

UNIVERSIDADE FEDERAL DE PERNAMBUCO
CENTRO DE ARTES E COMUNICAÇÃO
DEPARTAMENTO DE ARQUITETURA E URBANISMO
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM DESENVOLVIMENTO URBANO

Daniella Felipe Esposito

INTERVENÇÕES NO BAIRRO DO RECIFE
SOB A LÓGICA DO *CITY MARKETING*: o caso do
Projeto Porto Novo

Recife
2017

DANIELLA FELIPE ESPOSITO

INTERVENÇÕES NO BAIRRO DO RECIFE
SOB A LÓGICA DO *CITY MARKETING*: o caso do
Projeto Porto Novo

Dissertação apresentada à Coordenação do Programa de Pós Graduação em Desenvolvimento Urbano, da Universidade Federal de Pernambuco, para a obtenção do grau de Mestre em Desenvolvimento Urbano, sob orientação da Prof. Dra. Lúcia Leitão Santos.

Recife
2017

Catálogo na fonte
Bibliotecário Jonas Lucas Vieira, CRB4-1204

E77i Esposito, Daniella Felipe
Intervenções no Bairro do Recife sob a lógica do *City Marketing*: o caso do Projeto Porto Novo / Daniella Felipe Esposito. – Recife, 2017.
186 f.: il., fig.

Orientadora: Lúcia Leitão Santos.
Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal de Pernambuco, Centro de Artes e Comunicação. Desenvolvimento Urbano, 2018.

Inclui referências.

1. Intervenção. 2. Conservação. 3. Patrimônio. 4. *City Marketing*. I. Santos, Lúcia Leitão (Orientadora). II. Título.

711.4 CDD (22. ed.) UFPE (CAC 2018-13)

Ata da quarta primeira defesa de Dissertação de Mestrado, do Programa De Pós-
Graduação em Desenvolvimento Urbano do Centro de Artes e Comunicação da
Universidade Federal de Pernambuco, no dia
03 de março de 2017.

Aos três dias do mês de março de dois mil e dezessete (2017), às 10 horas, na Sala de Aula do MDU do Centro de Artes e Comunicação da Universidade Federal de Pernambuco, em sessão pública, teve início a defesa da dissertação intitulada "INTERVENÇÕES NO BAIRRO DO RECIFE SOB A LÓGICA DO CITY MARKETING" da aluna Daniella Felipe Esposito, na área de concentração Desenvolvimento Urbano, sob a orientação da Professora Lúcia Leitão Santos. A mestranda cumpriu todos os demais requisitos regimentais para a obtenção do grau de mestre em Desenvolvimento Urbano. A Banca Examinadora foi indicada pelo colegiado do programa de pós-graduação em 09 de dezembro de 2016, na sua 8ª Reunião e homologada pela Diretoria de Pós-Graduação, através do Processo Nº 23076.81653/2017-98, em 03/03/17, composta pelos Professores: Renata Campello Cabral e Lúcia Leitão Santos, MDU/UFPE, Natália Miranda Vieira, DAU/UFPE. Após cumpridas as formalidades, o candidato foi convidado a discorrer sobre o conteúdo da dissertação. Concluída a explanação, o candidato foi arguido pela Banca Examinadora que, em seguida, reuniu-se para deliberar e conceder à mesma a menção Aprovada da referida Dissertação. E, para constar, lavrei a presente Ata que vai por mim assinada, Renata de Albuquerque Silva, e pelos membros da Banca Examinadora.

Recife, 03 de março de 2017.

BANCA EXAMINADORA

Profa. Lúcia Leitão Santos

Profa. Renata Campello Cabral

Profa. Natália Miranda Vieira

Daniella Felipe Esposito

Renata de Albuquerque Silva (Secretária)

Indicado para publicação ()

Aos meus pais Maria do Socorro Felipe
Esposito e Walter Candura Esposito...no
infinito...meu amor e gratidão!

AGRADECIMENTOS

Ao Bom Pai-Mãe Amoroso, Deus.

À Gléna Salgado e Mônica Pereira, responsáveis pelo meu ingresso no Mestrado, por terem me estimulado desde o início, quando o trabalho ainda estava no campo das ideias.

Ao meu cunhado-irmão Amílcar Ferreira Martins (*in memoriam*), cujo Porto sempre foi parte de sua vida...o trouxe e o levou da nossa família.

À família Felipe da Silva, cuja área portuária sempre esteve arraigada a ela...só me dei conta no desenvolvimento do trabalho. Em especial, aos tios Nilda Felipe da Silva e Luiz Carlos da Silva, sempre muito presentes ao longo da minha vida.

À família Candura Esposito, representada pelos meus tios paternos, Odette e Maurício.

Aos tios-padrinhos Carmella De Caro Esposito e Maurício Candura Esposito, cujo mestrado me possibilitou uma relação mais profunda e um feliz convívio.

Aos primos Fabiana Costabile Esposito e Maurício De Caro Esposito pelo incentivo, acolhimento e amor que me transmitem.

Aos primos Márcia Esposito e Walter Lopes, Lourdes Esposito, Mariangela Esposito pelo apoio e carinho.

À tia Suely Araújo Bezerra e tio Hênio Raul de Barros Cavalcanti pelo acolhimento como uma filha no seio de sua família.

A Heninho Cavalcanti Filho que esteve ao meu lado na entrega do projeto ao MDU, e que compartilhou heroicamente momentos cruciais da minha vida. Gratidão!

À família Felipe Esposito, na qual tive a oportunidade de vir ao mundo, hoje representada por três mulheres guerreiras.

Aos meus colegas da Gerência de Preservação Cultural da Fundarpe pela compreensão nos meus momentos de ansiedade e ausência, e pelo apoio para que conseguisse alcançar o objetivo final. Em especial à Neide Fernandes, Rosa Bomfim, Roberto Carneiro, Celia Campos, Gustavo Bandeira, Ulisses Pernambucano, Flávio Barbosa, Jeniffer Ferreira, Suzana Santos, Aninha Queiroz, Marcelo Renan e Nilson Cordeiro.

À colega Eva Passavante por me mostrar alguns caminhos me presenteando com seu trabalho de especialização e com todo material do NTOU.

À professora Amélia Reynaldo pelo eterno incentivo no meu desenvolvimento profissional e pela disponibilidade em me mostrar caminhos que me auxiliaram no trabalho.

Aos amigos com os quais a vida me presenteou, pelo apoio na minha jornada, representados por Dannielli Alvim, Renata Portela, Elaine Barbosa, Cláudia Leão, Renata Queiroz, Jacqueline Mota, Marina Russell, Lourdes Bezerra, Vanessa Teles, Fabíola Hazin, Edcleyson Farias, Márcio Erlich, Marcela Barros, Valter Avellar, Elisa Borba, Aline Alencar, Cristiane Santiago, Bruno Cruz, Marcos Martins, Marcela Wanderlei, Sheyla Akemi, Marcos Augusto Mendes, Walmir Leite, Moises Siqueira, Liliane Ribeiro, Luciana Santos, Etiene Queiroz e Albertina dos Anjos.

À querida amiga e grande pesquisadora, Cláudia do Ó Pessoa, exemplo de competência e humildade, sempre me incentivando na busca pelo conhecimento e por uma vida repleta de plenitude.

Às pessoas especiais com as quais convivi na sala de aula do MDU, representadas aqui por Geisa Bacellar, Flora Oliveira, Juliana Santos, Patrícia Menezes, Thaís Ponte, Conceição Eymar, Wana, Juliana Lyra, Antônio Silva, Caio Rihan, George Araújo, André Moraes, Jean-Baptiste Scharffhausen e Fábio Cavalcanti (in memoriam).

Aos professores, por terem aberto um leque de possibilidades, através do conhecimento.

À Lúcia Leitão, minha orientadora, pelos ensinamentos, paciência, apoio.

À Renata de Albuquerque, secretária do MDU, incansável na atenção aos alunos, a quem tenho um grande carinho, admiração e gratidão.

À CAPES, que possibilitou o desenvolvimento desta pesquisa.

RESUMO

O presente trabalho visa mostrar que o patrimônio cultural, notadamente o ambiente construído do Bairro do Recife e seu entorno, focando a região lindeira à frente d'água, está sendo tratado sob a lógica do desenvolvimento urbano contemporâneo, lógica empresarial do planejamento estratégico, passando a ser visto e utilizado como mercadoria a ser consumida; um grande nicho de mercado onde o conceito de “Cidade Genérica” pode ser perfeitamente aplicado. O Bairro foi escolhido como o elemento focal desta pesquisa, por resguardar a pedra fundamental da cidade, lugar primeiro, inicialmente como ancoradouro e posteriormente como cidade portuária, originando a atual cidade do Recife. No entanto, apesar da sua importância enquanto célula-mater da cidade, ao longo dos anos, especialmente a partir do final do século XIX, início do século XX, tem passado por inúmeras transformações, de diversos níveis e escalas. Esse fato teve início com questões relativas às atividades ligadas ao Porto: engenhos de açúcar e indústrias têxteis, as últimas necessitando de equipamentos mais modernos, para que a cidade e, ou, o Estado se tornasse um polo nesse setor. A área passou por momentos de degradação, por inúmeros motivos. Acredita-se que o tipo das atividades desenvolvidas, consideravelmente específicas e para um público restrito, contribuiu para a situação. Assim, não era atrativa como destino final, tampouco como residência à população diversificada, mas a grupo definido representado no geral por trabalhadores de instituições públicas, portuários, prostitutas, etc. Recentemente, momentos de ascensão motivados pela “redescoberta” e investimento no local, promoveram um novo tipo de ocupação: **i. plano de Revitalização** do Bairro do Recife, tendo como polos de lazer as Ruas do Bom Jesus e do Apolo; **ii. implantação do Projeto Porto Digital**, trazendo um parque tecnológico de referência nacional e mundial; **iii. inserção de infraestrutura**, a exemplo da abertura da Avenida Alfredo Lisboa, permitindo a circulação de veículos para e pelo Bairro. Sem incentivo governamental, mas não menos importante, houve a criação do Polo Moeda, onde teve início o movimento *MangueBeat*, mantendo-se até hoje. Atualmente o Bairro passa por mais um momento de transformação, dado pelo projeto intitulado *Porto Novo Recife*, que realiza intervenções em edificações que serviam ao porto. Sua localização em área estratégica da cidade – central e lindeira à frente d'água – atrai os interesses de investidores, fazendo com que empreendedores, incentivados pelo governo local, invistam na cidade,

criando um novo polo terciário, que sirva a uma camada da população não elencada pelos antigos moradores e frequentadores do lugar, mas por outra classe social da cidade e pelos turistas, que podem consumir o que é ofertado, incluindo-se nesse consumo áreas de uso público na sua essência, de valor cultural. Diante disso, observa-se que as alterações realizadas no lugar, focando-se nas mais recentes, não levam em conta importantes pressupostos da Conservação Integrada, passando a ser enfatizado o Urbanismo Contemporâneo.

PALAVRAS CHAVE: Intervenção. Conservação. Patrimônio. City Marketing.

ABSTRACT

This present study aims to demonstrate that the cultural heritage, notably to what concerns the built environment of the Recife neighborhood and its surroundings, highlighting the nearby region facing the water, is being treated under the contemporary urban development light, business logic of strategic planning, is now seen and dealt like a good to be consumed; a great market niche where the concept of “generic city” could perfectly be applied. The Recife neighborhood was chosen as the focal element of the research, for safeguarding the foundation stone of the city, the first place, initially an anchorage and later a port town, became the present-day city of Recife. However, despite its importance of being the city’s cell-mater over the years, specially from the end of the 19th century and the beginning 20th century, the city has been through countless transformations, in different levels and scale. The fact began with port related activities: sugar mills, and the textile industry, the later needed more modern equipment, in order to the city and, or the state become an important production center for the sector of the economy. The area has past trough moments of degradation, for countless reasons. It is believed that the activities developed, considerably specific and for a restricted public, contributed to the situation. Hence, it was neither attractive as final destination, nor for residence to a diverse population, but for a group generally represented by the workers of public institutions, port workers, prostitutes, etc. Recently, moments of ascension motivated by the “rediscovery” and local investment, promoted a new type of occupation: **i.** *Revitalization plan* of Recife neighborhood, made leisure centers of Bom Jesus and Apolo streets; **ii.** Deployment of the “*Digital Port Project*”, attracting a technological park reference nationally and worldwide, enabled the renovations of the buildings; and **iii.** the development of infrastructure, as an example, the opening of the Alfredo Lisboa Avenue, which allowed mobility for vehicles for and through the neighborhood. Without governmental subsidies, but not less important, there was the creation of the “Polo da Moeda”, where *MangueBeat* movement started, and remains to this day. Currently the neighborhood is going through a transformation moment, given the project entitled “*New Recife Port*”, which makes interventions in the buildings that served the port. Its location is in a strategic area for the city – central and facing the water – attracts investors, making entrepreneurs, encouraged by the local government, to invest in the city, creating a new center for the

tertiary industry, that attends a layer of the population not related to the previous residents and frequenters of the area, but the other social class of the city and the tourists, who can afford what is offered, including in this consumer areas a public use in its essence, and cultural value. In the light of this, it's registered that the alterations made in mentioned neighborhood, focusing on the most recent ones, not taking into account important assumptions of the Integrated Conservation, emphasizing the contemporary urbanism.

KEYWORDS: Intervention. Conservation. Heritage. City Marketing.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 01 – Recife em 1631. Atlas de J. Teixeira Albernaz I – Portugalise Monumenta Carthographics, vol. IV – Lisboa (Prancha nº1. Mapa Base: Douglas Fox, 1906/07. Mapa Referencial – do atlas de João Teixeira Albernaz I).	23
Figura 02 – Trecho da Planta da Cidade do Recife (Reduzida dos levantamentos realizados por Douglas Fox e Sócios & H. Michell Whitley – membros do Instituto de Engenheiros Civis de Londres), 1906.	24
Figura 03 – Sobreposição de plantas, representando a expansão do Bairro do Recife (Projeto Mémoire do Recife – cartografia. Empresa de Urbanização do Recife, out. 1980 Prancha nº1. Mapa Base: Douglas Fox, 1906/07. Mapa Referencial – do atlas de João Teixeira Albernaz I)	24
Figuras 04 e 05: Casos de edificações degradadas e, ou, sem uso, em pontos diversos da Avenida Alfredo Lisboa, em frente aos armazéns intervencionados; mostra o contraponto da criação de área construída em local com edificações obsoletas.	30
Figuras 06 e 07 – Área de abrangência do Projeto e situação fundiária dos bens.	58
Figuras 08 a 10 – Fases da construção do Museu do Amanhã.	58
Figuras 11 a 13 – Novas intervenções na região portuária do Rio de Janeiro.	58
Figuras 14 a 16 – Museu do Amanhã, inserido na Praça Mauá, compõe as intervenções do Porto Maravilha. É um exemplo de inserção de obra de arquitetura de “marca” no espaço urbano, tipo de prática que vem sendo utilizada; neste caso o projeto é do arquiteto internacional, Santiago Calatrava.	58
Figuras 17 a 19 – Situação da área antes da intervenção. Propostas para o Píer Mauá, das quais a segunda foi a edificada.	61
Figuras 20 a 26 – Restauro dos antigos galpões da Gamboa. Aparente manutenção das estruturas originais.	62
Figura 27 – Plano geral de <i>Puerto Madero</i> .	65
Figura 28 e 29 – Paisagem local.	65
Figura 30 – Polígono de Tombamento Federal, pelo IPHAN (parte do mapa da ZEPH 09).	68
Figura 31 – Mapa da Zona Especial de Preservação Histórico-Cultural – ZEPH 09.	71
Figura 32 – Mapa do Bairro do Recife [s.d.] (integrante do documento Revitalização do Bairro do Recife, perfil do projeto, setembro de 1997).	72
Figura 33 – Mapa do Bairro do Recife no ano de 1631 (integrante do documento Revitalização do Bairro do Recife, perfil do projeto, setembro de 1997).	73
Figura 34 – Mapa do Bairro do Recife no ano de 1733 (integrante do documento Revitalização do Bairro do Recife, perfil do projeto, setembro de 1997).	73
Figura 35 – Mapa do Bairro do Recife no ano de 1808 (integrante do documento Revitalização do Bairro do Recife, perfil do projeto, setembro de 1997).	73
Figura 36 – Mapa do Bairro do Recife no ano de 1906 (integrante do documento Revitalização do Bairro do Recife, perfil do projeto, setembro de 1997).	75
Figura 37 – Mapa do Bairro do Recife no ano de 1997 (integrante do documento Revitalização do Bairro do Recife, perfil do projeto, setembro de 1997).	75
Figura 38 – Vista panorâmica da configuração do Porto, desde o Cais de Santa Rita até o Bairro do Recife, a partir do molhe.	75
Figura 39 – Bairro do Recife (s.d.). Observa-se a construção de algumas edificações que conformam o Marco Zero.	75

Figura 40 – Bairro do Recife visto do molhe. Observa-se o atual <i>skyline</i> do Marco Zero. Quando comparada à figura 47, diversas edificações não estavam erigidas e outras não mais existem.	75
Figuras 41 e 42 – Trecho da Unibase e fotografia, destacando o desenho original da antiga Praça Rio Branco Marco Zero, antes das reformas de 1999/2000.	76
Figuras 43 a 44 – Trecho da Unibase e fotografias, destacando a configuração atual do Marco Zero.	76
Figuras 45 e 46 – (49) Praça Barão do Rio Branco / Marco Zero, Av. Alfredo Lisboa – Bairro do Recife, década de 1920/30. (50) Atual Marco Zero; no segundo plano, Parque de Esculturas de Brennand, localizado no molhe.	77
Figuras 47 e 48 – Momentos do Bairro do Recife. À esquerda (s.d.) a antiga edificação, posteriormente substituída pela nova tipologia. A praça do Marco Zero também pode ser visualizada originalmente e à direita já como esplanada.	77
Figura 49 – Demolição dos quarteirões entre a Rua do Bom Jesus e o Pelourinho. Recife, 1913. Fotografia de Benício Whatley Dias.	78
Figura 50 – Construções dos armazéns do porto. Recife, 1914. Fotografia de Benício Whatley Dias.	78
Figura 51 – Bairro do Recife: configuração espacial. Divisão do bairro em setores.	81
Figura 52 – Da esquerda para a direita - Igreja da Madre de Deus, <i>Shopping</i> Paço Alfândega, e o módulo do edifício-garagem, que abriga a livraria Cultura, vistos desde a Avenida Martins de Barros, no bairro de Santo Antônio.	85
Figura 53 – Vista da Rua Madre de Deus. Destaque para as passarelas aéreas, interligando os módulos das edificações contemporâneas, onde se insere o edifício garagem.	85
Figura 54 – Rua da Madre de Deus vista de cima da passarela que interliga os módulos do edifício garagem.	86
Figura 55 – Passarelas aéreas, por cima da Rua Madre de Deus, que interligam os dois módulos do edifício-garagem.	86
Figura 56 – Edificação do antigo <i>Chanteclair</i> parcialmente restaurada.	87
Figura 57 – Edificação da antiga <i>Western Telegraph Company</i> , atualmente abriga o equipamento cultural, Paço do Frevo.	88
Figura 58 – Planta baixa da intervenção.	94
Figuras 59 e 60 – Corte transversal e fachada lateral.	94
Figura 61 – Fachada principal.	94
Figura 62 – Perspectiva axiométrica.	94
Figuras 63 e 64 – [Conjunto portuário com as intervenções propostas.	96
Figuras 65 e 66 – Foto da Maquete física da intervenção. Observa-se a manutenção do vazio relativo ao pátio do murinho, e a manutenção do armazém 10, com intervenções.	96
Figuras 67 e 69 – Foto da Maquete física da intervenção, onde é observada a inserção da nova tipologia em lugar do antigo armazém 10, bem como de um armazém que imita as tipologias existentes, no local onde antes estava o pátio do murinho.	97
Figura 70 – Marca do Projeto, constando as empresas conveniadas.	101
Figura 71 – Intervenções e novas edificações.	102
Figuras 72 e 73 – imagens da proposta de intervenção no armazém 9 e entorno imediato. Vista desde a Avenida Alfredo Lisboa e da bacia portuária, respectivamente.	103
Figura 74 – Mapa destacando o empreendimento Armazéns do Porto.	104

Figuras 75 e 76 – Perspectiva eletrônica do empreendimento Armazéns do Porto, vista do rio; e vista da Avenida Alfredo Lisboa.	104
Figura 77 – Bairro do Recife. Destaque para as intervenções ocorridas no patrimônio industrial (armazéns 13 e 12) para abrigar novos usos.	111
Figuras 78 e 79 – Intervenções ocorridas no patrimônio industrial e no espaço público na frente d'água. Fonte: a autora, out.2015.	111
Figuras 80 e 81 – Intervenções ocorridas no patrimônio industrial e no espaço público. Vistas da área de frente d'água e da Avenida Alfredo Lisboa.	111
Figura 82 – À esquerda, inserção de nova tipologia, fruto de demolição de antigo galpão; e à direita, inserção de tipologia em vazio urbano tradicional – antigo pátio do murinho.	112
Figura 83 – Bairro do Recife visto desde o Parque de Esculturas de Brennand. Destaque para os novos usos e intervenções, representados na foto pelo Centro de Artesanato (à esquerda) e pelo Museu Cais do Sertão Luiz Gonzaga (à direita).	113
Figura 84 – Bairro do Recife visto desde o Parque de Esculturas de Brennand. No primeiro plano destaca-se a nova tipologia e a nova edificação que ocupa o antigo Pátio do Murinho. Em segundo plano se visualiza a Torre Malakoff (deste ângulo, de frente à nova edificação a visada da torre é substancialmente prejudicada), e ao fundo duas novas edificações verticais erigidas fora da ilha, mas que interferem na paisagem do local.	114
Figura 85 – Carnaval no Bairro do Recife; à direita um dos antigos armazéns intervencionados (perda de autenticidade). Durante o evento se tornou camarote privado para uso por um público seletivo.	115
Figura 86 – Carnaval no Bairro do Recife; inserção de estruturas sazonais para evento privativo.	115
Figura 87 – carnaval no Bairro do Recife; inserção de estruturas sazonais para evento privativo.	115
Figura 88 – carnaval no Bairro do Recife; inserção de estruturas sazonais para evento privativo.	115
Figura 89 – Mapa falado, contendo as intervenções ocorridas na área lindeira à frente d'água, no Bairro do Recife.	117
Figura 90 – Localização da área intervencionada.	118
Figura 91 – Cais da Alfândega – Recife PE, em 1940; destaque para o armazém 14 e a área livre em seu entorno imediato. Foto: Hart Preston.	119
Figura 92 – Armazém 14 e seu entorno imediato. Na edificação são observados dois elementos suprimidos – lanternim e passeio coberto; e o entaipamento dos vãos superiores. A área de entorno imediato não era construída. Foto: Hart Preston.	119
Figura 93 – Planta de situação do armazém 14 e do estacionamento que o compõe (parte integrante da prancha 01/04 do projeto aprovado).	121
Figura 94 – Prancha 01/04 do projeto aprovado para o armazém 14 e o estacionamento que o compõe – plantas de situação, locação e coberta.	121
Figura 95 – Vista do conjunto estacionamento e armazém 14 (em obras).	121
Figura 96 – Prancha 02/04 do projeto aprovado para o armazém 14 e o estacionamento que o compõe – pavimento térreo.	122
Figura 97 – Corte AA' do Armazém 14 e estacionamento (prancha 04/04 do projeto aprovado).	122

Figura 98 – Prancha 03/04 do projeto aprovado para o armazém 14 e o estacionamento que o compõe – 1º pavimento.	123
Figura 99 – Fachada Frontal (oeste) do Armazém 14 e estacionamento (prancha 04/04 do projeto aprovado).	123
Figuras 100 e 101 – provável início das obras do atual estacionamento.	124
Figura 102 – Planta de coberta, que corresponde à parte superior do estacionamento (parte integrante da prancha 01/04 do projeto aprovado).	125
Figura 103 – Plantas do pavimento térreo e do 1º pavimento do estacionamento (parte integrante das pranchas 02/04 e 03/04 do projeto aprovado).	125
Figuras 104 e 105 – Estrutura armada para realização de show privado; e estacionamento em meio subsolo, recoberto por estrutura de laje, que serve como estacionamento e para eventos.	125
Figura 106 – Corte AA'. Estacionamento: meio subsolo (prancha 04/04 do projeto aprovado).	126
Figura 107 – Corte CC'. Estacionamento: meio subsolo (prancha 04/04 do projeto aprovado).	126
Figuras 108 a 110 – Vista do estacionamento desde a Avenida Alfredo Lisboa; à direita da fotografia, veículos atravessando a ponte 12 de setembro, antiga ponte giratória; acesso ao estacionamento, pela Avenida Alfredo Lisboa; e vista da nova construção desde o molhe.	126
Figura 111 – Vista geral do Armazém 14.	127
Figura 112 – Vista geral do Armazém 14.	127
Figura 113 – Supressão do lanternim na coberta e da segunda coberta da fachada frontal. Foto: Hart Preston.	127
Figura 114 – Planta de coberta do Armazém 14 (prancha 01/04 do projeto aprovado).	128
Figura 115 – Planta do pavimento térreo do Armazém 14 (prancha 02/04 do projeto aprovado).	129
Figura 116 – Planta do 1º pavimento do Armazém 14 (prancha 03/04 do projeto aprovado).	129
Figura 117 – Corte AA' do Armazém 14 (prancha 04/04 do projeto aprovado).	129
Figura 118 – Corte BB' do Armazém 14 (prancha 04/04 do projeto aprovado).	130
Figura 119 – Corte CC' do Armazém 14 (prancha 04/04 do projeto aprovado).	130
Figura 120 – Fachada Lateral Esquerda (Norte) do Armazém 14 (prancha 04/04 do projeto aprovado).	130
Figura 121 – Fachada Frontal (Oeste) do Armazém 14 (prancha 04/04 do projeto aprovado).	130
Figuras 122 – Armazém 14, aparentemente, no processo final de intervenção. Vista desde a Avenida Alfredo Lisboa.	130
Figura 123 – Armazém 14, aparentemente, no processo final de intervenção. Vista desde a Avenida Alfredo Lisboa.	131
Figura 124 – Fachada Posterior (Leste) do Armazém 14. (parte integrante da prancha 04/04 do projeto aprovado).	131
Figura 125 – Armazém 14, aparentemente, no processo final de intervenção. Comparando-se o projeto com o executado, percebe-se que um dos coroamentos dos vãos de porta não existe; o elemento anteriormente construído sobre a coberta foi suprimido.	131
Figura 126 e 127 – Situação da edificação em 2015. Havia elemento construído sobre a coberta, em área lindeira à parte da fachada posterior – espécie de camarinha ou estrutura de caixa d'água; possivelmente não fosse contemporâneo	

ao edifício, uma vez que o projeto aprovado traz tal elemento suprimido, ao passo que inclui o coroamento de uma das portas, que também não se sabe ser original.	131
Figura 128 – Localização do armazém 13.	132
Figura 129 – Planta de situação do armazém 13 (parte integrante da prancha 01/06 do projeto aprovado).	132
Figura 130 – Armazéns 13 e 12, consecutivamente, vistos desde o molhe. Fonte: a autora, jun. 2016.	134
Figura 131 – Armazém 13 e suas modificações de fachada, que tiram sua autenticidade.	134
Figura 132 – Planta de cobertura do armazém 13 (prancha 02/06 do projeto aprovado).	135
Figura 133 – Planta do térreo do armazém 13 (prancha 03/06 do projeto aprovado).	135
Figura 134 – Planta do 1º pavimento do armazém 13 (prancha 04/06 do projeto aprovado).	136
Figura 135 – Corte AA'. Armazém 13 (prancha 05/06 do projeto aprovado).	136
Figura 136 – Corte BB'. Armazém 13 (prancha 05/06 do projeto aprovado).	136
Figura 137 – Fachada Lateral Direita (Sudoeste). Armazém 13 (prancha 06/06 do projeto aprovado).	137
Figura 138 – Fachada Lateral Esquerda (Nordeste). Armazém 13 (prancha 06/06 do projeto aprovado).	137
Figuras 139 e 140 – Fachadas Lateral Direita e Esquerda da edificação, respectivamente. Percebe-se a supressão dos óculos existentes na parte superior do frontão triangular, bem como a inserção das sacadas e de esquadrias envidraçadas em diversos pontos das fachadas.	137
Figura 141 – Fachada Frontal (Noroeste). Armazém 13 (prancha 06/06 do projeto aprovado).	138
Figura 142 – Fachada Frontal (Noroeste) do Armazém 13. Parte da edificação em funcionamento.	138
Figura 143 – Fachada Posterior (Sudeste). Armazém 13 (prancha 06/06 do projeto aprovado).	138
Figura 144 – Fachada Posterior (Sudeste) da edificação.	138
Figura 145 – Localização do armazém 12.	139
Figura 146 – Edificação com intervenções à época em que abrigou o Terminal Marítimo de Passageiros. A fachada lateral esquerda possuía varanda, e portas, janelas e óculos envidraçados. Na fachada posterior havia pequenas varandas.	139
Figura 147 – Interior da edificação na época em que abrigou o Terminal Marítimo de Passageiros. Fotos de junho de 2008.	140
Figura 148 – Planta de situação do armazém 12 (parte integrante da prancha 01/06 do projeto aprovado).	141
Figura 149 – Vista dos Armazéns 14, 13 e 12, consecutivamente, desde o molhe.	142
Figura 150 – Armazém 12 e as modificações na fachada que tiram sua autenticidade.	142
Figura 151 – Planta de cobertura do armazém 12 (prancha 02/06 do projeto aprovado).	142
Figura 152 – Planta do térreo do armazém 12 (prancha 03/06 do projeto aprovado).	143
Figura 153 – Corte AA' (prancha 05/06 do projeto aprovado).	143
Figura 154 – Planta do 1º pavimento do armazém 12 (prancha 04/06 do projeto	144

aprovado).	
Figura 155 – Corte BB’ (prancha 05/06 do projeto aprovado).	144
Figura 156 – Fachada Lateral Direita (Sudoeste). Armazém 12 (prancha 06/06 do projeto aprovado).	145
Figura 157 – Vista da Fachada Lateral Direita do Armazém 12 (à esquerda) e da Lateral Esquerda do Armazém 13. Importante destacar a inserção do volume do Núcleo de Polícia, que altera a configuração do espaço livre, diminuindo a visada da linha d’água.	145
Figura 158 – Fachada Lateral Esquerda (Nordeste). Armazém 12 (prancha 06/06 do projeto aprovado).	145
Figuras 159 e 160 – Vista da Fachada Lateral Esquerda da edificação. Observa-se a substituição de sacada triangular por nova retangular.	146
Figura 161 – Fachada Frontal (Noroeste). Armazém 12 (prancha 06/06 do projeto aprovado).	146
Figura 162 – Fachadas Lateral Direita e Frontal (Noroeste) da edificação.	146
Figura 163 – Fachada Posterior (Sudeste). Armazém 12 (prancha 06/06 do projeto aprovado).	147
Figura 164 – As esquadrias em vidro da porção superior da edificação possuem forma retangular, diversa da quadrada proposta no projeto de arquitetura.	147
Figura 165 – Localização do armazém 11.	148
Figura 166 – Armazém 11 e seu entorno imediato, composto pela Praça do Marco Zero (área livre) e outro vazio existe entre a edificação e o Museu Cais do Sertão.	148
Figura 167 – Armazém 11; destaque para alterações de fachada, com substituição de alvenaria por vidro, e inserção de volume, composto por material metálico e vidro, sacando da linha original da edificação onde funciona o primeiro restaurante e bar das novas reformas do porto.	149
Figura 168 – Armazém 11; destaque para alterações de fachada – substituição de alvenaria por vidro. A fachada lateral esquerda perdeu o seu fechamento em alvenaria, o que criou um espaço de transição entre área interna e externa.	149
Figuras 169 e 170 – Comparativo entre momentos do Armazém 11 e do seu entorno, que passaram por modificações.	151
Figuras 171 e 172 – Comparativo entre momentos da edificação, que abriga o Centro de Artesanato de Pernambuco; houve modificações na fachada lateral direita.	151
Figura 173 – Apesar de alterações, no geral, manteve-se a volumetria.	151
Figura 174 – Localização do armazém 10.	152
Figuras 175 a 181 – Construção do armazém 10, no Porto do Recife, em 1913. Frente d’água do Porto. Destaque para o armazém 10 ainda erigido e o vazio correspondente ao antigo pátio do Murinho. Armazém 10 cede lugar à edificação contemporânea (Museu Cais do Sertão Luiz Gonzaga). As fotos à direita mostram as obras para construção da edificação e a mesma já erigida.	154
Figura 182 – À esquerda, a edificação contemporânea, substituindo o armazém 10, e à direita inserção de outra parte do equipamento cultural, em edificação mimética aos armazéns do porto, ocupando o antigo vazio do Pátio do Murinho. Cabe observar que a nova edificação diminuiu a visada que se possuía da Torre Malakoff, bem protegido em nível estadual.	155
Figura 183 – Vista parcial dos dois volumes que formam o Museu Cais do Sertão.	155
Figura 184 – Vista parcial dos dois volumes, vistos de cima da Torre Malakoff.	155

