ZEIS Beira Mar 1 é conectada ao Centro Comercial da cidade de Igarassu por meio de um eixo estruturador: a Rua Santina de Gomes. Ao longo dessa via, com mais de 700 metros de extensão, destacam-se quatro espaços públicos principais: o Porto da Madeira (também conhecido como Praça da Beira Mar 1), a Praça do Terminal Tabajara, a Praça da Bíblia e a Praça das Kombis. Esses espaços verdes públicos contribuem significativamente para a vitalidade urbana da região.

Tardin (2010) ao tratar da tipologia de praças, a considera como um local de percepção da paisagem e como tal, O espaço livre é a porção visível do território que articula os elementos territoriais, permitindo o reconhecimento, a preservação de suas características e a construção da imagem do lugar, o que promove e garante sua qualidade visual.

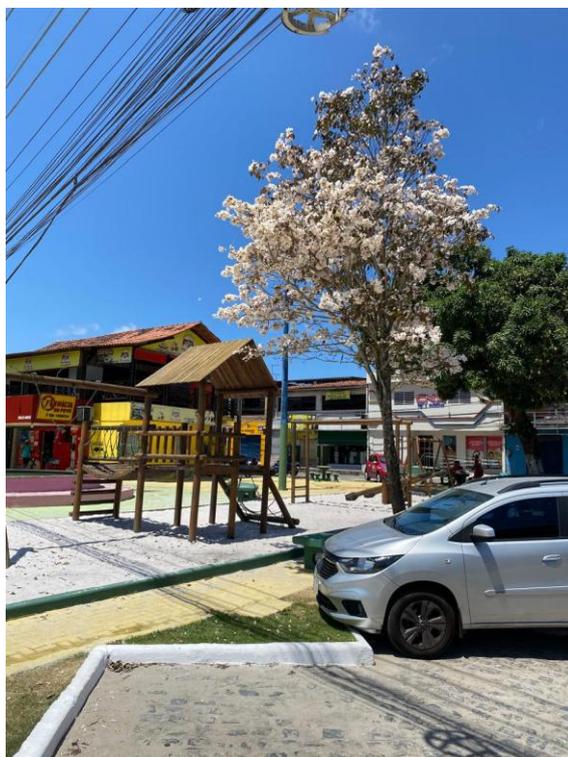
Em um trajeto urbano entre o Centro Comercial de Igarassu, até a Comunidade Beira Mar 1 com o intuito de compreender como o Porto da Madeira se conecta ao Centro Comercial, A Praça das Kombis (Figura 05 e 06) se configura como o primeiro destes espaços verdes públicos, localizada no início da rua Santina de Gomes, próximo à PE-35, configurando-se como um local de grande movimento, concentrando diversos comércios que atendem tanto aos moradores locais, passageiros do transporte coletivo, e pessoas que utilizam o centro comercial servindo como um espaço de apoio. A presença de pequenos estabelecimentos comerciais, como lanchonetes e lojas, confere à praça um caráter vibrante e funcional, tornando-a um local de encontro e interação social.

Figura 05: Praça das Kombis – Centro Comercial de Igarassu



Fonte: O autor, 2024.

Figura 06: Praça das Kombis – Centro Comercial de Igarassu.



Fonte: O autor, 2024.

Seguindo o trajeto urbano, chega-se à Praça da Bíblia (Figura 07), segundo espaço público na via, que se destaca por sua multifuncionalidade e infraestrutura voltada ao lazer, a praça cumpre um papel essencial na promoção da convivência comunitária e do bem-estar dos moradores da região, em especial os que habitam mais próximo ao Centro Comercial. Sua valorização entre os habitantes locais evidencia a importância desses espaços como territórios de sociabilidade, onde se fortalece o vínculo entre os cidadãos e o ambiente urbano. Além disso, ao oferecer alternativas acessíveis para o cuidado com a saúde e momentos de descontração, a Praça da Bíblia consolida-se como um ponto estratégico para a qualidade de vida na comunidade.

Figura 7 - Vista da Praça da Bíblia ao longo da Rua Santina de Gomes.



Fonte: Secretaria de Comunicação – Prefeitura Municipal de Igarassu, 2024.

Mais adiante, surge um espaço livre espontâneo, conhecido como Praça do Terminal Tabajara (Figura 08), situado no ponto de integração da linha de

transporte Igarassu/Cidade Tabajara. Embora não tenha sido formalmente planejado, tornou-se um ponto de referência para os moradores, que o utilizam para encontros informais. A Praça do Terminal Tabajara reflete uma apropriação mais espontânea do espaço público pela população, demonstrando a necessidade de áreas de convívio na região.

Figura 08- Espaço espontâneo de convivência conhecido como Praça do Terminal Tabajara.



Fonte: Autor, 2025.

Por fim, no final da Rua Santina de Gomes, está localizado o Porto da Madeira na Comunidade ZEIS Beira-Mar 1, também chamada de “Praça dos Pescadores”. Este espaço marca o território da comunidade, que se estende de forma orgânica em um tecido urbano desprovido de planejamento, evidenciando ocupações irregulares que reforçam as características de uma Zona Especial de Interesse Social (ZEIS).

O porto (Figura 09 e 10), que atua como espaço âncora, situada às margens do Rio São Domingos, é um local de grande importância para a comunidade local e os pescadores existente na área, que a utilizam para o tratamento e comercialização dos peixes. O espaço funciona também como um ponto de encontro, socialização e vivência comunitária entre os moradores da ZEIS Beira Mar 1, uma vez que a maior parte dos eventos comunitários acontecem neste espaço segundo relato do entrevistado (Moradora,2025). No entanto, a falta de infraestrutura adequada e a ausência de manutenção comprometem o potencial do espaço, que poderia ser um ponto de integração e lazer para os moradores.

Figura 09: Porto da Madeira – Zeis Beira Mar 1



Fonte: O autor, 2024.

Figura 10: Porto da Madeira – Vista Para a Rua Santina de Gomes



Fonte: O autor, 2024.

A ausência de planejamento urbano observada no território da ZEIS Beira-Mar 1 reflete diretamente a fragilidade da aplicação do Plano Diretor Municipal, instrumento fundamental para o ordenamento territorial e a promoção da justiça social. Desde de sua primeira versão, em 2003 através da Lei Municipal nº 2.466/2003 que institui a planta diretora, a comunidade da Beira Mar 1 é classificada como Zona Especial de Interesse Social.

Art. 15 – Zonas Especiais de Interesse Social – ZEIS – são áreas ocupadas por assentamentos habitacionais, surgidos espontaneamente, caracterizados por irregularidades jurídicas ou urbanísticas de ocupação do solo, nos quais o Poder Público tem interesse em promover uma política habitacional destinada à população de baixa renda, respeitadas as diretrizes e normas legais pertinentes. (Plano Diretor – Igarassu, 2003, pág. 13)

Diante das fragilidades socioespaciais observadas na ZEIS Beira Mar 1, o Plano Diretor de Igarassu (2003) estabelece, em seu artigo 15, §2º, que a administração municipal deverá promover a regularização fundiária dessas áreas por meio dos instrumentos de gestão disponíveis, desde que os assentamentos atendam a determinados critérios legais e urbanísticos. A depender da situação, o plano prevê a consolidação dos assentamentos ou, em casos de impedimento legal, o remanejamento total ou parcial da população residente.

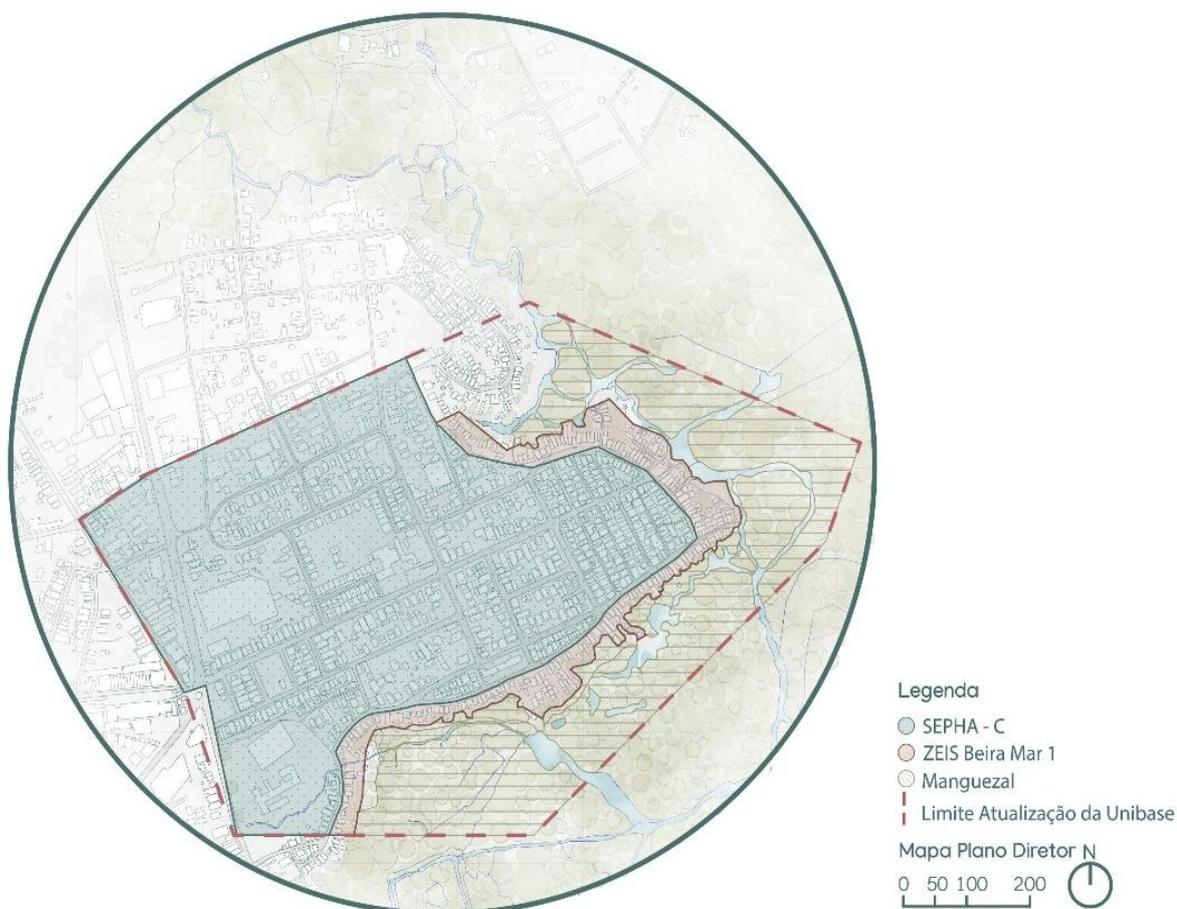
Embora exista no Plano Diretor (2003) um parágrafo único dentro do Art. 28 que estabeleça exigências básicas para a estrutura de parcelamento da ZEIS como: Vias de circulação, escoamento de águas pluviais, Rede de abastecimento de água potável e Solução de esgotamento sanitário e de energia elétrica, tais elementos representam somente a infraestrutura essencial, sem considerar outros aspectos fundamentais para garantir a urbanização plena e promover qualidade de vida aos moradores, como exemplo as áreas verdes públicas. Além disso, na prática, como se observa em diversas ZEIS do município, incluindo a Beira Mar 1, a implementação dessa infraestrutura mínima não tem sido efetivada, o que mostra uma lacuna entre a legislação urbanística e a ação do poder público local. Sendo assim, a previsão legal, embora necessária, é limitada diante da complexidade urbana e social dessas áreas, e sua insuficiência se agrava ainda mais quando não há políticas públicas integradas que assegurem a efetiva execução das melhorias previstas.

Outro setor que cabe destaque é o Setor de Preservação Histórico Ambiental C, que está dentro do macro recorte analisado. Esse setor está menos ligado à Beira Mar 1, pois está conectado ao bairro Centro, que de maneira sucinta compõe este estudo. A macro área de estudo (Figura 11) tem uma parcela considerável de seu território inserido no setor de Preservação Histórico Ambiental (SEPHA-C) que prevê diretrizes de preservação de massa verde e consolidação do espaço público (IGARASSU,2003).

c) Setor de Preservação Histórico-Ambiental C – Setor C – corresponde a uma ocupação lindeira ao Centro Histórico de Igarassu, com urbanização consolidada e merecedora de tratamento de preservação e recuperação ambiental com incentivo a manutenção de área verde. (Plano Diretor, 2003, p.8)

Afim de compilar as informações acima descritas de maneira visual, foi elaborado um mapa com as zonas estabelecidas pelo Plano Diretor que incidem sobre a área analisada (Figura 11). Este mapa foi concebido com o intuito de proporcionar uma compreensão clara do zoneamento na Comunidade do Centro e da Beira Mar 1, servindo como uma ferramenta para tomadas de decisões posteriores.

Figura 11 - Mapa do Plano Diretor: Zoneamento No bairro do Centro.

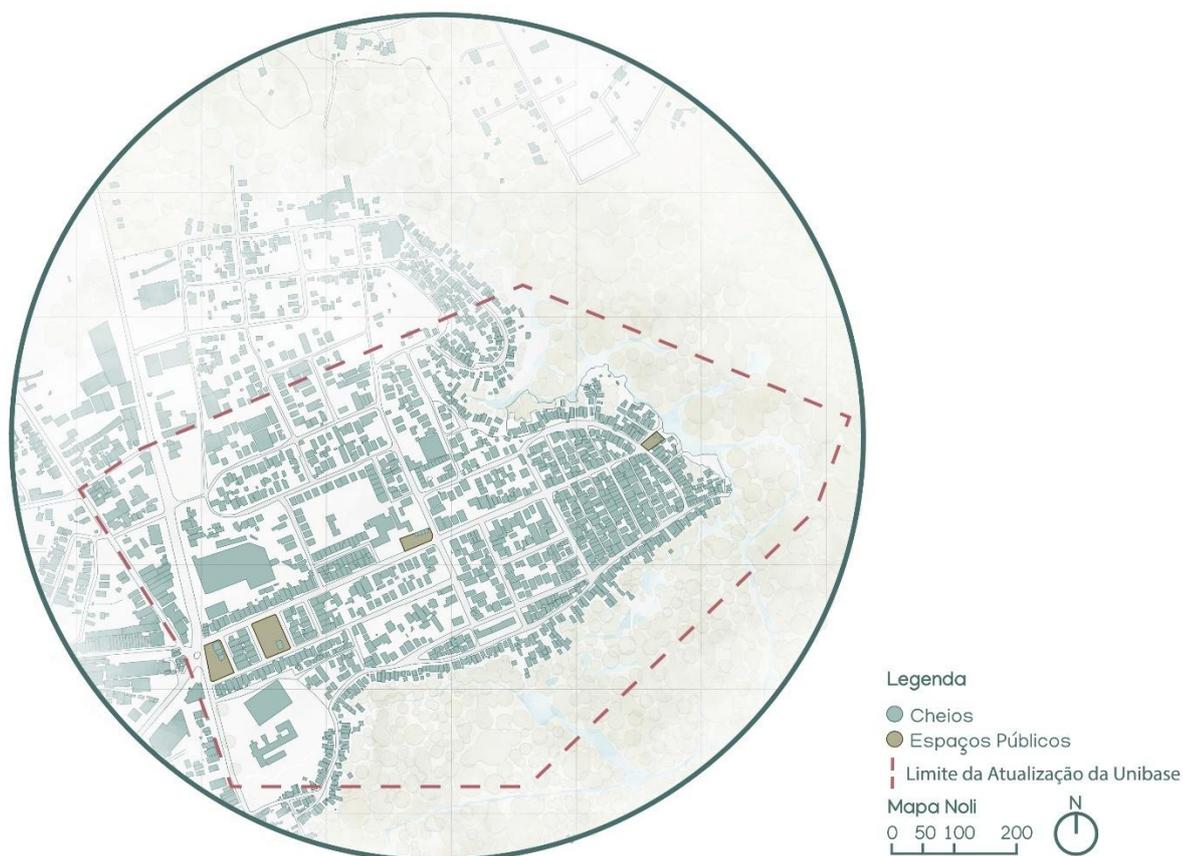


Fonte: Autor, 2024.