Figura 185 – Em primeiro plano, a tipologia contemporânea; em segundo a tipologia similar aos armazéns originais.	156
Figura 186 – Edificação contemporânea, substituindo o armazém 10, com gabarito superior ao galpão original, o que diminui a visada da Torre Malakoff.	157
Figura 187 – Vista da cobertura da edificação, de cima da Torre Malakoff. Nota-se que a edificação ainda não foi concluída.	157
Figura 188 – Edificação similar aos antigos galpões, erigida no Pátio do Murinho.	158
Figura 189 – Vista do volume edificado no antigo Pátio do Murinho.	158
Figuras 190 e 191 – Edificação mimética aos demais armazéns; e marquise que compõe o museu, localizada no acesso principal.	158
Figura 192 – Localização do armazém 9.	159
Figura 193 – Edificação vista desde o molhe. É possível visualizar as intervenções na fachada.	159
Figura 194 – Planta de situação do armazém 9 (parte integrante da prancha 01/06 do projeto aprovado).	160
Figura 195 – Planta de cobertura do armazém 9 (parte integrante da prancha 02/06 do projeto aprovado).	161
Figura 196 – Planta baixa – térreo do armazém 9 (parte integrante da prancha 03/06 do projeto aprovado).	161
Figura 197 – Planta baixa – 1º. Pavimento do armazém 9 (parte integrante da prancha 04/06 do projeto aprovado).	161
Figura 198 – Planta baixa – 2º. Pavimento do armazém 9 (parte integrante da prancha 05/06 do projeto aprovado).	161
Figura 199 – Corte AA' armazém 9 (parte integrante da prancha 05/06 do projeto aprovado).	162
Figura 200 – Corte BB' armazém 9 (parte integrante da prancha 05/06 do projeto aprovado).	162
Figura 201 – Corte CC' armazém 9 (parte integrante da prancha 05/06 do projeto aprovado).	162
Figura 202 – Fachada frontal (prancha 06/06 do projeto aprovado).	162
Figura 203 – Fachada frontal, destaque aos pavimentos criados e à forma da abertura da janela.	163
Figura 204 – Fachada posterior (prancha 06/06 do projeto aprovado).	163
Figura 205 – Fachada posterior vista desde o molhe; forma da abertura de janela diversa da constante no projeto aprovado.	163
Figura 206 – Fachada lateral esquerda (prancha 06/06 do projeto aprovado).	163
Figura 207 – Fachada lateral direita (prancha 06/06 do projeto aprovado).	164
Figura 208 – Fachada lateral direita; abertura constante no projeto aprovado, não executada.	164
Figura 209 – Detalhes da fachada principal; é possível identificar cada um dos pavimentos, a relação com o limite da fachada original e o tipo de materiais empregados. A estrutura foi deixada em destaque, no entanto, não se consegue afirmar se é original ou novos elementos que estruturam os pavimentos, já que anteriormente não eram totalmente aparentes.	164
Figura 210 – Localização do armazém 7.	165
Figuras 211 a 217 – Armazém 7, anteriormente às obras para abrigar novo uso; obras de adequação e construção de edificação para abrigar o Terminal Marítimo de Passageiros.	165

Figura 218 – Vista do Terminal Marítimo de Passageiros, a partir da Avenida Alfredo Lisboa.	167
Figura 219 – Vista do Terminal Marítimo de Passageiros, a partir do Molhe.	168
Figura 220 – Vista aérea da intervenção realizada no armazém 7 e inserção da Sala Pernambuco em edificação contemporânea, erigida em frente à área livre da fachada frontal do antigo galpão. A ligação entre os dois volumes é realizada por meio de uma passarela aérea.	168
Figuras 221 e 222 – Vista aérea da intervenção realizada no armazém 7 e inserção da Sala Pernambuco.	169
Figura 223 – Sala Pernambuco. Inserção de elemento contemporâneo no sítio, como marca do tempo atual. Cabe destacar que é possível realizar a leitura entre o antigo e o novo, onde os dois conseguem “viver” harmônicos.	169
Figura 224 – Sala Pernambuco. Acesso principal do Terminal Marítimo de Passageiros.	169
Figuras 225 a 228 – Primeiro pavimento. Destaque para a manutenção da estrutura de coberta; acesso ao piso superior; fila de embarque; e rampa de acesso ao piso superior.	170
Figuras 229 a 231 – Área de atracação de navios, e embarque e desembarque pelos passageiros dos navios.	170

LISTA DE QUADROS

Quadro-síntese nº01 – Porto Maravilha.	63
Quadro-síntese nº02 – Puerto Madero.	66
Quadro-síntese nº03 – Tombamento do Bairro do Recife pelo IPHAN.	68
Quadro-síntese nº04 – Detalhamento sobre o Tombamento do Bairro do Recife pelo IPHAN.	68
Quadro-síntese nº05 – Tombamentos Federal e Estadual.	69
Quadro-síntese nº06 – Propostas por Armazém, de acordo com as diretrizes projetuais definidas.	98
Quadro-síntese nº07 – Ações planejadas nos séculos XX e XXI para o Bairro do Recife.	105
Quadro-síntese nº08 – Áreas da edificação 14.	120
Quadro-síntese nº09 – Áreas da edificação 13.	133
Quadro-síntese nº10 – Áreas da edificação 12.	140
Quadro-síntese nº11 – Áreas da edificação 11.	150
Quadro-síntese nº12 – Áreas da edificação 10.	153
Quadro-síntese nº13 – Áreas da edificação 9.	159
Quadro-síntese nº14 – Áreas da edificação 7.	166
Quadro-síntese nº15 – Projeto Porto Novo Recife.	174

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	21
2	CONCEITOS FUNDAMENTAIS	33
2.1	Conservação Integrada	33
2.2	O capital como norteador das transformações nas cidades em nível mundial	37
3	O URBANISMO CONTEMPORÂNEO E SUA RELAÇÃO COM O CAPITAL	45
3.1	Projeto Porto Maravilha, Rio de Janeiro RJ - Brasil.	58
3.2	Projeto <i>Puerto Madero</i>, Argentina	64
4	INTERVENÇÕES URBANÍSTICAS NO BAIRRO DO RECIFE NOS SÉCULOS XX E XXI	67
4.1	Legislações incidentes sobre o Bairro	67
4.2	Planos e Projetos no Bairro do Recife	72
4.2.1	O Bairro e sua origem portuária	72
5	O BAIRRO DO RECIFE E O PROJETO PORTO NOVO RECIFE	88
6	CONSIDERAÇÕES SOBRE OS BENS INTERVENCIONADOS PELO PROJETO PORTO NOVO RECIFE	116
7	CONSIDERAÇÕES FINAIS	175
	REFERÊNCIAS	181

1 INTRODUÇÃO

O Bairro do Recife, nascedouro da cidade, apesar de sua grande importância enquanto núcleo de povoação primário passou e está passando por diversas intervenções, de diversas naturezas, sobretudo nos séculos XX e XXI, como a Reforma Urbana do Bairro e do Porto, a reconfiguração do Marco Zero, os diversos Planos de Reabilitação e, ou, Revitalização do Bairro, e, mais recentemente, já no final da primeira década dos anos 2000, passa por um novo momento com mais uma reforma do Porto, por meio do projeto *Porto Novo Recife*. Tal projeto tem mudado algumas dimensões do local, fisicamente, socialmente etc., passando a ser elemento do lazer, do turismo cultural, sobretudo aos domingos quando se torna um verdadeiro parque de diversões, na tentativa de maquiar as questões centrais ligadas à modificação do local, à sua “privatização”, à sua especialização para atrair e atender determinadas classes sociais. Esse tipo de projeto traz arraigado em seus princípios um verdadeiro “faz de conta”, de que é para todos, quando não ocorre assim. No entanto, a força do *marketing* faz com que a população “compre o produto”, ou seja, o legitime, ainda que não conheça as reais intenções e resultados que se escondem por trás disso. Desconhecem o quanto a cidade, e, conseqüentemente, as pessoas perdem, já que além de todas as demais questões, o que existe de caráter público – de e para todos –, passa a servir a alguns, poucos, por meio da restrição quanto ao público que frequenta os novos empreendimentos; há um processo seletivo definido pelo poder aquisitivo.

Tudo isso é resultado das mudanças ocorridas mundialmente, devido à globalização, que com a inserção das novas Tecnologias da Informação e Comunicação – TICs, fez com que os fluxos de dados, de informação e financeiros circulem velozmente; rompem-se as barreiras físico-espaciais e de tempo. Sendo assim, surgem nas cidades novas demandas advindas de um ferrenho mercado consumidor, representado pelos grandes investidores, destacando-se os imobiliários, que escolhem onde e como intervir, ocasionando uma concorrência entre as cidades, que passam a ser tratadas pelos gestores públicos – novos gerentes –, sob a lógica empresarial. Isso ocorre em diferentes locais do mundo, do país, do estado, da cidade, e, sobretudo, nos tidos como espaços e, ou, bairros “nobres”, com alto valor de mercado – das áreas de urbanização mais recentes às tradicionais, enfatizando-se, nesse caso, as de preservação. Isso é consequência de um novo tipo de desenvolvimento urbano que privilegia os grandes investidores do capital, que têm encontrado possibilidades de “ditar regras” como contrapartida aos investimentos. Com isso, tem se criado “espaços-cenários”,

que tendem a privilegiar o que é privado em detrimento ao público, postura essa que tem levado, inclusive e, sobretudo, a consideráveis perdas patrimoniais, em diversos aspectos: físico, social, cultural.

Com esta dissertação, buscou-se mostrar que as novas formas de utilização das estruturas existentes e as intervenções, em graus variados, realizadas, sobretudo no patrimônio cultural¹ edificado, lindeiro à frente d'água – antigos armazéns do porto e seu entorno –, desconsideram os pressupostos da Teoria da Conservação Integrada, ao passo que se baseiam no urbanismo contemporâneo, que apresenta uma nova forma de fazer cidade, onde o capital passa a ser o centro, inclusive, das decisões governamentais, perdendo assim o sítio e sua população.

¹Segundo reza na Convenção para a Proteção do Patrimônio Mundial, Natural e Cultural da UNESCO de 1972, da qual o Brasil é signatário (por meio do Decreto Legislativo nº 74 de 30 de junho de 1977 e do Decreto Presidencial 80.978 de 12 de dezembro de 1977), constituem o **Patrimônio Cultural**:

Os sítios: obras do homem ou obras conjuntas do homem e da natureza assim como áreas incluindo os sítios arqueológicos, de valor excepcional do ponto de vista histórico, estético, etnológico ou antropológico. (UNESCO, 1972).

Conforme o citado documento, tanto o bem natural quanto o bem cultural fazem parte do Patrimônio Cultural da Humanidade, passíveis de proteção e tendo como elemento de valoração a sua relação com os grupos humanos do ponto de vista histórico, artístico, sociológico e etnográfico. Os conceitos mostram que tanto os elementos naturais como culturais, em seus aspectos histórico-culturais e socioeconômicos compõem o patrimônio, devendo receber medidas protetoras, uma vez que o Bem Ambiental Cultural expressa a origem e a história de uma coletividade, fazendo parte da memória e da identidade.

A Constituição Federal (1988) traz no seu artigo 216 como constituinte do Patrimônio Cultural Brasileiro:

[...] os bens de natureza material e imaterial, tomados individualmente ou em conjunto, portadores de **referência à identidade, à ação, à memória dos diferentes grupos formadores da sociedade brasileira**, nos quais se incluem:

I - as formas de expressão;

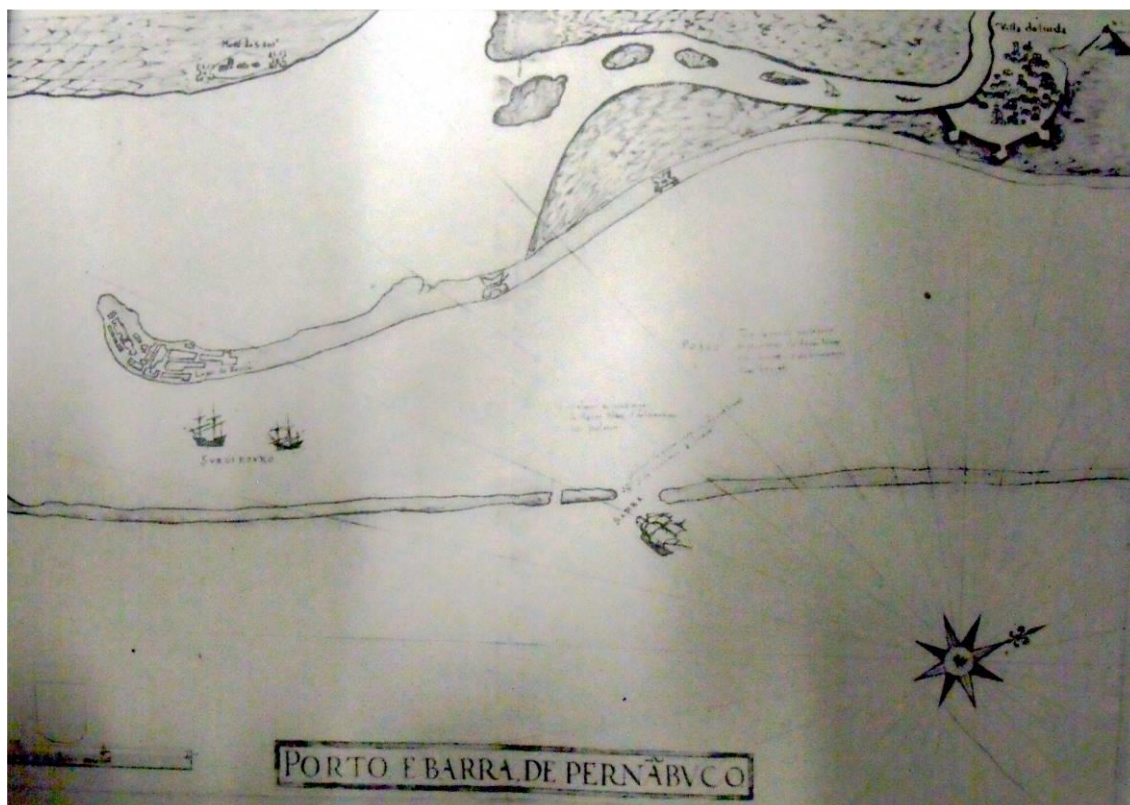
II - os modos de criar, fazer e viver;

III - as criações científicas, artísticas e tecnológicas;

IV - as obras, objetos, documentos, edificações e demais espaços destinados às manifestações artístico-culturais;

V - os conjuntos urbanos e sítios de valor histórico, paisagístico, artístico, arqueológico, paleontológico, ecológico e científico. (CF, 1988).

Figura 01 – Recife em 1631. Atlas de J. Teixeira Albernaz I – Portugalise Monumenta Carthographics, vol. IV – Lisboa (Prancha nº1. Mapa Base: Douglas Fox, 1906/07. Mapa Referencial – do atlas de João Teixeira Albernaz I).



Fonte: MENEZES (1988, p.17).

A cidade do Recife surgiu como povoação portuária, no século XVI, passando à importante aglomeração urbana, devido ao porto e às atividades ligadas a ele: cultura da cana-de-açúcar, engenhos e indústrias têxteis. A princípio era um núcleo urbano ligado a Olinda, sendo sua ocupação ainda muito rarefeita em fins do século XIX (entorno dos corredores de penetração para o interior, exceto nas proximidades do porto); porém, na primeira metade do século XX os grandes vazios existentes nestas vias de penetração começam a ser ocupados.

Seu povoamento ocorreu de forma lenta nos primeiros três séculos (século XVII, período holandês, em torno de 5.000 habitantes; início do século XIX, 25.000 habitantes); a partir daí a evolução foi rápida, atingindo os valores atuais, cerca de 1.617.183² habitantes no Recife e 3.914.317³ na RMR.

² Estimativa da população residente nos municípios brasileiros com data de referência em 01/07/2015.

Fonte: Disponível em:

<ftp://ftp.ibge.gov.br/Estimativas_de_Populacao/Estimativas_2015/estimativa_2015_TCU_20160211.pdf> acesso em 08.06.2016.

³ Estimativa populacional em 2015. Fonte: Disponível em: <<http://www.amupe.org/ibge-divulga-as-estimativas-populacionais-dos-municipios-em-2015/>>

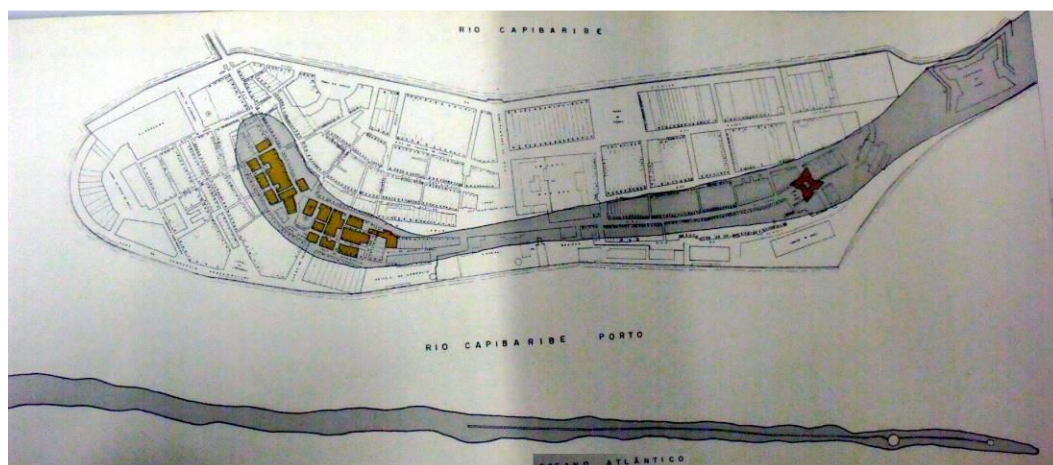
Figura 02 – Trecho da Planta da Cidade do Recife (Reduzida dos levantamentos realizados por Douglas Fox e Sócios & H. Michell Whitley – membros do Instituto de Engenheiros Civis de Londres), 1906.



Fonte: MENEZES (1988).

A cidade passou por uma evolução urbana e social que influenciou na mudança de sua configuração – expansão territorial, transformação de uso e tipologia (verticalização), formas de mobilidade dos cidadãos (a pé até a utilização dos veículos automotores, destaque ao transporte individual), surgimento de novos centros de bairro, centralidades, que contribuíram para a sua polarização, na Região Metropolitana do Recife – RMR, dentre outros. Apesar disso, há de se destacar que o centro primeiro não perdeu a sua força enquanto espaço principal, apenas as atividades portuárias diminuíram, por terem sido deslocadas para o Porto de Suape.

Figura 03 – Sobreposição de plantas, representando a expansão do Bairro do Recife (Projeto Mémoria do Recife – cartografia. Empresa de Urbanização do Recife, out. 1980 | Prancha nº1. Mapa Base: Douglas Fox, 1906/07. Mapa Referencial – do atlas de João Teixeira Albernaz I).



Fonte: MENEZES (1988).

O trabalho foi desenvolvido por meio de observações no Recife contemporâneo, no rumo que as transformações têm dado à cidade. Os fenômenos urbanos identificados a partir das mudanças na sua configuração, são categorizados em: morfologia, paisagem, tipologia, uso, patrimônio cultural, são, notadamente, fruto dos empreendimentos imobiliários que vêm modificando o território já consolidado, tratando-o como uma “folha em branco”, ou sob o conceito de “tábua rasa⁴”. Nessa leitura da cidade, percebe-se que nem mesmo os elementos simbólicos, representativos e tutelados pelas esferas municipal, estadual e federal têm saído ilesos da nova forma de planejamento.

A partir dessas observações, acerca do que vem ocorrendo no bairro, novas indagações surgiram, sobretudo, no momento em que a discussão sobre a cidade se torna a cada dia mais presente na sociedade.

A escolha da área da pesquisa é justificada por: **(i.)** ser significativa à cidade, que nasceu como porto; e **(ii.)** ser objeto de um dos projetos, juntamente com o *Novo Recife*, que traz substanciais modificações ao “território” onde se instala. Tais modificações de cunho físico não causam menos impactos sociais, financeiros, patrimoniais etc.

Como forma de possibilitar o desenvolvimento deste trabalho, realizou-se inicialmente uma pesquisa bibliográfica acerca da Conservação Integrada e do urbanismo contemporâneo.

Dentre a bibliografia relativa ao conceito de Conservação Integrada, utilizou-se desde as principais Cartas Patrimoniais até textos que discutem a teoria e sua aplicação em locais diversos. Foi dada especial atenção à *Declaração de Amsterdã*, que, juntamente com a *Carta Europeia da Herança Arquitetural* (Congresso do Patrimônio Arquitetônico Europeu, 1975) marca o início da Conservação Integrada; aos textos *Gestão do Patrimônio Cultural Integrado* (JOKILEHTO, 2002); *Plano de Gestão da Conservação Urbana: conceitos e métodos* (LACERDA e ZANCHETI, 2012); *Teoría contemporânea de La Restauración* (VIÑAS, 2014), e alguns outros que possibilitaram a compreensão do tema.

Além disso, buscou-se o entendimento acerca do urbanismo contemporâneo, através da leitura de livros como *Cidades Rebeldes* (Harvey, 2014); *Os Três textos sobre a cidade*; *A cidade do pensamento único* (ARANTES, Otília F., VAINER, Carlos B. e MARICATO, Ermínia, 2013), dentre outros, que ajudaram a investigar as novas formas de se fazer cidade,

⁴Segundo MOREIRA (2003), o termo *tabula rasa* (tábua rasa), significa um estado em que determinado objeto se encontra. Posicionamento de ruptura, em relação às experiências ou concepções anteriores. Estado de “vazio” da matéria, como na tela branca, ou no espaço a ser “preenchido”.

sob a luz do capital; o quanto isso tem influenciado na sua Gestão, no seu planejar e intervir; como esse novo modelo, baseado no lucro extensivo, é capaz de interferir nas diversas dimensões existentes num “espaço” – física, social etc.; como essa visão de mercado torna os locais cenários, eleva o preço das edificações – para aluguel ou compra –, fazendo com que os antigos moradores sejam levados a emigrar por falta de poder financeiro. E, no caminho inverso, as áreas passam a ser pano de fundo para novas relações urbanas e humanas, onde as pessoas com maiores condições passam a frequentá-las, e, por vezes, nelas morar. Isso tudo por meio do processo intitulado gentrificação (*gentrification*). Tal expressão, segundo SMITH (1996 apud PROENÇA, 2007, p.61), começou a ser usada em 1960, nos Estados Unidos, designando um modelo de intervenção urbana que se expandia por diversas cidades daquele país, com o intuito da reabilitação residencial de alguns de seus bairros centrais. Empreendimentos com essa natureza e características já podiam ser identificados, mas de forma esporádica, desde os anos de 1930/1940 nos Estados Unidos sob o título de “*embourgeoisement*”, voltado a comerciantes e empresários (*white collars*), e que podem ser exemplificados com o deslocamento da população negra e operária dos seus bairros tradicionais, como em Georgetown, bairro operário da cidade de Washington. Essa tendência surgiu e se espalhou nos Estados Unidos e Europa do pós-guerra. Sendo assim, o termo foi no início utilizado como uma linguagem especializada para designar reabilitação residencial. Atualmente tal termo tem um caráter mais amplo, já que está atrelado à renovação urbana em larga escala, sendo assim pode se referir à reabilitação de casarios antigos, mas também às construções totalmente novas. Portanto, o que era, apenas, um programa urbanístico de reabilitação residencial, passou à estratégia política, que acabou por criar paisagens de poder, conforme ZUKIN (2000b apud PROENÇA 2007, p.62). Para ele, a gentrificação (*gentrification*) traz duas características importantes: centralidade (reapropriação de espaços da cidade, a partir da concentração de atividades que refazem usos e impõem visão que culmina na apropriação espacial; a criação dessa centralidade é quase sempre a formação de uma paisagem de poder) e paisagem de poder (forma socioespacial de assimetria do poder).

Foram analisados exemplos de intervenções em áreas lindeiras à de frente d’água, a exemplo de *Puerto Madero* – Argentina; do Porto Maravilha – Rio de Janeiro, Brasil que fazem parte de um conjunto de cidades, em nível mundial, onde foram aplicados os conceitos do urbanismo contemporâneo, que adotam o *city marketing* como atrativo aos investimentos,

fazendo com que o patrimônio e “os novos *skylines* criados” para essa finalidade passem a homogeneizar tais cidades.

Concomitantemente, foi realizada uma **pesquisa documental**, relativa ao Bairro do Recife, contendo os principais planos e projetos de intervenção havidos, nos séculos XX e XXI – *Reforma do Bairro do Recife e do Porto; Plano de Preservação do Bairro do Recife* (Prefeitura do Recife e Governo do Estado de Pernambuco, 1995); destacando-se o *Projeto Porto Novo Recife - Núcleo Técnico de Operações Urbanas: estudos 2007-2010* (BRANDÃO, 2012); e *Memorial Justificativo de Impacto do Projeto Porto Novo Recife* (2012). Foram utilizados outros documentos que ao longo da pesquisa se julgou essenciais.

As bases cartográficas possibilitaram identificar as principais intervenções ao longo do tempo, seu período de ocorrência e suas formas atuais.

Foi realizada também uma leitura aprofundada da primeira proposta do *Projeto Porto Novo Recife*, elaborada pelo Núcleo Técnico de Operações Urbanas – NTOU (estudos 2007-2010), da Secretaria de Planejamento e Gestão – SEPLAG, do Governo do Estado de Pernambuco, que foi responsável pelo desenvolvimento do projeto à época em que a operação estaria totalmente a cargo do Governo Estadual, sendo arrendado posteriormente a privados.

Estudando o material, entendeu-se que desde o início a proposta trazia alterações na tipologia dos armazéns do porto, concluindo-se ser uma diretriz projetual. Isto porque, apesar de mantida a leitura geral do volume, havia acréscimo de elementos diversos à arquitetura industrial, inseridos nas áreas lindeiras às fachadas frontal e posterior do bem, criando um pavimento superior. Isso trazia uma intervenção física e gerava aumento de área construída. No entanto, a entrada principal e a área central do volume tinha seu pé direito duplo preservado, em quase sua totalidade, conservando nesses locais a leitura de galpão.

Em relação à distribuição dos armazéns no contexto urbano, que era mantida, assim como os vazios existentes, identificou-se uma inconsistência no material ao que concerne ao antigo Pátio do Murinho, que em algumas imagens aparecia ocupado por um novo volume com tipologia similar a dos armazéns originais; e ao armazém 10, substituído por uma tipologia contemporânea, interceptado a edificação anteriormente citada.

Vale destacar que a proposta do NTOU não foi executada, à exceção da tipologia acima descrita, cujo projeto não foi desenvolvido pela equipe.

O *Projeto Porto Novo* (segunda metade da primeira década dos anos 2000 até 2016 – em execução) hoje inserido no Bairro do Recife ficou à cargo de um grupo de empresas privadas, responsável pelo desenvolvimento da proposta e pela execução da obra. O entendimento do projeto foi possível por meio da: **1.** observação da área, empiricamente; **2.** análise de informações coletadas no site do *Projeto Porto Novo Recife*; **3.** análise de informações coletadas no documento elaborado pelo Núcleo Técnico de Operações Urbanas – NTOU, contratado pelo Governo do Estado, entre outros, para o estudo da operação urbana intitulada *Porto Novo Recife*; e **4.** estudo dos projetos aprovados e do Memorial Justificativo de Impacto do Projeto Porto Novo Recife (2012) constantes no arquivo da 1ª. Regional da Secretaria de Controle Urbano – SECON, da Prefeitura da Cidade do Recife.

A análise das transformações na área objeto de estudo foi realizada por edificação individualmente, ora por meio de observações no local e de levantamento fotográfico⁵ realizado pela autora, ora por meio das observações *in loco* e levantamento fotográfico, somado ao estudo dos projetos constantes no arquivo da 1ª. Regional da Secretaria de Controle Urbano - SECON, da Prefeitura da Cidade do Recife – PCR⁶.

Após a identificação das principais intervenções ocorridas no conjunto, realizou-se nova análise à luz dos pressupostos da Conservação Integrada, que definem os parâmetros necessários para que se conservem os bens patrimoniais. Com isso, pôde-se mostrar que o *Projeto Porto Novo Recife* faz jus ao que se entendeu como urbanismo contemporâneo, que privilegia o poder do capital, em detrimento à história, cultura e costumes locais, que em conjunto aos bens edificados e às pessoas que a ele dão significado, que dele são parte, formam o patrimônio cultural.

Utilizou-se como suportes teóricos a teoria da *Conservação Integrada* e o que se intitulou de *urbanismo contemporâneo*, entendido como práticas onde a lógica capitalista é o fio condutor da gestão e, conseqüentemente, das intervenções ocorridas em diversas cidades do Brasil e do mundo, que desconsideram os princípios da Conservação Integrada (ou parte deles), que vão muito além da vertente física.

⁵ A partir de duas visadas diferentes: do molhe e do próprio Bairro – Avenida Alfredo Lisboa –, no mês de junho de 2016, e de outros anos 2014 e 2015.

⁶ Não constam no citado arquivo os projetos de intervenção de todas as edificações que formam o conjunto de armazéns do Porto, tampouco os projetos originais das edificações.

Ao se estudar a teoria da Conservação Integrada e suas aplicações, pôde-se observar até que ponto seus princípios foram utilizados na área objeto do estudo⁷, sobretudo por estar inserido em um bairro sob tutela de Leis de Preservação pelas três esferas: municipal, estadual e federal.

Já com o entendimento do urbanismo contemporâneo, onde a cidade passa a ser gerida, como já citado, como um empreendimento, onde o poder do *marketing* é essencial para a venda do produto, consegue-se visualizar que tal área está sendo tratada sob tal lógica, onde o território é “organizado” para ser atrativo. Por isso, pensa-se na infraestrutura, edificações, de forma a ser ofertado o que o “consumidor” deseja.

A vivência do espaço, onde se pôde observar a sua apropriação pelas pessoas, em diversas ocasiões, horários, e de diversos modos, permitiram ratificar o fenômeno da gentrificação, apoiado pelo *city marketing* como a lógica adotada para o local, onde o poder do capital é o centralizador das decisões, tendo em vista que a intervenção passou do comando do governo, como seria a princípio, ao da iniciativa privada, havendo uma troca de papéis na gestão da urbi.

Ao passo que foi criada mais área construída, por meio das intervenções nas edificações citadas, observa-se no Bairro do Recife como um todo, um considerável número de edificações obsoletas⁸ e que poderiam servir aos novos usos inseridos nos armazéns, bem como a diversos outros. Por esse motivo, acredita-se que isso seja decorrente do “fenômeno” da gentrificação, do enobrecimento do local, que é uma das bases da lógica capitalista, que valoriza as localidades, influenciando no acréscimo do preço dos imóveis privados para compra e aluguel, o que diminuiria o lucro dos empreendedores.

⁷ Com exceção dos armazéns, o entorno imediato está inserido no polígono de preservação do Iphan.

⁸ Pode se observar ao circular pelo local que vários imóveis estão degradados ou sendo utilizados como estacionamento.

Figuras 04 e 05 – Casos de edificações degradadas e, ou, sem uso, em pontos diversos da Avenida Alfredo Lisboa, em frente aos armazéns intervencionados; mostra o contraponto da criação de área construída em local com edificações obsoletas.



Fonte: a autora, jun. 2016.

Como os armazéns são públicos, sem proteção legal, ofertados para a inserção das intervenções, das novas tipologias, sendo os empreendedores estimulados e apoiados a utilizá-los, visto que, desde o primeiro projeto do governo, os antigos galpões já tinham a finalidade de servir aos usos propostos pelos investidores privados (setor terciário – bares, restaurantes, sorveteria, café, boates, empresas de tecnologia da informação, museu, centro de artesanato, terminal marítimo entre outros), então fica visível o motivo da escolha das edificações. Além, é claro, do fato de tais bens se encontrarem numa área nobre do Bairro, a frente d'água.

Toda essa localidade foi preparada para atrair investimentos, e para isso foi necessário que tudo estivesse a contento das necessidades dos empreendedores, ainda que a cidade pagasse um “preço alto”, com a perda de dimensões – física, social, que são importantes para a história, memória local, ainda que perca a urbanidade⁹.

Por tudo o que foi entendido até o momento, as intervenções no local não seriam as mais adequadas por desrespeitarem os princípios da Conservação Integrada, existente desde os anos de 1960, que são norteadores para intervenções em áreas de relevância cultural.

Diferentemente, optou-se pela utilização do urbanismo contemporâneo, puro e simples, sem a tentativa de agregar forças desses dois universos possíveis de caminharem num mesmo sentido, a partir do momento em que agregam forças entre si, tirando partido do que cada um tem de melhor, visando à melhoria da cidade e da vida das pessoas de modo geral. Desperdiça-se, portanto, a oportunidade de um convívio entre os diversos atores sociais, que são as peças-chave para dar sentido à cidade, que são os responsáveis pela criação dos lugares.

⁹ AGUIAR (2012) focalizou o conceito de urbanidade: “modo de como os espaços da cidade acolhem as pessoas. Um entendimento de espaço público como lócus de uma cultura urbana compartilhada, fundada em valores coletivos, uma cultura que envolve o convívio com os opostos, envolve diversidade, troca e, mais que tudo, o desfrute de uma cidade que tenha o espaço urbano como fundo ativo. [...] O reconhecimento da arquitetura e da cidade a partir da urbanidade re-propõe os valores essenciais da arquitetura como arte social”.

OBJETIVOS

Geral

Mostrar que os conceitos-base do urbanismo contemporâneo têm sido adotados nos projetos e planos para a cidade do Recife, privilegiando empreendimentos voltados aos interesses dos investidores, detentores do capital, em detrimento dos princípios da Conservação Integrada, ainda que se trate de áreas de valor patrimonial, protegidas por força de lei.

Específicos

1. Mostrar, a partir das intervenções no patrimônio urbano e edificado do Bairro do Recife, área lindeira à frente d'água, a nova ótica sob a qual a cidade está sendo construída.
2. Mostrar que o urbanismo contemporâneo privilegia as tipologias novas às antigas.

2 CONCEITOS FUNDAMENTAIS

2.1 Conservação Integrada

Segundo ZANCHETTI (2000), a Conservação Urbana Integrada – CI foi originada no urbanismo progressista italiano dos anos de 1970, e surgiu a partir de uma experiência em Bolonha, nos anos de 1960, mais especificamente a reabilitação do seu centro histórico, sendo desenvolvida por membros do Partido Comunista, políticos e administradores. Isso se expandiu para outras cidades italianas e espanholas, nos idos de 1970/1980. Tornou-se um exemplo positivo em diversos aspectos. As áreas residenciais periféricas dos centros históricos, sobretudo os conjuntos habitacionais de 1950/1960, foram utilizadas como as primeiras experiências da CI e visavam à recuperação das estruturas: social, econômica e física, bem como à manutenção dos habitantes nos locais reabilitados.

A partir disso, foram projetados os espaços públicos, as áreas verdes e de recreação, assim como a reutilização de estruturas existentes, a exemplo de conventos, fortificações etc., para novos usos, mas com função coletiva.

Como forma de estimular a utilização desses lugares pelas pessoas foi dada gratuidade no transporte público.

Esse conjunto de propostas mostra, portanto, que, até então, as propostas da CI possuíam cunho social.

Posteriormente, já entre 1980 e 1990, essa vertente social é deixada de lado, passando o patrimônio construído a ser visto como um bom negócio (sobretudo os bens protegidos pela legislação), tornando-se uma proposta de recuperação econômica e de valor imobiliário, logo, já não era interessante manter a população local, mas desocupar as edificações a fim de que uma nova camada da sociedade e investidores passassem a se apropriar das estruturas. Assim estava implementado o fenômeno conhecido como gentrificação (enobrecimento), para a criação de um “cenário” mais atrativo e lucrativo. Tal fenômeno traz na prática a:

“[...] transformação dos significados de uma localidade histórica em um segmento de mercado, considerando a apropriação cultural do espaço a partir do fluxo de capitais. [...] re-localização estética do passado, cujo padrão alterado de práticas que mimetizam o espaço público tornam o patrimônio passível de ser reapropriado por alguns segmentos da população e pelos seus visitantes. Antigas áreas ‘marginais’ das grandes cidades vão se transmutando em complexos centros de lazer, com sofisticados bares, restaurantes e galerias de arte. Numa apropriação quase privada do espaço urbano, essas práticas segmentam áreas centrais das cidades históricas e as transformam em cenário de disputas por um fragmentado espaço de visibilidade pública. Sobretudo para a crítica pós-moderna (Harvey, 1992), essa noção de

fragmentação urbana tem sintetizado este caráter espacializado das relações sociais na experiência urbana contemporânea.

Os marcos visíveis dessa fragmentação se inscrevem na cidade de modo plural, revelando um complexo e multifacetado espectro. É possível perceber esse caráter fragmentário em diferentes campos da vida cotidiana pública: [...] nas intervenções urbanas das áreas centrais de cidades históricas que muitas vezes segmentam política e economicamente ruas e bairros, através dos processos de gentrification que tem transformado em mercadoria o patrimônio cultural (Zukin, 1996; Smith, 1996)” PROENÇA (2001, p. 3 e 4)

Ainda segundo ZANCHETI (2000), apesar do ocorrido no período em que a vertente social é desconsiderada, após a ECO92, a questão ambiental, em conjunto à social, passou a ser incluída na política urbana. Viria na tentativa de conter as mudanças que estavam ocorrendo nas estruturas ambientais urbanas. A CI é tomada em duas vertentes nas políticas urbanas progressistas, sobretudo nas que aliam as questões ambientais e sociais, quais sejam:

1. Os princípios da CI tornam-se, então, base da leitura territorial urbana e suporte para a formulação das ações. O ambiente – natural e construído –, como elemento central de organização territorial, trouxe novamente as concepções abrangentes do planejamento urbano – territorial –, bem como a relação território-cidade. Trata de diversos tipos de territórios: i. urbanização difusa, ii. Cidades em paisagens histórico-culturais¹⁰, iii. Território abandonado pela grande indústria, entre outros, mas com ênfase no problema cultural e na conservação e recuperação das estruturas ambientais dos territórios; e
2. O planejamento urbano utilizou a CI para fazer uma leitura específica da cidade – análises morfológico-tipológicas –, no entanto, tornou-o desagregado do restante da cidade, específico, privilegiando ações localizadas, com potencial de transformação na área onde se insere, perdendo assim sua característica de generalidade e passando à especificidade. Essa forma de utilização vai de encontro a um dos princípios da CI, que fala no planejamento territorial, que visa ao todo.

Segundo LUBAMBO (1991, p.21), as ideias de preservação de sítios e monumentos, no Brasil, ganharam força a partir da “modernização brasileira”, no início dos anos 1920, apesar de até hoje ainda haver divergências de como se enfrentar essa questão. Como já citado, em 1970 a Conservação Integrada surge como um novo conceito, mais abrangente em relação ao patrimônio, que passa a ser visto como um todo, não mais, apenas as edificações, mas o tecido

¹⁰ Segundo ZANCHETI, et al (1999 apud ZANCHETI 2000) a CI foi utilizada como princípio básico do “novo plano de desenvolvimento metropolitano do Recife”, sendo um plano de conservação, em escala territorial que abarcava mais de 10 municípios e uma população de cerca de 3,5 milhões de pessoas).

urbano, o ambiental, o social, ou seja, o patrimônio cultural, que é a junção de todas as partes que formam a urbanidade de um lugar.

A Declaração de Amsterdã, de outubro de 1975, foi o primeiro documento relativo ao tema Conservação Integrada, sistematizando seus princípios após suas primeiras aplicações. No seu conteúdo há o reconhecimento da arquitetura singular europeia como patrimônio comum de todos os seus povos, e demonstra a intenção dos estados-membros em cooperar entre si e com outros países europeus em prol da sua proteção. E vai mais além, quando estende esse patrimônio como parte integrante do patrimônio cultural mundial.

Como pressupostos básicos, traz as considerações a seguir:

1. O patrimônio arquitetônico, além de possuir um inestimável valor cultural contribui para que as pessoas tomem a consciência entre a história e o destino.
2. O patrimônio arquitetônico é composto por quaisquer conjuntos, bairros de cidades e aldeias, com interesse histórico ou cultural, incluindo-se o moderno, logo extrapola o âmbito das construções isoladas, de valor excepcional e seu entorno.
3. O patrimônio enquanto bem social é de responsabilidade coletiva, portanto todos devem protegê-lo de quaisquer ameaças – negligência, deterioração, demolição, novas construções em desarmonia e circulação excessiva.
4. A conservação do patrimônio arquitetônico deve ter como objetivo o planejamento das áreas urbanas e físico territorial.
5. As municipalidades, por serem as principais responsáveis pela proteção do patrimônio arquitetônico, devem trabalhar cooperativamente.
6. A reabilitação dos bairros antigos degradados (ou das áreas urbanas degradadas) deve ser realizada sem substanciais modificações da composição social – população residente nesses locais. Deve abranger a todas as camadas sociais, sobretudo em operações com financiamento público.
7. A conservação integrada deve ter como base medidas legislativas e administrativas eficazes.
8. Para a conservação integrada é necessária disponibilidade de fundos públicos de incentivo aos setores públicos locais e setores privados.
9. Sobrevivência do patrimônio atrelada à apreciação pelas pessoas, logo, educação como meio para que isso se concretize.
10. Devem ser encorajadas as organizações privadas a contribuírem com a Conservação Integrada.

11. As novas obras de arquitetura devem ter alta qualidade, já que serão o patrimônio de amanhã.

Esses pressupostos norteiam a aplicação do conceito nos planos, projetos a serem elaborados e executados, a fim de que o patrimônio, que é de todos, possa permanecer servindo a várias gerações, a cumprir o seu papel social, que é ser utilizado pelas pessoas indistintamente.

MOREIRA (2003, p.5) apresenta a ideia de que o tratamento dado ao patrimônio urbano atualmente, é sob a lógica da criação de valor de mercado, portanto, de maneira diversa aos princípios da Conservação Integrada. A partir disso, diz que:

os processos de preservação e recuperação onde houve uma clara priorização da materialidade e uma desconsideração das urbanidades, ou seja, modos de vida e culturas urbanas são substituídos pela homogeneidade da cultura vigente, de forma deliberada, pelos poderes dominantes da esfera urbana.

Para LAPA e ZANCHETI (2002), conservar possui em sua base a administração da mudança, que propõe um tipo de planejamento, não mais das quantidades, mas da transformação; sendo assim, a cidade deixa de ser o lugar da expansão continuada (física extensiva) e passa ao local da transformação; seria a “passagem da cultura da expansão urbana à cultura da transformação” (Venuti, 1994 apud LAPA e ZANCHETI, 2002, p.35). No entanto, a transformação deve seguir padrões de preservação do lugar, de suas características, memórias, melhorando a qualidade de vida do seu povo, promovendo o convívio das diversas classes sociais, e não expulsando antigos moradores, por não estarem no perfil de pessoas desejadas para a área. Não se deve, portanto, olvidar os conceitos da Conservação Integrada e da Sustentabilidade, onde “(U)m sistema sustentável é aquele que sobrevive ou persiste.” (Constanza, Patten, 1995 apud ZANCHETI, 2002, p.79).

2.2 O capital como norteador das transformações nas cidades em nível mundial

Para se falar sobre o Urbanismo Contemporâneo se fez necessário o entendimento acerca do processo que desencadeou o que é vivenciado atualmente e que surpreendentemente é algo que já perpassa vários períodos da história da urbanística.

VARGAS (2015, p.6-60), em seu livro *Intervenções em Centros Urbanos*, apresenta três tipos de processos de intervenção nos centros, que são inseridos em períodos de tempo distintos, mas que, por vezes, sobrepõem-se.

Cada um desses processos possui suas especificidades. Em alguns dos casos, leva-se a substanciais perdas patrimoniais, sociais etc.; em outros há uma forma de pensar mais completa, onde as diversas dimensões – física (preservação), social, econômica e de gestão – são levadas em conta, de forma que se valorize, não apenas o patrimônio em si próprio, mas à sociedade que lhe dá significado, cria urbanidades, lugares.

Os processos de intervenção, apresentados por Vargas, foram iniciados nos anos de 1950 e alcançaram os anos de 2004, são subdivididos em três períodos principais:

1. Renovação urbana (1950-1970);
2. Preservação urbana (1970-1990);
3. Reinvenção urbana (1990-2000).

Há, ainda, a Resiliência Urbana, própria da segunda década dos anos 2000.

A **Renovação Urbana (1.)** traz consigo o “gosto” pelo novo. No entanto, a forma como a América do Norte e a Europa a viam, aplicavam, eram diferentes entre si. No primeiro caso, a visão estava estritamente ligada à demolição e à construção, ao novo, sem a preocupação com as referências e memórias. A sociedade era resumida à elite, e baseada na visão urbanística do movimento moderno, que dizia, basicamente, que nem tudo o que é passado tem que, necessariamente, sobreviver, bem como ao bel prazer de quem patrocinaria a sua execução. Estão imbuídos nesses princípios o conceito de “arrasar bairros” e desalojar pessoas. É a chamada “desfavelização”, com a demolição da habitação dita subnormal. Ainda, a visão de que a degradação dos centros urbanos foi causada pelo

surgimento de novas centralidades¹¹ fez com que houvesse um processo de renovação de grandes proporções, com o intuito de se voltarem os olhos, os interesses, ao centro.

Diferentemente dos Estados Unidos, na Europa os centros e seus significados culturais frearam a degradação. As intervenções estavam mais voltadas à reconstrução pós-guerra e, paralelamente, à preservação dos valores emocionais imersos nas áreas antigas das cidades.

A **Preservação Urbana (2.)**, por sua vez, veio como uma negação ao movimento moderno. Ao contrário do que aquela escola propunha e, a quem servia, essa nova forma de intervir, chamada de estilo internacional, tinha como princípios o socialismo europeu, e, conseqüentemente, uma visão de igualdade, forma diversa do pensar dos detentores do capital, da elite, que vislumbrava ao diferente, por isso destruíam para que o novo surgisse. Possibilitou, portanto, a preservação de vizinhanças e restauração histórica de edifícios símbolos, a exemplo do que ocorreu no tipo de intervenção europeia do período anterior. Foram utilizadas para tal, antigas estruturas industriais, estações de trem, armazéns, mercados e teatros, que passaram a ter novos usos relacionados a lazer, cultura, comércio e serviços varejistas. Isso pode ser visto como uma tentativa de imbuir na população a história, as memórias, sentimentos, no dia a dia das pessoas, através dos espaços.

Nesse período, os Estados Unidos passaram a valorizar o patrimônio nacional, por ocasião do bicentenário de independência. A criação dos novos espaços poderia ter resultado mais qualitativo que quantitativo no que concerne às intervenções e ao tipo de atividades ofertadas, que servisse melhor a todos os cidadãos, conferindo uma acessibilidade social. No entanto, as intervenções tinham como base maior o lucro.

Apesar de ser uma fase onde se dizia pensar a preservação urbana, incluindo-se os edifícios históricos nos projetos de reestruturação das atividades nos centros – comércio e serviços tradicionais –, o que ocorreu foram intervenções isoladas, com a restauração de edificações históricas, considerando-se pouco o todo urbano.

¹¹ No caso dos Estados Unidos, a inserção de *shopping centers* nas periferias contribuiu para o deslocamento das pessoas do centro para os subúrbios. No caso do Recife, o surgimento das novas centralidades não ocorreu somente com a implantação dos *shopping centers*. Alguns bairros já surgiram com seu próprio comércio; há locais onde a inserção do setor terciário, ao longo das vias, fez com que os bairros passassem a ter independência, o que atraiu consideravelmente o setor imobiliário; bem como um fenômeno oposto que é a atração do setor terciário para áreas já consolidadas de habitação. No entanto, o centro tradicional não perde a sua força, por possuir especificidades e ofertar um setor terciário que só está inserido nesse local, a exemplo de instituições públicas. Fonte: ESPOSITO, D.F. (2004-2005).

Nessa fase, diversos atores sociais – intelectuais, elite cultural e população local, mostravam-se interessados nas questões ligadas à preservação de edifícios históricos, bem como em resguardar suas conquistas, relativas aos elementos que lhes eram afetos; foi uma fase em que foram criadas diversas normativas e leis que visavam à proteção dos centros ditos históricos¹², assim como houve a reconstrução de edificações, a fim de resguardar o ambiente construído.

Assim, tal período teve como fio condutor: **(i.)** valorização da memória; **(ii.)** organização da sociedade em defesa do patrimônio histórico; e **(iii.)** centros das cidades como elementos essenciais da vida urbana, que gerariam identidade e orgulho cívico.

A partir de tudo isso houve, por parte dos empreendedores imobiliários, o surgimento de interesse para investimento no centro, uma vez que visualizavam a decadência e uma considerável concorrência nos novos centros de bairros periféricos. Já os administradores públicos passaram a se posicionar como empreendedores, vendo na cidade um grande empreendimento que poderia render lucros de diversas naturezas. Buscavam, ainda, investir nos locais onde havia demanda por parte da população, que se tornaria aliada dessas intervenções. Conclui-se, portanto, que houve uma aliança entre os empreendedores (setor privado) e os gestores urbanos (setor público), que possibilitou o desenvolvimento de projetos de interesse privado, com o aval do poder público, com um “envolvimento” da comunidade, para que se tornasse legítimo.

Desde os higienistas, que denunciavam a insalubridade nas moradias centrais, devido às tipologias das edificações, houve um deslocamento centro – subúrbio, movimentação esta que esvaziou as tais áreas. A fim de que se retomasse a ocupação, criaram-se estratégias para atração, possibilitada pela mudança na imagem do local, que para muitos sempre foi tida como marginal. Assim, foram adotadas as medidas: **(i.)** intervenção física, por projetos arquitetônicos (empreendimentos); **(ii.)** políticas públicas; e **(iii.)** programas de gestão compartilhada.

Para viabilidade desses **projetos arquitetônicos** houve a disponibilidade de recursos vultosos. Edificações foram utilizadas para o desenvolvimento de atividades terciárias, sendo

¹² Reconhecimento pela Unesco de áreas históricas, com intuito da preservação em nível mundial, bem como surgimento de recomendações pelos órgãos de preservação, que, inclusive, relacionavam tais áreas com o planejamento urbano, a fim de “salvaguardar a vida e a integridade da sociedade”. VARGAS (2015, p.16). No entanto, como resultado, em diversas áreas, em nível mundial, houve ações isoladas, a exemplo do restauro de edificações históricas, desconsiderando-se o entorno urbano.

assim, “foi parte de uma estratégia deliberada para vender a história em um ambiente de compras¹³”. Esses tinham na não padronização a sua marca, agregando, ainda, os comerciantes locais e a mistura de usos. Utilizaram-se também de novas técnicas e materiais que chamaram a atenção dos indivíduos. Ainda, deu-se início a uma fase em que o universo simbólico, focado na cultura, passou a ser o programa base dos empreendimentos – teatros, cinemas, museus etc. –, não mais como espaços contemplativos, mas como “uma experiência extraordinária, exótica e de consumo¹⁴”.

As atividades lúdico-culturais serviram para que os políticos (com foco no que desejam) camuflassem suas responsabilidades econômicas e sociais. Esse conjunto de estratégias descritas foram aplicadas nos Estados Unidos.

Em relação às **políticas urbanas**, a Europa é tida como exemplo, uma vez que o controle estatal permite a continuidade das ações. Assim sendo, foi possível alinhar as várias dimensões – social, econômica, gestão e físico-espacial. “As intervenções incluíram não apenas o comércio central, mas a habitação de baixa renda, o sistema de transportes, os espaços públicos e o ambiente urbano”. VARGAS (2015, p.23). Uma estratégia utilizada para manutenção do centro foi o incentivo aos pequenos comerciantes e a restrição aos grandes varejistas. Os centros históricos foram promovidos a locais para pedestres e ciclistas.

O maior exemplo europeu é o de Bolonha (1960), onde se deu o pontapé inicial à visão da Conservação Integrada, que abrange desde a conservação do patrimônio histórico-cultural até a esfera social, com a manutenção dos moradores locais, em condições melhores de habitação, por meio de plano específico. Portanto, é um marco por conseguir englobar todas as dimensões anteriormente citadas, mas desta vez de forma mais incisiva, por meio de um plano regulador, que “inibiu a implementação de atividades de renovação”¹⁵, e incentivou tanto a recuperação das edificações quanto a requalificação dos espaços urbanos, e criou um Plano de Edificação Econômica e Popular – Peep. Todos esses elementos permitem que as questões fossem tratadas de forma conjunta, como uma teia, mostrando ser possível manter a população local, preservar o patrimônio, a urbanidade, e se conseguir resultados sustentáveis no desenvolvimento dos centros urbanos.

¹³ VARGAS (2015, p.18)

¹⁴ VARGAS (2015, p.21)

¹⁵ LUCINI (1996, p.57 apud VARGAS, 2015, p.23)

Tanto na América Latina quanto no Brasil foram adotadas normas, criadas e postas em prática por órgãos de preservação nas três esferas – local, estadual e federal.

Especificamente no Brasil, o ano de 1979 foi considerado um marco no que concerne à preservação e à valorização do patrimônio cultural, por meio das políticas de recuperação das áreas centrais do país. A partir disso, foram criadas duas entidades subordinadas ao Ministério da Educação e Cultura¹⁶:

- i. a Secretaria do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – SPHAN¹⁷, com responsabilidade pela preservação do acervo cultural e paisagístico brasileiro, sendo órgão normativo, de direção superior e coordenação nacional; e
- ii. a Fundação Nacional Pró-memória, com finalidade de proporcionar os meios e recursos para agilizar a Secretaria acima citada, sendo órgão operacional.

Em 1987, houve a elaboração da Carta de Petrópolis¹⁸, que trouxe em seu conteúdo questões relativas aos Sítios Históricos Urbanos, tidos como algo que comporta não somente as paisagens naturais e construídas, mas também a vivência de seus habitantes. Sendo assim, é ratificado o pensamento iniciado em Bolonha, Itália, da Conservação Integrada.

Assim, o espaço edificado é visto como resultado de um processo de produção social, devendo ser somatório e não eliminatório, levando em conta o custo sociocultural do novo. Na sua preservação é necessária a ação integrada dos órgãos das três esferas de poder com a comunidade, existindo vários instrumentos relativos à proteção legal desses sítios: tombamento, inventário e outros, que podem e devem ser utilizados, não só pelos citados órgãos, mas pela população de modo geral, que tem o poder de solicitar a preservação de qualquer bem, por meio de um pedido de tombamento, por exemplo.

¹⁶ Disponível em:

<http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Protecao_revitalizacao_patrimonio_cultural%281%29.pdf> acesso em 20.02.2016 (p.28 e 29)

¹⁷ Criação por meio do Decreto nº 84.198, de 13 de novembro de 1979. O atual IPHAN ficou conhecido pela sigla SPHAN-Pró-Memória, dos anos de 1979 a 1990, período em que houve significativas mudanças na trajetória das políticas públicas para a cultura. A SPHAN-Pró-Memória correspondeu a três momentos distintos 1979 a 1981 e 1985 a 1990 como secretaria, e entre 1981 e 1985 como subsecretaria. O primeiro foi marcado pela fusão entre o IPHAN, o Centro Nacional de Referências Culturais – CNRC e o Programa das Cidades Históricas – PCH, passando o IPHAN à SPHAN, e à criação da Fundação Nacional Pró-Memória. Era uma organização dual para tratar a política federal de proteção do patrimônio cultural brasileiro, onde o SPHAN: órgão administrativo e a Fundação Pró-Memória: órgão operacional.

Disponível em: <<http://portal.iphan.gov.br/dicionarioPatrimonioCultural/detalhes/60/secretaria-e-subsecretaria-do-patrimonio-historico-e-artístico-nacional-1979-1990>> acesso em 10.09.2017.

¹⁸ Disponível em:

<<http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Carta%20de%20Petropolis%201987.pdf>> acesso em 20.02.2016.

Alguns exemplos que podem ser utilizados são as intervenções realizadas no Pelourinho, em Salvador BA, em Curitiba PR, no Bairro do Recife, em Recife PE.

O Pelourinho, em Salvador BA, período entre 1970-1990, segundo VARGAS (2015, p.24-25), passou a ter suas funções obsoletas a partir de 1970. Apesar disso, as bases para sua recuperação tinham sido lançadas em 1967 por meio da criação da Fundação do Patrimônio Artístico e Cultural da Bahia, que orientada pela UNESCO, enfatiza o turismo cultural, passando o sítio à Patrimônio da Humanidade em 1985.

Sobre o projeto, ZANCHETI (2000) traz que foi tido como polêmico, devido ao impacto social causado pela transferência da população tradicional da área, bem como pela descaracterização e perda de autenticidade do patrimônio urbanístico e arquitetônico. O governo estadual foi o responsável, praticamente, por todo aporte financeiro na implantação do plano e estratégia de gestão.

No caso de Curitiba, conforme VARGAS (2015, p.25), usou-se como estratégia de política urbana o *city marketing*, com o intuito de valorizar a imagem da cidade por meio do planejamento. Ainda, a política de comunicação dirigida à população local, criava um sentimento de pertencimento e identidade, que pode ser comparado ao que ocorreu nos Estados Unidos e Europa, onde era utilizado para legitimar as práticas urbanas implementadas. Isso ratifica a prática da cidade nos moldes do capital. Percebe-se, portanto, que Curitiba antecipou uma prática que seria comum nas cidades brasileiras e mundiais atualmente.

Em relação ao Bairro do Recife houve nesse período o *Plano de Revitalização*, que consistiu no financiamento pelo governo estadual, da maior parte do projeto, que tinha o intuito de atrair os empreendedores, de forma a inserirem no local estabelecimentos terciários, voltados a um público preestabelecido. Para tal, ocorreram perdas no que concerne, sobretudo, à dimensão social, por ter sido realizada uma “limpeza” nos locais, como se as classes sociais não pudessem se misturar. Houve o enobrecimento da área, como no Pelourinho.

No que se refere à **gestão compartilhada**, na década de 1970, houve nos Estados Unidos, o surgimento de organizações com ênfase na gestão, cujos “membros” seriam os diversos atores sociais – empreendedores, gestores urbanos, e comissão de cidadãos e pequenos proprietários, conforme afirma VARGAS (2015, p.25-26).

Uma dessas organizações, denominada *Main Street Program* – MSP tinha como intuito a melhoria dos centros históricos e comerciais, que deveriam ser autossustentáveis economicamente, logo, não depender financeiramente do governo. Era um programa baseado na escala nacional. No entanto, foi possível sua adaptação para o nível local, guardadas as suas especificidades. Visava, sobretudo à: **(i.)** reestruturação econômica, a fim de fortalecê-la e atrair outros investimentos; **(ii.)** organização para coordenar a associação entre os atores, planejar as ações e buscar novos recursos; **(iii.)** promoção da área por intermédio da história e melhoria urbana, divulgação e promoção de eventos; e **(iv.)** desenho urbano baseado em projetos de recuperação e preservação do patrimônio. Para que isso pudesse ocorrer, fez-se necessária a criação de institutos de suporte técnico, onde a criação de certificações possibilitou a obtenção de recursos para financiamento de projetos. Em linhas gerais foi baseado em ajuda mútua, quase sem recursos do governo e sem legislação específica, no entanto, com grande liderança política. Privilegiava processos graduais, de pequena escala, e com parcerias; bem como levava em consideração as especificidades e complexidades dos casos, cada um de forma particular.

Houve, ainda, a criação do *Business Improvement District* – BID, baseado na obtenção de recursos originados a partir de impostos extras sobre as edificações que foram valorizadas pelas intervenções no entorno, tendo sido apoiado pelos proprietários dos imóveis, que tinham a consciência dos resultados que trazia para seus bens. Como principais atividades estavam: **(i.)** planejamento estratégico; **(ii.)** desenvolvimento de pesquisas sobre a área; **(iii.)** busca de recursos financeiros; **(iv.)** regulamentação dos espaços públicos e do desenho urbano; **(v.)** manutenção e limpeza; **(vi.)** segurança com a instalação de equipamentos, aumento do efetivo policial e contratação de guias; **(vii.)** promoção de eventos, campanhas publicitárias; **(viii.)** gestão de estacionamentos e transportes privados.

Já a **Reinvenção Urbana (3.)**, diz respeito à inserção de novas tecnologias, que trazem à tona um novo tipo de relação tempo x espaço x qualidade, bem como a uma diversidade de modos de vida.

Essa revolução nas comunicações, além da possibilidade de maior difusão da informação, promoveu uma transformação na relação das atividades econômicas com o território, tornando-as mais independentes do espaço físico (*foot loose*), ao mesmo tempo em que aumentou sensivelmente a visibilidade do território. VARGAS (1992 apud VARGAS, 2015, p.31)

A possibilidade de uma maior e mais rápida comunicação permitiu que o território se transformasse numa mercadoria para o consumo por pessoas abastadas financeiramente,

turistas, investidores e empreendedores. Passa de lugar da produção para do consumo. Assim, ocorre uma modificação nas relações sócio-espaciais, tornando-se as cidades locais de fluxos, não mais como destino final ou permanência; deixam de ser locais de encontros, passando a ser de passagem.

Os detentores do capital imobiliário e o poder público local se uniram, a fim de alcançarem o que anseiam. O segundo, interessado nos investimentos financeiros do primeiro – a fim de desenvolver a economia urbana –, cria toda uma estratégia de atração, baseada nas necessidades “do capital”, permitindo, inclusive, que dite regras na cidade. Assim, o poder público passa a exercer papel de coadjuvante em relação às decisões. O “capital imobiliário” investe no local, cria localidades privilegiadas, por meio de seus projetos, e atrai demanda. Essa união traz uma nova lógica para a cidade, a venda da sua imagem criada, como local perfeito, como estratégica para que seja consumida por quem pode pagar.

O que anteriormente estava vinculado ao poder geral, da União, passa ao poder local, municipal, o que faz com que busquem alternativas para se autogerir e autossustentar; além disso, e, sobretudo, por força de questões políticas, já que às vistas de considerável parte da população, determinadas ações, de intervenções nas cidades, ainda que, destrutivas aos registros vivos da história, são tidas como o “desenvolvimento” que desejam. Nessa vertente, pode ser visto como uma forma de atrair eleitores. Tudo isso, certamente, é muito ajudado pelo *marketing*, que tem o poder de imbuir ideias na mente das pessoas e torná-las aceitáveis.

No que concerne às estratégias de intervenção para os centros, pouco mudou em relação a outros momentos: **(i.)** dimensão dos projetos; **(ii.)** foco da intervenção; **(iii.)** forma de gestão; e **(iv.)** propagações dos feitos, devido à ampla e intensa divulgação – vários grupos e associações passaram a se envolver nas intervenções. Sendo assim, as intervenções em espaços urbanos se tornaram algo mais amplo. E suas formas passaram a depender da localidade. Nos centros, a preservação se manteve, como representante da história das cidades, ao passo que nas áreas de expansão houve muita especulação, e, conseqüentemente, transformações dos diversos tipos e níveis.

Entre 1980 e 2000, com o aperfeiçoamento de ferramentas, a cidade passa a ser definitivamente pensada como um empreendimento a ser gerenciado, por meio de princípios do planejamento estratégico e uso do seu mais eficiente instrumento, o *city marketing*.