Aprofundando a pesquisa nas macros análises urbanas, foi conduzido um estudo de densidades para compreender a distribuição dos espaços ocupados e vazios na área de intervenção. Esse estudo, representado no mapa NOLI (Figura 12), permitiu a identificação de padrões de ocupação do solo a fim de compreender

como a organização espacial influencia a qualidade de vida e a dinâmica urbana nas diferentes áreas.

Figura 12: Mapa Noli



Fonte: O Autor, 2024.

No bairro Centro, o desenho referente ao padrão da massa construída segue um ordenamento mais uniforme, com formas geométricas definidas, é possível perceber também afastamentos presentes entre boa parte das construções, reflexo de uma ocupação que se deu de maneira mais ordenada ao longo do tempo. As quadras e vias são bem definidas e largas, o que facilita a circulação e a organização do espaço público e privado. Tal estrutura urbana consolidada permite a existência de um tecido urbano mais fluido, com infraestrutura próxima ao adequado e uma distribuição equilibrada de usos, como comércio, serviços e

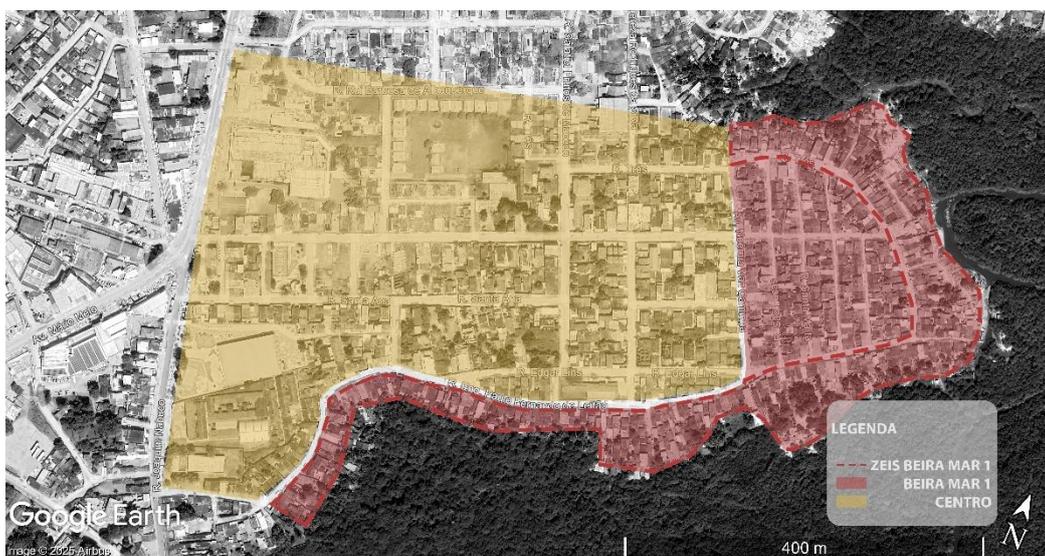
residências. A presença de espaços verdes públicos também contribui para a qualidade do espaço urbano no Centro, tornando-o mais atrativo e funcional.

Em contraste, a ZEIS Beira Mar 1 apresenta uma realidade oposta. A ocupação nesta área ocorreu de maneira desordenada, sem planejamento orientado, resultando em um tecido urbano fragmentado, conforme informações coletadas através de conversa com morador local.

Quando a minha mãe foi morar ali, só tinha uma avenida de carro, a Avenida Beira Mar 1... Não tinha casa, tinha um areiro (rio) onde a gente tomava banho, lavava roupa, a gente comia muito camarão de água doce, aí depois começaram as invasões. Tudo ali foi invadido... Quando fui morar, nem energia tinha, quem fundou a energia foi Jurandir Bezerra com Miguel Arraes, foi uma festa". (Moradora, 2025, transcrito)

Conforme se adentra a região da ZEIS Beira Mar 1 e seu entorno imediato, observa-se que o formato da massa construída é mais denso, revelando aglomerações. A massa construtiva se acumula de forma desordenada, com lotes indeterminados e formas diversas, frequentemente avançando sobre áreas de circulação, de preservação ambiental ou áreas de risco. A falta de infraestrutura básica, como saneamento, iluminação e pavimentação, agrava a precariedade, gerando espaços densamente ocupados e insalubres.

Figura 13: Localização das Comunidades Centro, Beira Mar 1 e Marcação Zeis Beira Mar 1.



Fonte: O autor: 2025

Essa disparidade entre o bairro Centro e a ZEIS Beira Mar 1 (Figura 13) evidencia a necessidade de intervenções urbanas que promovam a integração e a equidade entre as diferentes áreas da cidade. O estudo de densidades reforça a importância de direcionar esforços para a requalificação da ZEIS, buscando equilibrar a ocupação do solo, melhorar a infraestrutura e promover espaços públicos que atendam às necessidades da população.

Além disso, o contraste entre as duas áreas também reflete questões sociais e econômicas mais profundas. A ocupação desordenada da Beira Mar 1 (Figura 14) está diretamente relacionada à falta de políticas públicas que garantam o acesso à moradia digna e à infraestrutura básica para as populações de baixa renda. A consolidação de um tecido urbano mais coeso, não apenas melhoraria a qualidade de vida dos moradores, mas também contribuiria para a redução das desigualdades socioespaciais na cidade.

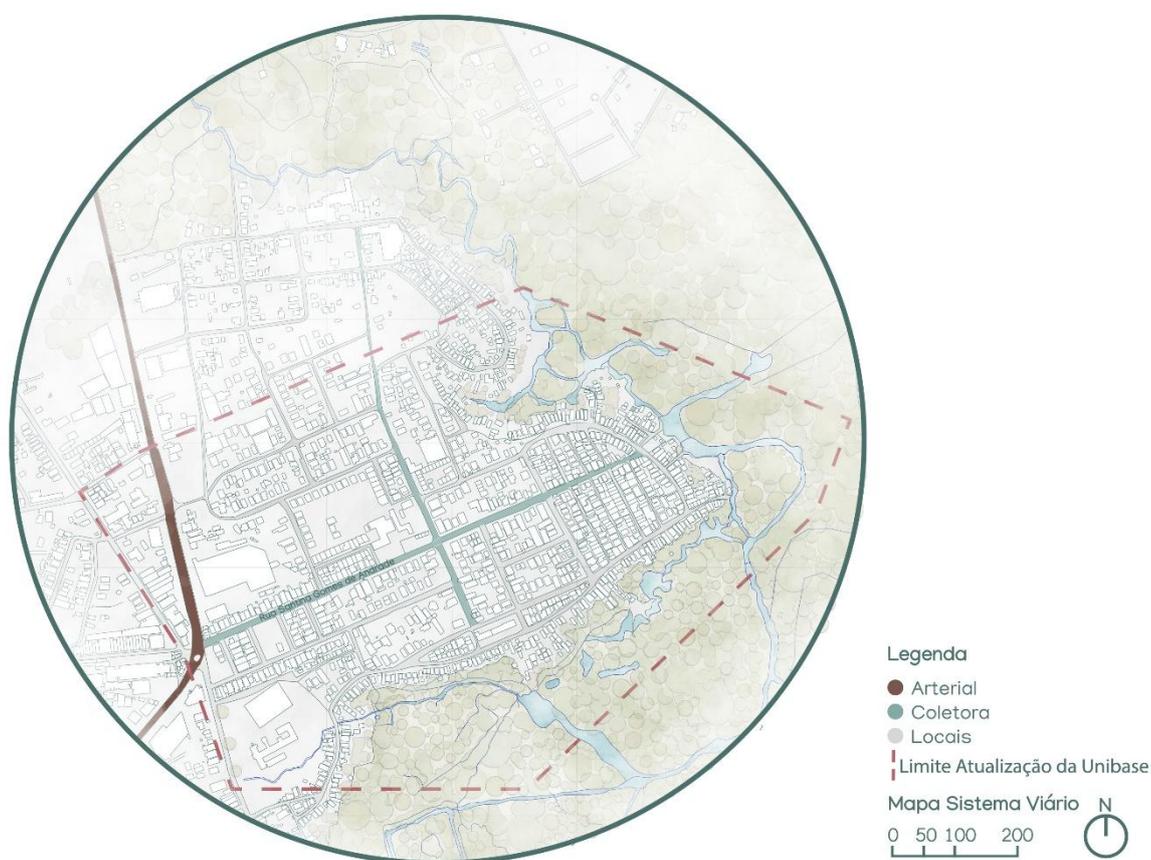
Figura 14: Rua Santa Inês, Beira Mar 1. Observa-se uma via de circulação estreita, sem calçamento adequado e marcada por ocupações irregulares



Fonte: O autor, 2025.

Após a análise de densidade, o estudo da malha viária local (Figura 15) revelou-se de suma importância possibilitando compreender como as pessoas se deslocam na região. A malha viária influencia diretamente a mobilidade, a acessibilidade sendo um parâmetro para medir qualidade de vida dos moradores. Sendo assim, a análise das vias permitiu identificar padrões de circulação e entender as dinâmicas de deslocamento na área de estudo.

Figura 15: Mapa viário, destacando a via arterial, as vias coletoras e as locais, com ênfase na Rua Santina Gomes de Andrade (via coletora).



Fonte: O autor, 2024.

Verificou-se que a área é predominantemente composta por vias locais, caracterizadas pela ausência de tráfego excessivo de veículos motorizados. Essas vias, embora estreitas e muitas vezes irregulares, são essenciais para a circulação interna dos bairros, conectando residências, comércio e espaços públicos. A

predominância de vias locais reflete uma escala de circulação mais voltada para o pedestre, o que poderia ser potencializado com intervenções que priorizem a caminhabilidade e a segurança viária, como Ghel (2008) destaca, é ao caminhar que nos deparamos com a diversidade e vitalidade da vida ao nosso redor.

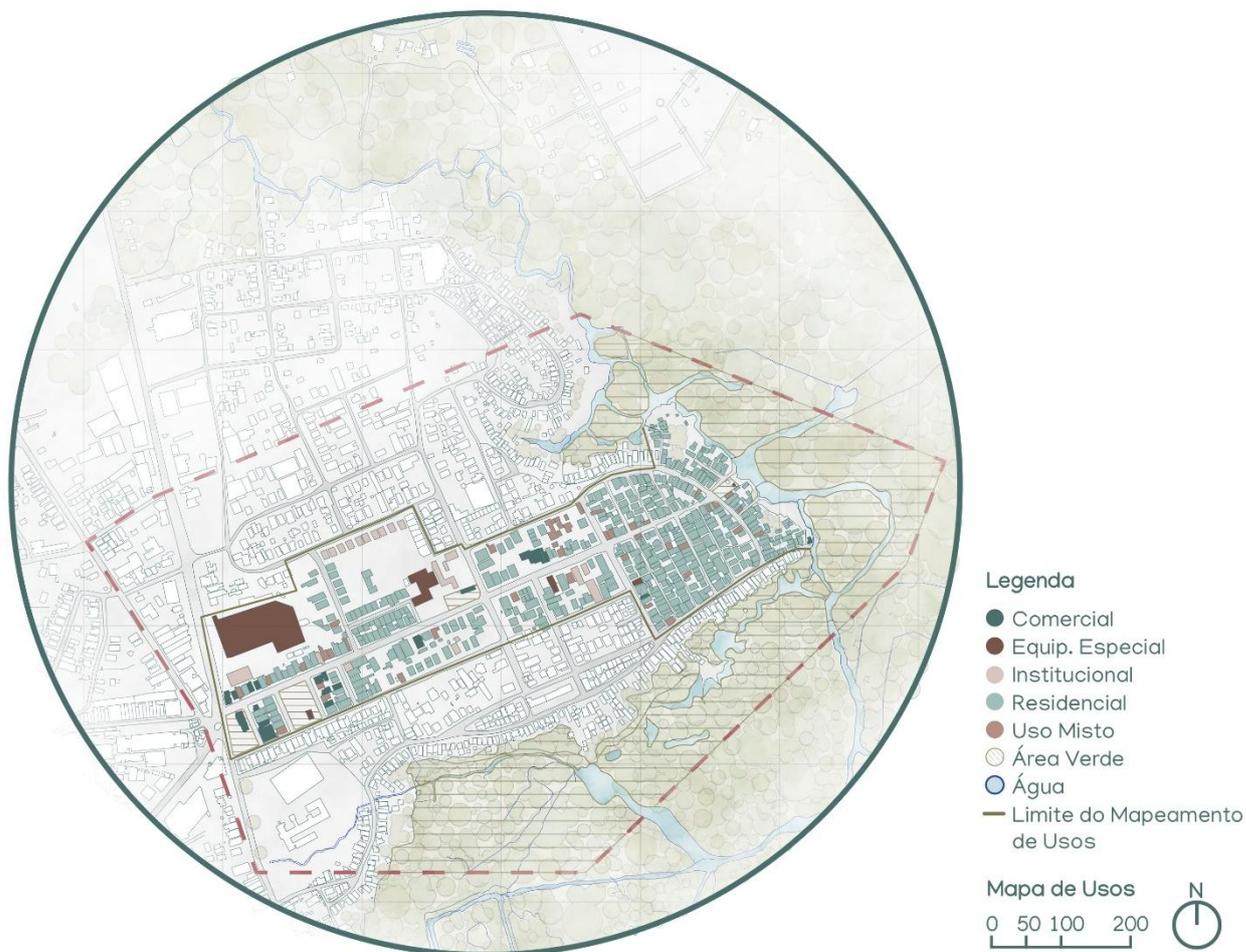
No entanto, a falta de infraestrutura adequada nas vias locais é um desafio significativo. Muitas delas apresentam pavimentação precária, ausência de calçadas ou calçadas irregulares, o que dificulta a circulação de pedestres, especialmente idosos, crianças e pessoas com mobilidade reduzida. Além disso, a falta de sinalização e de medidas para o ordenamento viário contribui para a sensação de insegurança, tanto para pedestres quanto para ciclistas.

O terminal de ônibus da linha Igarassu/Cidade Tabajara, localizado na Rua Santana de Gomes, é essencial para a mobilidade da comunidade, conectando moradores da Beira Mar 1 e outras áreas de Igarassu a cidades vizinhas, como Abreu e Lima e Paulista, dentro da Região Metropolitana do Recife. Ele atende, principalmente, trabalhadores e estudantes que se deslocam diariamente.

Apesar de sua importância, o terminal e a linha de ônibus enfrentam uma série de desafios. A infraestrutura do terminal é precária, sem abrigos para os passageiros, bancos e iluminação inadequada. Além disso, os ônibus que operam na linha frequentemente enfrentam problemas de superlotação, especialmente nos horários de pico, e o tempo de espera pode ser longo, gerando insatisfação entre os usuários. A falta de integração com outros modos de transporte, como ciclovias ou sistemas de bicicletas compartilhadas, também limita as opções de mobilidade para os moradores que buscam percorrer pequenas distâncias dentro da cidade.

Outro aspecto importante para se conhecer é a dinâmica dos usos na macro área. Para tanto, foi elaborado um mapa de usos (Figura 16), recurso fundamental para uma melhor compreensão do contexto espacial do local e da dinâmica de utilização do espaço. Através desse mapeamento, tornou-se possível realizar uma análise dos diferentes tipos de atividades e funções que ocorrem na área de estudo, identificando padrões e tendências de uso do solo. O mapa de usos permitiu compreender como as atividades comerciais, residenciais, institucionais e de lazer se distribuem ao longo da área analisada, fornecendo subsídios para a construção de Diretrizes Projetuais.

Figura 16- Mapa de Usos e ocupação do solo.



Fonte: Autor, 2024.