O poder local se alia ao setor privado a fim de melhorar a imagem dos centros de suas cidades, que estavam extremamente desvalorizados, estando o foco voltado às orlas marítimas e de rios, leitos ferroviários, áreas portuárias e edificações industriais. Tudo isso com a mudança da base produtiva para a base do consumo.

3 O URBANISMO CONTEMPORÂNEO E SUA RELAÇÃO COM O CAPITAL

KOOLHAAS (2014, p.31), em seu texto *A cidade genérica*, lança uma questão, que leva à reflexão sobre “o novo tipo de cidade”, à qual faz apologia: “Será a cidade contemporânea como o aeroporto contemporâneo «igual a todos os outros»?” Posto que a relação máxima que se tem com esse equipamento é de curta permanência, de passagem, de fluxo, sempre voltado às exigências do mercado – conforto, comércio e serviços de médio a alto padrão, segurança etc. Em qualquer aeroporto do mundo, consegue-se usufruir de serviços e espaços equivalentes.

Ainda como reflexão sobre essa nova forma de cidade abarcada pelo Urbanismo Contemporâneo, que a torna genérica, MATTOS (2007) traz à tona alguns fatores ditos determinantes para as transformações urbanas ocorridas nas cidades do mundo, em seus desenhos (morfologia), paisagem e na sua dinâmica. São três questões centrais fundamentais a essa nova lógica de tratamento das cidades: **(i.)** globalização financeira e investimentos imobiliários; **(ii.)** subsidiaridade estatal e a nova gestão urbana; e **(iii.)** competitividade das cidades e atratividade urbana.

Em **primeiro lugar (i.)**, para MATTOS (2007), a partir de 1970, a financeirização da economia mundial fez convergir crescente volume de capital móvel para as grandes cidades, possibilitados pela aplicação de políticas de liberalização e desregulação. A economia mundial se associa ao incremento dos fluxos de capital, impulsionados pela grande variedade de mecanismos e instrumentos introduzidos e aperfeiçoados sob a dinâmica da globalização financeira, que permitiram mobilizá-lo cotidianamente e em tempo real, de diversas procedências a variados destinos. É fruto da redução das fronteiras nacionais, cuja liberalização financeira criou condições à circulação dos capitais, em escala internacional; as Tecnologias da Informação e Comunicação – TICs ampliaram esta evolução – o capital se desloca à “velocidade da luz”, através do planeta, abolindo-se dimensões espaço-temporais – um triunfo da economia virtual. Os Estados nacionais implementam medidas para desnacionalizar componentes próprias, permitindo sua articulação aos circuitos globais. Em

sintonia com essa nova lógica, os governos tentam instaurar em seus territórios um terreno de manobras que permita o livre desenvolvimento das estratégias das empresas – ampliar o mercado, minimizar os custos, ou ambos. Assim, a nova geografia se articula em torno de circuitos desnacionalizados e desfronteirizados, passando as grandes cidades e regiões urbanas a constituírem o principal foco de acumulação e crescimento da economia mundial. Os capitais aumentam seu raio de abrangência e incrementam sua autonomia em relação a indicadores públicos e ao movimento de bens. O capitalismo financeiro passa a ser chave da organização econômica das sociedades no modelo de acumulação. Os níveis de crescimento locais se atrelam aos de exigência dos investidores, que aplicarão o capital em locais com retorno financeiro seguro – cidades com previsão de maior crescimento econômico. Parte significativa é destinada ao investimento em bens imóveis, sendo diversas cidades latino-americanas destinos atrativos, em face do alto crescimento econômico e baixo risco, para os negócios imobiliários. No Brasil, grande fluxo de capital externo é destinado a esses investimentos, advindos de diversas nacionalidades, que estão alterando as características do setor imobiliário no país, e não diferentemente em Pernambuco – **construção e compra de terrenos**: Complexo Multiuso Convida Suape¹⁹, em Cabo de Santo Agostinho, no litoral sul do Estado. O projeto é do grupo Moura Dubeux, com investimento vultoso de 6,5 bilhões, a área é de cerca de 5 milhões de metros quadrados, e a proposta consiste numa cidade planejada, com dez bairros, contendo habitação e setor terciário – comércio e serviços –, e que pode abrigar até 100 mil pessoas; **hotéis de luxo**: Marulhos, Enotel e vários outros, no litoral sul de PE; **fábricas**: Fiat Chrysler Automobiles – FCA²⁰, implantada e inaugurada no ano de 2015, no município de Goiana, na Mata Norte do Estado, que é tida como a indústria mais moderna do grupo ítalo-americano no mundo. O investimento é da cifra de 7 bilhões de reais. O denominado Polo Automotivo Jeep é formado por uma montadora e um parque com 16 empresas fornecedoras. Atualmente conta com 4.500 colaboradores; e **lojas**: construção do *Shopping RioMar*²¹, do grupo Paes Mendonça, inaugurado em outubro de 2012, trouxe para o Recife diversas marcas mundialmente conhecidas, dentre elas Prada, Versace Collection, Armani, Gucci, Cavendish, Dolce & Gabbana, Valentino dentre outras.

¹⁹Disponível em: <<http://m.istoedinheiro.com.br/noticias/dinheiro-na-semana/20120523/suape-tera-cidade-bilhoes/1547>> acesso em 23.05.2016.

²⁰Disponível em: <<http://jconline.ne10.uol.com.br/canal/economia/pernambuco/noticia/2016/04/28/fabrica-da-jeep-completa-um-ano-de-operacao-e-desafia-o-estado-233172.php>> acesso em 23.05.2016.

²¹Disponível em: <<http://www.riomarrecife.com.br>> acesso em 23.05.2016.

Existem demandas imobiliárias geradas por parte de investidores menos vultosos – famílias ou empresas – relevante nas grandes cidades que exibem taxas de crescimento elevadas ou estáveis, e que geram uma transformação das suas paisagens urbanas – grandes projetos urbanos deixam sua marca, gerando impacto relevante na sua organização e funcionamento. No entanto, possuem uma abrangência limitada, por focarem as classes abastados, concentrando os investimentos em certas zonas, resultando aprofundada desigualdade caracterizada pela configuração sócio-espacial dessas cidades.

Em **segundo lugar (ii.)**, segundo MATTOS (2007), tem-se a subsidiariedade estatal e o intervencionismo na gestão urbana como fatores que contribuíram para estimular os negócios imobiliários em numerosas cidades latino-americanas. Isso como consequência do esgotamento das propostas keynesianas²², que evidenciaram a necessidade da intervenção exógena no mercado, a fim de controlar e regular os desequilíbrios gerados pelo desenvolvimento capitalista. Surge um novo discurso teórico-ideológico que reivindicava a liberalização e a desregulação econômica, por acreditar que, a intervenção estatal não seria suficiente para conduzir e regular os processos de mudança nas sociedades complexas, no âmbito nacional e urbano. O enfoque no urbanismo racionalista foi substituído por concepções de governança e planejamento estratégico, cujo papel do mercado era revalorizado na regulação da vida econômica e na participação consensual dos principais atores envolvidos nas práticas sociais (o que não é observado atualmente, já que poucos são os atores envolvidos nas decisões relativas às intervenções na cidade, e os que são, pouco representam os interesses da sociedade como um todo, por estarem em outro nível da pirâmide social, comungando das ideias capitalistas).

Passa-se a acreditar que os processos econômicos e sociais devem se regular pelas livres forças de mercado, mediante o princípio da subsidiariedade estatal, devendo o Estado sujeitar suas funções a um esquema de racionalidade econômica – diferenciadas as atividades públicas e o novo papel do capital privado, núcleo das capacidades e iniciativa individual. O Estado, em matéria econômica, encarregar-se-ia de regular, supervisionar e vigiar a legalidade das relações de mercado; isso resultaria numa drástica redução da intervenção e investimento público, e um renovado protagonismo do capital privado.

²² Impõe a intervenção do Estado em termos de atividade produtiva e de políticas públicas.

JESUS, Jorge Miguel Cardoso Ribeiro de. A economia de John Maynard Keynes: uma pequena introdução. Textos de economia, Florianópolis, jan/jun. 2011. (p.129).

Essa perspectiva de administração urbana supõe uma passagem da gestão gerencial para a empresarial, onde as cidades passam a ter gestão empresarial em relação ao desenvolvimento econômico. As ideias e propostas gerenciais foram abandonadas devido à inoperância do urbanismo racionalista e ao crescente consenso de que o processo não deriva de uma imposição de autoridade, mas que é tão mais forte quanto menos impositivo é. A nova perspectiva se baseia no conceito de governança, que é um fundamento para gestão pública em cidades complexas e democráticas. Assim, a descentralização político-administrativa contribuiu para que o Estado centrasse suas atribuições em prol da sociedade civil e das comunidades locais; mas, propiciou uma negociação direta entre administrações locais e investidores privados acerca das condições para o aumento dos investimentos, facilitando o caminho dos negócios imobiliários, favorecendo a autonomia da operação do capital. No Brasil, nas regiões metropolitanas, há grande competição entre diversas municipalidades, o que conduziu a uma superoferta deste tipo de mercadoria, imobilizando capitais em construções ociosas.

A gestão empresarialista criou um cenário vantajoso ao desenvolvimento de processos privados de apropriação do espaço – essência da urbanização capitalista. As políticas com enfoque alternativo fortaleceram a lógica de urbanização capitalista nos processos de transformação urbana e metropolitana.

O **terceiro fator (iii.)**, para MATTOS (2007), trata da competitividade das cidades e atratividade urbana – competição entre governos de diversas cidades pelo investimento externo, em negócios imobiliários. A competitividade interurbana se torna um novo componente central da gestão urbana. Para os governos locais, as ações de *city marketing* possibilitam um maior fluxo de capital, que somado a “nós” empresariais e visitantes globais, constitui requisito para incrementar a capacidade produtiva e o crescimento, sendo condição necessária para aumentar os níveis e o ingresso da população em empregos, melhorar qualidade de vida das pessoas. Daí a supervalorização dos investimentos imobiliários, que se julgam indutores da indústria da construção – efeitos na cadeia produtiva. Sob outra ótica, o *city marketing* se fundamenta no reconhecimento de que o avanço das tendências à desfronteirização permite uma maior autonomia de escolha dos lugares de destino, que se tornam “mundializados” e o crescente número de competidores. Cada lugar passa a potencializar sua capacidade de atrair os fluxos de capitais móveis. A generalização das

estratégias de atração cria tanto uma grande oferta de capitais quanto locais a cada dia mais “moldados” às exigências dos investidores.

As motivações dos investidores imobiliários estão ligadas ao lucro, logo, para eles é indiferente o que não esteja sob essa ótica, como: a geração de empregos, melhoramento da qualidade de vida, o social. O que desejam das cidades-destino são a possibilidade de aproveitar as vantagens ofertadas – realizar bons negócios. Sendo assim, fica a cargo dos governos locais limitarem o “apoderamento” que é observado por parte da iniciativa privada (regulação) ou ao contrário disso, trabalhar ao lado deles, abrindo espaço para que cada vez mais decidam sobre o destino das cidades.

Há diversos exemplos em que as administrações urbanas promovem estratégias de atração, por meio de “maquiagem” urbana, para condizerem às exigências do mercado. São os destinos mais atrativos para os capitais móveis, postos os retornos que as próprias estratégias de competitividade urbana se encarregam de oferecer. Numerosas cidades investem em projetos de profissionais representativos da arquitetura internacional, a exemplo das latino-americanas, possuindo hoje paisagens urbanas que contêm ícones ou emblemas concebidos com esses objetivos. Em Recife, na Avenida Boa Viagem, tem-se o Parque Dona Lindu, projeto de Oscar Niemeyer, ícone da arquitetura mundial, o Museu Cais do Sertão Luiz Gonzaga, no Bairro do Recife, do Escritório Brasil Arquitetura²³, cuja equipe é composta por profissionais de renome dentre os quais Francisco Fanucci e Marcelo Ferraz (colaborador de Lina Bo Bardi e Oscar Niemeyer), o Edifício Garagem do *Shopping* Paço Alfândega, de Paulo Mendes da Rocha (vencedor do Prêmio Pritzker de 2006 e do Leão de Ouro, da Bienal de Veneza – Itália, 2016)²⁴.

Praticamente em todos os países onde se deseja avanços nos processos de globalização, as principais cidades têm começado a mostrar um crescimento nos investimentos imobiliários – complexos empresariais, edifícios verticais, hotéis de luxo, enormes e luxuosos centros comerciais, bairros amuralhados e protegidos para classes de renda mais altas; museus com arquitetura arrojada, realização de grandes projetos urbanos, baseados em modelos já existentes no mundo desenvolvido. Há uma homogeneização do meio ambiente construído, numa tentativa incessante de gerar novas centralidades urbanas e melhorar o posicionamento da cidade no novo cenário.

²³ Disponível em: <<http://brasilarquitetura.com/>> acesso em 21.09.2015.

²⁴ Disponível em: <<https://paulomendesdarocha.wordpress.com/perfil/>> acesso em 25.10.2015.

Os investimentos imobiliários se materializam em função das demandas das empresas e residências de ricos, nas áreas mais desenvolvidas das cidades, o que torna latente a desigualdade e fragmentação – as áreas pobres continuam sem suscitar interesse como destino desses capitais.

Dentro desse contexto, HARVEY (2014) traz que:

A reprodução do capital passa por processos de urbanização de inúmeras maneiras. Contudo, a urbanização do capital pressupõe a capacidade de o poder de classe capitalista dominar o processo urbano. Isso implica a dominação da classe capitalista não apenas sobre os aparelhos de Estado (em particular, as instâncias do poder estatal que administram e governam as condições sociais e infraestruturais nas estruturas territoriais), como também sobre populações inteiras – seus estilos de vida, sua capacidade de trabalho, seus valores culturais e políticos, suas visões de mundo. Não se chega facilmente a esse nível de controle, se é que se chega. A cidade e o processo urbano que a produz são, portanto, importantes esferas de luta política, social e de classe. HARVEY (2014, p.133 e 251)

Em se tratando da generalização ou “homogeneização”, considera-se como sendo fruto de uma concorrência exacerbada por investimentos, advinda da globalização da economia, dos fluxos de capital, aliados às novas tecnologias da informação e comunicação, que permitem que tudo circule de forma instantânea, quebrando assim as barreiras físicas antes existentes. Com isso, acaba-se por “escravizar” as cidades, seus bairros, uma vez que para entrarem nessa concorrência tendem a ofertar suas melhores áreas, seus mais nobres sítios, adequando-se ao que o “cliente” necessita.

Isso mostra o interesse em fazer da “cidade” um lugar agregador de fluxos de investimento, à custa de perdas patrimoniais e sociais irreparáveis.

ARANTES (2013, p.11-12) fala da falsa ruptura do movimento pós-moderno em relação ao Movimento Moderno, que apesar de pregar um novo momento da arquitetura, na verdade não rompe com o anterior. Com isso ratifica algumas ideias de outros teóricos, já que traz à tona questões ligadas ao dinheiro e ao poder, como construtores de uma nova cidade, em detrimento dos investimentos pontuais nas arquiteturas de “resistência”. Assim diz a citada autora: “Convívio promíscuo que põe lado a lado a cultura do dissenso e os donos do dinheiro e do poder.” Indaga, ainda, sobre a “[...] fatalidade da hegemonia global que parece anunciar um novo Império.”

Ainda para ARANTES (2013, p.11-12), parece haver desmanches nacionais em relação às novas localizações urbanas, mas não identifica nenhuma ruptura da continuidade em relação ao que o antecedeu, pregada na chamada terceira geração urbanística. Identifica

que a mudança está na forma como se gerencia a cidade, que passa a ser vista como uma empresa, logo por meio do gerenciamento empresarial, que traz à tona o planejamento, que passa a ser estratégico.

Segundo a citada autora (2013, p.13), existe uma animação urbana expressa na convergência da visão dos governantes, burocratas e urbanistas, que acreditam que a cidade só passará à protagonista privilegiada caso seja dotada de plano estratégico, que possa gerar respostas competitivas no mundo globalizado e isso a cada oportunidade de renovação urbana que passa a ser uma vantagem nessa competitividade.

O novo planejamento urbano, estratégico²⁵, utilizado, ao menos nas intervenções pontuais do período anterior, traz em seus princípios certa dicotomia já que, ao passo em que foca nas transformações nas bases das cidades, traz à tona a dimensão cultural historicista enquanto paradigma reacionário à decadência histórica trazida pelo Movimento Moderno.

Para ARANTES (2013, p.13-15), há uma incompatibilidade de princípios entre o caráter sistêmico-funcional da ideia de estratégia e a fragmentação que é inerente à

²⁵ PONTUAL in Plano de Gestão da Conservação Urbana: Conceitos e Métodos (2012, p.91 a 94), traz que, segundo Matus (1989, pp.24-33), o planejamento pode ser entendido como: i. capacidade de pensar ou de refletir antes de agir; ii. oposição à improvisação; iii. cálculo que precede e preside a ação; e iv. processo de decisão que antecipa o futuro. Diz que, de modo complementar, Buarque (1999, p.69) considera o planejamento como: “ferramenta de trabalho utilizada para tomar decisões e organizar as ações de forma lógica e racional, de modo a garantir a realização dos objetivos de uma sociedade, com os menores custos e no menor prazo possíveis”. Ainda para Matus (1989, p.34) apud Pontual, “o planejamento público articula três variáveis constituintes de um sistema no qual cada uma depende das outras: **a.** consiste nos atores sociais ou sujeitos do planejamento com interesses e objetivos diferenciados, mas que possuem interdependência nas decisões das ações; **p.** compreende o projeto (perspectiva política, missão, objetivos e metas) ou o conteúdo programático dos projetos de ação que um determinado governo propõe-se a realizar para alcançar seus objetivos; **g.** a governabilidade do sistema é a relação entre as variáveis que o poder público controla e não controla, inerentes a um dado processo. A governabilidade do sistema é tanto maior quanto mais alta for a capacidade de comando do poder público; e **c.** a capacidade de governo refere-se à capacidade de condução e direção do poder público; abrangendo acervo técnico, destrezas, habilidades de um governante e de sua equipe de governo para conduzir o processo e alcançar os objetivos. Tal teoria é denominada, pelo citado autor, de planejamento situacional ou estratégico, que admite a existência de vários sujeitos que planejam a realidade com objetivos conflitantes e que o Estado ou o poder público é um desses sujeitos, embora tenha uma posição privilegiada. É entendido também que a resolução dos conflitos envolve o compartilhamento de deveres e responsabilidades com todos os demais grupos econômicos e sociais presentes na sociedade. Esse formato de planejamento propicia a coordenação das ações do poder público, do setor privado e da sociedade para atingir objetivos que permitam ganhos de competitividade num mundo globalizado. É importante salientar que o planejamento estratégico aplicado às cidades focaliza a construção de consensos entre os participantes internos e externos de uma organização pública. A dinâmica de construção de uma cidade torna-se uma tarefa comum a todos os cidadãos, atuando através de seus governos, entidades, empresas e instituições. A aplicação do planejamento estratégico ou do empreendedorismo a uma organização deve definir os quatro pontos básicos: missão, onde se quer ir; estratégias, como chegar lá; orçamento, o que podemos fazer, e controle, como medir o andamento do processo. Portanto o planejamento estratégico efetiva-se no processo de tomada de decisão e participação, assim como em planos e documentos sintetizando as dimensões técnicas, sejam os problemas, potencialidades, ameaças e oportunidades, sejam as propostas urbanísticas, institucionais e financeiras.”

valorização da diferença, com a qual a dimensão cultural se confunde enquanto esfera refratária à homogeneidade imposta ou requerida pela velha ideologia da ordem.

A partir disso, a citada autora, lança a seguinte indagação: “políticas (urbanas) de matriz identitária podem ser estrategicamente planejadas?” Para ela, seria como calcular o espontâneo ou derivar a integridade ou autenticidade de uma escolha racional (que compreende custo/benefício, qualidade/preço etc.). São políticas de *image-making*, logo de *business-oriented* ou *market-friendly* (ainda que os que se utilizam dessas políticas falem na boa-fé em conferir visibilidade a indivíduos ou coletividades que aspiram à promoção).

Ainda segundo ela, trata-se de uma etapa na abordagem culturalista da cidade e nova inflexão do *cultural turn*. Uma mudança de paradigma, própria do tempo atual, dominada pela compulsão da *generalized bargaining* – típica da integração social pelo valor de troca –, onde tudo é negociado, inclusive inúmeros elementos simbólicos. Esse tipo de visão traz um movimento de retorno à cidade, concebendo processos de *gentrification* ou revitalização urbana, que podem ser desencadeados pelo reencontro glamouroso entre cultura e capital.

ARANTES (2013, p.15 e 16), comenta sobre a recapitulação do roteiro cumprido pelos dissidentes da racionalização moderna com o fim de entender a quase naturalidade da assimilação do que se está vivenciando. Atualmente, fala-se em cidade como se estivesse “fazendo cidade”, com ênfase na requalificação, deixando-se em segundo plano a ordem técnica do plano, e trazendo o foco ao *passe-partout* do chamado “cultural” e seus inúmeros produtos derivados.

Os valores contextualistas e regionalismos críticos a serem respeitados, na verdade, serviram à desordem das metrópoles. Desde 1995, tais valores são incorporados a pacotes estratégicos, vendidos como fórmula de sucesso e emparelhamento futuro com as metrópoles centrais, que serviram de exemplo, por estarem “dando certo”.

As estratégias culturais da cidade-empreendimento vieram para aumentar o “inchaço cultural”, isto desde que os governantes e investidores passaram a ter no “negócio das imagens”, uma nova fonte de poder e dinheiro. É o que se pode chamar de culturalismo de mercado.

A cultura, que antes estava na contramão do mercado (era industrial), passa a imagem, onde sua representação e interpretação passam a moldar indivíduos ou coletividade, que se “autoidentificam pelo consumo ostensivo de estilos e lealdade a todo tipo de marca”. Há,

ainda, o sistema concentrado dos provedores desses produtos intangíveis ao passo que lucrativos; o verdadeiro poder da identidade. Assim, essa é a “âncora identitária da nova urbanística” ARANTES (2013, p.16), o que traz à tona o que se chama de “animação cultural” ARANTES (2013, p.17). A cidade se torna, portanto, um produto, que necessita da política do *image-making* para ser consumida.

ARANTES (2013) faz um comparativo entre os tempos do contextualismo e do racionalismo dos modernos, que ao propor, por exemplo, uma cidade sob o modelo de linha de montagem fordista, já vislumbrava a racionalidade construtiva do processo, ao contrário de reduzi-la a uma funcionalidade sistêmica, que é o que se pode perceber nessa terceira geração²⁶ da urbanística, conforme expõe:

[...] a revelação da mercadorização integral de um valor de uso civilizador como a cidade – tornou-se razão legitimadora ostensivamente invocada: aqui a novidade realmente espantosa, e tanto mais que eficiente, não por deixar a crítica espontânea da cidade-empresa com a sensação de estar arrombando uma porta aberta, mas sobretudo por contar com a “compreensão” das populações deprimidas por duas décadas de estagnação econômica e catástrofe urbana: fica assim bem mais simples persuadi-las a se tornarem “competitivas”, na pessoa de suas camadas “dinâmicas”, bem entendido. Esse o núcleo originário da “sensação coletiva de crise”, sublimada pela nova ênfase na autoimagem dos habitantes, tal como lhes é devolvida pela superfície refletora dos grandes projetos, neste fim de século. ARANTES (2013, p.16 e 17)

Campos Venuti (apud ARANTES, 2013) constata que a urbanística reformista foi superada pela urbanística *contrattata*, onde:

o regime imobiliário procura – e esta é a grande novidade – concentrar-se nas transformações mais vistosas, as que disporão de maiores investimentos públicos e privados e que serão maximamente valorizados, em poucas áreas que estão sob o controle direto das grandes corporações financeiras, sem qualquer tipo de limitação. ARANTES (2013, p.19-20)

Como oposição a isso, lança um novo desafio, que é uma “síntese cultural e política entre urbanística e ecologia reformista”, atribuído à terceira geração. É importante não esquecer dos efeitos da chamada globalização sobre as políticas de ocupação do território

²⁶ Expressão posta por Campos Venuti, 1987, responsável pelos novos planos de Bolonha e Florença, na Itália. Compreendia a expressão como “as iniciativas que na Itália se contrapunham ao urbanismo dos idos de 1970, que, ainda em nome do Estado Social, estava resvalando, em seu ímpeto expansionista e meramente quantitativo, na simples especulação imobiliária de sempre. O novo planejamento – hierarquizador e intensivo -, sendo de oposição, se apresentava como transformador ou “reformista”. Voltava-se assim, segundo o autor – ao menos na Itália [...] -, a uma visão global da cidade à procura de uma melhor resposta à nova fase de capitalismo flexível e predominância do terciário.” Em relação à especificidade propositiva, o programa se voltava a às áreas intersticiais, vazias ou degradadas, no sentido de promover o adensamento urbano, porém requalificando-as – uso, atributos ambientais; áreas nevrálgicas ou propícias a intervenções acupunturais, corrigindo o ponto de vista do período anterior (contrapartida do expansionismo periférico, desprovida de serviços e sem qualidade). Para ele, esse conjunto de medidas contrariavam os interesses rentistas, desfazendo os desequilíbrios territoriais e sociais. (p.18)

urbano, e que além de não serem ignoradas pelos urbanistas estratégicos, transformam em dado fundamental para os cálculos de como se tornar a cidade mais competitiva.

Esse tipo de planejamento, estratégico, busca inserir as cidades-alvo em um “nó” da rede internacional de cidades, a fim de que seja atraente para o capital estrangeiro, incluindo-se o setor imobiliário.

Para ARANTES (2013), em dados contextos, como é o caso do Brasil, onde a heterogeneidade social é latente, é complexo se conceber que exista:

[...] um governo de cidade que se limita basicamente a agenciar negócios, muito menos que se sinta à vontade propondo uma corrida competitiva em que é muito óbvio que uns se dão bem na exata medida em que outros se dão mal. [...] num sistema cuja essência é a polarização e a permanente reinvenção das hierarquias, simplesmente não podem todos “vencer” – ou se “desenvolver” [...] no modo como vem sendo reproduzida a estratificação da economia mundial, e nela justamente a expansão totalmente desigual da rede das cidades. [...] alguns dos proponentes dessa nova fórmula para as cidades, embora reconheçam “buracos negros” na globalização, os apresentam como “patologias” que (como o próprio nome indica) sugerem uma normalidade possível, desde que se encontre a boa “articulação” (outra palavra mágica) entre poder local, empresas e entidades de tão celebrada sociedade civil. [...] competitividade combinada com conectividade, inovação, flexibilidade institucional, em suma, identidades locais “interagindo” com as redes globais, ou seja, num registro pós-nacional de “sinergias” [...] a impressão que se tem é que, apesar da nova fraseologia interativa, estamos diante da reposição da armadilha clássica do subdesenvolvimento (ou seja, da modernização sem desenvolvimento, isto é, sem homogeneização social), a velha dualidade brasileira, elevada aliás agora a paradigma da polarização mundializada. ARANTES (2013, p. 68-70)

Quando se fala em países subdesenvolvidos, com heterogeneidade social, diferentemente das sociedades originárias do capitalismo, e se observa que governos, apesar de todas as questões sociais, vislumbram um objetivo voltado aos negócios, à competitividade dentro de uma rede de locais, que possuem realidades diversas, mas que competem de “igual pra igual” com esses outros locais, ofertando aos investidores as condições favoráveis aos seus empreendimentos, é um tanto quanto discrepante. Isto posto, que em ações dessa natureza, nem toda população será “agraciada” com os louros desse “desenvolvimento”. Sendo assim, as políticas sociais compensatórias são apresentadas como um bem às populações que sofrem com a “gentrificação”. É a tentativa de mostrar o quão “bom” esse tipo de planejamento pode ser, o quão as pessoas podem “mudar de vida”, passando a morar em outros locais com os quais não possuem o mínimo de identificação, em boa parte das vezes longe de onde desenvolvem suas tarefas diárias, de onde já possuem uma rede de relações. No entanto, o que se propaga, para aqueles que não possuem um maior discernimento do quanto isso pode ser “nocivo” às suas vidas, que não vivem em comunidades com lideranças organizadas, é que estes são os melhores caminhos a serem

seguidos, e assim se tornam grandes entusiastas dessa nova forma de se fazer cidade, passando à posição de aliados desse tipo de planejamento, que com o poder de *marketing*, imbuem em suas cabeças o quanto é positivo ter uma nova casa, em um novo conjunto habitacional, omitindo-se, no entanto, os tipos de perdas que possuem ao saírem de seus locais de origem. Essas pessoas são, portanto, presas fáceis. E esse imediatismo em “mudar de vida” não permite que vislumbrem uma transformação real de suas vidas, a partir de uma “homogeneidade social”, a partir da manutenção de suas histórias em seus lugares próprios, de origem, convivendo com as demais pessoas, sem conceitos de classes sociais. Infelizmente, são vítimas de uma “limpeza urbana”. Nesse “jogo”, ganha quem é mais estrategista.

JACQUES (2005) traz reflexões acerca do discurso contemporâneo sobre a cidade, onde ocorrem dois tipos de intervenção, que dependem do local a serem aplicados. Para os centros históricos há propostas preservacionistas; no entanto, passam a ser locais para atrair | receber turistas, utilizando-se a cultura como elemento âncora, de convergência, ainda que haja perdas consideráveis no que se entende por patrimônio cultural²⁷. Já os bairros periféricos, de expansão – novas centralidades –, são tidos como produtos da especulação imobiliária; isso pode ser observado circulando-se pela cidade, onde são vistas contínuas transformações, com as mudanças de uso e tipologias²⁸. Mais uma vez, perde-se a dimensão urbana.

Ainda segundo JACQUES (2005), no contexto do discurso contemporâneo sobre a cidade há de se entender que:

Muitas vezes os atores e patrocinadores destas propostas também são os mesmos, assim como é semelhante a não participação da população em suas formulações, e a gentrificação das áreas como resultado, demonstrando que as duas correntes antagônicas são faces de uma mesma moeda: a mercantilização espetacular das cidades. (JACQUES, 2005, p.17)

Com toda essa nova forma de se pensar e produzir cidade, baseada no planejamento estratégico, sob uma visão empresarial, o desejo de se criar cidades singulares, a partir, como já dito, de suas culturas como nicho de mercado, e a necessidade de competir pelos investimentos, que só é possível estando-se em consonância com o modelo internacional exigido, acaba por homogeneizar suas imagens. São estratégias de *city marketing*, como diversas vezes citado, que acabam por espetacularizar as cidades, mas que, no entanto, são apresentadas à população como projetos de revitalização.

²⁸ Sobretudo de unifamiliar para multifamiliar, representadas por edificações cada vez mais altas, salvo nos bairros onde hoje existem limitações no gabarito, por força de lei.

Este modelo visa basicamente o turista internacional – e não o habitante local – e exige um certo padrão mundial, um espaço urbano tipo, padronizado. Como já ocorre com os espaços padronizados das cadeias dos grandes hotéis internacionais, ou ainda dos aeroportos, das redes de *fast food*, dos shopping centers, dos parques temáticos ou dos condomínios fechados, que também fazem com que as grandes cidades mundiais se pareçam cada vez mais, como se formassem todas uma única imagem: paisagens urbanas idênticas, ou talvez mesmo, como diz Rem Koolhaas, genéricas. O turista, ao contrário do habitante, não se apropria do espaço, ele simplesmente passa por ele. (JACQUES, 2005, p.18)

De posse de todas as opiniões formadas por diversos autores, entende-se que há uma concordância entre vários deles, da qual a autora também se apropria.

A globalização, juntamente com as novas tecnologias da informação e comunicação são fatores determinantes da nova forma de se pensar a cidade.

Com a facilidade na circulação dos fluxos de dados, de informações e financeiros, por meio dessas novas tecnologias, questões relativas a tempo e espaço não se tornam mais barreiras; ainda que se esteja em qualquer lugar do globo, consegue-se ter acesso fácil e rápido às possibilidades de investimento, turismo, cultura etc.

A competitividade acirrada entre as cidades, a fim de receberem investimentos capitais, faz com que se perca muito de sua cultura e memória, em prol da criação de cenários, que sejam atrativos para tais investidores. Sendo assim, de singulares, as cidades passam a possuir modelos predefinidos, *standardizados*, o que possibilita e incentiva à perda da heterogeneidade, anteriormente existente. São cidades “criadas” para turistas, que, possivelmente, nem reflitam sobre tal questão, por, provavelmente, não ser o foco. No entanto, a população local, sobretudo os antigos moradores das áreas “afetadas” por esse tipo de intervenção, são expulsos, na maioria dos casos, seja pelo fato do aumento do valor dos aluguéis dos imóveis, dada a supervalorização das áreas; seja pela relocação de comunidades inteiras para conjuntos habitacionais em áreas pouco valorizadas da cidade, realizando-se um tipo de “limpeza” das áreas nobres. Isso porque para estar inserido no contexto global, é necessário haver uma imagem, quase sempre fictícia dos locais, a ser vendida aos interessados em investir nesses e que atraia os potenciais visitantes.

Diante disso, existem alguns exemplos, não apenas em nível nacional, mas mundialmente falando, de locais onde a nova forma de desenvolvimento urbano tem como base o *city marketing* e a gentrificação, somadas a outras ferramentas que os torne âncoras para atração de investimentos e de turismo.

Sabe-se e compreende-se a necessidade de se intervir nos centros, tornando-os passíveis de utilização, no entanto, as críticas são voltadas às formas como tais intervenções são aplicadas, pois estão, na maior parte, na contramão das demandas de uma parcela da população, que não participa das decisões sobre os projetos, bem como desconsiderando a preservação do patrimônio urbano e edificado.

Cabe destacar algumas observações em relação às visões sobre a forma de se intervir. Em nível nacional, fala-se sobre a carência de

ações que conduzam aos processos urbanos pautados por **competência técnica** e lastreados na **avaliação dos resultados dos projetos já implantados**. A ênfase, pelo menos no Brasil, continua sendo o **oportunismo em detrimento das necessidades da cidade e de seus cidadãos**. VARGAS (2015, p.47; grifos nossos)

Já em nível internacional, há uma

mudança paulatina do tipo de intervenção urbana, onde a intenção procura a revisão da mobilidade urbana, sugerindo o adensamento de áreas mais centrais permeadas pela criação de parques urbanos, bem como em intervenções com foco na geração de emprego e renda, para dinamizar a economia urbana. Essas propostas podem ter diversas origens. [...] a percepção da baixa eficácia daqueles grandes projetos na valorização da gestão urbana com fins eleitoreiros, e a constatação de que a reprodução intensa do modelo de reinvenção urbana, cuja **concorrência entre lugares semelhantes diminui a eficiência na atração de investidores e turistas**. VARGAS (2015, p.47; grifos nossos)

Ainda segundo VARGAS (2015, p.48), as intervenções em larga escala, ou seja, aquelas baseadas em grandes projetos urbanos ocorrem, na maioria das vezes, em áreas do poder público, sobretudo naquelas onde os investimentos públicos e privados são inversamente proporcionais à área, ou inexistentes; pelas suas localizações privilegiadas; e pelo interesse imobiliário, acabam possuindo uma valorização financeira.

Sabe-se que para o capitalismo tudo o que foi apresentado está em suas bases. No entanto, para os cidadãos comuns há muitas perdas, sendo, portanto, de suma importância se refletir sobre tudo o que foi citado.

A seguir, serão introduzidas duas experiências de intervenções que têm ocorrido em áreas de frente d'água, uma delas no Rio de Janeiro, sudeste do Brasil, denominada Porto Maravilha, e a outra em Buenos Aires, na Argentina, denominada *Puerto Madero*, com o intuito de que se possa compreender a lógica que é utilizada em cada um dos projetos, e assim comparar com o que ocorre no Bairro do Recife. Será possível, através das fotografias visualizar o quanto esses tipos de intervenção são capazes de tornar as cidades com aspecto genérico, similares entre si.

3.1 Projeto Porto Maravilha, Rio de Janeiro RJ - Brasil.

Instituída, originalmente, por meio da Lei Complementar nº. 101, de 23 de novembro de 2009, a Operação Urbana Consorciada da Região do Porto do Rio de Janeiro teve como finalidade promover a reestruturação urbana da Área de Especial Interesse Urbanístico da Região do Porto do Rio de Janeiro - AEIU²⁹, objetivando ampliar, articular e requalificar os espaços livres de uso público da região abarcada pela proposta, bem como a melhoria da qualidade de vida dos atuais e futuros moradores, e a sustentabilidade ambiental e socioeconômica local. (Prospecto de Registro da Operação Urbana Consorciada da Região do Porto do Rio de Janeiro, 2012 revisado em 2016, p.5)

Tal projeto é fruto de uma Parceria Público-Privada – PPP, que é um instrumento de cooperação entre a esfera pública e as empresas privadas, de forma a garantir “o financiamento, a construção, a renovação, a gestão ou a manutenção de uma infraestrutura ou a prestação de um serviço.” VARGAS (2015, p.48)

Figuras 06 e 07 – Área de abrangência do Projeto e situação fundiária dos bens.



Fonte: Disponível em: <http://gorila.dreamhosters.com/centroantigo/apres_porto_maravilha.pdf> acesso em 28.03.2016.

No entanto, XAVIER (2012, p.11), visualiza tal projeto de intervenção na área portuária como um fenômeno que anima atores diversos a propagarem discursos que compõem uma arena política. No que concerne à perspectiva urbanística, discorre sobre um considerável número de projetos desenvolvidos ao mesmo tempo, a fim de preparar a cidade para os grandes eventos internacionais – Copa das Confederações 2013, Copa do Mundo 2014 – e Jogos Olímpicos 2016. Essa estruturação da cidade tem como objetivo fazê-la um dos

²⁹ Criada pela Lei Complementar Municipal nº. 101, Decreto Municipal nº. 26.852, de 8 de agosto de 2006, e respectivas alterações. Fonte: Disponível em: <http://www.portomaravilha.com.br/conteudo/canal_investidor/prospecto/prospecto-sem-marcas-de-revisao-9-e-10-termos-aditivos.pdf> acesso em 02.04.2016.

destinos mais disputados do mundo. Por isso tudo, visualiza um hiato entre o ideal defendido por lei e o ideal atrelado nos projetos urbanísticos.

Discorridos e analisados tais pensamentos, pode-se perceber que, a exemplo de muitas outras cidades do mundo, o Rio de Janeiro também se enquadrou aos “princípios” do novo tipo de desenvolvimento urbano, voltado ao capital, que visa à atração de grandes investimentos financeiros, imobiliários, bem como a um público diferenciado, sobretudo de turistas. Como já citado algumas vezes, a cidade é tratada sob a lógica empresarial, onde a “gentrificação” e o *city marketing* são ferramentas fundamentais para o êxito desse tipo de “operação”. Sendo assim, há uma mudança de paradigma em relação à cidade, que passa a ser voltada a um mercado consumidor. Embora os discursos de que as populações locais – que fazem parte do contexto do lugar e criam urbanidades – sejam recorrentes, no que diz respeito à manutenção e melhora de suas qualidades de vida, na prática o que é observado está muito aquém do teorizado, visto que o aumento no preço dos imóveis, dada a valorização imobiliária, e as intervenções de “melhoramento”, e consequentemente a atração de novos investimentos, tornam o local elitizado, “expulsando”, assim, as pessoas ali residentes.³⁰ Outro fator que ratifica a presença da nova lógica capitalista no projeto está em se voltar a eventos internacionais, como ocorreu, por exemplo, em Barcelona (Espanha)³¹ em 1992, com os eventos esportivos já citados. Ainda, a inserção de novas tipologias cujos projetos são assinados por profissionais de renome nacional e, ou, internacional é uma forma de diferenciar os locais e atrair pessoas. No caso do Porto Maravilha, tem-se o Museu do

³⁰ Os dados a seguir são parte integrante do Quadro 3.1 – Cidade do Rio de Janeiro – Síntese histórica das transformações espaciais nas áreas central e da Lapa. Utilizou-se as os conteúdos relativos ao período e às transformações. Nos **séculos XVII/XIX**: alteração do meio ambiente, expansão da área urbana e adensamento populacional; **década de 1900**: início das intervenções de renovação urbana – expulsão de habitações, formação de favelas, destruição do tecido urbano, área central como área de lazer e cultura; **década de 1920**: destruição de marcos e do tecido urbano, e formação de vazios e favelas; **décadas de 1920 e 1930**: início da verticalização, área central como área de lazer e cultura de elite, e lugar de manifestações políticas; **década de 1940**: expulsão de habitações, formação de vazios e destruição do patrimônio; **década de 1950**: destruição da primeira favela e formação de vazios; **décadas de 1950 e 1960**: rompimento da relação do centro com o mar; **década de 1960**: arrasamento dos bairros do Estácio e Catumbi, e expulsão de habitações; **décadas de 1970 e 1980**: destruição do tecido urbano histórico, formação de vazios, e expulsão de moradia – Decreto 322/76; **década de 1980**: houve, ainda, a substituição da renovação pela preservação urbana, com a manutenção do patrimônio edificado, e a expulsão de habitações, conforme Decreto citado; **década de 1990**: ocupação de vazios, retomada da relação do centro com o mar e das atividades culturais; **década de 2000**: retomada de atividades culturais e retorno pontual do uso residencial; e **década de 2010**: retomada das intervenções de renovação urbana e continuidade da revitalização, verticalização que descaracteriza parte da morfologia e ambiência cultural urbana. (VARGAS, 2015, p.77 a 79)

³¹ XXV Jogos Olímpicos da Era Moderna: Barcelona 1992. Barcelona foi a primeira edição desde os Jogos Olímpicos de Munique em 1972 em que todos os Comitês Olímpicos Nacionais estiveram presentes, totalizando 169 nações que enviaram 9356 atletas.

Disponível em: <<http://www.educacaofisica.com.br/esportes/jogos-olimpicos2/xxv-jogos-olimpicos-da-era-moderna-barcelona-1992/>> acesso em 05.04.2016.

Amanhã, assinado pelo arquiteto espanhol Santiago Calatrava, edificado na área do antigo Píer Mauá.

Figuras 08 a 10 – Fases da construção do Museu do Amanhã.



Fonte: Disponível em: <http://www.portomaravilhario.com.br/fotos_videos/g/22> acesso em 02.04.2016.

Figuras 11 a 13 – Novas intervenções na região portuária do Rio de Janeiro.



Fonte: Disponível em: <http://www.portomaravilhario.com.br/fotos_videos/g/22> e <http://www.portomaravilhario.com.br/fotos_videos/g/26> acesso em 02.04.2016.

Figuras 14 a 16 – Museu do Amanhã, inserido na Praça Mauá, compõe as intervenções do Porto Maravilha. É um exemplo de inserção de obra de arquitetura de “marca” no espaço urbano, tipo de prática que vem sendo utilizada; neste caso o projeto é do arquiteto internacional, Santiago Calatrava.



Fonte: Disponível em: <http://www.portomaravilhario.com.br/fotos_videos/g/45> acesso em 02.04.2016.

Há de se notar que na área do Píer Mauá, conforme as figuras a seguir, constantes em documentos relativos ao Projeto Porto Maravilha, há duas propostas diversas para o mesmo espaço. Em uma delas visualiza-se uma grande área livre, composta por praças, anfiteatro, quiosques, espaço multiuso e outros. Na outra, a inserção do Museu do Amanhã, projetado, como citado, por um ícone da arquitetura mundial³².

³² Formou-se Arquiteto em 1974, frequentou o curso de urbanismo e de Belas Artes; posteriormente graduou-se em Engenharia Civil (1979) e doutorou-se em 1981. É tido como um dos protagonistas mais originais e completos da arquitetura contemporânea, o que se atribui às suas formações, tendo mais de 200 trabalhos assinados entre concursos, estudos, consultorias e projetos de diversas dimensões. Sua arquitetura é “muito estrutural e presta muita atenção ao pormenor material”. Disponível em: <<http://educação.uol.com.br/biografias/Santiago-calatrava.htm>> acesso em 04/11/2017.

Portanto, conclui-se a prática de intervenção voltada à escala global, à atração de visitantes do mundo inteiro; esta prática visa à espetacularização da área, ainda que isso modifique a configuração local, interfira na paisagem.

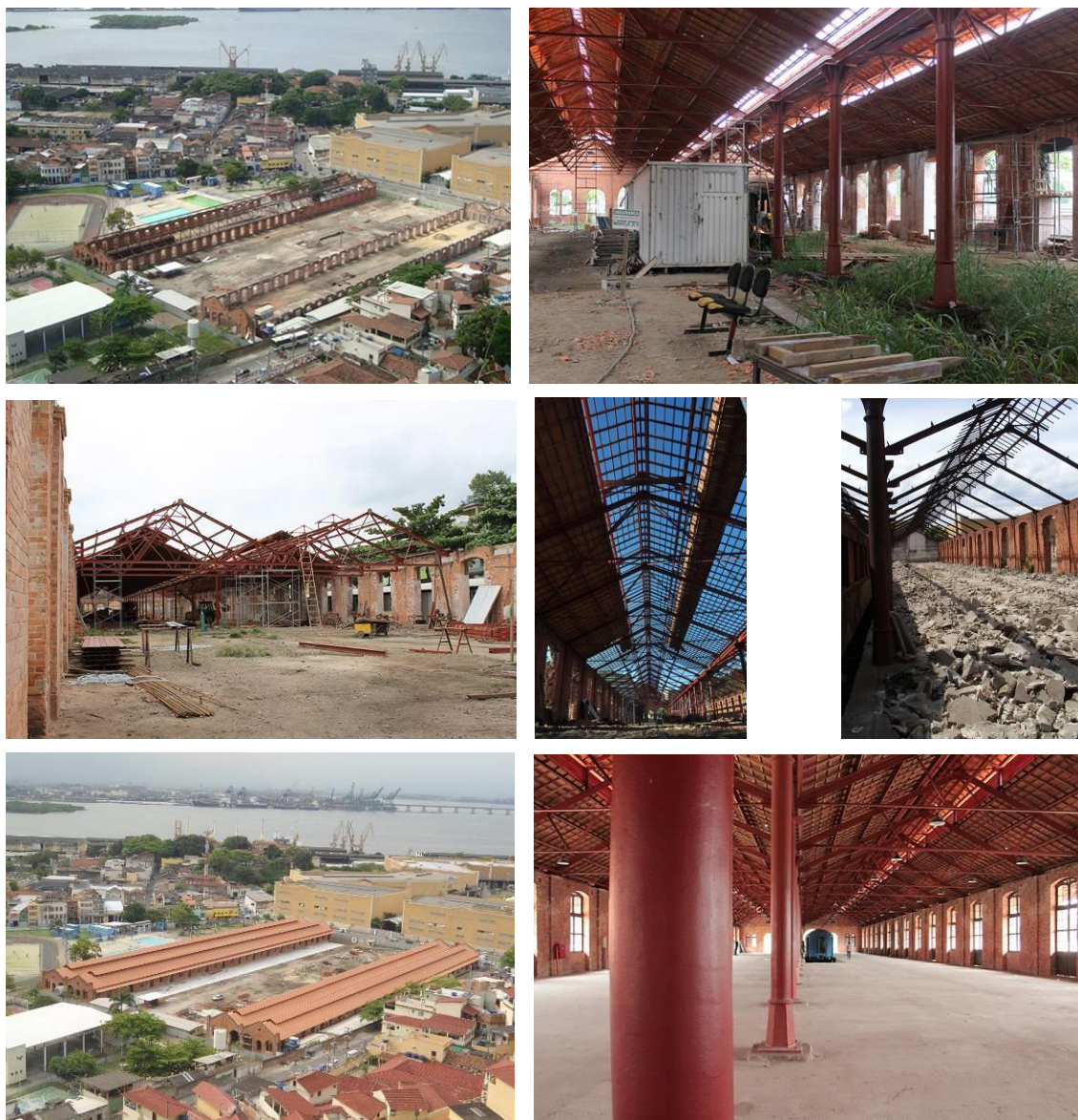
Figuras 17 a 19 – situação da área antes da intervenção. Propostas para o Píer Mauá, das quais a segunda foi a edificada.



Fonte: Disponível em: <http://www2.rio.rj.gov.br/smu/compur/pdf/projeto_porto_maravilha.pdf> | <http://gorila.dreamhosters.com/centroantigo/apres_porto_maravilha.pdf> acesso em 28.03.2016.

No caso do Projeto Porto Maravilha, os antigos galpões da Gamboa passaram por obras de restauro, tendo sido mantidos os elementos industriais, tais e quais no projeto original, conforme pode ser visualizado nas figuras que seguem³³.

Figuras 20 a 26 – Restauro dos antigos galpões da Gamboa. Aparente manutenção das estruturas originais.



Fonte: Disponível em: <http://www.portomaravilhario.com.br/fotos_videos/g/5> acesso em 02.04.2016.

O tipo de tratamento dado às edificações que representam o porto – os armazéns –, no Rio de Janeiro, foi diferente do que ocorreu no Recife, onde tais tipologias passaram por diversas intervenções descaracterizadoras, de níveis variados.

³³ Não se possui uma certeza no que foi descrito, tendo em vista não se conhecer a fundo o projeto, tampouco se ter acesso à proposta de restauro.

A seguir, apresenta-se um quadro síntese do *Projeto Porto Maravilha*.

Quadro-síntese nº01 – Porto Maravilha

Porto Maravilha	Nome do projeto mostra a busca por novo significado para o local .
Área de abrangência	Bairros completos: 1. Gamboa; 2. Saúde; e 3. São Cristóvão. Setores de bairros: 4. São Cristóvão; 5. Centro; e 6. Cidade Nova. Corresponde a uma área total de, aproximadamente, 5 milhões de metros quadrados.
População	Aproximadamente 22 mil habitantes, com IDH ³⁴ de 0,775.
Legislação	Lei nº101/2009 Estabelece a Operação Urbana Consorciada da Área de Especial Interesse Urbanístico da Região Portuária do Rio de Janeiro.
Objetivos	1. Promover a reestruturação local: ampliar, articular, requalificar os espaços públicos da região; 2. Melhorar a qualidade de vida dos atuais e futuros moradores; e 3. Sustentabilidade ambiental e socioeconômica da área.
Implementar e Gerir a concessão de obras e serviços públicos na região	Criação da empresa de natureza mista (público-privada), Companhia de Desenvolvimento Urbano da Região do Porto do Rio de Janeiro – CDURP.
Instrumento Urbanístico	Outorga Onerosa por meio do Certificado de Potencial Adicional de Construção.

Resultados Iniciais (primeiras impressões)	1. Entendimento contemporâneo sobre as intervenções urbanas de grande porte; e 2. Mudanças na dinâmica da economia mundial e seus pares: Estado e sociedade civil.
Divulgação das ações (leituras realizadas)	Legado da história urbana → transformado em → turístico Manifestação cultural → transformada em → opção de lazer Necessidade social → transformada em → objeto de consumo ou contemplação . Exceções → transformadas em → regras Público → transformado em → privado

Fonte: elaborado pela autora, 2016, baseado em XAVIER (2014).

³⁴ Índice de Desenvolvimento Humano, constituído por três bases – saúde, educação e renda –, é uma medida sintética do desenvolvimento humano, criado para oferecer um contraponto ao Produto Interno Bruto (PIB) per capita, que considera apenas a dimensão econômica do desenvolvimento. Para informações mais detalhadas, consultar o site abaixo. Disponível em: <http://www.pnud.org.br/IDH/IDH.aspx?indiceAccordion=0&li=li_IDH> acesso em 02.04.2016.

3.2 Projeto Puerto Madero, Argentina

Localizado nas imediações da *Plaza de Mayo*, o antigo porto nasceu para ofertar à cidade uma infraestrutura portuária adequada³⁵. Foi aprovado pelo Congresso Nacional em 1882 e inaugurado em 1897. No início do século XX, entre 1900 e 1905, foram erigidos os armazéns, de tijolos vermelhos, que passaram a ser elementos representativos, simbólicos, até hoje. Por volta de 1916, foi construída a Avenida Costanera, um dos passeios prediletos da população, e criado o Balneário Municipal.

Apesar das intervenções ocorridas no bairro, as características das edificações dos armazéns foram mantidas, devido ao seu valor cultural local. Tal tipologia se referencia à arquitetura utilitária inglesa, tendo sido sua estrutura trazida da Inglaterra e armada nos locais onde estão até hoje. Apesar de representarem uma arquitetura industrial, os materiais utilizados – ferro, vidro e tijolo –, distinguem-nas das demais tipologias da época para esse tipo de função. Estão distribuídas em intervalos regulares, na frente d'água, e conferem identidade ao porto.

Devido à sua representatividade, foi criada uma Norma de Proteção Patrimonial, no ano de 1991, pelo *Honorable Concejo Deliberante de la Ciudad* de Buenos Aires, que ditou diretrizes de preservação no âmbito das dezesseis edificações que conformam o conjunto das docas e o entorno, incluindo-se os elementos remanescentes da formação do porto. Sendo assim, houve a preservação das edificações – fachadas e materiais originais –, para que se mantivesse o caráter histórico.

Apesar da importância, o local ficou abandonado durante várias décadas, o que levou à construção do *Puerto Nuevo*³⁶.

Passou por um resgate, em 1989, por meio de projeto baseado na reconversão da área que estava abandonada e deteriorada. Isso seria possível por meio de um reordenamento para: **(i)** equilibrar os déficits urbanos da área central; **(ii)** recompor o caráter urbano; **(iii)** preservar seu considerável poder evocativo; **(iv)** abrigar atividades terciárias, que requerem localizações centrais – escritórios públicos e privados, serviços comerciais e culturais e habitação, mas que não encontravam no tecido urbano terreno e contexto ambiental adequado; e **(v)** recuperar a

³⁵ Fruto do debate com a sociedade sobre o assunto, em torno de dois projetos, do qual o de Eduardo Madero foi o eleito.

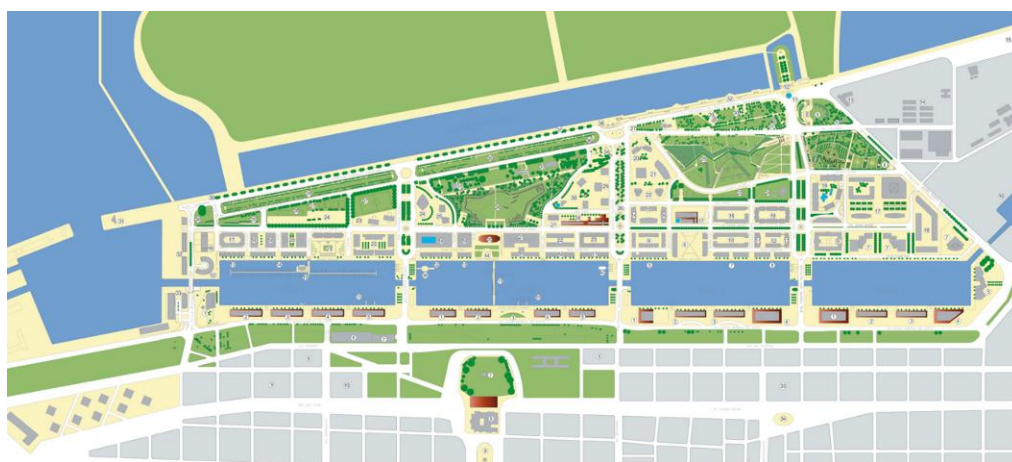
³⁶ Mesma denominação que é dada ao projeto atual – Porto Novo – em trechos dos Bairros do Recife e São José, em Recife PE.

relação com o rio, incorporando áreas públicas para a recreação e lazer. A isso tudo seria somado um sistema viário que atendesse às demandas dos usos – antigos e novos.

O projeto foi liderado e gerido integralmente pela *Corporación Antiguo Puerto Madero S.A.*³⁷ e teve como objetivo a recuperação de 170 hectares da área central de Buenos Aires.

Ao desenho do passeio de pedestres, ao molhe e às cabeceiras dos diques foram empregados materiais e elementos do porto antigo. Recuperou-se o calçamento e os dormentes, foram pintadas e iluminadas antigas gruas, para evocar o espírito portuário.

Figura 27 – Plano geral de *Puerto Madero*.



Fonte: Disponível em: <http://www.puertomadero.com/IMG/plano_madero2.jpg> acesso em 12.04.2016.

Figura 28 e 29 – Paisagem local.



Fonte: Disponível em: <http://www.puertomadero.com/patrimonio_esp.php> acesso em 11.04.2016.

³⁷ É uma sociedade anônima, de propriedade estatal, com a missão de implementação de projetos urbanos que contribuam ao melhor desenvolvimento das cidades do país; sendo assim, foi criada para administrar as condições de planejamento e urbanização do território. Comprometeu-se em “reverter o lucro da operação na construção de infraestrutura de suporte: redes de serviços, obras de superfície e novos espaços públicos, como uma das condições de realização do projeto, em que as frações não rentáveis da operação encontraram financiamento na rentabilidade global do empreendimento”.

Para alcançar os objetivos, a corporação participa do planejamento e desenvolvimento de projetos, e da gestão dos empreendimentos, utilizando-se das ferramentas adequadas às particularidades de cada um deles.

Tal projeto de Desenvolvimento Urbano foi tido como uma oportunidade, pelo Estado, de transformar a zona subutilizada, para a promoção de estratégias políticas ativas e coerentes entre o setor público e o privado. Suas intervenções visam à promoção da inclusão social, a competitividade econômica e a sustentabilidade ambiental no desenvolvimento de propostas de elevado significado cultural. O projeto é uma vertente pertencente a um projeto maior que visa ao resgate do centro urbano da cidade. A área possui grande extensão, que se liga ao centro comercial, administrativo e político da cidade; a sua localização, em frente do centro histórico de Buenos Aires, permitiu que se redefinisse a paisagem da cidade e trouxe uma nova aproximação com o rio.

Quadro-síntese nº02 – *Puerto Madero*

<i>Puerto Madero</i>	Nome atribuído prestigia o autor do projeto Eduardo Madero.
Área de abrangência	Área central de Buenos Aires. Corresponde a uma área total de 170 hectares (ou 1.700.000m ²).
Legislação	Honorable Concejo Deliberante de la Ciudad de Buenos Aires, que ditou diretrizes de preservação no âmbito das dezesseis edificações que conformam o conjunto das docas e o entorno, incluindo-se os elementos remanescentes da formação do porto. Assim, fez-se necessário respeitar as edificações – fachadas e materiais originais –, para que se mantivesse o caráter histórico.
Objetivos	Integrar a cidade ao rio. Recuperar a área central da cidade, com os seguintes usos: habitacional, gastronômico e negócios (terciário).
Gestão Integrada de Projetos Implementar projetos urbanos que contribuam para o melhor desenvolvam das cidades do país.	Criação da <i>Corporación Antiquo Puerto Madero S.A.</i> (integrada em partes iguais pelo <i>Estado Nacional y la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires</i> - hoje <i>Gobierno de la Ciudad</i>), em 15 de novembro de 1989, por parte do <i>Poder Ejecutivo Nacional y La ex Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires</i> .
Instrumento Urbanístico	O planejamento estratégico do antigo <i>Puerto Madero</i> foi resultado do acordo de cooperação entre <i>la ex Municipalidad de La Ciudad de Buenos Aires y el Ayuntamiento de Barcelona</i> .
Resultados Iniciais (primeiras impressões)	Como resultado destas intervenções se observam mudanças significativas no comportamento do centro da cidade, que conta com uma parte de grande coerência morfológica, com espaços públicos de singular qualidade e que permite que uma parte significativa dos habitantes habitem, trabalhem ou participem o Porto Madeiro, convertido num atrativo turístico mais importante da cidade.

Fonte: elaborado pela autora, 2016, baseado no conteúdo do site www.puertomadero.com.

4 INTERVENÇÕES URBANÍSTICAS NO BAIRRO DO RECIFE NOS SÉCULOS XX E XXI

4.1 Legislações incidentes sobre o Bairro

O bairro, devido à sua importância histórica, possui proteção legal, sendo, portanto, regido por legislações de preservação nas três esferas públicas – Federal, Estadual e Municipal.

Desde 1981 o Bairro do Recife é considerado uma Zona Especial, compondo o Conjunto de Sítios Históricos protegidos pela municipalidade, a partir da implementação do Plano de Preservação de Sítios Históricos – PPSH.

Já em 1995, a nova Lei de Uso e Ocupação do Solo da Cidade do Recife – LUOS traz a delimitação de Zonas de Diretrizes Específicas, a fim de “garantir tratamento especial a setores da cidade que possuem peculiar configuração e organização urbana” ZANCHETI et al (1998, p.69). Sendo assim, as denominadas Zonas Especiais de Preservação do Patrimônio Histórico-Cultural – ZEPHs, são regidas por parâmetros próprios para “assegurar a conservação da memória urbana por meio da preservação dos seus padrões urbanos e arquitetônicos” ZANCHETI et al (1998, p.69)

Portanto, a proteção legal em nível Municipal para o Bairro do Recife é conferida por meio da ZEPH-09, setorizada em áreas mais ou menos restritivas de intervenção, conforme pode ser visualizada na figura 31.

O outro tipo de proteção legal para o conjunto consiste no Tombamento Federal, datado de 15 de dezembro de 1998, pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN, sob processo de tombamento nº 1.168-T-85, conforme quadros-síntese nºs 03 e 04. Na figura 30, pode-se visualizar trecho do Mapa da ZEPH-09, focalizando a poligonal de Tombamento Federal.

Uma vez tombado em nível federal, o bem passa automaticamente a ser tombado também pelo Estado de Pernambuco, conforme reza no art. 4º da Lei 7970/1979³⁸, que segue: “consideram-se tombados pelo Estado, sendo automaticamente levados a registro, todos os bens que, situados no seu território, sejam tombados pela União”. O Estado assume obrigações sobre o mesmo, sendo a Fundarpe, como órgão técnico, responsável por fiscalizá-lo, face ao inciso VI do Art. 9º da Lei 7970/1979, que segue: “exercer, em relação aos bens

³⁸ Legislação Estadual de Tombamento datada de 18.09.1979. Fonte: acervo Fundarpe.

tombados pelo Estado, os poderes que a Lei Federal atribui ao Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional quanto aos bens tombados da União”.

Quadro-síntese nº03 – Tombamento do Bairro do Recife pelo IPHAN
Lista de Bens Tombados pelo IPHAN, por Estado da Federação.

UF	MUNICÍPIO	Nome atribuído	Situação legal do bem
PE	Recife	Conjunto Arquitetônico, Urbanístico e Paisagístico do Antigo Bairro do Recife	Tombado

Fonte: Disponível em:

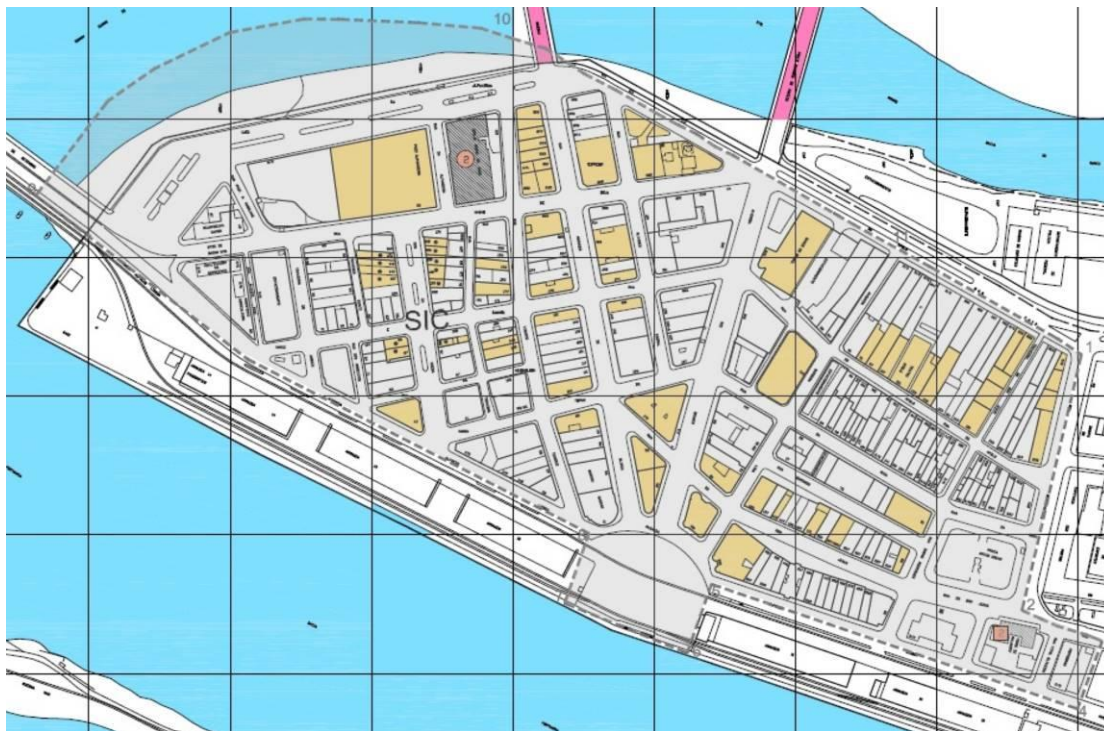
<<http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Lista%20Bens%20Tombados%20Dez%202015.pdf>> acesso em 20.02.2016.