Especificamente no trecho inicial da Rua Santina de Gomes, adjacente ao centro comercial de Igarassu, verifica-se uma expressiva presença de uso misto e comercial, caracterizado pela coexistência de funções residenciais e comerciais (Figura 17). Nessa porção da via, identifica-se uma diversidade de pequenos estabelecimentos, como mercados, padarias, lojas e prestadores de serviços, intercalados com unidades habitacionais, resultando em um ambiente urbanístico multifuncional.

À medida que a análise se aproxima da comunidade Beira Mar 1, observa-se um aumento gradual da presença do uso residencial (Figura 18). Nessa área, predominam casas unifamiliares, muitas vezes construídas de forma desordenada,

evidenciando uma ocupação sem um planejamento urbano formal, característicos de invasões de terras.

A tipologia das residências varia desde construções vernaculares até condomínios e conjuntos habitacionais de até 2 pavimentos, conferindo um ar mais bucólico e tranquilo ao local. Essa transição de um ambiente comercial e multifuncional no início da rua para uma atmosfera mais residencial no seu término reflete a diversidade de vivências e histórias que compõem a paisagem urbana da região.

Esse padrão de uso do solo sugere uma transição gradual dos espaços multifuncionais, encontrados próximo ao centro comercial, para uma atmosfera mais voltada à moradia. No início da Rua Santana de Gomes, a presença de comércios e serviços atende não apenas aos moradores locais, mas também a visitantes e trabalhadores que circulam pela área. À medida que se avança em direção à Beira Mar 1, a rua assume um caráter mais residencial, com uma paisagem marcada por casas, ruas estreitas e uma sensação de comunidade mais forte.

Figura 17: Rua Santana de Gomes, evidenciando a forte presença da tipologia de Uso Comercial.



Fonte: O autor, 2025.

Figura 18: Rua Santina de Gomes, evidenciando a predominância da tipologia Residencial na Beira Mar 1.



Fonte: O autor, 2025.

Essa diversidade enriquece a paisagem urbana, pois promove uma mistura harmoniosa entre atividades e vivências. No entanto, também revela desafios, como a falta de infraestrutura adequada nas áreas mais residenciais e a necessidade de equilibrar o desenvolvimento comercial com a preservação do caráter residencial e comunitário. O mapa de usos, portanto, auxiliou a descrever a realidade atual, e forneceu subsídios para pensar em diretrizes que possam melhorar a qualidade de vida dos moradores, respeitando a dinâmica existente.

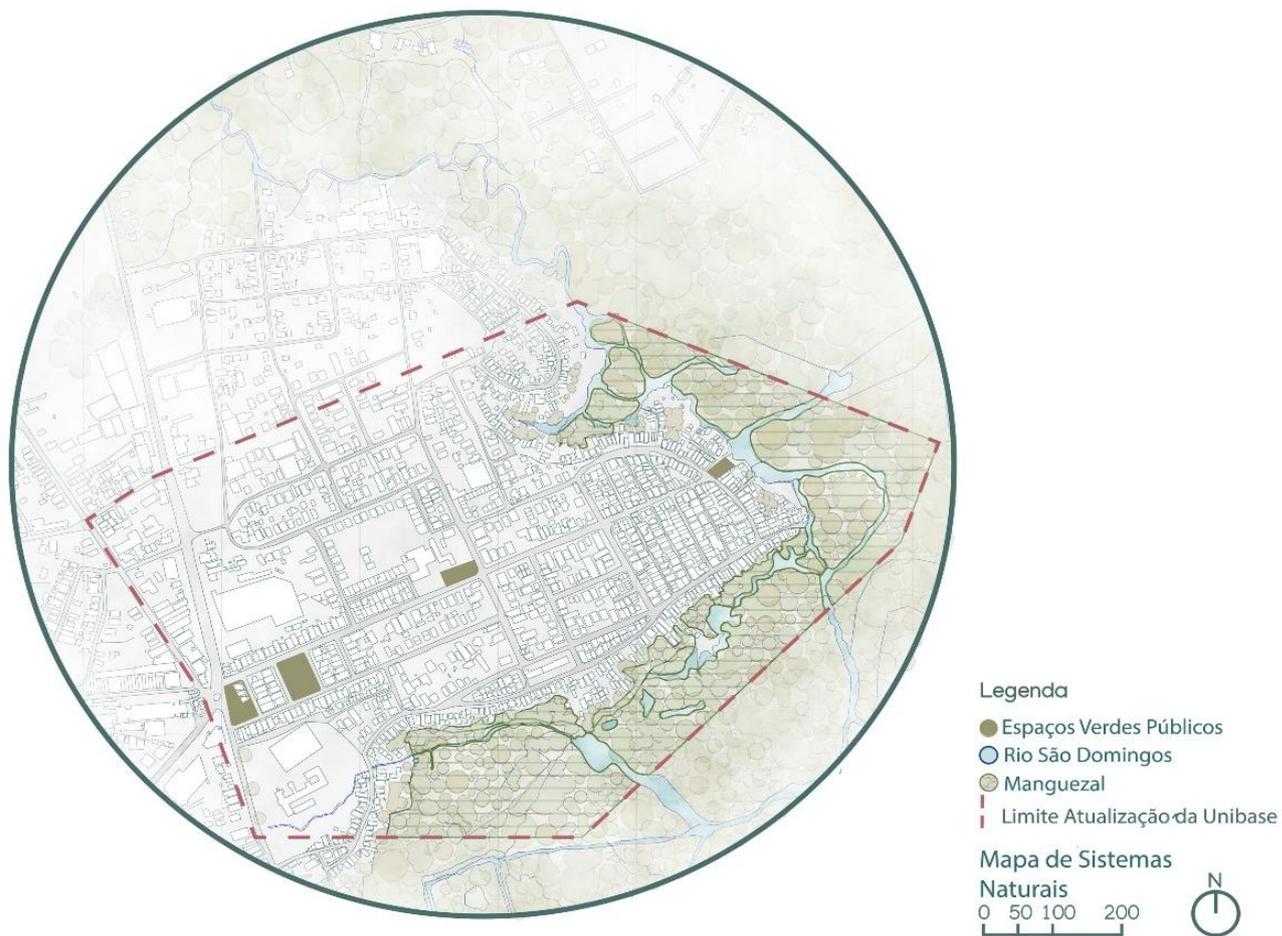
Através da volumetria esquemática gerada em 3D (Figura 19 e 20), tornou-se mais fácil a compreensão do gabarito da área de estudo. Essa representação tridimensional permitiu visualizar o conjunto das alturas das edificações, bem como a escala do ambiente construído. O gabarito da região é limitado a 3 pavimentos o que equivale a uma média de 9 metros de altura. Essa restrição de altura é resultado das diretrizes estabelecidas pelo Plano Diretor 2003, que busca preservar a escala humana e evitar a verticalização excessiva na área.

Figuras 19 e 20: Imagens 3D da Comunidade Beira Mar (Visão Aérea do Gabarito da Área)



Fonte: O autor, 2024.

Buscando compreender os principais sistemas naturais presentes dentro da área de estudo, foi desenvolvido um mapa de Sistemas Naturais (Figura 21) que evidencia a força do Rio São Domingos em conjunto com um Grande sistema de Manguezal e uma sequência de Espaços Verdes Públicos. Atualmente, a borda vegetal do mangue presente na Beira-Mar-1 está fortemente assoreada por cascas de mariscos e conchas que são descartados de maneira incorreta, tal atitude durante anos, corroborou para a destruição da camada vegetal nas bordas do Rio São Domingos (Figura 22).

Figura 21 - Mapa de Sistemas Naturais

Fonte: O autor, 2025.

Figura 22- Fotografia da área, evidenciando o Manguezal em sua plenitude, os fragmentos resistentes nas bordas, o entulho gerado pelas cascas de mariscos e um fragmento de vegetação antrópica entre quintais.



Fonte: O autor, 2025.

Como nos assegura Cullen (2008) destacando a importância dos elementos naturais como estruturantes na paisagem urbana. Ele sustenta que uma boa imagem ambiental oferece ao seu possuidor um sentimento de segurança emocional. Nesse sentido, o Sistema Natural presente, não é apenas um recurso hídrico e vegetal, mas um elemento que define a identidade visual, ambiental e funcional da área. Sua presença cria uma narrativa espacial que pode ser explorada como uma oportunidade de reverberar dentro do tecido urbano, criando conexões ao longo do percurso possibilitando a integração entre homem e natureza, através de projetos, que desenvolvam a criação de percursos que acompanham suas margens, pela integração de suas águas como parte da experiência urbana, bem como a expansão de sua malha verde em diversos trechos da cidade.

(Tardin, 2016) enfatiza a importância da vegetação como um elemento que humaniza a paisagem urbana e destaca que mesmo áreas sem vegetação devem ser valorizadas por seu papel ecológico. Ela descreve que

" Os lugares com vegetação ou aqueles sem vegetação, mas que podem ser recuperados a favor do desenvolvimento dos ecossistemas, merecem que se preste atenção a seus processos naturais como um dado significativo para a manutenção da qualidade ecológica do território" (Tardin, 2016, p.50).

Nesse sentido, o sistema de Manguezal ao longo do Rio São Domingos pode ser visto como oportunidades para criar espaços e rotas de exploração e lazer, onde a comunidade possa se reconectar com a natureza. A integração dessas áreas verdes com o projeto urbano pode resultar em uma paisagem mais acolhedora, promovendo o bem-estar físico e mental dos moradores.

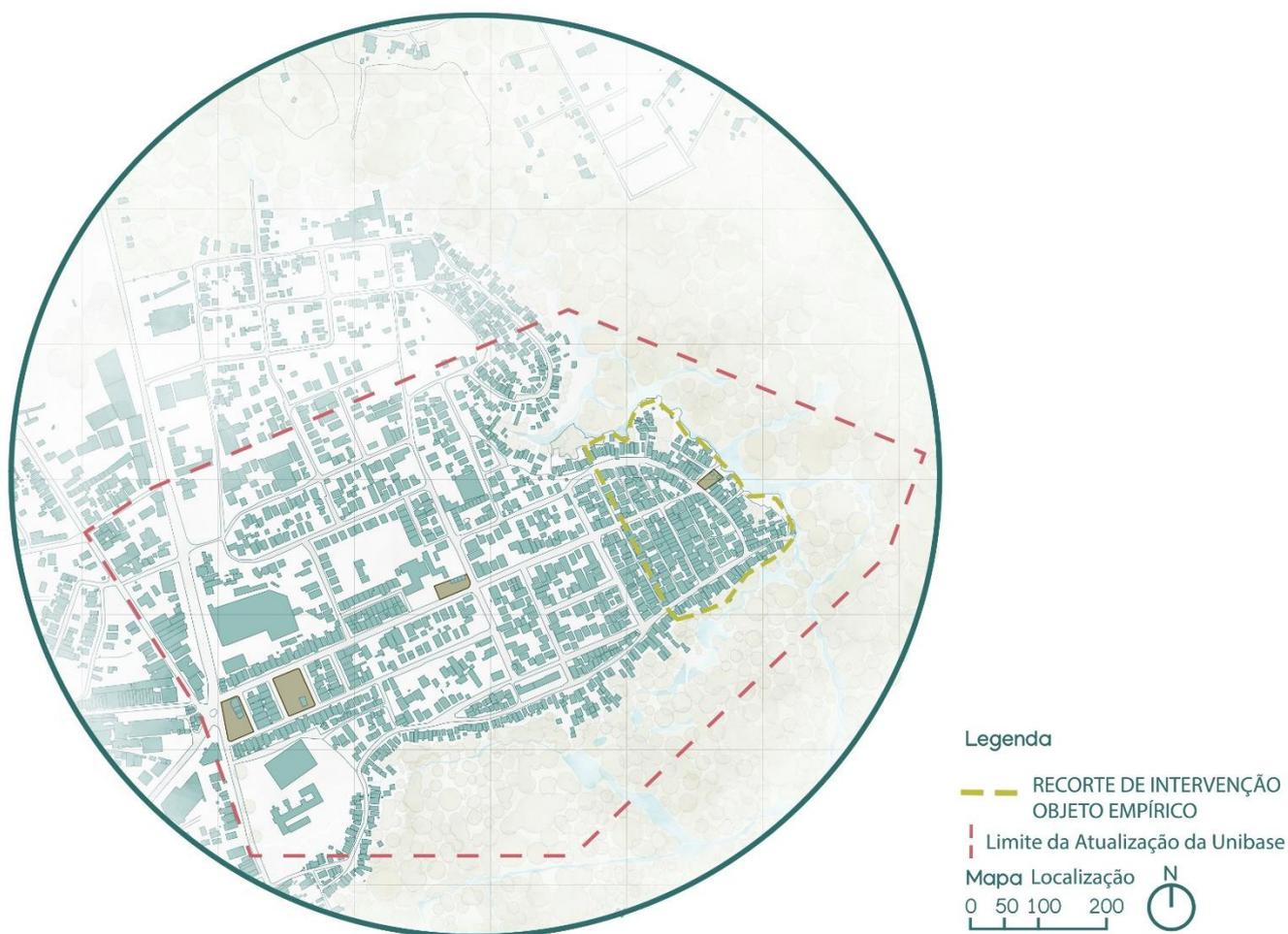
O sistema, cria uma malha verde-azul que estrutura a paisagem da área de estudo. Essa rede de elementos não apenas define a identidade visual do local, mas também oferece oportunidades para a criação de percursos e espaços públicos que valorizem a relação entre o homem e a natureza, onde tais elementos possam reverberar dentro do contexto urbano, conectando também outros espaços verdes públicos ao Rio São Domingos e seu Manguezal, dialogando com o entorno, respeitando e potencializando as características pré-existentes.

Após uma análise a nível macro, tornou-se imperativo definir um espaço adequado para o desenvolvimento de uma escuta ativa a população para posterior definição das diretrizes projetuais. Sendo assim, para a escolha desta área, foram considerados diversos princípios orientadores, alguns extraídos do livro "Espaços Livres: Sistema e Projeto Territorial", de Raquel Tardin". Onde (Tardin, 2010) destaca a importância de compreender os espaços livres como sistemas integrados, que devem ser planejados de forma a responder às dinâmicas sociais, ambientais e urbanas de cada contexto. Esse pensamento foi fundamental para guiar a seleção da área de intervenção, garantindo que o produto final estivesse alinhado com as necessidades e potencialidades da comunidade local.

O Porto da Madeira, (Figuras 23, 24, 25, 26 e 27), local escolhido para aprofundamento dos estudos e conhecimento da área, recebe essa designação devido à sua localização às margens do rio e ao fato de ter sido anteriormente uma madeireira (Morador, Comunicação Pessoal, 2025). Este equipamento marca a identidade da comunidade Beira Mar 1, bem como uma comunidade pesqueira composta por diversos moradores da região que utilizam o espaço para o

tratamento dos peixes capturados tanto no rio quanto na praia do capitão, garantindo sua subsistência. No entanto, atualmente, o Porto da Madeira, encontra-se em estado de abandono, com agravantes que promovem a sua subutilização. A ausência de solo natural, vegetação insuficiente, mobiliário urbano inadequado, deficiente de qualquer elemento que ofereça estrutura e conforto ao ambiente.

Figura 23: Localização do Recorte – Objeto Empírico – Porto da Madeira e seu entorno imediato.



Fonte: O autor, 2025.

Figura 24- Recorte Ampliado – Objeto Empírico.



Fonte: O autor, 2025.

Figura 25: Porto da Madeira, elemento que promove a transição entre o Rio São Domingos e a Rua Santina de Gomes.



Fonte: O autor, 2025.

Figura 26: Vista do Pedestre – Porto da Madeira na Beira Mar 1 para o Rio São Domingos.



Fonte: O autor, 2024.