Quadro-síntese nº04 – Detalhamento sobre o Tombamento do Bairro do Recife pelo IPHAN
Lista de Bens Tombados e Processo de Tombamento em andamento pelo IPHAN; contém a localização, informações sobre o bem, dados sobre o processo e inscrições nos livros de tomo.

BENS TOMBADOS E PROCESSOS DE TOMBAMENTO EM ANDAMENTO (Atualização: 09.12.2015)									
LOCALIZAÇÃO		INFORMAÇÕES SOBRE O BEM		DADOS DO PROCESSO			INSCRIÇÕES NOS LIVROS DE TOMBO		
UF	MUNICÍPIO	Classificação	Nome atribuído	Número Processo “T”	Ano de abertura	Situação	Arqueológico, etnográfico e paisagístico	Histórico	Belas Artes Artes Aplicadas
PE	Recife	Conjunto Urbano	Conjunto Arquitetônico, Urbanístico e Paisagístico do Antigo Bairro do Recife	1168	1985	Rerratific.	dez-98		dez-98

Fonte: Disponível em: <<http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Lista%20Bens%20Tombados%20Dez%202015.pdf>> acesso em 20.02.2016.

Figura 30 – Polígono de Tombamento Federal, pelo IPHAN (parte do mapa da ZEPH 09).



Tombamento Federal. Conjunto Arquitetônico e Paisagístico do Antigo Bairro do Recife.
Portaria nº 263/98, processo nº 1.168-T-85.

Fonte: Diretoria de Preservação do Patrimônio Cultural do Recife – DPPC; manipulação do arquivo pela autora, 2016.

Além das proteções enquanto conjunto, o bairro possui algumas edificações protegidas individualmente, por meio do tombamento Federal e Estadual, indicadas no quadro a seguir:

Quadro-síntese nº05 – Tombamentos Federal e Estadual

Federal (consequentemente Estadual)	
Igreja Nossa Senhora do Pilar	Proc. nº761-T, insc. nº385, livro Histórico, fl.62, data 25/08/1965 e insc. nº483, livro Belas Artes, fl.88, data 25/08/1965.
Igreja da Madre de Deus	Proc. nº134-T, insc. nº188, livro Belas Artes, fl.33, data 20/07/1938.
Fortaleza de São João Batista do Brum	Proc. nº101-T e 155-T, insc. nº43, livro Histórico, fl.9, data 24/05/1938 e insc. nº83, livro Belas Artes, fl.33, data 24/05/1938 .
Estadual	
Estação do Brum do Recife	Tombado provisoriamente proc.123/1991.
Torre Malakoff	Proc. nº431/1992, decreto estadual de homologação nº18.232, data 19/10/1994. Inscrição do tombamento do Conselho Estadual de Cultura, nº99, livro de tombo II, fl.12.

Fonte: Mapa ZEPH09 – DPPC/SEPLAG/PCR

Apesar da citada importância do Bairro enquanto conjunto e de todas as proteções legais de preservação, as edificações lindeiras à frente d'água, que consistem em elementos formadores do porto, mais especificamente os seus armazéns, e seus entornos, objeto deste estudo, não estão incluídos no polígono de tombamento do IPHAN, ainda que se localizem no seu entorno imediato. Cabe destacar que existe um projeto de rerratificação do polígono de proteção Federal, mas que ainda está em estudo. Os bens se encontram inseridos, apenas, em perímetro tutelado pelo Município, no Setor de Intervenção Controlada – SIC da ZEPH 9, que, segundo LACERDA (2007, p.627), abriga um conjunto edificado, com composição estilística de influência francesa, e toda a área de domínio do porto, que conformava um único setor.

Tal postura pode ser atribuída, além de outros, ao fato de a tipologia industrial ter sido durante muito tempo entendida como “arquitetura menor”, de pouca relevância, seja por marcar uma época mais recente na história seja por não seguir os padrões arquitetônicos que se julgava ter notoriedade.

“O distanciamento entre a teoria e a prática no tratamento do patrimônio urbano assume proporções ainda maiores quando os sítios em pauta são de origem industrial. No tratamento de sítios industriais de interesse cultural [...] a fragilidade na interpretação dos preceitos que regem a teoria do restauro ficam ainda mais evidentes, sobretudo devido às dificuldades relacionadas com a valorização desses artefatos, à incompreensão de suas especificidades, ou ainda devido às fortes pressões especulativas de diferentes naturezas”. RUFINONI (2013, p.221)

No entanto, esta visão vem aos poucos sendo transformada, já que os tipos de valor atribuídos aos bens se expandem, deixando de estar ligados apenas à pedra e cal, e passando a levar em conta o uso, a simbologia, a imaterialidade etc., a representação de uma época.

Neste caso, tal tipologia representa um ciclo social e econômico de abrangência que extrapola o seu território, marca um momento em que o país tem em seus portos toda a importância no fluxo produtivo, chegando a uma escala global, por estar inserido numa rede de produção.

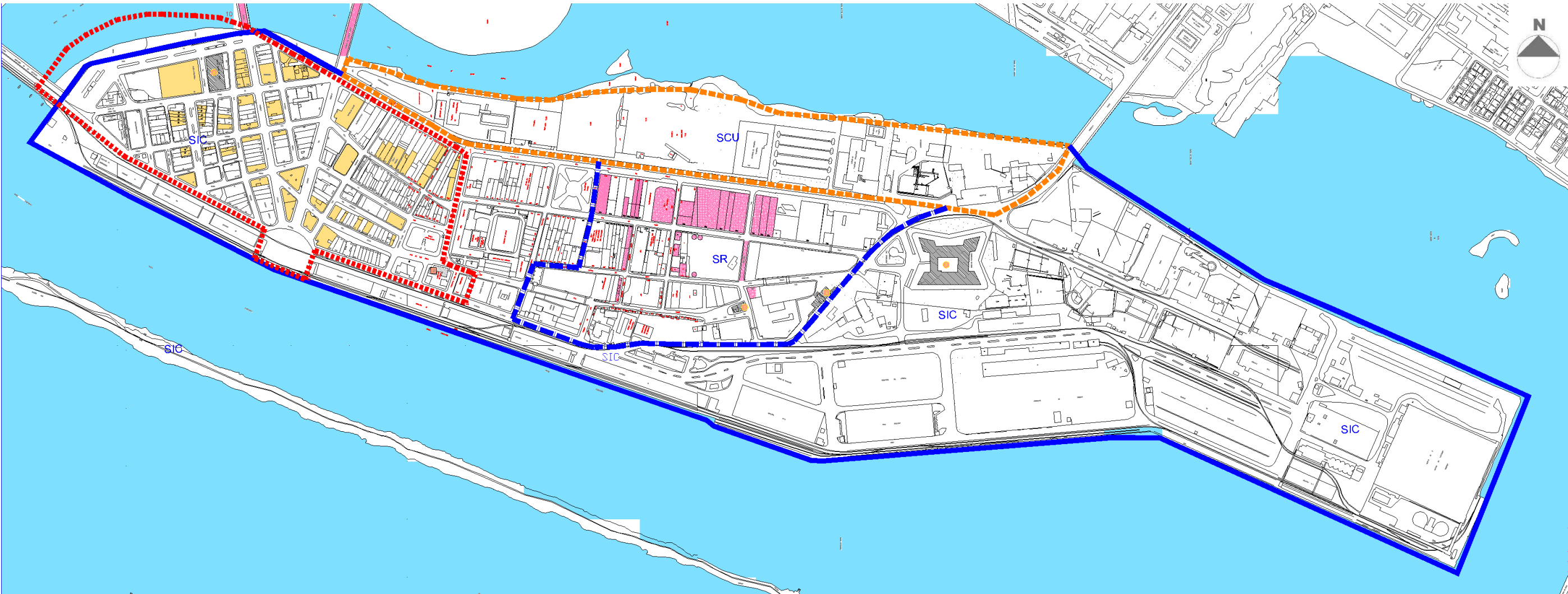
“Em geral os projetos de intervenção para áreas industriais tratam-nas como reservas de terreno para novos projetos, a despeito de valores eventualmente atribuíveis às estruturas preexistentes que, em muitos casos, não chegam sequer a ser devidamente estudadas e analisadas. Esse potencial fundiário se deve à grande extensão das áreas ocupadas, ao fato de geralmente se localizarem em regiões estratégicas de grandes cidades [...]

Dessa forma, representam uma oportunidade para novos empreendimentos imobiliários e projetos de reabilitação urbana em grande escala, ocasiões em que o tema da representatividade cultural dos artefatos preexistentes poucas vezes chega a ser abordado.” RUFINONI (2013, p.221-222)

Ainda que não façam parte dos bens “eleitos” como patrimônio pelos órgãos de preservação, isso não exclui a sua efetiva simbologia enquanto acervo da cidade, que traz arraigada a história do lugar. Tampouco exclui a importância da localização onde o conjunto se insere, já que consiste na primeira imagem que se visualizava da cidade Maurícia pelo mar, sendo fundamental para a paisagem e ambiência do sítio.

“Em propostas de intervenção para áreas dessa natureza, quando a questão do patrimônio industrial é citada, raramente assume prioridade na elaboração dos projetos. Diferentemente das diretrizes propostas pela teoria da preservação dos bens culturais, o estudo das estruturas preexistentes e das especificidades que compõem o conjunto construído, [...], é tema deixado para segundo plano. A prioridade é a transformação em si, o novo projeto, a alteração de um quadro de degradação para impulsionar a valorização, e o patrimônio industrial existente assume um papel coadjuvante. [...] a composição espacial do conjunto industrial – considerando as especificidades de implantação e projeto condicionados pela atividade produtiva e as relações desses conjuntos com as áreas urbanas envoltórias, elementos que compõem uma paisagem particular – em geral não é respeitada. Em muitos casos, a preservação do patrimônio industrial resume-se à manutenção de edifícios ou estruturas (“excepcionais”?) isoladas: um edifício de arquitetura interessante, uma chaminé ou um equipamento “curioso”; estruturas preservadas para serem mergulhadas em uma ambiência nova, em uma paisagem nova na qual o passado industrial é identificável somente pela presença de resíduos descontextualizados. Logo, o entendimento da noção de patrimônio urbano e a identificação de conjuntos construídos como monumentos coletivos portadores de valores e especificidades que compõem paisagens únicas, aquisições conceituais [...], geralmente não comparecem na elaboração de projetos de intervenção em sítios industriais de interesse cultural”. RUFINONI (2013, p.222)

Figura 31 – Mapa da Zona Especial de Preservação Histórico-Cultural – ZEPH 09



LEGENDA:

- SIC – Setor de Intervenção Controlada
- SCU – Setor Consolidação Urbana
- SR – Setor de Renovação
- Tombamento Federal
Conjunto Arquitetônico, Urbanístico e Paisagístico do Antigo Bairro do Recife
Portaria n° 263/98 processo n°1.168–T–85
- Elementos Preserváveis
lei 16.290/97–anexo II
- Imóveis Desteque
* IMÓVEIS EXCLUÍDOS PELO IPHAN
- Monumentos Tombados

Federais

- 1 Igreja N.S.do Pilar–Proc.n° 761–T, insc.n°385, livro Histórico,fl 62, data 25/08/1965 e insc.n°483, livro Belas Artes,fl 88, data 25/08/1965.
- 2 Igreja da Madre de Deus– Proc.n°134–T,insc.n°188,livro de Belas–Artes,fl 33,data 20/07/1938.
- 3 Fortaleza de São João Batista do Brum Proc.n° 101–T e 155–T, insc.n°43, livro Histórico,fl 9, data 24/05/1938 e insc.n°83, livro Belas Artes, data 24/05/1938.

Estaduais

- 1 Estação do Brum do Recife – tombado provisoriamente proc.n°123/91
- 2 Torre Malakoff – Proc.n°431/92.dec.est.homolo.n° 18.232, data:19/10/1994. insc.tombamento da tombamneto do Cons est. de Cultural n°99,livro de tombo II,fl12

LEI ESPECÍFICA DA ZEPH 09 –n° 16.290/97
ANEXO III
TABELA 01 – CONDIÇÕES DE OCUPAÇÃO E APROVEITAMENTO NOS SETORES

	gabarito	μRef	μMax	TSN	TO
SIC	*	2,4	*	*	*
SR	40 m	2,4	3,0	20%	—
SCU base	12 m	2,4	—	40%	40%
torre	76 m				20%

* CONDIÇÕES E LIMITES SEGUNDO ANÁLISE ESPECÍFICA DO CASO E SUA ÁREA ENTORNO, CONFORME CONDIÇÕES EXPRESSAS NESTA LEI.

Fonte: Diretoria de Preservação do Patrimônio Cultural do Recife – DPPC; manipulação do arquivo pela autora, 2016.

4.2 Planos e Projetos no Bairro do Recife

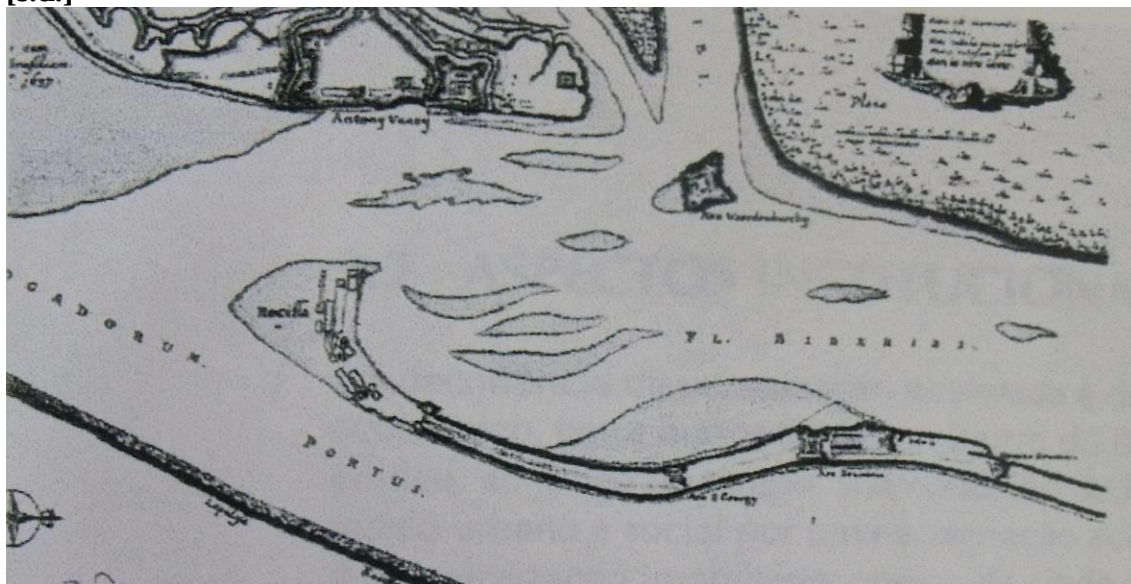
4.2.1 O Bairro e sua origem portuária

No Brasil existem diversos projetos caracterizados como de reabilitação. Em alguns casos e em dados momentos, é possível que tenham contribuído para o ressurgimento desses lugares sob a ótica da preservação de seus costumes, de suas tipologias, visando à qualidade de vida da população local. No entanto, é possível identificar que vários desses planos e projetos, tratam as cidades, sob a visão de bons negócios aos empreendedores, sofrendo a ideia de reabilitação uma desvirtuação.

Não foi diferente no caso do Porto do Recife que traz arraigado o surgimento e o desenvolvimento socioeconômico e cultural não só da cidade, mas de Pernambuco e do país, a partir dos idos do século XVI. Sendo no século XVII, em decorrência da invasão holandesa, porto e cidade passam a ter expressividade e importância, consolidadas nos séculos seguintes, devido à operacionalidade no que concerne ao transporte de cargas, sobretudo na exportação de matérias-primas e importação de manufaturas.

Figura 32 – Mapa do Bairro do Recife [s.d.] (integrante do documento Revitalização do Bairro do Recife, perfil do projeto, setembro de 1997).

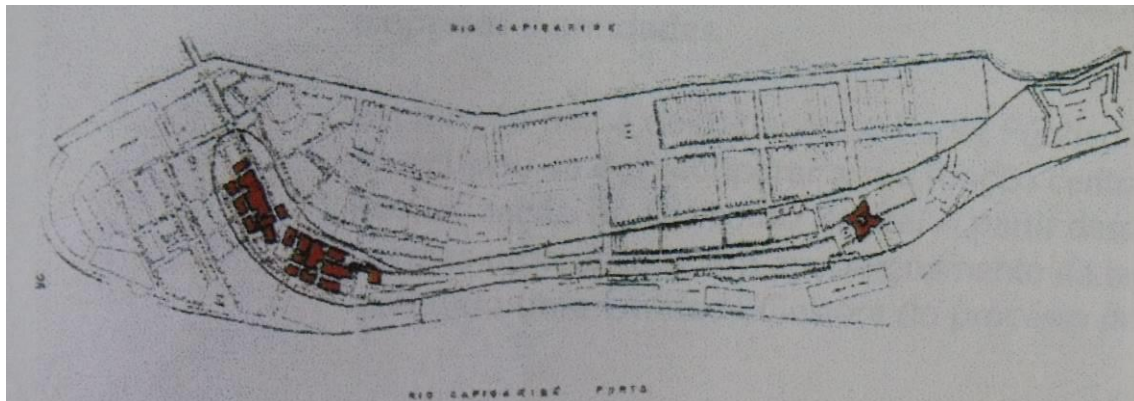
[s.d.]



Fonte: DPPC Recife.

Figura 33 – Mapa do Bairro do Recife no ano de 1631 (integrante do documento Revitalização do Bairro do Recife, perfil do projeto, setembro de 1997).

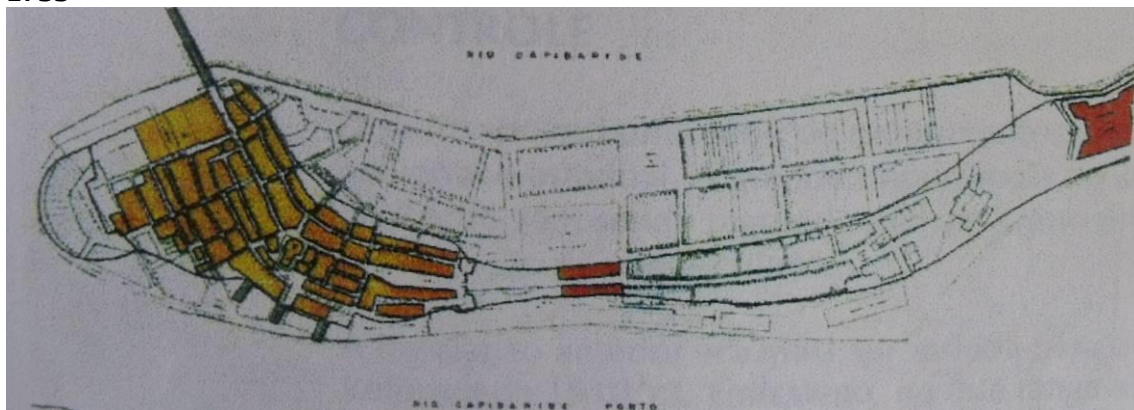
1631



Fonte: DPPC Recife.

Figura 34 – Mapa do Bairro do Recife no ano de 1733 (integrante do documento Revitalização do Bairro do Recife, perfil do projeto, setembro de 1997).

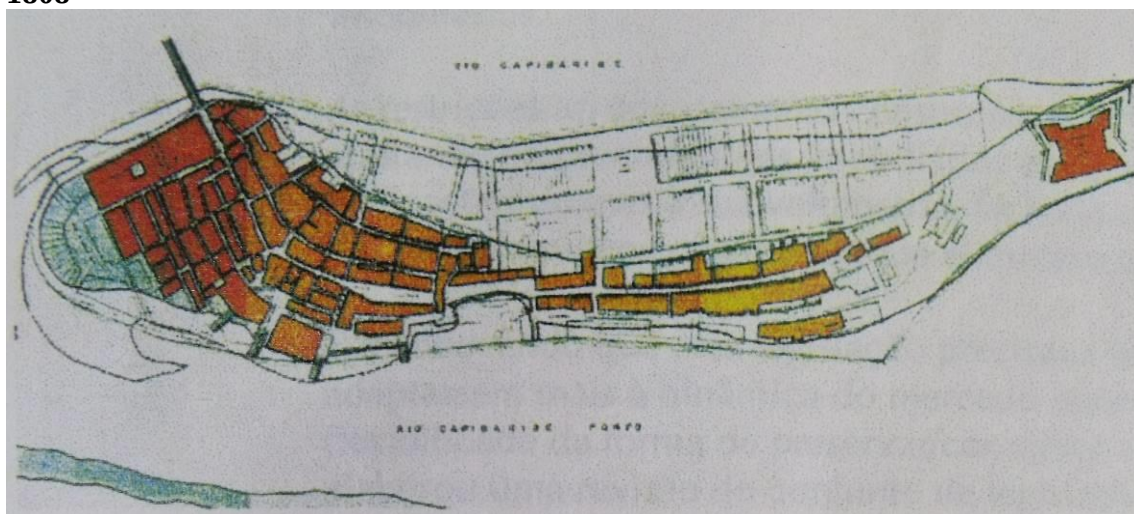
1733



Fonte: DPPC Recife.

Figura 35 – Mapa do Bairro do Recife no ano de 1808 (integrante do documento Revitalização do Bairro do Recife, perfil do projeto, setembro de 1997).

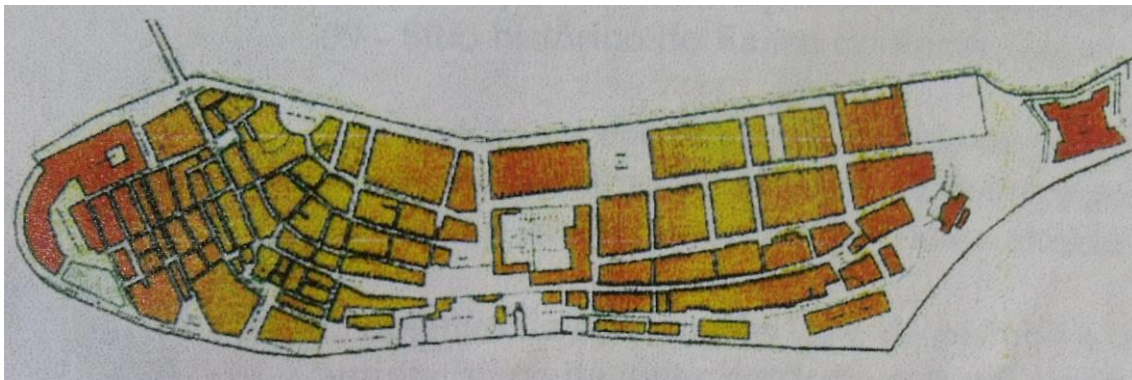
1808



Fonte: DPPC Recife.

Figura 36 – Mapa do Bairro do Recife no ano de 1906 (integrante do documento Revitalização do Bairro do Recife, perfil do projeto, setembro de 1997).

1906



Fonte: DPPC Recife.

Figura 37 – Mapa do Bairro do Recife no ano de 1997 (integrante do documento Revitalização do Bairro do Recife, perfil do projeto, setembro de 1997).

1997



Fonte: DPPC Recife.

Como é sabido, o Porto passou por várias reformas e ampliações, das quais a dos anos de 1920 marca até hoje os aspectos gerais urbanísticos do Bairro do Recife.

Figura 38 – Vista panorâmica da configuração do Porto, desde o Cais de Santa Rita até o Bairro do Recife, a partir do molhe.



Fonte: Maria Giulia Felipe Esposito Martins, jun. 2016.

Figura 39 – Bairro do Recife (s.d.). Observa-se a construção de algumas edificações que conformam o Marco Zero.



Fonte: Disponível em: <<https://www.facebook.com/recantigo/photos/>> acesso em 18.03.2016.

Figura 40 – Bairro do Recife visto do molhe. Observa-se o atual skyline do Marco Zero. Quando comparada à figura 39, diversas edificações não estavam erigidas e outras não mais existem.



Fonte: a autora, jun. 2016.

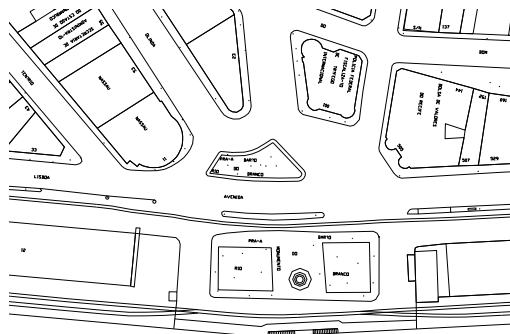
Com o passar dos anos e com as novas demandas, o Porto do Recife tornou-se limitado em suas operações, devido à alteração da logística portuária, tendo sido necessária a construção de um novo, o Porto de Suape³⁹, nos anos de 1960. Dessa forma, muitas das áreas do Porto do Recife tornaram-se obsoletas, levando-as a uma natural degradação, por decréscimo de uso. A transferência das funções diminuiu substancialmente a urbanidade do lugar, que era representada pelos marinheiros,

³⁹ Localizado no Litoral Sul de Pernambuco, nos municípios de Cabo de Santo Agostinho e Ipojuca .

funcionários do porto, prostitutas, boêmios etc. e pelas atividades que lá eram desenvolvidas – a passagem dos trens de carga, o apitar dos navios, o transporte da matéria-prima dos silos para os navios, dentre outras.

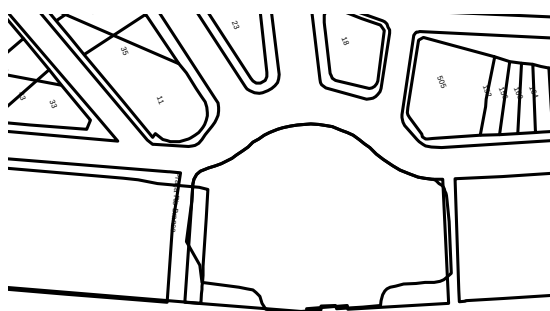
De posse do desaceleramento do bairro, o que ocasionou o seu esvaziamento, o setor público vislumbrou a elaboração de diversos planos e projetos para o local, que permitissem o seu resgate, por meio de novos usos. Viam na inserção do setor terciário intensivo – comércio e serviços –, lazer, bem como do uso habitacional – incluindo-se a atração de um novo público de moradores –, uma forma de “reavivar” o bairro, que possui um imensurável valor, por ser o ponto de origem do Recife. Nesses planos e projetos podem ser visualizadas abordagens diversas em que ora se reabilita ora se confunde esse tipo de postura com a de mudança de paradigmas, que possibilitem preparar o território à luz do anseio dos investidores, o que leva a perdas substanciais nas suas características – sociais, físico-territoriais. Por esse motivo, algumas das intervenções podem ser tidas como inadequadas ao local, berço da cidade e protegido por diversas legislações de preservação.

Figuras 41 e 42 – Trecho da Unibase e fotografia, destacando o desenho original da antiga Praça Rio Branco | Marco Zero, antes das reformas de 1999/2000.



Fonte: Agência Condepe Fidem [s.d.]; e disponível em:
<<https://www.facebook.com/recantigo/photos/a.1450291461778066.1073741828.1206395696167645/1505750962898782/?type=3&theater>> acesso em 29.05.2016.

Figuras 43 a 44 – Trecho da Unibase e fotografias, destacando a configuração atual do Marco Zero.



Fonte: Agência Condepe Fidem [s.d.]; e a autora, nov. 2017.

Figuras 45 e 46 – (49) Praça Barão do Rio Branco / Marco Zero, Av. Alfredo Lisboa – Bairro do Recife, década de 1920/30. (50) Atual Marco Zero; no segundo plano, Parque de Esculturas de Brennand, localizado no molhe.



Fonte: Disponível em: (49)

<https://www.facebook.com/recantigo/photos/a.1206410226166192.32134.1206395696167645/1509040822569796/?type=3&theater> acesso em 29.05.2016. / (50) a autora, out. 2015.

Figuras 47 e 48 – Momentos do Bairro do Recife. À esquerda (s.d.) a antiga edificação, posteriormente substituída pela nova tipologia. A praça do Marco Zero também pode ser visualizada originalmente e à direita já como esplanada.



Fonte: (06) PROENÇA (2011) e (07) a autora, nov. 2017.

3.2.2 As intervenções no Bairro do Recife

O Bairro do Recife, no decorrer dos séculos XX e, mais atualmente, no XXI, foi foco de diversos projetos, ora de caráter exclusivamente econômico, ora levando em consideração as dimensões social, física e de gestão, que se somam à econômica. Algumas dessas propostas foram executadas, certamente, não em sua totalidade. Com a intenção do enobrecimento do bairro, o que se observa é que as intervenções têm tido um caráter invasivo, evidenciando o equívoco de que desenvolvimento e a conservação estão na contramão.

Para um maior entendimento sobre a trajetória dos planos e projetos, a seguir serão apresentados os de maior relevância no Bairro do Recife, onde cada qual privilegiou um tipo de abordagem e dimensões (físico-preservacionista, social, econômica e gestão).

Embora iniciada no século XIX, foi no século XX, entre os anos de 1910 e 1913 que o Bairro passou pela primeira grande transformação, por meio de sua **Reforma Urbana**, tida como a de maior destaque, e que trouxe diversas modificações físicas e sociais para a porção de cidade nascida com o Porto. Essa intervenção se consolidou na década de 1920.

[...] foi demolido, quase que completamente, o antigo bairro portuário, destruindo parte substantiva de registros históricos da cidade, para dar lugar a avenidas e ruas largas que, atualmente, dão acesso ao Porto, formando uma praça, onde se ergue o monumento-Marco Zero. LUBAMBO (p. 15, 1991)

Figura 49 – Demolição dos quarteirões entre a Rua do Bom Jesus e o Pelourinho. Recife, 1913. Fotografia de Benício Whatley Dias.



Fonte: Disponível em:

<http://www.fundaj.gov.br/index.php?option=com_content&view=article&id=1392:benicio-dias-fotos-&catid=77> acesso em 01.03.2016.

Figura 50 – Construções dos armazéns do porto. Recife, 1914. Fotografia de Benício Whatley Dias.



Fonte: Disponível em:

<http://www.fundaj.gov.br/index.php?option=com_content&view=article&id=1392:benicio-dias-fotos-&catid=77> acesso em 01.03.2016.

Ainda, segundo LUBAMBO (1991, p.19-20), os objetivos específicos da Reforma Urbana no Bairro do Recife, mostram que a transformação do antigo Bairro em centro moderno pode ser entendida como projeto de fortes grupos particulares locais, comerciais e financeiros, unidos a grupos estrangeiros que tinham interesses, a fim de se

fortalecer diante das elites sociais, consolidadas no poder com a República. Para a elite local, era necessária uma nova imagem da cidade, a fim de atrair não só os investimentos, mas progresso e modernidade. A velha estrutura urbana, de ruas estreitas e desalinhadas, já não era tão interessante para as novas demandas, já que dificultava o acesso ao Porto e aos ramais ferroviários. Em relação à higienização, vislumbrou-se ao Plano de Saneamento Geral, aliado à Reforma. Isso tudo atrelado à possibilidade de modernização do Porto, por meio do projeto nacional de modernização de portos e ferrovias, serviu de justificativa à substancial intervenção no Bairro. Com um Porto moderno e equipado, atrelado a uma cidade nova, moderna e limpa, haveria a possibilidade de uma supervalorização das áreas as quais o projeto abarcasse, tornando-se ponto focal para ocupação.

A Reforma teve a participação do Estado, como viabilizador da operação, no viés administrativo e legal das obras. No entanto, houve conflitos de interesses durante esse processo.

Diante disso, percebe-se que os fatores que levaram à Reforma Urbano no Bairro do Recife foram: **i.** momento histórico; e **ii.** objetivos específicos dessa iniciativa (reforma), segundo LUBAMBO (p. 19 e 20, 1991); configurando-se, portanto, como uma porção de um todo maior, a modernização nacional⁴⁰, com um “novo modelo ideológico e cultural do País”.

Os aspectos citados demonstram o quanto a Reforma teve a dimensão **econômica** como objeto central.

Já na década de 1970, houve uma degradação ambiental do Bairro, ocasionada pela saída das atividades terciárias nobres para outras áreas da cidade⁴¹, tornando-se o centro histórico, a “periferia na centralidade⁴²”. A falta de interesse do setor imobiliário e de políticas para área desvalorizou-a culturalmente, socialmente e financeiramente.

Nos meados dos anos de 1980, com intuito da recuperação do Bairro, criou-se o **Escritório do Bairro do Recife**, com o objetivo de “restaurar a memória dos seus habitantes e integrá-los nos processos de elaboração dos projetos de intervenção”.

⁴⁰ Entre o final do século XIX e início do XX.

⁴¹ Consideradas de interesse aos investidores, sobretudo do setor imobiliário.

⁴² Expressão retirada do artigo Intervenções no Bairro do Recife e no seu entorno: indagações sobre a sua legitimidade. Elaborado por Norma Lacerda e apresentado no Congresso Sociedade e Estado, Brasília, 2007.

LACERDA (2007, p.625). As ações eram voltadas, sobretudo, para os habitantes das favelas, os empregados do porto e as prostitutas, por isso, os principais atores econômicos (dirigentes do porto, grandes proprietários, atacadistas, dirigentes de grupos financeiros, e outros) decidiram se afastar do processo, uma vez que o grupo social para o qual a proposta era voltada, dado os baixos rendimentos, não seria eficaz na reprodução da economia do Bairro. Não logrou êxito, ainda que apoiada pelo governante à época, já que não contribuiria a reverter o processo de degradação física do local, segundo LACERDA (2007, p.625).

Já no final dos anos de 1980, o Governo Estadual, visando ao desenvolvimento econômico do Estado, investe no setor turístico. Assim, em 1992, há uma nova tentativa de resgate do Bairro, por meio do **Plano de Revitalização**⁴³, que compôs o Prodetur⁴⁴. Esse Plano possuiu uma vultosa abrangência, com destaque às dimensões da **Preservação do Patrimônio Cultural**, de **Gestão**⁴⁵ e **Econômica**, tendo em vista o objetivo de “transformar a economia do Bairro, tornando-o um centro regional de serviços modernos, de comércio, de lazer e de cultura para a população da cidade, e centro de atração turística nacional e internacional” LACERDA (2007, p.625-626).

No Plano foi criada uma divisão territorial em quatro setores inicialmente, que posteriormente, entre 1995 e 1996, transformaram-se em três, resguardando cada qual suas especificidades, conforme pode ser observado a seguir:

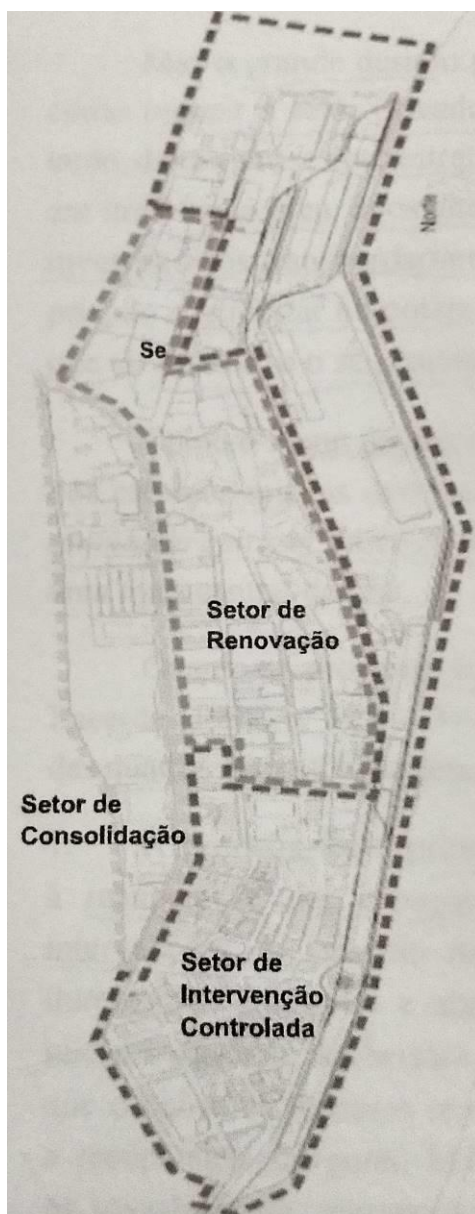
- i. **intervenção controlada** – conjunto edificado com composição de estilo de influência francesa e área de domínio do porto;
- ii. **renovação urbana** – para empreendimentos públicos e privados de renovação da infraestrutura e de patrimônio imobiliário; e
- iii. **consolidação urbana** – para instituições públicas, que já havia antes mesmo do Plano.

⁴³ Apesar de iniciado pelo Governo, a Prefeitura do Recife tomou a responsabilidade pela implantação.

⁴⁴ Programa Integrado de Desenvolvimento Turístico do Nordeste, sob gerência do Banco do Nordeste do Brasil – BNB e recursos do Banco Interamericano de Desenvolvimento – BID.

⁴⁵ À época o prefeito foi reeleito, o que fez com que as propostas para o local ganhassem mais impulso, havendo uma aproximação entre as duas esferas – estadual e municipal, passando a implantação do plano à responsabilidade municipal. O modelo de gestão visava ao desenvolvimento sustentável da área. LACERDA (2007, p.625).

Figura 51: Bairro do Recife – configuração espacial. Divisão do bairro em setores.



Fonte: LACERDA (2007, p. 626)

Mesmo de posse dessas diretrizes, havia de se buscar o apoio do setor privado, seu investimento no bairro, para que houvesse a implementação do Plano. E como se fazer isso? Duas foram as estratégias utilizadas:

1. delimitar uma área, investir na sua recuperação, com o intuito que os investimentos extrapolassem esse limite; e
2. fazer com que o setor privado acreditasse no bairro como um potencial local para investimento.

Ainda segundo LACERDA (2007, p. 627-629), dentre os projetos estruturadores contidos no Plano, elegeu-se o Centro de Animação Cultural, Lazer e Comércio do Polo

Bom Jesus, situado na área mais central da ilha, para iniciar o processo, que se subdividiu em quatro fases, entendendo-se entre os anos de 1992 e 1996, servindo ao estudo do modelo de regulação que embasaria o Projeto de Lei para a instituição do Uso e Ocupação do Solo no Bairro, culminando na Lei nº 16.290, aprovada em 1997.

Em relação ao processo de indução do setor privado, há quatro fases que o descrevem bem:

1. recuperação dos espaços públicos degradados (primeiro semestre de 1992):
 - 1.1. melhorias das calçadas, iluminação, drenagem e abastecimento de água (intervenções do governo municipal);
 - 1.2. decisão sobre iniciar o processo de abertura da Avenida Alfredo Lisboa, a fim de que o bairro se tornasse área de circulação da cidade; e
 - 1.3. recuperação da ponte Maurício de Nassau, fase em que os investimentos se ampliaram à além do Polo Bom Jesus, a fim de mostrar o compromisso assumido pela municipalidade.
2. busca de parceiros privados por parte da municipalidade (segundo semestre de 1992):
 - 2.1. adoção de praças – recuperação e manutenção;
 - 2.2. início das obras de abertura da Avenida Alfredo Lisboa; e
 - 2.3. aceitação da municipalidade do Projeto Cores da Cidade (Fundação Roberto Marinho), que consistia na recuperação de fachadas com tintas fornecidas por empresa internacional; esse não deslanchava devido a poucas adesões. A Rua do Bom Jesus possuía elevado índice de degradação e o setor privado não se decidia a recuperar os imóveis, tampouco investir em atividades econômicas.
3. fase mais crítica, necessidade, por parte da municipalidade, de reverter a falta de credibilidade no projeto (1994 e primeiro semestre de 1995). Assim, ampliou a área geográfica do Projeto Cores da Cidade, iniciou as obras de recuperação do espaço público e desapropriou cinco edificações na Rua do Bom Jesus, dos quais os proprietários não queriam recuperar as fachadas.
4. consolidação do processo de revitalização (1995 e 1996): finalização das obras de recuperação do espaço público da Rua do Bom Jesus; início da recuperação das edificações desapropriadas, bem como da Associação Comercial e da Bolsa de Valores, que foram decisivas para adesão dos investidores ao Projeto Cores da Cidade. Inauguração dos primeiros bares e restaurantes em 1995.

Ainda em 1995 foram iniciados os estudos para definição do modelo de regulação, que embasariam o Projeto de Lei que institucionalizou o Uso e Ocupação do Solo no Bairro do Recife, Lei 16.290/1997, como anteriormente citado.

No mesmo ano, foi encomendada pesquisa pelo BID sobre o desempenho do Plano, que identificou o projeto como exitoso em relação à parceria público-privada. Houve investimento do setor público, focado na atração do setor privado, que em questões financeiras também investiu recursos que se aproximaram do montante da esfera pública. Tais investimentos ultrapassaram territorialmente a área do Bom Jesus. O local passou, ainda, a ser orgulho da população do Recife, fortalecendo a “identidade da cidade”, transformando-se em um “ponto de encontro”.

A partir de 1997, com novo representante do governo municipal, o Escritório do Bairro do Recife deixa de exercer a função-fim, passando a servir, praticamente, como organizador dos eventos do local. Apesar de haver um Plano e Lei de Uso e Ocupação do Solo, iniciaram-se tensões e conflitos no processo de revitalização, que contribuíram para a visibilidade de contrastes sociais e a descaracterização do patrimônio histórico, artístico e cultural, que chegaram ao auge, uma vez que foi cessada a implantação de projetos estruturadores do Plano de Revitalização, dentre os quais o Centro Múltiplo do Pilar, voltado à criação de um centro de atividades de apoio ao porto, com comércio, serviços e habitação. LACERDA (2007, p.630) atribui o ocorrido ao fato da “existência de uma periferia no coração do Bairro e com a sua paulatina transformação em um espaço de trânsito e de fluxos”. Essa periferia é denominada Comunidade do Pilar⁴⁶ ou, originalmente, Favela do Rato, por ser tida como a de piores índices de inclusão social da cidade; é incrustada na área de Renovação Urbana do Plano de Revitalização. Localiza-se a cerca de 200m do edifício-sede da Prefeitura da Cidade do Recife, inserido no Setor de Consolidação, bem como do complexo de edificações do Porto Digital, símbolo da globalização. Outro caso emblemático é o da Ponte do Limoeiro, que foi recuperada em 1999; no entanto, em seu vão existia uma comunidade residente, composta por 18 famílias, a Vila dos Morcegos, escondida da cidade. “Ação típica de embelezamento para o turista descortinar a bela paisagem panorâmica do centro do Recife”. Tal comunidade, em 2002, foi relocada para o bairro de Santo Amaro.

⁴⁶ Só no ano de 2002 o município desenvolveu o projeto de urbanização para a permanência das famílias na área; essas se mantêm no local até os dias atuais.

No ano 2000, a fim de que Pernambuco passasse a ser um dos centros de referência em tecnologia do Brasil e do Mundo, focado no desenvolvimento de software, a Secretaria de Ciência, Tecnologia e Meio Ambiente - Sectma, do Governo do Estado de Pernambuco, dá início ao Projeto Porto Digital Empreendimentos e Ambiente Tecnológico, instalando-se no Bairro do Recife e se utilizando do patrimônio edificado local, por meio de sua recuperação, conformando assim, um complexo de tecnologia no sítio histórico. Sendo assim, a ida dessa atividade global permitiu que edificações anteriormente deterioradas voltassem a ter uso. É importante destacar que para isso, o Governo do Estado injetou investimentos na criação de infraestrutura e na implantação e operacionalização do projeto.

Concomitante ao desenvolvimento do Porto Digital houve intervenção no denominado Polo Alfândega com a inserção do *Shopping Paço Alfândega* (figuras 52 a 55), em edificação datada do século XVIII⁴⁷, a restauração da Igreja da Madre de Deus, que manteve seu uso, e o restauro de parte do antigo edifício *Chanteclair*⁴⁸ (figura 56), possibilitados pelo Programa Monumenta / BID, que, desde 2000, financia ações de conservação da infraestrutura urbana e uso de antigas edificações de valor histórico-cultural, a fim de revitalizar áreas e tornar as edificações sustentáveis.

Agregado ao novo uso - *shopping center*, surgiu a demanda por estacionamento, edificando-se um edifício garagem⁴⁹, dividido em dois módulos, localizados em cada uma das testadas da Rua da Madre de Deus. Um dos módulos está às margens do Capibaribe, numa das áreas mais nobres da cidade, e abriga em seu térreo a Livraria Cultura; no outro módulo funciona também o curso de Moda da Faculdade de Boa Viagem – FBV. Essas edificações são ligadas por passarelas de veículos, com três andares e em concreto armado, sobre a Rua da Madre de Deus, que comprometem a sua perspectiva e a visibilidade da Igreja de mesmo nome. A nova edificação tem por princípios a arquitetura moderna e, apesar de estar inserida em local resguardado pela Legislação Federal de Patrimônio, não levou em conta o contexto onde se insere, descaracterizando o conjunto histórico-arquitetônico, patrimônio nacional

⁴⁷ Abrigou o Convento dos Oratorianos – Congregação de São Felipe Nery –, a sede da Alfândega. Após ser doado à Santa Casa de Misericórdia, abrigou vários usos, que vão de armazém a estacionamento.

⁴⁸ Compreendeu a coberta e as fachadas. Apesar da existência de projeto para dar novo uso à edificação, o mesmo não logrou êxito, mantendo-se o bem sem uso até os dias atuais (segunda metade de 2017).

⁴⁹ Tal projeto de autoria do arquiteto Paulo Mendes da Rocha, apesar de não estar nos moldes da preservação, sobretudo as citadas passarelas, foi aprovado, provavelmente, por se tratar de um projeto de “marca”, que para a lógica do urbanismo contemporâneo agrega valor ao local onde se insere, ainda que para isso sejam “feridos” os seus contextos.

Figura 52 – da esquerda para a direita - Igreja da Madre de Deus, *Shopping Paço Alfândega*, e o módulo do edifício-garagem, que abriga a livraria Cultura, vistos desde a Avenida Martins de Barros, no bairro de Santo Antônio.



Fonte: a autora, jun. 2016.

Figura 53 – Vista da Rua Madre de Deus. Destaque para as passarelas aéreas, interligando os módulos das edificações contemporâneas, onde se insere o edifício garagem.



Fonte: a autora, jun. 2016.

Figura 54 – Rua da Madre de Deus vista de cima da passarela que interliga os módulos do edifício garagem.



Fonte: a autora, jun. 2016.

Figura 55: Passarelas aéreas, por cima da Rua Madre de Deus, que interligam os dois módulos do edifício-garagem.



Fonte: a autora, jun. 2016.

Figura 56 – Edificação do antigo *Chanteclair* parcialmente restaurada.



Fonte: a autora, jun. 2016.

Entre os anos de 2003 e 2006 houve a elaboração do **Projeto Recife-Olinda**, que consistiu num Plano de Intervenção Territorial Integrado, onde toda a infraestrutura necessária para sua realização seria financiada por capital estrangeiro. Pelo que se pôde compreender, o plano abrangia as dimensões social, econômica, de gestão e a física, sendo que esta última não primava totalmente pela preservação. No entanto, não foi implantado.

Mais recentemente, há aproximadamente três anos, o Bairro tem sido palco de inserção de novos equipamentos culturais, de entretenimento, de lazer e de serviços cujas intervenções apresentam graus variados. No caso do Paço do Frevo⁵⁰, houve a

⁵⁰ “O complexo cultural destina-se à difusão da cultura do frevo, além da pesquisa, do lazer, da capacitação e do apoio profissional aos que atuam em favor dela.” As obras de recuperação da edificação tiveram início no ano de 2010, fruto da iniciativa da Prefeitura do Recife, com realização da Fundação Roberto Marinho e gerido pelo Instituto de Desenvolvimento e Gestão – IDG. O projeto foi patrocinado pelo Banco Nacional de Desenvolvimento do Nordeste – BNDES, Companhia Energética de Pernambuco – CELPE, Governo do Estado de Pernambuco, por meio da Secretaria de Turismo (Empetur), Instituto Camargo Corrêa, Instituto Votorantim, Itaú, Rede Globo, e apoio do IPHAN e Ministério da Cultura, por meio da Lei de Incentivo à Cultura. Possui quatro pavimentos, contabilizando área de 1733m². Disponível em: <<http://www2.recife.pe.gov.br/a-cidade/conheca-o-recife/paco-do-frevo/>> acesso em

restauração da edificação da antiga *Western Telegraph Company* ⁵¹, em funcionamento até 1973, acredita-se posteriormente não ter havido uso formal, mas que serviu de habitação a pessoas menos abastadas.

Figura 57 – Edificação da antiga *Western Telegraph Company*, atualmente abriga o equipamento cultural, Paço do Frevo.



Fonte: a autora, nov. 2017.

5 O BAIRRO DO RECIFE E O PROJETO PORTO NOVO RECIFE

As áreas tidas como nobres nas cidades, têm sido alvo de especulação por parte de investidores, a fim de inserção de novos empreendimentos. Nessas áreas, incluem-se, por vezes, os locais cujo patrimônio edificado está sob a tutela de órgãos de preservação. Sendo assim, os bens possuem valor cultural, que é representado pelo valor patrimonial, sendo o último o aspecto material do primeiro, segundo VIEIRA (2006, p.20). Isso traz um acréscimo no valor econômico do local, fazendo com que o patrimônio edificado passe a ter uma variação nos preços de compra e venda do seu metro quadrado. Isto posto, as intervenções visam ao lucro, ficando a questão cultural em segundo plano.

Talvez, essa valorização econômica tenha motivado, nas áreas mais interiores do Bairro do Recife, o surgimento e, ou, permanência de inúmeros imóveis sem uso, alguns

22.02.2015. A inauguração do novo equipamento, que se localiza na Praça do Arsenal da Marinha, ocorreu em fevereiro do ano de 2014.

⁵¹ Idem

dos quais passaram a servir de estacionamento – ao menos os pavimentos térreos, quando possuem mais de um. Em conversa com o técnico do IPHAN, Frederico Almeida, esse afirmou que em sua pesquisa⁵² conseguiu identificar que 82% dos imóveis do bairro, com propriedade privada, possuem o térreo utilizado, enquanto os demais pavimentos estão sem uso, e que o interesse dos proprietários é o lucro e não a preservação, estando esses satisfeitos ao alugarem os pavimentos térreos, ainda que o restante do imóvel esteja obsoleto. O local é, portanto, de especulação imobiliária. Outro fato importante de ser citado é que muitos dos novos proprietários o são por herança, o que pode ser uma das variáveis que contribuem para o esvaziamento e menor interesse para investimento nos citados imóveis. Afora isso, tem-se a questão patrimonial, ainda vista como entrave para qualquer tipo de ocupação e intervenção, uma vez que segue padrões definidos pelos órgãos de preservação, que possuem um rótulo do “nada pode”.

Daí as áreas limites, à frente d’água, que compõem o patrimônio público, no caso a “linha” que serve ao porto – terminais, armazéns e áreas livres –, sejam as mais procuradas e utilizadas para as intervenções⁵³ por parte dos empreendedores, que ao ofertarem o investimento, ditam a sua contrapartida para tal, gerando em antigos equipamentos novos usos de caráter privado, e para utilização por pessoas de mais elevado padrão de vida. Ou seja, essas estruturas existentes se tornam cenários para receber “espetáculos” dos quais nem todos podem participar. Cabe lembrar que algumas dessas estruturas eram frequentadas por pessoas que hoje não têm possibilidade de utilizá-las e desempenhavam usos que hoje também não existem mais, como é o caso do Mercado Pop, que ocorria no antigo armazém 13⁵⁴, que segundo a arquiteta Nazaré Reis⁵⁵,

[...] não foi só uma feira. Foi um marco nas artes visuais e no artesanato Pernambucano e um braço de expressão artística do Movimento Manguê.

⁵² Imóveis privados no Bairro do Recife: causas e efeitos da falta de conservação. Recife, 2011

⁵³ Cabe lembrar, conforme já citado, que essa porção da ilha não está inserida no polígono do tombamento do Iphan, estando, apenas, sob a tutela municipal no Setor de Intervenção Controlada – SIC da ZEPH 9.

⁵⁴ Os armazéns 13 e 14, à época desativados, serviam de “espaços para atividades que são, por extensão, do Pólo Moeda. O armazém 13 é um enorme galpão onde acontecem shows. Também nele ocorrem, algumas vezes, a feira do Mercado Mundo Mix”. “O desenvolvimento dessas atividades na área dos armazéns veio consolidar a expansão do Pólo Moeda como uma alternativa ao Bom Jesus. Apesar da proximidade com o Marco Zero, os eventos não se confundem. Completamente antienobrecidos, os armazéns 13 e 14 funcionavam, até janeiro de 2001, como um apêndice da Moeda para eventos maiores, mantendo o perfil underground do eixo sul do bairro. PROENÇA (2007, p.221 e 222)

⁵⁵ Informações cedidas via *WhatsApp*, em 27.11.2016.

Mudou a cara e o conceito de arte local e influenciou profundamente a produção artística ‘manualística’. Fui expositora, fundadora do Mercado Pop (com muito orgulho). A cada edição era notável o reflexo do convívio em cada um de nós. A qualidade e a criatividade da produção aumentava. O Mercado Pop usou o armazém e anteriormente a alfândega, onde teve seu apogeu.

É importante destacar, portanto, que o cunho social, imaterial, intangível, dá sentido à pedra e cal, ao patrimônio material, imóvel, tangível. Por esse motivo, a especificidade dada aos usos e ao público, está sendo destacada no trabalho como algo que, sozinho, não agrega valor ao espaço, ao contrário, fragmenta-o, espetaculariza-o, cria conflitos.

Nesse contexto do Bairro e dos Planos e Projetos para o local, tem-se mais recentemente o Projeto Porto Novo Recife, que teve seu estudo iniciado no ano de 2007, estendendo-se até 2010; no entanto, a proposta executada, a partir de 2013, foi diversa do estudado. Tal projeto vem ocasionando uma série de intervenções nos antigos armazéns do Porto, no espaço urbano que o circunda e em seus elementos afins, resultando na modificação da dinâmica do lugar, por meio da inserção de novos usos e tipologias.

É importante chamar atenção ao fato de que se está tratando do Bairro do Recife, “coração” da cidade, sua célula-mater, e, como já citado anteriormente, protegido pelas três esferas de Preservação do Patrimônio Cultural – Federal (Tombamento do Conjunto arquitetônico, urbanístico e paisagístico do Antigo Bairro do Recife, de 15 de dezembro de 1998⁵⁶), Estadual e Municipal (Lei 16.290/1997).

Tendo em vista o que foi apresentado, vale destacar que a conservação dos bens agrega valores aos locais, que, ainda que reinventados, não necessitam perder suas raízes culturais, sociais, devendo se manter vivos para outras gerações.

Ater-se-á ao citado projeto, uma vez que o objeto de pesquisa, como já citado, corresponde ao patrimônio urbano e edificado que esse compreende.

Segundo o que reza no documento⁵⁷ da proposta elaborada pelo Núcleo Técnico de Operações Urbanas – NTOU (estudos 2007-2010) da Secretaria de Planejamento e

⁵⁶ Processo 1168-T-85. Inscrição no **Livro Arqueológico, Etnográfico e Paisagístico**, sob nº 119, de 15 de dezembro de 1998 e **Livro de Belas Artes**, sob nº 614, de 15 de dezembro de 1998.

⁵⁷ Esse trabalho, realizado pelo Núcleo Técnico de Operações Urbanas teve como produto um livro em que são apresentados os projetos para diversas áreas da Região Metropolitana do Recife, com visão global, tentando-se, assim, deixar de tratar a cidade em fragmentos. Fonte: BRANDÃO (2012).

Gestão do Estado de Pernambuco – SEPLAG, a *Operação Urbana Consorciada Porto Novo Recife* teve o intuito de utilizar áreas obsoletas do Porto do Recife – que não mais estavam operando, tendo sido transferidas para o Porto de Suape –, inserindo nessas áreas novas funções. O projeto visava à requalificação e reutilização da área não-operacional do Porto, a fim de abrigar um complexo de turismo, cultura e lazer, de escala metropolitana, executado pela iniciativa pública e com uso cedido a particulares, nos termos da lei. Previa a requalificação de todo o trajeto do cais do Porto, transformando os espaços não utilizados em locais de convivência e contemplação.

O Governo do Estado de Pernambuco acreditava, segundo BRANDÃO (2012, p.6), nesse tipo de ação como estruturadora, devido ao considerável percentual populacional vivendo nas cidades, necessitando-se de ênfase nas questões urbanas. Tais ações tiveram como responsável a SEPLAG, cuja função é: planejar, desenvolver ações e executar as políticas do governo relativas ao desenvolvimento urbano. Com a possibilidade do recebimento de eventos de nível mundial, – a Copa das Confederações e a Copa do Mundo FIFA 2014 –, a SEPLAG, no período de 2007 a 2010, investiu na melhoria da estrutura das cidades pernambucanas, a fim de se adequar a eventos desse porte. Foram ações pautadas no suporte ao “vigoroso desenvolvimento econômico dos últimos anos que se deseja sustentável para as nossas cidades e os nossos cidadãos”.

Ainda segundo BRANDÃO (2012, p.7), a SEPLAG reconhece a relevância do protagonismo do poder público no processo de planejamento urbano e controle do desenvolvimento do território, entendendo como de fundamental importância a atuação de um grupo técnico formado por arquitetos e urbanistas, para maximizar as ações de planejamento e otimizar os resultados das políticas públicas do Estado. Por esse motivo foi constituído em 2007 o Núcleo Técnico de Operações Urbanas – NTOU, no escopo da Secretaria⁵⁸. Desenvolveu uma série de estudos de operações urbanas, dentre as quais a *Porto Novo* na área portuária do Recife, que visava a recuperar um enorme patrimônio urbano, ambiental e histórico. Tida como um esforço do Governo do Estado em preparar a Região Metropolitana para a Copa do Mundo FIFA 2014.

Ao se ler a apresentação do livro, pelo governo, além das questões relativas à cidade e aos cidadãos, percebe-se no discurso, ênfase no evento mundial, a Copa do Mundo. Assim como em outras locais, em nível mundial, os eventos têm sido vistos

⁵⁸ Onde permaneceu até 2010. Posteriormente passou a estar ligado à Secretaria das Cidades.

como oportunidades de atração de investimentos financeiros, de turismo, de inserção em uma rede de relações nacionais e internacionais. O “perigo” observado nesse tipo de planos é quando os interesses externos se sobrepõem aos da população local, da sua qualidade de vida, da preservação da história e memória, o que não tem sido incomum em tais projetos, que muito têm espetacularizado as cidades, por meio do *city marketing* e, conseqüentemente, da gentrificação.

O corpo técnico do NTOU, para BRANDÃO (2012, p.8), era formado por técnicos aprofundados em planejamento, arquitetura, urbanismo e modelagem financeira, a fim de consolidar conhecimentos e atuar de forma consultiva, propositiva e articuladora de projetos arquitetônicos e intervenções urbanas de interesse do Governo do Estado. Portanto, o grupo técnico responsável pelo projeto, junto ao Governo Estadual, buscou maximizar as oportunidades dos grandes projetos, por meio de operações consorciadas locais, reconhecidas mundialmente como as experiências mais efetivas na transformação de áreas urbanas, sendo um conjunto de intervenções físicas, como resultado de parcerias público-privada, e que objetivam alcançar transformações urbanísticas estruturais, melhorias sociais e valorização ambiental.

Apesar desse discurso, ao abdicar o poder público do papel de formulador e coordenador, passando a aceitar apenas os interesses do capital privado, há distorções nos objetivos, podendo resultar em intervenções urbanas de pouca coesão social e espacial. Primeiramente, porque a concentração do capital imobiliário pode promover e, ou, consolidar áreas de exclusão social, e depois pelo fato de poder não resultar em melhoria efetiva do espaço, sobretudo quando não existe um projeto urbano norteador das intervenções propostas. Neste contexto, o Estado ao contar com um núcleo técnico capaz de pensar, propor, e coordenar operações urbanas de naturezas diversas, maximiza resultados assim como fortalece suas políticas públicas.

Mesmo caracterizado como operação urbana consorciada⁵⁹ o projeto, tecnicamente, não pode ser assim considerado, por não ter sido conduzido pelo Poder

⁵⁹ No Estatuto da Cidade é definida como “o conjunto de intervenções e medidas coordenadas pelo Poder Público Municipal, com a participação dos proprietários, moradores, usuários permanentes e investidores privados, com o objetivo de alcançar em uma área transformações urbanísticas estruturais, melhorias sociais e valorização ambiental”. No entanto, uma década após sua instituição em lei federal, as operações são objeto de constante reavaliação decorrente de sua aplicação ou de tentativas de aplicação em diversas realidades urbanas. Pernambuco contribui, em nível estadual, para uma avaliação crítica mais ampla da eficiência na aplicação deste instrumento que, no Brasil, já existe, em nível municipal, desde o final dos

Municipal, e sim Estadual, e por não ter sido objeto de lei municipal específica, o que é recomendado no Artigo 32º do Estatuto da Cidade (BRASIL, 2001)⁶⁰. Mas a atuação está em consonância com o ideal do Estatuto, no que concerne aos objetivos, estratégias e metodologias.

Em Pernambuco, tais intervenções compreenderam o reaproveitamento das áreas estatais de escala urbana, pela modificação de uso, visando à geração de novas fontes de recursos pela cessão de uso a terceiros. A revitalização da área poderá ser feita por: **i.** recuperação e adequação dos aspectos originais; **ii.** construção de novas edificações que viabilizem a implantação do empreendimento proposto. Além da obtenção de vantagens econômico-financeiras pelo Estado, a reintegração destas áreas revitalizadas possibilitará, a toda a região próxima, um desenvolvimento espontâneo provocado pelo impacto socioeconômico da intervenção.

Para a equipe do NTOU, tal experiência contribuiu para o “resgate do planejamento urbano como instrumento de ação efetiva para o desenvolvimento do território, tendo o Estado como principal articulador dos diversos agentes públicos e privados.” Ainda, além da escala urbana, o projeto também visou à edificação em si. Ou seja, foi um estudo baseado na macro e na microescala, a fim de “prezar pela coerência das partes com o conceito articulador geral” BRANDÃO (2012, p.118).

Foi utilizada como diretriz geral o entendimento de que as estruturas arquitetônicas existentes devem ser mantidas, de modo a garantir a originalidade das edificações e do conjunto, mas destacando o caráter de intervenção sobre o existente. Na necessidade de remoção total, os novos equipamentos a serem inseridos deveriam dialogar com o contexto pré-existente, no entanto, com características claras de sua contemporaneidade, a fim de não se criar falso histórico.

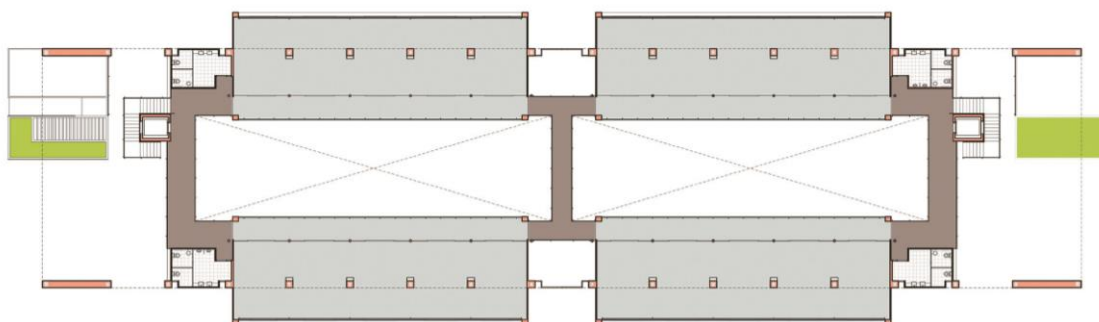
Como estudo para intervenção nas edificações industriais, que formam o conjunto edificado na frente d'água, foram elencadas três formas que julgaram plausíveis para o projeto, quais sejam:

anos de 1980, quando foi institucionalizada pelo Plano Diretor da Cidade de São Paulo (Lei 10.676/1988).