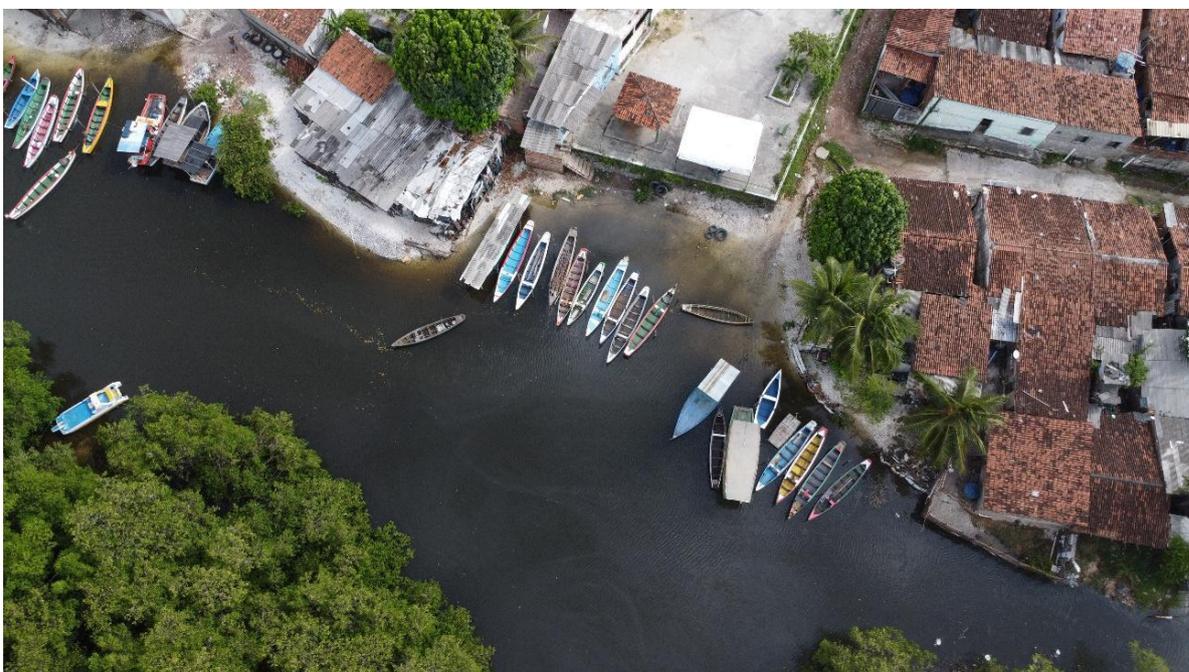
Figura 27: Vista do Pedestre – Porto da Madeira na Beira Mar 1 para “Bar da Praça”.



Fonte: O autor, 2024.

Gehl (2008) reforça que os espaços públicos bem projetados são essenciais para a qualidade de vida urbana, pois promovem a interação social, a saúde e o bem-estar das comunidades. Essa visão é indispensável para pensar Diretrizes que promovam a revitalização do Porto da Madeira e de seu entorno imediato, transformando-o em um espaço que não apenas atenda às necessidades práticas da comunidade, mas também promova a interação social, a conexão com a natureza e o fortalecimento da identidade local. A porto, em seu estado atual, representa uma oportunidade para a criação de um lugar significativo de percepção da paisagem, que dialogue com o rio (Figura 28) e com as atividades tradicionais da comunidade.

Figura 28 - Vista aérea do Rio São Domingos e a ZEIS Beira Mar 1.



Fonte: O autor, 2025.

Durante o processo de escolha do recorte de intervenção, foram levados em consideração 5 pontos norteadores, sendo eles: Posição Geográfica, Fisiografia, Particular Estrutura Urbana, Problemática Ambiental e Descaso do Poder Público.

Posição Geográfica: Localização situada próximo ao centro Comercial, Porto da Madeira atua como um espaço âncora para a comunidade da Beira Mar 1, Espaço funciona como um balcão para contemplação da paisagem natural.

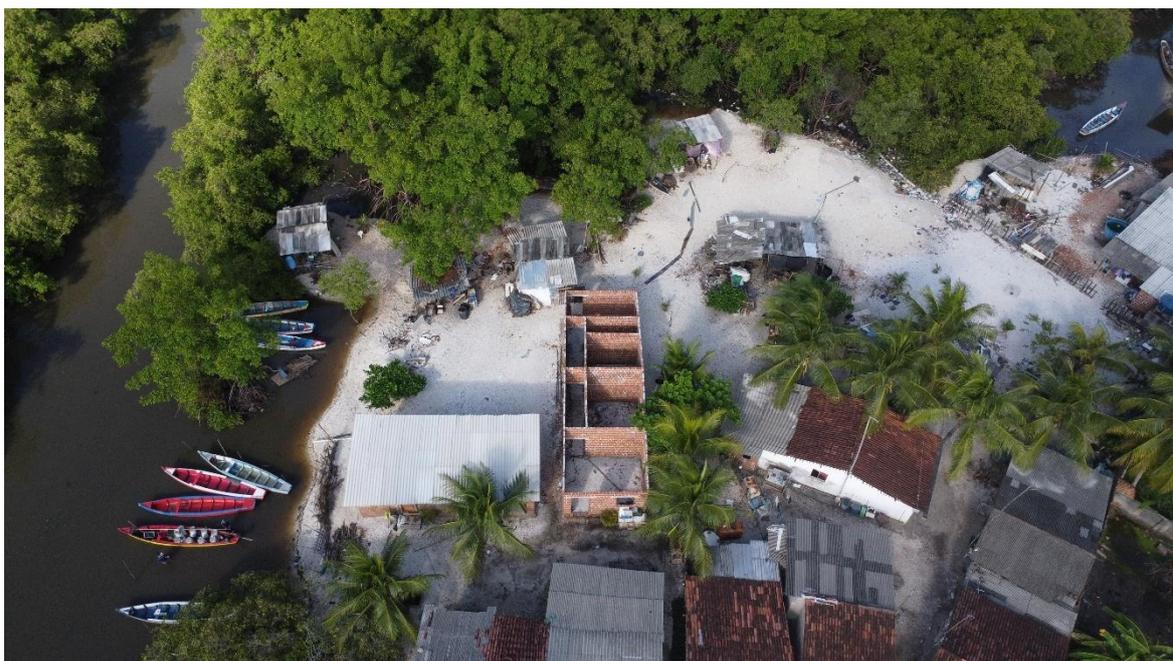
Fisiografia: Geografia delimitada pelos maciços compostos pelo mangue, a presença do rio São domingos, os diversos Espaços Verdes Públicos ao longo da via estruturadora da área (Rua Santana de Gomes), a capacidade do espaço em conectar-se a diversos sistemas, pessoas e demais espaços públicos em suas proximidades.

Particular Estrutura Urbana: A organização Espacial da área que se traduz em um assentamento consolidado e reconhecido como ZEIS pelo poder público municipal desde 2003, conforme o primeiro Plano Diretor da cidade (IGARASSU, 2003). A área selecionada se apresenta como um espaço funcional e com uma rica história quanto à sua formação, acomodando vivências e memórias ao longo dos anos, bem como sendo um espaço promotor de eventos para toda a comunidade.

Problemática Ambiental: Devido as irregularidades do assentamento, bem como a ausência de planejamento diversas casas foram construídas na beira do rio, em desconformidade com a lei nº 10.932/2004 que em seu artigo III dispõe sobre reserva de faixa não edificável de 15 metros e que pode variar de acordo com especificidades de cada corpo d'água (Planalto, 2004). Outra questão ambiental que chamou atenção, foi a grande quantidade de cascas de mariscos presente na área de estudo que são coletados na Ilhota Coroa do Avião e Praia do Capitão e tratados na comunidade beira mar 1, no entanto, o descarte dos resíduos é há muito tempo, feito de maneira incorreta, corroborando para o acúmulo em excesso destes detritos que estão deteriorando a borda vegetal do rio são domingos no trecho referente à beira mar 1 (Figuras 29, 30, 31 e 32).

Atualmente, a Prefeitura Municipal de Igarassu possui um convênio através da Secretaria de Políticas Sociais e o Ceten (Complexo de Tecnologia, Empreendedorismo e Negócios) que visa mitigar os danos causados pela grande quantidade de cascas de mariscos presentes na área (Igarassu, 2024). O projeto promove cursos de capacitação onde os alunos aprendem a desenvolver tijolos ecológicos a partir das cascas de marisco, transformando um resíduo problemático em um recurso sustentável, mas essa ação não é capaz de resolver o problema ambiental causado em sua totalidade, sendo necessárias ações complementares.

Figura 29 - Cascas de Mariscos descartadas indevidamente, Beira Mar 1, Igarassu/PE.



Fonte: O autor, 2025.

Figura 30: Vista aérea da Beira Mar 1 – Observa-se grande acúmulo de detritos proveniente do processo de pesca.



Fonte: O autor, 2025.

Figura 31: Vista do pedestre na Beira Mar 1 – Borda do rio São Domingos e Detritos.



Fonte: O autor, 2024.

Figura 32 - Imagens do Rio São Domingos e Suas Bordas.



Fonte: O autor, 2024.

Lacuna na atuação do Poder Público: Observa-se uma lacuna significativa na atuação do Poder Público em relação aos investimentos na comunidade da Beira Mar 1, evidenciada por problemas recorrentes de infraestrutura básica. A localidade enfrenta deficiências na iluminação pública e carece de um espaço com equipamentos adequados, vegetação e espaços compatíveis com suas necessidades sociais e territoriais (Figuras 33, 34 e 35). A gestão de resíduos sólidos é ineficiente, destacando-se a presença constante de lixo oriundo de residências vizinhas ao Porto da Madeira. Além disso, a acessibilidade é inexistente, caracterizada por calçadas irregulares, ausência de rampas e pisos táteis, bem como pela falta de organização viária que contemple a circulação segura e integrada de veículos e pedestres.

Figura 33 - Vista do Porto da Madeira na Beira Mar 1.



Fonte: O autor, 2025.

Figura34: Porto da Madeira na Beira Mar 1 - Canteiros danificados e guarda-corpo com estrutura comprometida.



Fonte: O autor, 2025.

Figura 35: Porto da Madeira na Beira Mar 1 - Guarda-corpo com estrutura comprometida.



Fonte: O autor, 2025.

O desenvolvimento das Diretrizes para a Requalificação do Porto da Madeira na Beira Mar 1, portanto, devem considerar não apenas a infraestrutura física, mas também as dimensões sociais e ambientais do espaço. Inspirados pelas ideias de Raquel Tardin, Gordon Cullen e Jan Gehl, o projeto poderá explorar as relações entre o rio, o porto e a comunidade, criando um espaço que seja funcional, esteticamente agradável e significativo para os moradores. A integração de elementos como áreas de sombreamento, mobiliário urbano adequado, vegetação nativa e espaços para a exploração da atividade pesqueira pode transformar os espaços ociosos em um local de convívio, lazer e fortalecimento comunitário.

A comunidade da Zona Especial de Interesse Social (ZEIS) Beira Mar 1 possui uma forte ligação sociocultural e demonstra, um grande apreço pelos principais elementos desse estudo: O porto da Madeira, O Rio São Domingos e O Manguezal. A espaço em questão é um ponto focal de conexão para muitos, sendo um lugar que é reflexo da identidade local, marcada por tradições, atividades pesqueiras e um senso de pertencimento que se fortalece ao longo do tempo. No entanto, apesar dessa forte coesão comunitária, o problema da falta de espaços livres públicos de qualidade é amplamente sentido, dada as condições precárias ao qual o equipamento se encontra.

2.2 A voz da população: Ouvir para intervir.

Após a identificação das principais problemáticas existentes na área, bem como a definição e aproximação do recorte de intervenção, buscando compreender ainda mais a região selecionada, e tomando como referência, Gordon Cullen e seus escritos em Paisagem Urbana (2008), foi necessário mergulhar em campo através de um questionário aplicado à população local (Quadro 04) com o propósito de entender necessidades e anseios da comunidade em geral. O questionário foi formulado com perguntas de fácil compreensão e resposta, visando captar informações importantes a respeito da percepção dos moradores e transeuntes em relação ao espaço público, à infraestrutura local e às condições de vida na comunidade. Essa conduta metodológica foi essencial para garantir um aparato

sólido e real que visa o auxílio na construção do produto final deste trabalho, as diretrizes projetuais e que estejam alinhadas com as reais necessidades e expectativas dos habitantes e usuários da área.

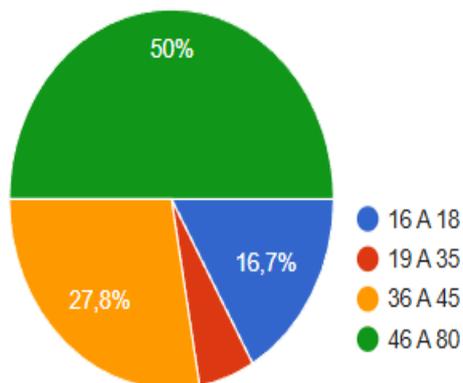
Quadro 04: Relação de perguntas realizadas na ZEIS - Beira Mar 1.

1	NOME
2	IDADE
3	HÁ QUANTO TEMPO MORA NA LOCALIDADE?
4	EXISTE COLETA SELETIVA FREQUENTEMENTE?
5	VOCÊ SE SENTE SEGURO CAMINHANDO NA LOCALIDADE?
6	PARA IR ATÉ O CENTRO DA CIDADE, COMO VOCÊ CLASSIFICARIA A QUALIDADE DA RUA SANTINA DE GOMES DA BEIRA-MAR 1 ATÉ O CENTRO?
7	VOCÊ CONHECE ALGUÉM QUE SOBREVIVE DA PESCA OU A REALIZA POR LAZER?
8	O QUE VOCÊ ACHA DO PORTO PRÓXIMA AO RIO?
9	QUÃO IMPORTANTE É ESTA PORTO PRA VOCÊ?
10	QUAL A PRIMEIRA IMAGEM QUE VEM A SUA MENTE AO LEMBRAR DESTA ÁREA DA BEIRA-MAR 1?
11	O QUE GOSTARIA QUE FOSSE FEITO PARA MELHORAR A SITUAÇÃO DA COMUNIDADE?

Fonte: O autor, 2024

O formulário foi respondido por 18 pessoas, distribuídas entre os sexos masculino e feminino, com idades variadas. A maior parte dos entrevistados estava na faixa etária entre 46 e 80 anos, conforme ilustrado no gráfico abaixo (Gráfico 01). Compreender a idade dos entrevistados ajudou a revelar a diversidade etária da amostra, o que é fundamental para justificar diretrizes que atendam a diferentes grupos, desde idosos, adultos em idade ativa e crianças. A predominância de pessoas mais velhas na amostra também sugere uma comunidade enraizada, com moradores que têm uma longa história e vivências no local.

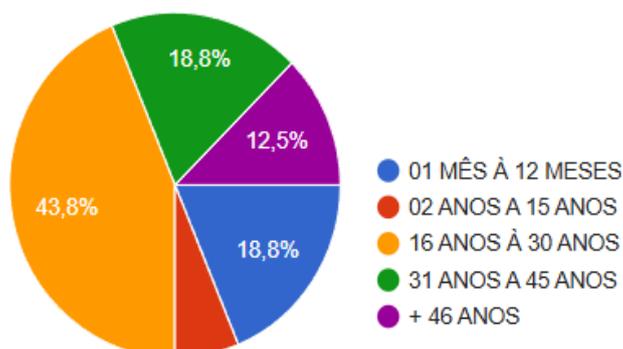
Gráfico 01: Faixa etária dos moradores entrevistados na ZEIS – Beira Mar 1



Fonte: O autor, 2024.

Em seguida, foi questionado há quanto tempo os entrevistados moravam na localidade. Essa pergunta teve como objetivo compreender a estabilidade da população e identificar eventuais padrões de evasão ou crescimento populacional. Caso houvesse uma grande quantidade de novos moradores, isso poderia indicar um aumento populacional na área ou, por outro lado, uma alta rotatividade de residentes, o que poderia ser um alerta para problemas.

Gráfico 02: Tempo de residência dos moradores entrevistados na ZEIS – Beira Mar 1.



Fonte: O autor, 2024.

Foi constatado que a maior parte dos entrevistados reside na região há mais de 16 anos, demonstrando assim a consolidação da comunidade. Esse dado revela um forte vínculo dos moradores com o local, indicando que a Beira Mar 1 é uma

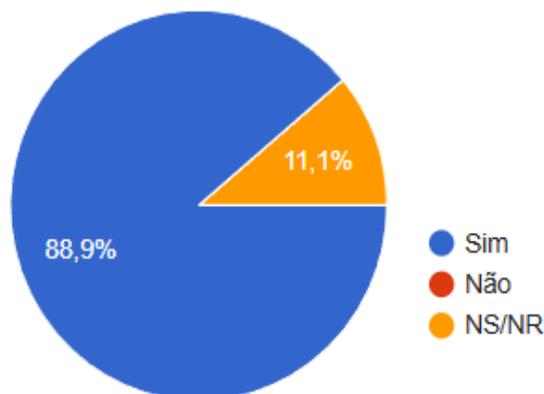
comunidade estabelecida, com uma população que mantém raízes profundas na região.

A estabilidade da população é um indicativo importante para o processo de planejamento urbano. Comunidades consolidadas, como a Beira Mar 1, tendem a ter demandas específicas relacionadas à melhoria da infraestrutura existente, à manutenção dos espaços públicos e à preservação das características culturais e sociais do local. A presença de moradores de longa data também pode facilitar a eficácia da implantação de projetos participativos, uma vez que esses indivíduos têm um conhecimento profundo da região e tendem a estar engajados em iniciativas que visem o bem-estar coletivo.

Além disso, a predominância de moradores idosos na amostra sugere a necessidade de diretrizes que priorizem a acessibilidade e a segurança. Idosos podem estar mais vulneráveis a problemas como calçadas irregulares, falta de iluminação pública e dificuldades de mobilidade, o que reforça a importância de intervenções que objetivem tornar o espaço urbano mais inclusivo e acolhedor para todas as faixas etárias.

Em seguida, explorou-se a respeito da coleta de lixo na região (Gráfico 03). Esse questionamento surgiu a partir de observações durante as visitas de campo, nas quais era comum ver uma grande quantidade de lixo acumulado no Porto (Figura 36 e 37). No entanto, os entrevistados informaram que a coleta seletiva acontece regularmente, mas enfrenta dificuldades para acessar alguns becos e vielas da comunidade. Devido a essa limitação, muitos moradores acabam utilizando o porto como ponto de coleta de lixo, o que contribui para o acúmulo de resíduos e a degradação do espaço público.

Gráfico 03: Existência Coleta Seletiva de lixo na Área de Estudos.



Fonte: O autor, 2024.

Esse problema revela uma lacuna na infraestrutura de saneamento básico da região, especialmente em áreas de difícil acesso para os caminhões de coleta. A falta de uma solução eficiente para o descarte de resíduos não apenas impacta a estética e a funcionalidade do local, mas também gera problemas de saúde pública e ambiental, como a proliferação de vetores de doenças e a contaminação do solo e do Rio São Domingos.

Figura 36 - Descarte de Lixo no Porto da Madeira.



Fonte: O autor, 2024.

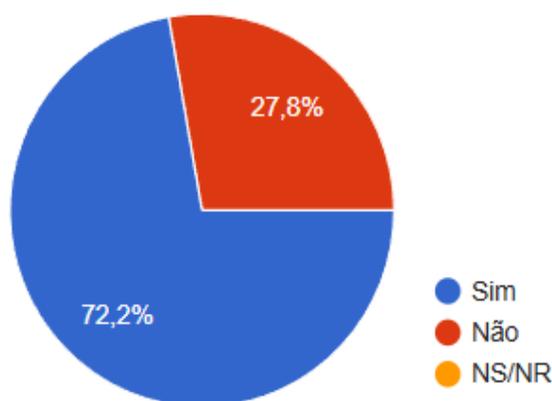
Figura 37: Vista do Porto da Madeira para a Rua Santina de Gomes – Lixo acumulado.



Fonte: O autor, 2025.

Outro questionamento foi a respeito da sensação de segurança nas ruas e no entorno do Porto (Gráfico 04). A maior parcela dos entrevistados, 72,2%, afirmou se sentir seguro ao caminhar na localidade. No entanto, durante as respostas, muitos destacaram que a comunidade enfrenta problemas relacionados ao tráfico de drogas, e embora tenham ressaltado que nenhum morador é diretamente importunado por eventuais infratores. Essa aparente contradição entre a sensação de segurança e a presença de atividades ilícitas sugere que os moradores desenvolveram mecanismos de convivência com essas questões, mas também indica a necessidade de intervenções que promovam a segurança de forma mais efetiva.

Gráfico 04: Percepção dos moradores sobre a segurança na ZEIS – Beira Mar 1 e no Porto da Madeira.



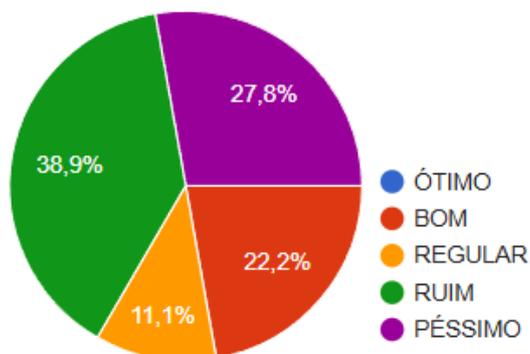
Fonte: O autor, 2024.

A sensação de segurança é um fator crucial para a qualidade de vida urbana, especialmente em espaços públicos. A presença de iluminação adequada, policiamento comunitário e atividades que incentivem o uso contínuo do espaço contribuem para reduzir a insegurança e promover um ambiente mais acolhedor para os moradores.

Buscando compreender a caminhabilidade entre a Beira Mar 1 e o Centro comercial de Igarassu, foi perguntado a respeito da Rua Santina de Gomes, a principal via de acesso ao centro da cidade (Gráfico 05). Os entrevistados classificaram a qualidade da via como ruim ou péssima, somando mais de 65% das respostas. Essa avaliação negativa evidencia a necessidade de intervenções que tornem o percurso mais confortável, acessível e menos árido. Entre os principais

problemas relatados estão as calçadas irregulares, a falta de sombreamento e a ausência de infraestrutura adequada para pedestres, como rampas de acessibilidade e sinalização.

Gráfico 05: Percepção dos moradores sobre o percurso da Rua Santina de Gomes a partir do Porto da Madeira até o Centro Comercial.



Fonte: O autor, 2024.

As condições precárias da via limitam seu potencial como espaço de circulação e integração. A melhoria da caminhabilidade pode trazer benefícios para a população, como o aumento do fluxo de pedestres, a redução do tempo de deslocamento e a promoção de um ambiente mais agradável e seguro para os moradores.

Em síntese, os dados coletados sobre coleta de lixo, sensação de segurança e caminhabilidade destacam a necessidade de intervenções simbióticas. As diretrizes de Requalificação do Porto da Madeira e seu entorno imediato, devem considerar não apenas a infraestrutura física do lugar, mas também as dimensões sociais e ambientais, a fim de promover um espaço público que seja funcional, seguro e acolhedor para todos os moradores.

Perpassando pela atividade de destaque da área - a pesca - questionou-se sobre o conhecimento de pessoas que dela dependem para subsistência ou a utilizam como forma de lazer. Todos os entrevistados confirmaram positivamente. Esse dado é de extrema importância pois evidencia a força do elemento água para a comunidade, que possui diversos indivíduos que dependem da pesca não apenas como fonte de sustento, mas também como parte integrante de sua identidade cultural e social (Figuras 38, 39 e 40). A pesca, portanto, não é apenas uma

atividade econômica, mas um elemento que conecta a comunidade à natureza, reforçando a importância de diretrizes projetuais que valorizem tal relação.

Figura 38: Vista do Rio São Domingos na Beira Mar 1, ao lado do Porto da Madeira.



Fonte: O autor, 2025.

Figura 39: Vista do Porto da Madeira – Canoas atracadas



Fonte: O autor, 2025.

Figura 40: Casa na Beira Mar 1 – Rede de Pesca Estendida em frente a moradia, sugerindo que os moradores são praticantes da atividade pesqueira.



Fonte: O autor, 2025.

Ao serem indagados quanto à sua opinião sobre o Porto da Madeira / Praça da Beira Mar 1 (Quadro 05), cada participante respondeu de maneira diferente. As respostas refletem uma diversidade de percepções sobre o espaço e foram as seguintes:

Quadro 05: Relação de respostas sobre a percepção dos moradores sobre o Porto da Madeira / Praça da Beira Mar 1.

1	Boa, mas o novo bar só dá droga e bêbados.
2	Depois do novo bar ficou muito ruim.

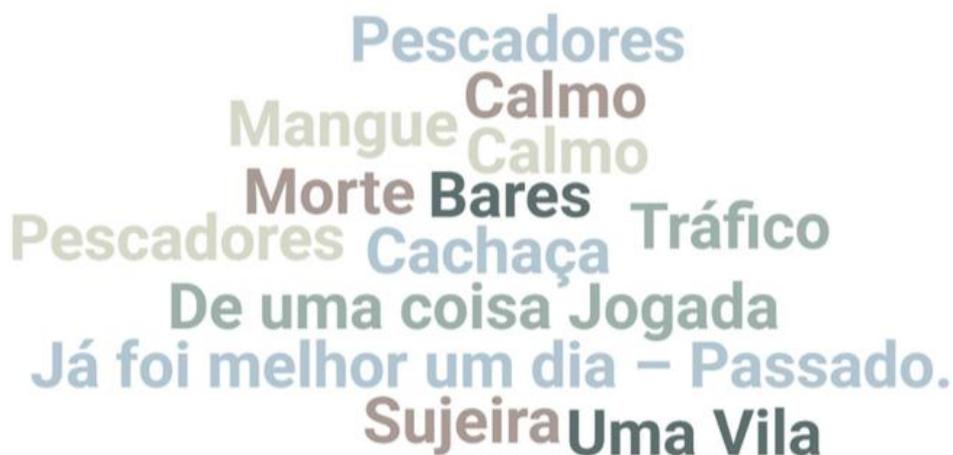
3	Deveria ser boa.
4	Deveria ser melhor, mais segura principalmente.
5	Deveria ter brinquedo.
6	Falta iluminação.
7	Falta iluminação.
8	Muito Boa.
9	Não é bom, está sendo usada como bar.
10	Pode melhorar.
11	Precisa de mais atenção.
12	Péssima depois do novo bar.
13	Se fosse uma praça seria ótimo, mas é um ponto de drogas.
14	Tem que tirar o novo bar que se instalou.
15	É um descaso estar abandonada.
16	Ótima.
17	Ótima.
18	Ótimo.

Fonte: O autor, 2024.

Diante dessas respostas, foi constatado que a última residência no canto direito no Porto da Madeira, inaugurou um bar e vem utilizando a lugar como espaço de comercialização de bebidas alcoólicas (Figura 41). Essa situação gerou insatisfação na população, uma vez que o comércio instalado está contribuindo para a marginalização do equipamento público. Muitos moradores associam o bar ao aumento de problemas sociais, como o consumo de drogas e a sensação de insegurança, o que tem impactado negativamente a percepção da Porto como um espaço de convívio e lazer.

Buscando compreender a imagem do lugar na perspectiva dos entrevistados, questionou-se o que vinha à mente deles quando lembravam do Porto da Madeira. Esse questionamento permitiu captar uma variedade de respostas, que refletem diferentes pontos de vista, desde memórias felizes e afetivas até preocupações e críticas em relação ao espaço, então a partir destas respostas foi possível montar uma nuvem de palavras (Figura 42).

Figura 42 - Nuvem de Palavras da Beira Mar 1.



Fonte: O autor, 2025.

As respostas dos moradores revelam percepções distintas sobre o Porto da Madeira na Beira Mar 1. De um lado, ele é valorizado como espaço de lazer, convívio e identidade local, onde famílias se reúnem para aproveitar o espaço. Por outro, surgem críticas recorrentes ao acúmulo de resíduos, falta de iluminação, segurança e infraestrutura.

Além disso, mencionam-se problemas como ocupação desordenada e atividades ilícitas, prejudicando a imagem do espaço e afastando parte da comunidade. Os moradores destacam a necessidade de revitalização com foco em iluminação, segurança, brinquedos infantis e remoção do bar, apontado o como foco de conflitos.

Em resumo, há uma dualidade: o espaço é afetivamente importante, mas precisa de intervenções urgentes para recuperar sua função social, tornando-se novamente seguro e acolhedor para todos.

Por fim, ao encerrar o questionário, foi solicitado que os participantes expressassem o que gostariam que fosse feito para resolver as demandas da comunidade local. Prontamente, obteve-se uma lista (Quadro 06) com informações valiosas que posteriormente auxiliarão no processo de construção de boa parte das diretrizes projetuais, alvo deste trabalho. As sugestões dos moradores foram as seguintes:

Quadro 06: Sugestões propostas para melhorias no Porto da Madeira / Praça da Beira mar 1.

1	AJEITAR A PRAÇA - POSTO DE SAÚDE
2	ILUMINAÇÃO NO PORTO E NO MANGUE
3	CERCAR O MANGUE PRA NINGUÉM PASSAR - MELHORAR POLICIAMENTO
4	ILUMINAÇÃO NO PORTO
5	ILUMINAÇÃO DO PORTO - ASSOCIAÇÃO DOS PESCADORES
6	ILUMINAÇÃO NO PORTO E ESPAÇO PARA OS PESCADORES VENDER OS PEIXES
7	ILUMINAÇÃO NO PORTO - BRINQUEDOS - PROJETO SOCIAL
8	REFORMA NO PORTO - MAIS POLICIAMENTO
9	NS/NR
10	BRINQUEDO NO PORTO
11	BRINQUEDOS NO PORTO
12	ASFALTAMENTO
13	PROJETOS SOCIAIS E MAIS SEGURANÇA
14	ABRIGO PARA IDOSOS
15	LIMITAR O ACESSO AO MANGUE E FAZER UMA ASSOCIAÇÃO DOS PESCADORES
16	PRECISA MELHORAR A ILUMINAÇÃO PÚBLICA
17	MENOS RACIONAMENTO DE ÁGUA
18	NADA

Em síntese, as sugestões dos moradores oferecem uma visão das prioridades da comunidade e servirão como base para a elaboração das diretrizes projetuais para o Porto da Madeira e do seu entorno, que devem ir além das melhorias físicas do espaço, pois devem considerar aspectos como o fortalecimento da sensação de proteção, o resgate das tradições e identidades da comunidade, e a integração com o sistema natural do local.

CAPÍTULO 3: OUTROS PORTOS, OUTRAS HISTÓRIAS, LIÇÕES QUE ANCORAM.

Este capítulo apresenta uma análise de projetos de requalificação urbana e paisagística em contextos semelhantes ao do Porto da Madeira na comunidade Beira Mar 1. A partir da observação de diferentes estudos de caso, busca-se compreender as soluções adotadas em outras localidades e como essas estratégias podem auxiliar na elaboração de diretrizes projetuais para a área de intervenção deste trabalho.

O objetivo desta análise é identificar práticas que foram capazes de transformar espaços degradados em lugares de convivência, memória e integração com a natureza. As referências aqui selecionadas oferecem lições a respeito da organização do espaço público, recuperação ambiental e fortalecimento do vínculo entre a comunidade e o território.

A partir dessas experiências, serão destacados elementos que possam dialogar diretamente com as necessidades e desafios da Beira Mar 1, ajudando a orientar propostas que promovam uma nova relação entre a população, o rio São Domingos e o Porto da Madeira.

Estudo de Caso: Parque da Juventude - Rosa Kliass.

Localizado no bairro de Santana, na Zona Norte de São Paulo, o Parque da Juventude ocupa uma área que, na década de 1990, abrigou a antiga penitenciária do Carandiru, até seu fechamento em 2002. Em 1999, a Prefeitura de São Paulo lançou um concurso público para o desenvolvimento de propostas urbanísticas e paisagísticas que transformassem a antiga área da penitenciária em um grande parque. A proposta vencedora (Figura 43), desenvolvida pela renomada paisagista Rosa Grena Kliass, trouxe consigo a demonstração do "Paisagismo como Resignificador Social", buscando não apenas criar um espaço de lazer ativo, mas também redefinir o significado daquele local para a comunidade local, fortemente marcado pela violência. (PEREIRA, 2017; HANNES, 2014).

Figura 43 - Croqui Projetual proposto por Rosa Grena Kliass.



Fonte: CALLIARI, Mauro.

O projeto foi dividido em três etapas, que juntas compõem 240 mil metros quadrados. Na primeira fase, foram contemplados 35 mil metros quadrados de área, onde foram implantadas 10 novas quadras esportivas e outros equipamentos de lazer. Essa etapa priorizou a valorização do esporte, buscando atrair o público para a utilização do parque afim de promover um Lazer Ativo. Além das quadras e pista de skate (Figura 44), um dos pontos marcante, foi o fato de Kliass não produzir

quadras em modelos tradicionais utilizando-se de alambrados para proteção, pois não gostaria de trazer a este espaço qualquer tipo de semelhança com prisões, então, optou por proteções segregadoras entre as quadras e passeios através da utilização de gradis metálicos (Figura 45) que marcam o paisagismo da primeira fase (KLIASS, 2014).

Figura 44 - Parque da Juventude – Quadra de Skate na Área esportiva do parque.



Fonte: Nelkson Kon, 2007.

Figura 45 -Parque da Juventude – Elemento segregador entre quadras e passeios.



Fonte: Nelson Kon, 2007.

A segunda fase do projeto foi finalizada e inaugurada em 2004, trazendo um caráter mais contemplativo. Nessa etapa, foram criados percursos sinuosos e bancos foram dispostos ao longo do parque (Figura 46), incentivando a permanência e o descanso dos visitantes. Os entulhos gerados pela demolição da penitenciária, serviram para auxiliar na moldagem da topografia durante a segunda fase, criando alguns morretes ao longo dos passeios, proporcionando ao usuário uma experiência visual e sensorial única.

Outro aspecto importante da segunda fase foi a preservação das estruturas do pavilhão que estava em construção nos fundos do terreno, originalmente destinado a apoiar a penitenciária. Os pilares existentes foram mantidos como forma de preservar as tipuanas que cresceram espontaneamente no local, onde a projetista criou decks de madeira elevados, que permeiam esse espaço. Esses decks permitem que os visitantes caminhem e sintam um pouco da história do antigo presídio, contemplando os vestígios do passado enquanto desfrutam de um novo espaço (PEREIRA, 2017).

Figura 46 - À direita, elevação do terreno formando um morrete; ao centro, passeio sinuoso; e à esquerda e ao fundo, área de vegetação densa.



Fonte: Nelson Kon, 2007.

As passarelas de vigilância da antiga penitenciária foram reaproveitadas (Figura 47), permitindo que os usuários contemplassem a paisagem de diferentes

ângulos. Para acessar esses espaços, foram construídas escadas em estrutura metálica, que reforçam a conexão com a memória do local. Essa fase, com aproximadamente 90 mil metros quadrados, também destacou o respeito pelas espécies vegetais existentes, integrando-as ao novo desenho do parque.

Figura 47 - Parque da juventude, estrutura metálica de acesso e conexão às antigas passarelas de vigilância da penitenciária.



Fonte: Nelson Kon, 2007.

A terceira e última fase, inaugurada em 2007, focou em um viés mais institucional, com a construção de um conjunto de edifícios e uma praça central (Figura 48). Essa etapa consolidou o parque como um espaço multifuncional, que alia lazer, esporte, cultura e educação. É importante ressaltar que o Parque da Juventude está inserido no meio urbano, rodeado por vias importantes (Av. Cruzeiro do Sul e Av. Gen Ataliba Manoel) em uma região densamente habitada. Além disso, o parque é cortado pelo Rio Carajás, um elemento natural de grande imponência que foi incorporado ao projeto, reforçando a conexão entre a cidade e a natureza.

Figura 48 - Parque da Juventude, eixo institucional.



Fonte: Nelson Kon, 2007.

Para Cullen (2008), os espaços urbanos carregam camadas de memória que constroem a identidade emocional dos indivíduos com o território. O projeto respeitou esse conceito ao manter elementos da antiga prisão a exemplo dos pilares, muros, passarelas, convertendo-os em estruturas simbólicas, através de decks e passarelas elevadas que convidam à reflexão sobre o passado (Hannes, 2014). Esse respeito ao "palimpsesto urbano" confere ao Parque da Juventude um valor singular.

O projeto fundamentou-se em três grandes diretrizes projetuais, cuja aplicação pode ser adaptada à realidade da Beira Mar 1, no Porto da Madeira e em seu entorno imediato. A primeira dessas diretrizes é o Lazer ativo, promovido na fase inicial do Parque da Juventude com o objetivo de incentivar a apropriação do espaço pela população. Essa estratégia projetual também pode ser implementada no Porto da Madeira, por meio da criação de novos espaços públicos dotados de áreas destinadas à prática de atividades esportivas, promovendo, assim, a integração social e o uso contínuo do espaço público.

A segunda diretriz refere-se à Memória. No Parque da Juventude, essa diretriz foi materializada por meio da preservação das antigas estruturas da vigilância da penitenciária, associada à criação de percursos que possibilitam ao usuário o contato simbólico com a história do local. De forma análoga, no Porto da Madeira, é possível desenvolver espaços que valorizem as práticas pesqueiras tradicionais, além de estruturar áreas de acesso e atracamento ao rio São Domingos.

A terceira diretriz é a Preservação ambiental, onde Kliass optou por preservar o conjunto de estruturas do Carandiru II, devido a presença de diversas tipuanas que nasceram espontaneamente no local, dessa forma, a paisagista incorporou á este esqueleto um passeio elevado, que permite aos usuários caminhar entre as estruturas e as tipuanas. Na realidade do Porto da Madeira e seu entorno, seria possível desenvolver trilhas ecológicas entre alguns maciços de mangue, afim de fomentar a educação ambiental nas escolas da cidade.

Estudo de Caso: Projeto Coroa do Avião – Leda Maria Torres

Localizada no litoral norte do estado de Pernambuco, na cidade de Igarassu, a Ilhota Coroa do Avião é um banco de areia situado próximo à Praia do Capitão que é considerado um dos principais pontos turísticos do litoral norte pernambucano. Inserida dentro dos limites do município de Igarassu, a ilhota é categorizada no Plano Diretor vigente como uma Zona de Preservação da Vida Silvestre (ZPVS), tendo como principais diretrizes a preservação da vegetação nativa, dos recursos hídricos e das aves migratórias que visitam o local anualmente (Torres, 2024).

Figura 49- Localização da Ilhota Coroa do Avião.



Fonte: Acervo da Secretaria de Projetos Especiais – Igarassu/PE, 2024.

A Coroa do Avião (Figura 49) vem sendo explorada turisticamente há vários anos, mas, ao longo do tempo, o crescimento desordenado de comércios e a falta de intervenção do poder público resultaram em consequências degenerativas para o ecossistema local. Comerciantes instalaram-se de maneira inadequada (Figura 50), ocupando uma parcela significativa da ilha com bares e estruturas precárias. Além disso, a falta de medidas sanitárias eficientes levou à construção de fossas inadequadas, que poluem o lençol freático devido ao descarte incorreto de efluentes gerados por sanitários e pias. A ocupação massiva e desordenada acelerou a degradação ambiental, comprometendo a vegetação e a fauna local (2024, Comunicação pessoal).

Figura 50 - Ilhota Coroa do Avião – Bar com estrutura prejudicial ao Meio Ambiente.



Fonte: Acervo da Secretaria de Projetos Especiais – Igarassu/PE, 2024.

Diante desse cenário, o município de Igarassu desenvolveu um projeto intitulado "Construção de Infraestrutura na Ilhota Coroa do Avião" (Figura 51), considerado pela Secretaria de Projetos Especiais do Município como a iniciativa mais sustentável em execução na cidade. O projeto busca resolver demandas básicas, como geração de energia elétrica, destinação correta de efluentes, fornecimento de água potável e gestão adequada de resíduos, visando equilibrar o turismo com a preservação ambiental (2024, comunicação pessoal).

Figura 51 - Projeto de Construção de Infraestrutura Básica na Ilhota.



Fonte: Acervo da Secretaria de Projetos Especiais – Igarassu/PE, 2024.

A arquiteta Leda Maria Torres foi a responsável pelo planejamento da obra. O projeto prevê a construção de um grande deck de madeira Massaranduba, elevado ao nível do solo (Figura 52). Essa solução permite que espécies como as "marias-farinhas" e outros seres vivos que habitam a ilhota possam transitar livremente, sem interferências (2024, comunicação pessoal). Sob o deck, será construído um edifício em madeira parafusada, que funcionará como um Centro de Atendimento ao Turista (CAT), com espaços para recepção de visitantes, salas de educação ambiental, áreas para a Guarda Civil e a Marinha do Brasil, entre outros.

Os quiosques comerciais também foram padronizados, todos com dimensões iguais e construídos em madeira de lei. Cada quiosque contará com pias, caixa d'água, ventilação natural e espaço frontal para a disposição de mesas, garantindo um ambiente mais organizado e sustentável para os comerciantes e turistas.

Figura 52 - Deck em Madeira Elevado

Fonte: Acervo da Secretaria de Projetos Especiais – Igarassu/PE, 2024.

O bloco de sanitários (Figura 53) seguirá a mesma lógica construtiva, utilizando madeira como material principal. A água será captada de um poço perfurado na ilha e, como a água do local é salobra, será dessalinizada por meio de um equipamento específico antes de ser distribuída para torneiras, quiosques e chuveirões.

Figura 53- Bloco dos Sanitários

Fonte: Acervo da Secretaria de Projetos Especiais – Igarassu/PE, 2024.

Outro ponto de destaque do projeto é a solução adotada para o fornecimento de energia elétrica. Atualmente, a ilha não possui acesso à rede elétrica devido à distância da costa, dessa forma a companhia local não é capaz de fornecer seus serviços devido a fatores não informados. A fim de resolver essa questão, o projeto prevê a instalação de uma casa de máquinas com geradores a diesel localizados distantes da área de circulação de pessoas. Quando questionados sobre a escolha dessa fonte de energia ao invés de opções renováveis, como a energia solar, os projetistas explicaram que o custo para implantar energia solar tornaria o projeto inviável, uma vez que o orçamento era limitado a 6,5 milhões de reais (comunicação pessoal), mas cabe destacar que esta solução traz consigo uma série de fatores negativos, se comparado as fontes limpas de energia existentes atualmente.

As diretrizes centrais do projeto desenvolvido para a Ilhota Coroa do Avião concentram-se em dois eixos principais. O primeiro é a organização do uso do solo por meio da limitação das áreas destinadas ao comércio, visto que a Secretaria de Patrimônio da União autorizou apenas a utilização de 5.000 m² da ilha para atividades comerciais (2024, comunicação pessoal). Essa diretriz busca controlar a expansão desordenada dos quiosques e barracas, estabelecendo zonas específicas de uso, de modo a preservar o banco de areia e proteger o ecossistema local. Essa lógica pode ser aplicada a realidade do Porto da Madeira, por meio da criação de espaços públicos bem definidos e planejados em seu entorno, evitando a ocupação irregular nas margens do Rio São Domingos.

A segunda diretriz trata da implantação de infraestrutura básica na ilha, englobando abastecimento de água, energia, saneamento e gestão de resíduos, além de fomentar atividades turísticas sustentáveis. Para a Beira Mar 1, essa diretriz pode se materializar tanto para a requalificação dos espaços públicos já existentes, bem como a adição de novos espaços próximos ao rio São Domingos, ocupado por diversas moradias que estão em risco e sofrem com enchentes sempre que as chuvas fortes acometem a cidade. Outro ponto é desenvolver a exploração planejada das rotas fluviais que partem do Porto da Madeira em direção à Coroa do Avião e outras localidades, como as cidades de Itamaracá e Paulista. Essas rotas já são utilizadas pelos pescadores locais para a coleta de mariscos e poderiam ser potencializadas como modal ativo, seguro e eficiente.

Estudo de Caso: Projeto Parque Capibaribe – Prefeitura do Recife

Localizado na cidade do Recife, capital do estado de Pernambuco, o Parque Capibaribe corresponde a uma série de fragmentos unificados de parques lineares ao longo do rio Capibaribe (Figura 54). A intervenção prevê um planejamento de longo prazo para resolver demandas urbanas que envolvem a revitalização das margens do rio, o aumento da parcela de solo natural na cidade, o desenvolvimento de novos meios de transporte e o fortalecimento do convívio e do senso de pertencimento dos recifenses. O projeto busca transformar o rio Capibaribe em um eixo central de integração urbana, ambiental e social (CEPE, 2022).

Figura 54 - Master Plan Parque Capibaribe



Fonte: Monteiro et. el, 2022.

O município do Recife, em parceria com a Universidade Federal de Pernambuco (UFPE), realizou um convênio que envolve um processo de PD&IA (Pesquisa, Desenvolvimento, Inovação e Ativação). Para o sucesso desse processo, foi necessária uma integração interdisciplinar, reunindo profissionais de diversas áreas, como tecnologia, ciências, artes, infraestrutura e saberes tradicionais. O projeto alinha-se aos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS), buscando criar uma cidade inteligente e sustentável por meio da

revitalização do Parque Capibaribe, restaurando assim a qualidade de vida urbana na capital pernambucana (CEPE, 2022).

O programa conta com a participação ativa da população, incentivando a concepção, ocupação e transformação dos espaços públicos ao longo das margens do rio. A proposta inclui a implantação de ciclovias, espaços de caminhabilidade, hortas urbanas, áreas de arte urbana, espaços de convivência e locais para exercícios físicos, além de propor uma nova forma de gerenciar os espaços públicos, baseada no senso de pertencimento e no cruzamento de interesses entre os diversos atores sociais.

A intervenção busca contemplar diversos trechos ao longo do rio Capibaribe e suas vias de conexão, criando um conjunto de ruas de infiltração arborizadas e caminháveis (CEPE, 2022). Essa maneira de projetar, busca conciliar o ambiente natural e construído, criando percursos sombreados e incentivando o rebaixamento de muros de imóveis para criar fachadas ativas que integram a cidade ao parque.

Durante o processo de estudos projetuais, os envolvidos desenvolveram diretrizes e conceitos para nortear a intervenção. Esses conceitos foram organizados em através de cinco verbos sendo eles: chegar, atravessar, percorrer, ativar e abraçar. Cada um desses verbos representa uma dimensão do projeto, guiando as decisões e ações para transformar o espaço urbano.

Chegar vai além de simplesmente alcançar um destino; é uma experiência que envolve conexão e integração. A ação de chegar é bidirecional e não se trata só de alcançar um lugar, mas também de como esse lugar se abre para receber quem chega dos variados lugares. No contexto do Parque Capibaribe, se torna um convite à descoberta. As vias de infiltração sombreadas por uma arborização contínua buscam proporcionar percursos que priorizam o pedestre, criando um ambiente ecológico e confortável.

Atravessar é mais do que um simples movimento de um lado para o outro; é um ato de gentileza urbana. As pontes e travessias de barcos propostas no projeto não são apenas estruturas físicas, mas também símbolos de integração entre espaços. Elas diminuem distâncias geográficas, conectando a margem direita e esquerda do rio em pontos estratégicos.

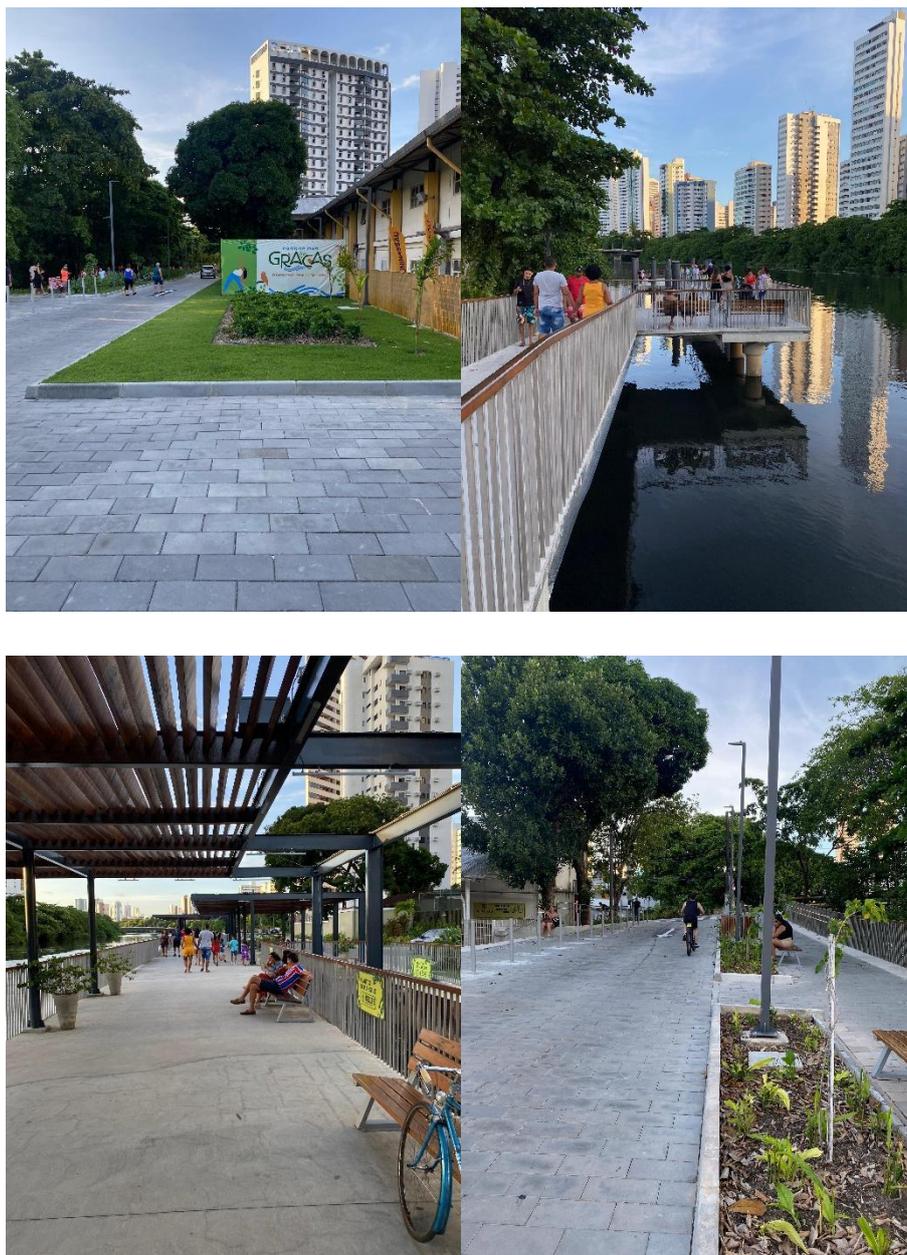
Percorrer é uma experiência sensorial, uma imersão nas paisagens do recife, em suas histórias e memórias que se desdobram ao longo do rio e da cidade. É uma oportunidade de reconectar-se com a cidade, com a natureza e consigo mesmo. O projeto oferece uma variedade de caminhos, desde trajetos curtos até de longas distâncias, com opções de mobilidade que incluem espaços de caminhadas, para bicicletas e barcos, explorando paisagens que antes estavam negligenciadas e escondidas.

Ativar significa dar vida ao que antes estava adormecido, transformando espaços em lugares cheios de significado, oportunidades e possibilidades. É um processo que envolve pessoas, ideias e ações construindo uma visão de futuro para toda a cidade. O conceito de ativar funciona como um chamado à participação ao engajamento e à colaboração de todos os atores urbanos, transformando pessoas comuns em protagonistas do espaço público através de atividades, eventos e intervenções, o projeto estimula a reapropriação dos espaços, fortalecendo o senso de comunidade.

Abraçar se traduz na criação de espaços de permanência, onde as pessoas podem simplesmente estar. São lugares que convidam ao lazer, aos encontros, à convivência e à contemplação da paisagem. O Parque Capibaribe através dessa intervenção foi pensado como um sistema de espaços de abraço permite compreender seu poder de conectar pessoas e lugares através de uma malha de infiltrações. Essa conexão promove não apenas a restauração física do espaço, mas também a restauração psicológica dos indivíduos. Abraçar, nesse sentido, é permitir que as comunidades se reconheçam novamente no território urbano, fortalecendo vínculos que talvez tenham sido perdidos ou enfraquecidos ao longo do tempo.

O Parque Capibaribe (Figura 55) representa uma nova visão de cidade, onde o rio deixa de ser uma barreira para se tornar um eixo de integração. Ao revitalizar as margens do Capibaribe, o projeto não apenas melhora a infraestrutura urbana, mas também restaura a relação entre a cidade e a natureza, promovendo sustentabilidade ambiental, a inclusão social e melhorias significativas na qualidade de vida dos recifenses através de suas novas áreas de convivência, academias ao ar livre, e espaços lúdicos de contato com a natureza.

Figura 55 - Conjunto de Imagens – Parque do Capibaribe, trecho Parque das Graças.



Fonte: O autor, 2024.

Após analisar o projeto Parque Capibaribe evidencia-se princípios que podem ser adaptados à realidade da Beira Mar 1, especialmente no que se refere ao papel estruturador do rio e à valorização dos espaços públicos. Assim como o projeto transformou o Capibaribe em um eixo integrador, o Rio São Domingos pode ser ressignificado como elemento de conexão e não como barreira, articulando e desenvolvendo espaços livres ao longo de sua margem. No Capibaribe, a proposta de requalificação das margens do rio com vegetação nativa de mangue em conjunto

com passarelas elevadas cria oportunidades de aproximação da comunidade com o ambiente natural, promovendo educação ambiental e proteção do manguezal, sendo essa outra diretriz que dialoga diretamente com a realidade da Beira Mar 1, que necessita da reestruturação da camada vegetal em sua borda além da necessidade de implantação de corredores verdes ao longo da Rua Santina de Gomes, que, podem melhorar a caminhabilidade, tornando o percurso até o Porto da Madeira mais seguro e confortável. Por fim, o Porto da Madeira pode assumir um papel semelhante ao conceito de ativação urbana do Parque Capibaribe, tornando-se um polo comunitário que estimule o convívio, o lazer e a valorização cultural através de eventos, mobiliário adequado e usos coletivos, fortalecendo a identidade da comunidade e sua relação com o sistema natural.

Contribuições para a Beira Mar 1

As referências projetuais revelam que a revitalização de espaços degradados, exigem resgate da memória, soluções sustentáveis, e participação social ativa integrando-se sempre a pré-existência do local. Cada estudo de caso apresentado, buscou compreender as dimensões da memória, identidade e ressignificação, Sustentabilidade e Conflitos Socioambientais e Participação Popular. Esses critérios guiarão as diretrizes propostas no próximo capítulo.

CAPÍTULO 4: DO DIAGNÓSTICO A AÇÃO, DIRETRIZES E ESTRATÉGIAS

Diretrizes Projetuais

A promoção da coesão física, ecológica, visual e social do território permite relevar as relações entre os espaços livres e seus entornos, privilegiando-os como lugares integradores, que relacionam as distintas instâncias da paisagem, que promovem a agregação frente a compartimentação. De fato, na promoção da coesão se busca, em primeiro lugar, fazer do espaço livre atual o reflexo de um possível pacto de integração entre os componentes do território e a comunidade que o vivencia. (Tardin, 2010, p.56)

O caminho percorrido até aqui, desde as análises técnicas, o diálogo com a comunidade, a pesquisa de referências projetuais e bibliográficas, forneceram uma base sólida e contextualizada para a elaboração das diretrizes projetuais. Essas diretrizes foram guiadas por um compromisso com a escuta ativa as necessidades da população e reconhecendo a paisagem como ator mediador de relações entre território, cultura e natureza, buscando transformar o Porto da Madeira / Praça da Beira Mar 1 e seu entorno em um espaço que atenda às necessidades da comunidade, respeitando o ambiente natural e promovendo o bem-estar coletivo contribuindo para garantia do direito à cidade, fortalecendo o vínculo da comunidade com o território, promovendo melhorias na infraestrutura urbana e contribuindo para a proteção ambiental.

As diretrizes foram sistematizadas a partir de três eixos: Urbano, Ambiental e Sociocultural, com o propósito de conferir maior clareza as propostas. As orientações vinculadas ao atributo urbano abrangem principalmente questões relacionadas à infraestrutura, mobilidade e espaço público. Já as diretrizes de caráter ambiental concentram-se em ações voltadas ao meio-ambiente, ecossistemas e recursos naturais. Por sua vez, as diretrizes associadas ao eixo sociocultural tratam da valorização da comunidade local e da manutenção de suas relações.

4.1 Diretrizes projetuais para o Eixo Urbano

O eixo urbano, parte da compreensão da cidade a partir das suas conexões físicas e do uso cotidiano das ruas, praças e demais equipamentos públicos. Ele se dedica a repensar a mobilidade, a infraestrutura e a qualificação dos espaços públicos como instrumentos para tornar o ambiente mais seguro, acessível e confortável para quem vive e transita na Beira Mar 1.

Ao longo do diagnóstico, a população trouxe relatos que demonstram uma forte vinculação com o Porto da Madeira “Tem o carnaval, o rapaz lá faz o carnaval na caçimba das pedras na casa dele, sai da casa dele e vai parar ali... todo evento que o povo faz, vai parar ali, para aquela pracinha.” (morador, comunicação pessoal, 2025) esse relato mostra que mesmo diante das problemáticas entorno do Porto da Madeira, principalmente no que diz respeito a deficiente infraestrutura, a comunidade local ainda apropria-se do espaço em questão. Durante a escuta ativa a população, 64% relatou que a qualidade da principal via de chegada ao porto é ruim ou péssima devido a ausência de calçadas adequadas; pontos escuros e sensação de insegurança foram os principais pontos levantados pelos entrevistados, sugerindo uma desconexão entre a Beira Mar 1 e parte de seus moradores.

Esses relatos também carregam um desejo coletivo por mudança: querem ruas melhores para caminhar, brincar e permanecer, além de espaços mais iluminados e vivos. Diante disso, dessa demanda, e de todas as outras identificadas no diagnóstico urbano presente neste trabalho, as diretrizes (Figuras 59 e 60) atreladas são:

(i) Favorecer a caminhabilidade;

Visando melhorarias na acessibilidade e na circulação, propõe-se a criação de percursos sombreados e acessíveis em todo o recorte e na Rua Santina de Gomes. As intervenções devem incluir a inserção de rampas, calçadas acessíveis, pisos podotáteis, sinalização viária adequada, mobiliário urbano e vegetação, com o objetivo de tornar o espaço mais inclusivo e funcional para pedestres.

(ii) Conectar os espaços livres públicos;

A conectividade entre os espaços verdes públicos deverá ser promovida através do desenho urbano, integrando vegetação, iluminação e mobiliário urbano. O objetivo é criar uma rede contínua e acessível, que favoreça o uso coletivo e a integração dos espaços urbanos existentes.

(iii) Fortalecer a infraestrutura verde;

Implantando vegetação nativa ao longo das bordas do Rio São Domingos, criando corredores ecológicos que promovem a preservação ambiental. Além disso, serão estabelecidos corredores ambientais entre quadras e lotes com espécies exóticas, contribuindo para a melhoria da qualidade ambiental da área.

(iv) Ordenar e modernizar a infraestrutura de energia e iluminação;

Com base em uma demanda expressada pela população, propõe-se a modernização da infraestrutura de iluminação pública. A iluminação será projetada em três escalas: uma voltada ao pedestre, proporcionando conforto e segurança; outra de nível cênico, visando o embelezamento do espaço público; e, finalmente, a nível macro, para o espaço como um todo, favorecendo a funcionalidade e a estética urbana.

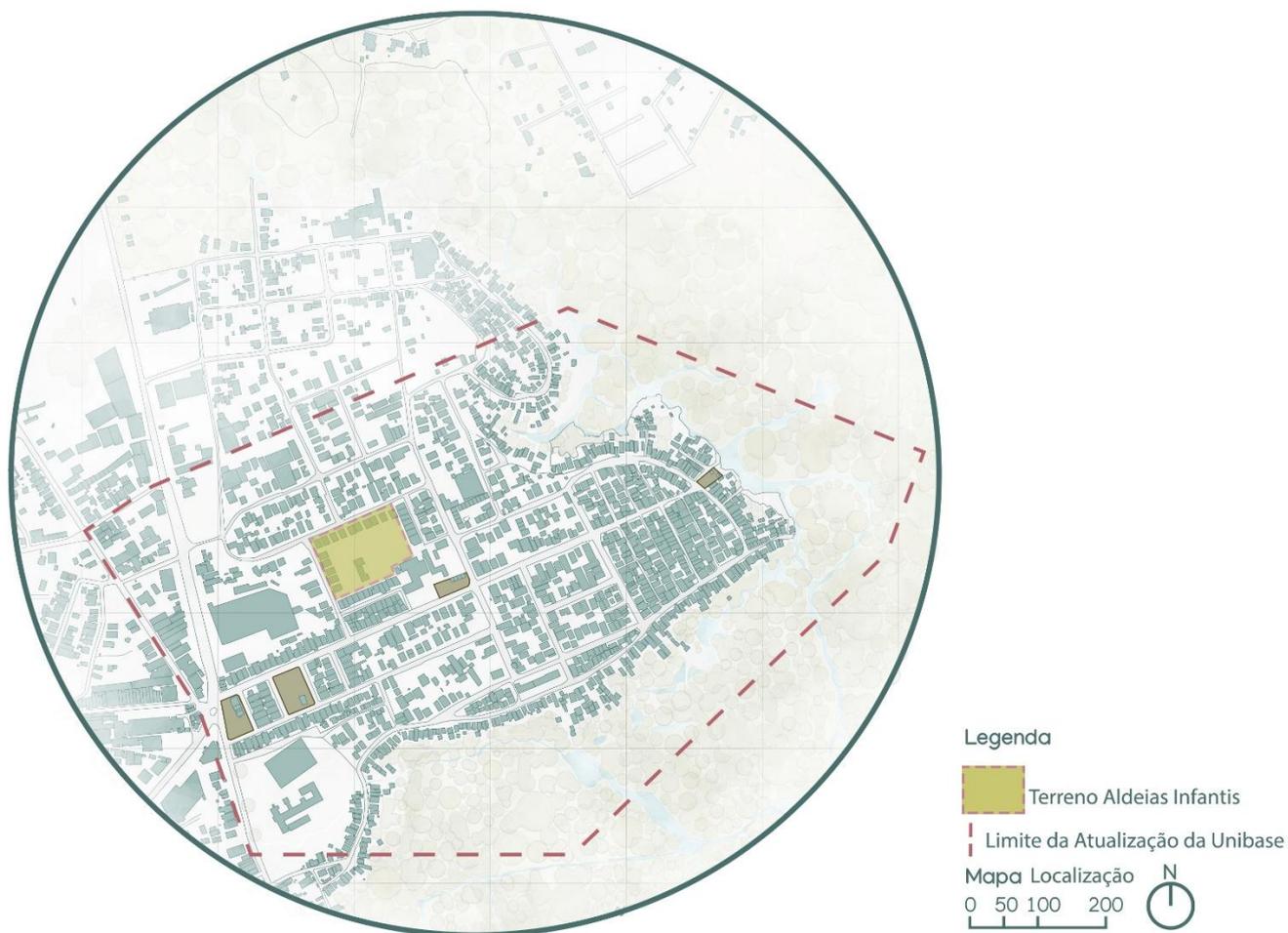
(v) Fomentar o Lazer ativo;

Para incentivar a utilização do espaço público, serão implantados equipamentos de lazer, como quadras poliesportivas, meias quadras, playgrounds e outras estruturas voltadas à prática de atividades físicas e recreativas. O objetivo é criar ambientes que estimulem a convivência e o lazer ativo da população.

(vi) Reduzir a ocupação em áreas de risco;

Implementando uma política de realocação das residências situadas em áreas de risco, conforme as disposições da Lei Federal nº 10.932/2004 que prevê uma faixa não edificante a partir da borda de um corpo d'água. As novas unidades habitacionais serão direcionadas para o terreno denominado Aldeias Infantis (Figuras 56, 57 e 58), no município de Igarassu, uma vez que o terreno está sob posse do município e já possui algumas residências com plenas condições de funcionamento e espaço disponível capaz de abarcar novos habitacionais assegurando maior segurança e qualidade de vida aos moradores.

Figura 56: Localização do terreno para realocação de moradias.



Fonte: O autor, 2025.

Figura 57: Vista do pedestre – Terreno e Habitações Aldeias Infantis



Fonte: O autor, 2022.

Figura 58: Vista do Pedestre – Habitação 02 – Aldeias Infantis



Fonte: O autor, 2022.

(vii) Ativar o Porto da Madeira.

Requalificando o Porto da Madeira por meio da implantação de mobiliário urbano de qualidade e da recuperação das memórias locais, incorporando elementos que evidenciem a história do lugar. Promover o redesenho do espaço buscando adaptá-lo às demandas atuais, tornando-o apto também a receber eventos e a abrigar áreas destinadas ao brincar infantil. Além disso, prever a inserção de vegetação, contribuindo para o conforto ambiental, a integração paisagística e a valorização do espaço como patrimônio da comunidade.

Figura 59: Mapa de Diretrizes – Eixo Urbano



Fonte: Autor, 2025.

Figura 60: Legenda – Diretrizes Eixo Urbano.

4.1 Diretrizes projetuais para o Eixo Ambiental

O eixo ambiental considera que a requalificação do Porto da Madeira e seu entorno imediato, passa pela recuperação e integração dos elementos naturais que estruturam o território: o Rio São Domingos, o manguezal e as áreas verdes públicas. Mais do que cenário, esses elementos são fundamentais para garantir conforto ambiental, qualidade de vida e equilíbrio ecológico.

Durante o diagnóstico, a falta de árvores nas ruas e o calor intenso que dificulta a permanência nos espaços públicos foi um ponto constatado com uma grande fraqueza do local. Outra questão apontada foi o fato de muitos moradores lembrarem com saudade de quando o rio era limpo, fonte de lazer e de alimento, e lamentam a perda desse vínculo com a natureza. “a gente tomava banho, lavava roupa, tinha muito camarão de água doce...aí depois começaram as invasões...a gente tirava o sustento da gente do camarão dali...agora não tem mais” (moradora, comunicação pessoal, 2025.) A presença de diversas casas construídas nas margens do rio indicam um processo de ocupação irregular, associado à supressão da vegetação ciliar e à ausência de saneamento básico. Essas intervenções comprometeram a qualidade da água, uma vez que algumas residências despejam seus resíduos no rio contribuindo para o aumento do assoreamento alterando a dinâmica do ecossistema aquático, fator que contribuiu diretamente para a redução ou desaparecimento de espécies sensíveis, como os camarões que existiam na área há décadas.

Diante disso, dessa demanda e de todas as outras evidenciadas nas análises urbanísticas contidas no capítulo 2, as diretrizes (Figuras 61 e 62) atreladas a este eixo são:

(i) Implementar vias arborizadas;

Implantar arborização em todo o recorte da área de estudo, com ênfase na criação de corredores ambientais que promovam conforto térmico, qualidade de vida e maior equilíbrio entre natural e construído.

(ii) Conectar os espaços verdes públicos;

Promover a integração entre os espaços livres públicos e os lotes adjacentes por meio de arborização, aliada a elementos de desenho urbano como pisos, mobiliário e iluminação. O objetivo é criar conexões que proporcionem conforto ambiental e continuidade espacial aos transeuntes.

(iii) Recuperação da mata ciliar do Rio São Domingos (Figura 63);

Recuperar a vegetação da borda do Rio São Domingos, sobretudo nos trechos da Beira Mar 1 afetados pelo acúmulo de conchas de mariscos e dejetos. A proposta consiste em implantar espécies nativas, constituindo um corredor ecológico que fortaleça a preservação do corpo d'água e melhore sua resiliência ambiental.

(iv) Tratamento dos descartes pesqueiros;

Destinar espaço específico para o manejo adequado dos resíduos da atividade pesqueira por meio da criação da Casa dos Pescadores. O local deverá concentrar o tratamento e o descarte inteligente desses insumos, com encaminhamento à Secretaria de Políticas Sociais de Igarassu, a fim de apoiar o curso existente de reaproveitamento dos cascalhos de mariscos para a produção de tijolos ecológicos.

(v) Fortalecer a estrutura azul e verde;

Desenvolver espaços públicos que integrem áreas verdes ao Rio São Domingos, privilegiando a inserção de vegetação nativa compatível com o ecossistema local dos manguezais, reforçando a relação entre natureza e comunidade.

(vi) Controlar a ocupação irregular, protegendo áreas frágeis;

Propor, no espaço remanescente após a remoção de moradias em áreas de risco, o desenvolvimento de um parque linear, destinado à preservação ambiental e ao lazer comunitário, evitando novas ocupações em áreas vulneráveis.

(vii) Implementar rotas e percursos ecológicos (Figura 64);

Criar percursos integrados aos maciços vegetais do mangue, equipados com totens e elementos educativos que sensibilizem a população sobre a importância da preservação do mangue e do Rio São Domingos, reforçando a educação ambiental.

(viii) Criar a Casa dos Pescadores

Implantar um espaço específico destinado aos pescadores para o tratamento de peixes, crustáceos e moluscos. O local terá a função de área de processamento, comercialização e descarte adequado de resíduos, promovendo melhores condições de trabalho e contribuindo para a sustentabilidade da atividade pesqueira.

Figura 61: Mapa de Diretrizes – Eixo Ambiental



Fonte: Autor, 2025.

Figura 62: Legenda – Diretrizes Eixo Ambiental



Fonte: Autor, 2025.

Figura 63: Croqui da Mata Ciliar junto ao Rio São Domingos e estrutura de atracamento para os pescadores.



Fonte: Autor, 2025

Figura 64: Croqui – Estudos de Rotas Ecológicas Suspensas.



Fonte: Autor, 2025.

4.1 Diretrizes projetuais para o Eixo Sociocultural

O eixo sociocultural compreende que a cidade é feita também de memórias, práticas e vínculos afetivos. Na Beira Mar 1, a cultura pesqueira é um elemento central que estrutura a vida comunitária, organiza as relações e dá identidade ao território. Valorizar essa dimensão significa reconhecer que a requalificação deve se aliar com as relações das pessoas com o lugar onde vivem.

As falas da população evidenciaram a carência de espaços adequados para a pesca e para a convivência. Pescadores relataram a necessidade de um local específico para o preparo e a comercialização do pescado, de áreas para encontros comunitários, lazer e cultura. Também expressaram a importância de manter a visada da Rua Santina de Gomes para o rio, como símbolo da sua identidade coletiva.

Diante disso, dessa demanda, e das demais identificadas nas análises urbanísticas, as diretrizes (Figuras 65 e 66) atreladas são:

(i) Favorecer o processo de pesca;

Implantar píeres de atracação destinados aos pescadores da região, garantindo melhores condições de trabalho, segurança e organização para o embarque e desembarque. Esses equipamentos deverão ser dimensionados para atender às necessidades e quantidades de pescadores locais, fortalecendo a economia pesqueira e promovendo a valorização dessa atividade tradicional.

(ii) Conectar as pessoas com a natureza;

Promover a integração da comunidade com os ecossistemas locais por meio da criação de percursos ecológicos, trilhas interpretativas e espaços de contemplação ao longo da borda do Rio São Domingos. Tais intervenções deverão enfatizar a preservação ambiental, a educação ecológica e o contato direto da população com o manguezal e a vegetação nativa.

(iii) fortalecer a relação das pessoas com o lugar;

Desenvolver um percurso contínuo que conecte os diversos espaços públicos propostos ao longo da borda do Rio São Domingos, buscando estimular a caminhabilidade, ampliar as possibilidades de uso coletivo e reforçar o vínculo dos moradores e visitantes com a paisagem local.

(iv) Fomentar uma gestão participativa

Criar uma associação comunitária dos moradores vinculada ao entorno do Porto da Madeira, com o objetivo de envolver os moradores na manutenção, gestão e cuidado dos espaços requalificados, buscando reforçar o protagonismo social, promovendo o senso de pertencimento e garantindo maior sustentabilidade das intervenções.

(v) Criar a casa dos pescadores (Figura 67);

Construir um espaço adequado para o tratamento, processamento e comercialização do pescado, atendendo às demandas da população pesqueira. A Casa dos Pescadores deverá oferecer infraestrutura para manejo e descarte correto dos resíduos, além de abrigar áreas de apoio que valorizem a identidade cultural e fortaleçam a economia local.

(vi) Preservar o eixo de visada da Rua Santina de Gomes para o Rio São Domingos e de outros pontos estratégicos da área;

Manter a conexão visual entre a Rua Santina de Gomes, o Porto da Madeira e o Rio São Domingos, assegurando a integridade da paisagem e reforçando pontos estratégicos de contemplação. Objetivando preservar a memória do lugar e valorizar sua relação com o ambiente natural.

(vii) Ativar os conjuntos de quintais na Beira Mar;

Estabelecer zonas de interação social entre os lotes, aproveitando os quintais como áreas coletivas de convivência. Essa estratégia impedirá o avanço de construções irregulares e garantirá parcelas de solo natural, contribuindo para o conforto ambiental, a ventilação e o bem-estar comunitário.

(viii) Criar zonas de interesse sociocultural.

Delimitar áreas específicas voltadas a manifestações culturais, práticas comunitárias e atividades educativas, de modo a fortalecer a identidade local, valorizar a tradição pesqueira e promover a integração entre os moradores.

Figura 65: Mapa de Diretrizes – Eixo Sociocultural



Fonte: Autor, 2025.

Figura 66: Legenda – Diretrizes Eixo Sociocultural



Fonte: Autor, 2025.

Figura 67: Croqui – Casa dos Pescadores integrada a horta urbana em conjunto de quintais ativo.



Fonte: Autor, 2025.

Essas propostas não se encerram em si mesmas, mas constituem um ponto de partida para futuras etapas de detalhamento e implantação projetual. A partir delas, espera-se orientar intervenções capazes de promover inclusão, sustentabilidade e identidade local, transformando um cenário de vulnerabilidade em uma oportunidade de reconexão entre território e população.

ENCERRAMENTO: CAMINHOS E CONCLUSÕES PARA UM PORTO VIVO.

O presente trabalho buscou compreender a realidade da comunidade Beira-Mar 1, em Igarassu-PE, identificando suas fragilidades urbanas, sociais e ambientais propondo diretrizes e estratégias para a requalificação do Porto da Madeira e seu entorno imediato.

A partir do percurso metodológico que envolveu a análise urbana e ambiental, estudos de referências projetuais e a escuta ativa da população, foi possível construir diretrizes que valorizam a cultura local, a relação da comunidade com o rio e a criação de espaços públicos mais qualificados. As diretrizes apresentadas no Capítulo 4 procuram aproximar natureza, cidade e pessoas.

No entanto, reconhece-se que este estudo possui limitações. O tempo disponível, bem como a quantidade de pessoas envolvidas impediu uma participação comunitária mais profunda e contínua ao longo do processo, e não foi possível desenvolver projetos executivos e simulações técnicas que permitissem testar a viabilidade física e financeira das propostas. Além disso, fatores externos, como a efetivação de políticas públicas e a disponibilidade de recursos, ultrapassam o escopo desta pesquisa e são decisivos para que essas ações se tornem realidade.

Assim, este trabalho deve ser entendido como um ponto de partida. Mais do que entregar soluções prontas, busca abrir caminhos para novos debates e investigações que possam aprofundar as propostas aqui apresentadas. Recomenda-se, como desdobramentos futuros, a realização de estudos ambientais mais detalhados, a elaboração de projetos arquitetônicos e paisagísticos executivos e o fortalecimento de processos participativos capazes de engajar a comunidade na transformação do seu próprio território.

Mais do que um conjunto de diretrizes urbanas, este trabalho representa um convite à reconexão: entre a comunidade e seu rio, entre a cidade e sua história, entre o espaço e quem o vive. Ao costurar paisagem, cultura e pertencimento,

busca-se que a Beira-Mar 1 volte a ser não apenas um lugar de passagem, mas um lugar de vida.

BIBLIOGRAFIA

ARCHDAILY. *Parque da Juventude: paisagismo como ressignificador espacial*. 2017. Disponível em: <https://www.archdaily.com.br/br/880975/parque-da-juventude-paisagismo-como-ressignificador-espacial>. Acesso em: 22 jul. 2025.

BRASIL. Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001. Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/leis_2001/l10257.htm. Acesso em: 26 jul. 2025.

BRASIL. Lei nº 10.932, de 03 de agosto de 2004. Altera dispositivos da Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001, que regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal e estabelece diretrizes gerais da política urbana. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/ato2004-2006/2004/lei/l10.932.htm. Acesso em: 26 jul. 2025.

CULLEN, Gordon. *Paisagem urbana*. 1. ed. São Paulo: Martins Fontes, 2008.

ENTREVISTA com moradora da Beira Mar 1. Comunicação pessoal sobre a história da Beira Mar 1. Recife, 2025.

GEHL, Jan. *Cidades para pessoas*. 1. ed. São Paulo: Perspectiva, 2013.

HANNES, Evy. *O Parque da Juventude: inserção ambiental e sustentabilidade*. ResearchGate, 2014. Disponível em: https://www.researchgate.net/publication/270551207_O_PARQUE_DA_JUVENTUDE_INSERCAO_AMBIENTAL_E_SUSTENTABILIDADE. Acesso em: 21 jul. 2025.

KON, Nelson. *Parque da Juventude*. Disponível em: <https://www.nelsonkon.com.br/parque-da-juventude/>. Acesso em: 22 jul. 2025.

MONTEIRO, Circe Maria Gama; VIEIRA FILHO, Luiz Goes; MONTEZUMA, Roberto (org.). *Parque Capibaribe: a reinvenção do Recife cidade-parque*. Recife: Cepe Editora, 2021. Disponível em: <https://editora.cepe.com.br/livro/parque-capibaribe--a-reinvencao-do-recife-cidade-parque>. Acesso em: 12 jul. 2025.

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS (ONU). Objetivos de Desenvolvimento Sustentável. Disponível em: <https://brasil.un.org/pt-br/sdgs>. Acesso em: 20 jul. 2025.

SECRETARIA DE PROJETOS ESPECIAIS - IGARASSU. Comunicação pessoal sobre o projeto da Ilhota Coroa do Avião. Recife, 2024.

TARDIN, Raquel; MAYA, Patrícia. *Arquitetura paisagística: arte, natureza, cidade*. 1. ed. Rio de Janeiro: Rio Books, 2017.

TARDIN, Raquel. *Espaços livres: sistema e projeto territorial*. 1. ed. Rio de Janeiro: Rio Books, 2016.

TORRES, Leda. Memorial descritivo – projeto de construção de infraestrutura básica na Ilhota Coroa do Avião. [S.l.: s.n.], [s.d.].

VITRUVIUS. *Parque da Juventude: arquitetura e urbanismo*. Revista Projetos, ano 14, n.162, 2014. Disponível em: <https://vitruvius.com.br/revistas/read/projetos/14.162/5213?page=3>. Acesso em: 26 jul. 2025.

LYNCH, Kevin. *A imagem da cidade*. Tradução Jefferson Luiz Camargo; revisão da tradução Eduardo Brandão; 3. ed. São Paulo: WMF Martins Fontes, 1997.