⁶⁰ BRASIL. Estatuto da Cidade, Lei nº 10.257 de 10 jul. 2001. Brasília, 2001.

- i. ocupação por inserção de novos elementos em estruturas pré-existent com manutenção da leitura de “galpão”, mas com possibilidade de alterações volumétricas e das fachadas – referente aos armazéns 10, 11, 12 e 13 e 16 e 17;

Figura 58 – planta baixa da intervenção.



Fonte: BRANDÃO (2012, p.131)

Figuras 59 e 60 – Corte transversal e fachada lateral.



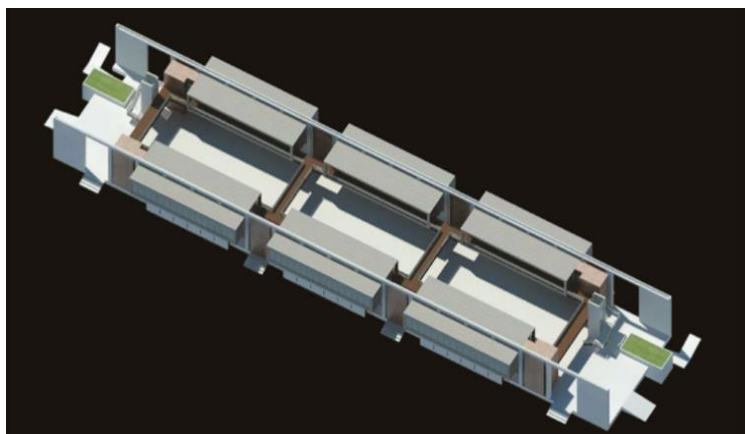
Fonte: BRANDÃO (2012, p.131)

Figura 61– Fachada principal.



Fonte: BRANDÃO (2012, p.131)

Figura 62 – Perspectiva axiomática.



Fonte: BRANDÃO (2012, p.130)

A proposta é clara e discorre sobre resguardar a leitura das edificações enquanto armazéns, o que é possível por meio da manutenção das suas dimensões, da inclinação da cobertura e do tipo de telha utilizada (já que a “quinta” fachada da edificação, sobretudo, em um bairro-patrimônio é extremamente importante e considerada na leitura do conjunto edificado, devendo ser utilizada o tipo de telha tradicional – cerâmica, ou, em alguns casos – que necessitam de análise e aprovação pelo órgão de preservação –, tipos que, ao menos, remetam à leitura da tradicional). Apesar disso, é citada nessa proposta a possibilidade de alteração na volumetria e fachadas, o que fere a autenticidade e integridade do bem.

Cabe ainda destacar, que nesse projeto o armazém 10 é citado como um elemento a ser mantido, mesmo que alterado, e não demolido para ceder lugar à nova tipologia⁶¹; no entanto, as perspectivas do projeto trazem duas propostas diversas, gerando dúvidas acerca da manutenção ou demolição da edificação, bem como em relação à preservação ou transformação do pátio do Murinho.

- ii.** ocupação apenas do interior dos edifícios, com manutenção e restauração da volumetria e das fachadas originais – referente ao armazém 14 e ao edifício do Pescado Silveira⁶²;
- iii.** ocupação por substituição de estruturas – referente à demolição do armazém 15 e implantação de novas estruturas edilícias de natureza distinta da original.

⁶¹ Na proposta apresentada e executada pela iniciativa privada, não só foi demolido o armazém, como erigida em seu lugar uma edificação que rompe com toda a leitura do conjunto, bem como foi erigida no antigo pátio do murinho, uma edificação pastiche, já que copia totalmente a tipologia de armazém, sem nem ao menos se ter o cuidado de deixar registros de ser uma edificação totalmente nova. É a criação de um falso histórico no sítio de maior relevância da cidade.

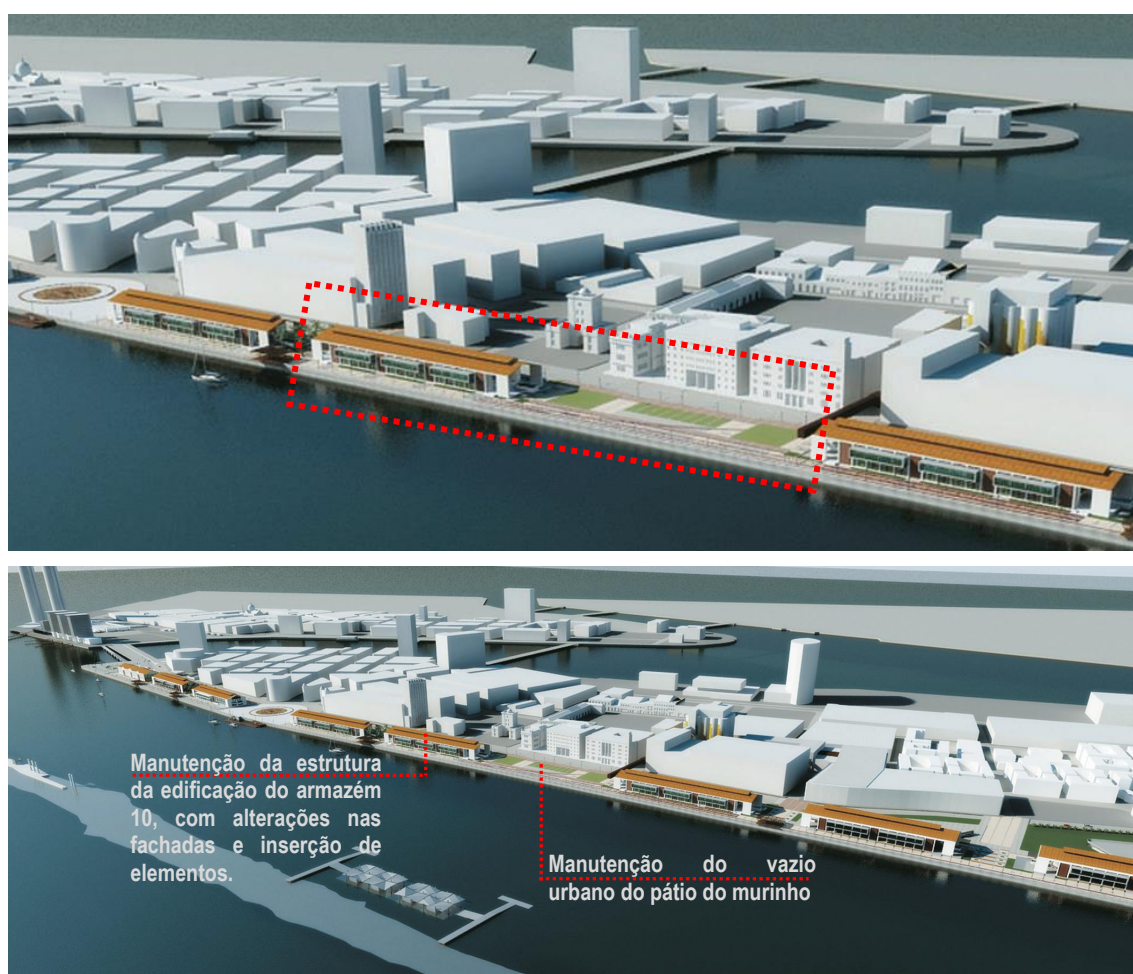
⁶² Este era localizado no bairro de São José, pouco após a ponte 12 de setembro; era uma edificação de valor histórico, por marcar a época da escola modernista pernambucana, tendo como arquiteto Luís Nunes. Lamentavelmente, a iniciativa privada, que assumiu o projeto e sua execução, demoliu a edificação.

Figuras 63 e 64 – Conjunto portuário com as intervenções propostas.



Fonte: BRANDÃO (2012)

Figuras 65 e 66 – Foto da Maquete física da intervenção. Observa-se a manutenção do vazio relativo ao pátio do murinho, e a manutenção do armazém 10, com intervenções.



Fonte: BRANDÃO (2012, p.136); marcações e legendas da autora.

Figuras 67 e 69 – Foto da Maquete física da intervenção, onde é observada a inserção da nova tipologia em lugar do antigo armazém 10 e armazém que imita as tipologias existentes, no local onde antes estava o pátio do murinho.



Fonte: BRANDÃO (2012, p.129); marcações e legendas da autora.

Quadro-síntese nº06 – Propostas por armazém, de acordo com as diretrizes projetuais definidas.

Armazém	9	10 *	11	12	13	14	15	16
Diretriz								
1. Mantém a leitura de “galpão”, mas introduz outros elementos arquitetônicos para comportar os novos usos.								
INTERVENÇÕES i. Transformar os armazéns em edifícios com até dois pisos úteis e arranjos flexíveis que comportem variações, como inserção de mezaninos ou espaços com pés-direitos duplos; ii. possibilidade de substituição dos fechamentos em alvenaria e avanços volumétricos para além da linha da fachada, como balcões em balanço ou decks avarandados, contanto que seja mantida a estrutura original; e iii. a leitura de galpão é garantida externamente com a permanência da volumetria geral do edifício e internamente com a manutenção do pé direito único nas suas extremidades, funcionando como grandes entradas dos equipamentos e permitindo a leitura espacial original dos armazéns. DISTRIBUIÇÃO DO PROGRAMA i. Térreo: bares, restaurantes, lojas e equipamentos de lazer em geral; e ii. Mezaninos e pavimentos superiores: escritórios. * Na página 118 de BRANDÃO (2012), o armazém 10 aparece relacionado na diretriz de número 1. No entanto, na página 126, são relacionados nessa diretriz, apenas os armazéns 9, 12 e 13. O que, mais uma vez, deixa a autora em dúvida acerca da preservação ou demolição do armazém 10, desde o estudo da NTOU, já que a dubiedade das imagens é ratificada pelo texto.								
Armazém	9	10 *	11	12	13	14	15	16
Diretriz								
2. Manutenção e restauração da volumetria e fachadas originais.								
INTERVENÇÕES i. Conservar os elementos de arquitetura eclética; ii. propor o restauro do envelope do edifício, sem a descaracterização das fachadas e da sua volumetria original; e iii. manter o pé direito único na entrada principal do equipamento, para garantir a leitura espacial do galpão. DISTRIBUIÇÃO DO PROGRAMA** i. uso de lazer e cultura, visto que a edificação já funciona como um teatro. ** Não é citado o tratamento a ser dado no interior da edificação, logo não se pode afirmar a sua preservação ou não.								

OBS. Não foi citada a aplicação da diretriz 3.

Fonte: dados retirados de BRANDÃO (2012, p.118 e 126); elaboração da tabela pela autora.

As propostas de intervenção para o Bairro do Recife foram desenvolvidas em duas escalas: **i.** urbana, cujo *master plan* abrangeu as frentes d’água do citado Bairro e do de São José; e **ii.** da edificação.

Além de intitulada como “reciclagem”, conforme traz BRANDÃO (2012, p.115), a proposta é tida, pela equipe responsável, como fruto de uma rede de interesses, que vai desde a administração do Porto do Recife, passando pelos investidores privados e poderes públicos. Diante disso, acredita-se que tenha sido norteadada de acordo com as necessidades dos atores, que podem se envolver e viabilizar o projeto, conforme o que segue:

- i. do Porto do Recife, que espera transformar seu patrimônio ocioso em uma oportunidade de geração de renda;
- ii. dos potenciais investidores privados, que precisam ser apresentados à projeção de um cenário viável e atrativo para investimentos; e
- iii. dos poderes públicos, Estadual de Pernambuco e Cidade do Recife, que prezam pelas contrapartidas sociais e tributárias que os investimentos deverão propiciar.

A equipe cita que nessa conciliação de interesses onde é necessário um equilíbrio rigidez x flexibilidade no exercício projetual, “o projeto deve ainda resolver questões de natureza artística e cultural, haja vista a importância do território para a memória da cidade” (BARNETT, 1982; SALES, 2005 apud BRANDÃO, 2012, p.115).

O NTOU fala ainda, que:

Se concessões devem ser feitas para que o projeto seja atraente do ponto de vista econômico, algumas restrições também devem ser impostas – o cerne conceitual da proposta é a valorização do caráter público do lugar, a possibilidade da população usufruir os espaços costeiros, os usos poderão propiciar uma vivência democrática e permanente da cidade e que a intervenção extrapole a importância local e potencialize a revalorização da região central da Região Metropolitana como um todo. (BRANDÃO, 2006 apud BRANDÃO, 2012, p.116)

Em qualquer projeto onde a área a ser intervencionada for por excelência pública, deve haver todo um direcionamento para que essas propostas abranjam a população como todo, e, sobretudo, a população local, formada pelos habitantes da cidade e das localidades onde essas irão ocorrer. Ao mesmo tempo se sabe que para esse tipo de intervenção ocorrer e se sustentar é preciso que se conte com investimentos da iniciativa privada, na potencialidade dos locais, bem como do turismo nacional e internacional, que faça com que o dinheiro circule e se mantenha nas áreas. Por outro lado, ainda que se saiba que todos os atores precisam ser envolvidos para que a máquina engrene, não é visível um equilíbrio de “poderes” entre eles.

O “memorial” da proposta traz em seu conteúdo certa preocupação em relação à dialética concessão x restrição, onde de um lado está a “atração do poder econômico” e do outro “a valorização do caráter público, coletivo, seja na área costeira ou nos próprios usos”. No entanto, sempre que se vai à prática, quando se passa do planejamento à implementação, observa-se que pouco do que se discute teoricamente – a exemplo da conservação integrada, onde a população deve ser ouvida, deve ser

mantida, deve ser colocada em primeiro plano –, é aplicado. Nesse momento o projetista, que buscou uma solução que tentasse abarcar tudo o que é necessário para uma política urbana voltada aos principais atores – o povo –, depara-se com a impotência. E assim, perde a cidade, perdem as pessoas, sobretudo as de menor acessibilidade social, que dependem do que é ofertado pelo poder público como lazer, cultura etc.

O NTOU apresenta proposta ampla, que além de abranger uma considerável escala territorial – da frente d’água do Bairro do Recife, incluindo a ponte 12 de setembro, até a frente d’água do bairro de São José –, ainda vislumbra a conexão entre o espaço público para que seja um local público por excelência, utilizado pelas pessoas, e as edificações as quais acreditam dever ser mantidas e novamente ocupadas, mas por novos usos.

Tais novos usos nas edificações elencadas pelo Porto do Recife consistem no setor terciário – comércio, serviço, escritório; lazer, turismo e convenções, e estacionamento. As atividades náuticas, típicas de um porto serão mantidas, mas de acordo com a possibilidade ofertada por ele, como é o caso de navios de turismo, que irão aportar no novo terminal construído para essa finalidade. Por estar numa rota marítima privilegiada, há possibilidade de utilização de passagem e ancoragem de barcos privados, bem como implantação de marina flutuante na área do Cais de Santa Rita, por ser o trecho mais largo da bacia do Pina, o que gera uma demanda de hotéis de nível internacional.

E por ser uma área tradicionalmente de manifestações culturais, conhecida em nível global, foi sugerida na nova proposta a instalação de um equipamento que fosse voltado a esse tipo de atividade, como é o caso do já existente Teatro Armazém.

Apesar do estudo e dos projetos definidos pelo NTOU, os mesmos não foram executados, havendo a contratação de novos, que foram implementados, e que serão percorridos a seguir, à luz das informações constantes no site do **Projeto Porto Novo Recife**⁶³, fruto do Consórcio entre empresas privadas, responsável pela elaboração da nova proposta de intervenção, bem como de sua execução.

⁶³ Disponível em: <<http://www.portonovorecife.com.br/blog/?paged=3>> acesso em 10.02.2015.

Figura 70 – Marca do Projeto, constando as empresas conveniadas.



Fonte: Disponível em: <<http://www.portonovorecife.com.br/blog/?paged=3>> acesso em 10.02.2015.

Algumas das intervenções ocorreram, como a inserção do “polo gastronômico” nos armazéns 12 e 13 e do “empresarial de serviços” no armazém 9.

Com o *slogan*, “Um olhar na história para construir o futuro”, a proposta tem as seguintes características:

O total da área revitalizada pelo projeto Porto Novo Recife é da ordem de 32.000m², com investimentos superiores a 250 milhões de reais, capazes de gerar 1.620 empregos diretos na construção e outros 2.670 na operação. A projeção é que, já em 2015, o faturamento do Porto Novo Recife alcance os 62 milhões de reais, chegando aos 68 milhões de reais quando estiver em pleno funcionamento. O projeto contribui assim para incrementar o turismo, alavancar a economia da cidade e colocar o centro histórico do Recife entre os mais bem cuidados e estruturados do Brasil.⁶⁴

Apresenta-se, ainda, como:

Um projeto inovador, responsável por resgatar o berço histórico da cidade e transformar antigos armazéns do Porto do Recife, alguns deles fora de operação desde o início dos anos 90, em espaços de lazer, negócios e turismo. [...] Com ele, cria-se um futuro diferente para o Bairro do Recife, com o incremento do turismo e da economia, colocando o Centro Histórico da cidade no lugar entre os mais destacados do Brasil.⁶⁵

A execução das obras estaria a cargo do grupo de empresas: **(i)** Grupo Excelsior, **(ii)** GL Empreendimentos, **(iii)** Hima Participações e **(iv)** Maxxima Empreendimentos. A pretensão seria a de integrar o projeto à proposta de recuperação do Bairro, pelo **setor público**, que iniciou em 2013 uma série de atividades, para que os cidadãos se apropriassem do espaço público como local de lazer, e o desenvolvimento de outros tipos de atividades em espaços edificados, como o Centro de Artesanato (em

⁶⁴ Disponível em: <<http://www.portonovorecife.com.br>> acesso em 10.02.2015.

⁶⁵ Idem

funcionamento), o novo Terminal Marítimo de Passageiros (funcionando em parte) e o Museu Cais do Sertão Luiz Gonzaga (funcionando em parte).

Afora os citados, de capital público, há novos equipamentos inseridos e a serem inseridos no Bairro, que contam com recursos do **setor privado**. São eles:

1. Intervenção nos Armazéns do Porto, para inserção de *shopping* gastronômico e entretenimento, nos antigos armazéns 12, 13 e 14, em funcionamento desde outubro de 2014. Desses, apenas os armazéns 12 e 13 estão em funcionamento, o 14 se encontra em finalização das obras⁶⁶;
2. Intervenção no armazém 09, para inserção do Empresarial Atlântico, em execução. Encontra-se em funcionamento;
3. Substituição das edificações dos antigos armazéns 16 e 17, para inserção do Centro de convenções e negócios, em projeto. Não executado; e
4. Substituição do armazém 15 e da antiga edificação da CONAB, para inserção de Hotel com padrão internacional, com estrutura para uma Marina, em projeto. Houve a demolição das edificações, mas as obras não foram iniciadas.

Figura 71 – Intervenções e novas edificações.



Fonte: Disponível em: <<http://portonovorecife.com.br/operacaourbana#equipamento-tab>> acesso em 10.02.2015

Cabe destacar que, dentre os novos equipamentos apresentados, dois estão localizados no bairro de São José e são, juntamente com o Museu Cais do Sertão Luiz Gonzaga, este no Bairro do Recife, dos que mais rompem com o contexto onde serão inseridos, por possuírem uma tipologia, materiais constitutivos, dimensões diversas das demais edificações originais. Também por haver demolições de edificações que compunham o tecido urbano e o patrimônio cultural do bairro.

⁶⁶ O antigo armazém passou a ser ocupado por uma casa de eventos, denominada Itaipava 14, e teve sua inauguração no dia 21 de julho de 2017. Fonte: JC Online (Entretenimento), de 20/07/2017.

Empresarial Atlântico

Segundo a proposta, o empresarial instalado no Armazém 9, seria dividido em três pavimentos, para escritórios e garagens, com área construída de 6.550,74m², sendo 2.941,90m² de área locável privada e 85 vagas de estacionamento.

Figuras 72 e 73 – imagens da proposta de intervenção no armazém 9 e entorno imediato. Vista desde a Avenida Alfredo Lisboa e da bacia portuária, respectivamente.



Fonte: Disponível em: <<http://portonovorecife.com.br/operacaourbana#equipamento-tab>> acesso em 10.02.2015

Armazéns do Porto

Para esta proposta haveria espaços culturais, de gastronomia, de lazer e entretenimento, com 9.134 m² área construída, 352 vagas de estacionamento, praça de alimentação, salas de cinemas, e desenvolvimento do *mix*.

Figura 74 – Mapa destacando o empreendimento Armazéns do Porto.



Fonte: Disponível em <<http://portonovorecife.com.br/portorecife>> acesso em 10.02.2015.

Figuras 75 e 76 – Perspectiva eletrônica do empreendimento Armazéns do Porto, vista do rio; e vista da Avenida Alfredo Lisboa.



Fonte: Disponível em <<http://portonovorecife.com.br/portorecife>> acesso em 10.02.2015.

O quadro apresentado abaixo é uma síntese das ações planejadas nos séculos XX e XXI para o Bairro do Recife, das quais algumas foram executadas e outras nunca saíram do campo das ideias.

Quadro-síntese nº07 – Ações planejadas nos séculos XX e XXI para o Bairro do Recife

Ano	Proposta Projeto Plano	Dimensões Destaque	Esfera Responsável Elaboração	Esfera Responsável Execução	Implantação
1910 a 1913	Reforma Completa do Bairro do Recife e Reaparelhamento do Porto do Recife	Econômica	Setor privado Locais + estrangeiros (*)	Estado como viabilizador da operação – administrativo e legal das obras	Sim
1970	Primeiras propostas efetivadas de Revitalização do Bairro do Recife (**)	Preservação Patrimônio Cultural	SPHAN + Fundação Pró-Memória	SPHAN + Fundação Pró-Memória	Sim
Final dos anos 1970	Inventário e Plano de Preservação dos Sítios Históricos da Região Metropolitana – PPSH (***)	Preservação Patrimônio Cultural	FIDEM (Governo do Estado)	FIDEM (Governo do Estado)	Sim
1979	Lei nº 13.957 de 26 de setembro de 1979 (****)	Preservação Patrimônio Cultural	Prefeitura da Cidade do Recife	Prefeitura da Cidade do Recife	Sim
Meados de 1980	Criação do Escritório do Bairro do Recife	Social (*****)	FIDEM Governo do Estado		Sim
1992 a 1996	Plano de Revitalização do Bairro do Recife (Prodetur)	Preservação Patrimônio Cultural Econômica	Governo do Estado	Prefeitura da Cidade do Recife	Sim
1997	Escritório do Bairro do Recife (perde sua função principal)	Econômica			
2000	Programa Monumenta / BID	Preservação Patrimônio Cultural Econômica	Governo Federal Organismo Internacional		Sim
A partir de 2013 (em execução)	Recuperação do Bairro do Recife	Preservação Patrimônio Cultural Econômica	Governo do Estado Prefeitura da Cidade do Recife		Sim
	Porto Novo Recife	Econômica	Setor Privado	Setor Privado	Sim

(*) “[...] projeto de fortes grupos particulares locais, comerciais e financeiros, unidos a grupos estrangeiros [...]” p.67

(**) Origem nos programas de conservação de sítios históricos, por investimento das instituições Superintendência do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – SPHAN e Fundação Pró-Memória. ZANCHETTI et al (1998, p.96)

(***) “[...] a Fundação para o Desenvolvimento da Região Metropolitana do Recife (FIDEM) produziu um grande inventário e um plano de integração urbana dos sítios históricos da área metropolitana [...]” ZANCHETTI et al (1998, p.96)

(****) A partir do inventário e plano, foi modificada a Lei de Uso e Ocupação do Solo e aprovada a Lei nº 13.957, que implementou o PPSH. Foi decretada a instituição de 31 sítios históricos de preservação e suas zonas de proteção, pelo Prefeito à época.

(*****) O objetivo de restaurar a memória dos habitantes e integrá-los nos processos de elaboração dos projetos de intervenção, não houve êxito.

Fonte: elaborado pela autora

De posse do apresentado é possível identificar seis momentos de planos e, ou, projetos, pelos quais o Bairro do Recife passou, quais sejam: **(i)** Reforma do Bairro do Recife e do Porto (1910 a 1913), com o considerável grau de intervenção e visando à dimensão econômica; **(ii)** Plano de Reabilitação (meados dos anos de 1980), com visão integrada das dimensões físico-preservacionista, social, econômica e de gestão, onde a normativa seria criada a partir das experiências vivenciadas; **(iii)** Plano de Reutilização (I), que visava a ações mais pontuais, não abrangendo todas as dimensões privilegiadas no primeiro, destacando-se a econômica; no entanto, como resultado foi elaborada a Lei de Uso e Ocupação do Solo para o Bairro (Lei nº 16.290/1997); **(iv)** Plano de Reutilização (II), em cuja dimensão mais focada foi a econômica. Nessa oportunidade ocorreram a Reforma do Marco Zero e a criação do Parque de Esculturas de Francisco Brennand (2000); **(v)** Projeto Recife-Olinda (2003-2006), que consistia num Plano de Intervenção Territorial Integrado, abrangendo todas as dimensões, conforme o Plano de Reabilitação; e **(vi)** Projeto Porto Novo (a partir de 2013 e ainda em execução), que possui um caráter econômico.

Sendo assim, pode-se observar que há dois planos e, ou, projetos que possuíam uma proposta de ações integradas: **(ii)** Plano de Reabilitação e **(iv)** Projeto Recife-Olinda, sendo os demais pontuais, tomando para execução apenas pequenas porções dos planos integrados, eleitas como as mais importantes, mais estratégicas, conforme a visão pública e, sobretudo, privada.

Analisando-se o *Projeto Porto Novo*, implantado no Bairro do Recife, quando é tratado puramente como pedra e cal, consegue-se identificar um crescimento de área construída nas tipologias industriais, por meio da inserção de pavimentos ou mezaninos, e novos elementos, que avançam além da linha original das fachadas. Sendo assim, um galpão que possuía xm^2 passa a ter $x+ym^2$. Somados a essas, há novas construções nos antigos espaços livres, bem como antigas edificações cedem lugar a novas. Vale destacar, que o tratamento dado ao conjunto não é uniforme, havendo graus variados de intervenção – desde restauro, com adaptação do interior do imóvel para o novo uso –, até a demolição e inserção de nova tipologia.

Esse acréscimo de área construída não se justifica em si mesmo, devido à substancial quantidade de metros quadrados obsoletos no sítio histórico. Há de se pensar que, por vezes, esse patrimônio construído necessite apenas de alguns ajustes para receber os novos usos e, que igualmente aos armazéns portuários, localizam-se numa

área com as estruturas urbanas preparadas. Um dos exemplos mais emblemáticos é o edifício *Chanteclair*, localizado na porção oeste da ilha, às margens do Rio Capibaribe, que possui considerável dimensão física, e passou por obra de restauro na cobertura e fachadas, financiada pelo Programa Monumenta | BID, mas que, permanece sem um desfecho para finalização do restauro e consequentemente inserção de novo uso, mantendo-se fechado, o que tende a acarretar uma recorrente degradação.

Após a compreensão de que as intervenções nos antigos armazéns portuários têm aumentado o percentual de área construída, bem como que as tipologias industriais têm sofrido alterações/demolições a fim de abrigar novos usos e novas tipologias, questiona-se acerca de sua real necessidade. Isso porque o bairro possui diversas edificações em desuso, que pode levar ao arruinamento, caso não passem por obras de conservação/restauração; descaracterização dos armazéns, que são simbólicos para a área portuária; inserção de novos usos com caráter fragmentador, em edificações públicas, que deveriam ser utilizadas para agregar os diversos seguimentos sociais.

Acredita-se que um dos fatores esteja atrelado aos diversos exemplos de intervenções em áreas portuárias, ao longo do Brasil e do mundo, aparentemente, exitosas. No entanto, é importante serem levadas em conta as especificidades locais em todos os aspectos – social, econômico, físico, cultural etc.

Outra questão possível está no fato da competitividade imposta às cidades, a fim de atrair os investimentos e as colocarem no rol das rotas mundiais, o que tem levado muitos locais a se enquadrarem no status de “genéricos”. Isso é possibilitado a partir do momento em que os atores públicos se adaptam às necessidades dos empreendedores, conferindo-lhes um poder de decisão que julgam viabilizar as propostas.

No caso do Recife, acerca do *Projeto Porto Novo*, a leitura que se faz é a de que as intervenções tiveram como finalidade a atração dos investimentos, baseando-se nos conceitos e ações adotados em diversos locais do globo.

É inegável que se vive num sistema capitalista, estando esse projeto alinhado a tal perfil, que os investimentos são importantes para possibilitar a viabilização de propostas e sua manutenção. É importante, ainda, deixar claro que não se defende neste trabalho a degradação dos equipamentos portuários, tampouco se é contra o desenvolvimento da área, no sentido de se dar uso a esses espaços, que poderiam se arruinar e, ou, tornar local de marginalidade.

Ao contrário, acredita-se tanto no potencial, dada a sua localização, a sua importância imagética, ambiental, enquanto marca que confere identidade ao bairro, à cidade, por fazer parte de uma nova memória urbana já consolidada, onde as mais antigas edificações dialogam com essas mais recentes, ligadas ao porto, que não se compreende a ausência de uma proteção mais incisiva sobre esses bens e seus entornos; tampouco se entende as concessões para determinados tipos de intervenções, assim como a usos excludentes num bem público.

É incompreensível não se tirar partido do que de melhor o bairro possui e oferta como um todo. Perder suas características físico-ambientais e sociais, por meio da fragmentação gerada pelos novos usos, voltados a classes sociais com poder aquisitivo diferenciado, certamente, não está entre as ações necessárias ao local. Primeiro porque o Bairro do Recife, é o “coração” da cidade e um local público por excelência, e passou por consideráveis perdas no seu patrimônio urbano e construído, em épocas em que a preservação e conservação não eram discutidas, tampouco existiam legislações de salvaguarda de bens, o que não se justifica atualmente. Depois por estar explícita a sua importância, já que, praticamente, em sua totalidade é tutelado por legislações de preservação; ainda, pelo fato de possuir inúmeras edificações que necessitam de intervenções, a fim de que não se percam; bem como pelo local ter vida própria, estando passível a agregar outras possibilidades, que não sejam excludentes ao já existente, tampouco espetacularizem a área.

A postura adotada pela esfera pública, da qual a administração do porto faz parte, mostra que o conjunto de armazéns foi tido como um nicho de mercado para atrair investimentos ao centro tradicional, em mais uma tentativa de “Revitalização” do Bairro. Caracteriza-se como mais um desejo de se imprimir a marca de uma gestão, ainda que para isso, dentre todos os aspectos já citados, invista-se vultoso dinheiro público em projetos que podem perdurar por um curto espaço de tempo, como foi o caso do Plano de Revitalização do Bairro do Recife, com a Rua do Bom Jesus.

Essa proposta, além de fragmentar os espaços de relações, modifica o patrimônio urbano e construído, e o ambiente em si, com a inserção de elementos edificadas em áreas originalmente livres, pela modificação e demolição dos armazéns, até a criação de “falso histórico”. Dessas intervenções, a autora entende como a mais audaciosa a demolição do armazém 10, para inserção de tipologia contemporânea, que se soma à

edificação do antigo Pátio do Murinho, onde foi inserida construção mimética à industrial, para juntas criarem o que é chamado de “paisagem do poder⁶⁷”.

Além de todo o “modismo” na utilização das frentes d’água, identifica-se que no caso do Recife (não exclusivamente) a tipologia industrial foi por muito tempo entendida como de menor valor, por se tratar de construção mais recente, ligada à atividade portuária, e não aos nobres usos como os religiosos, habitação de famílias de renome, sedes de governo, dentre outras, que conferem *status* às edificações, que possuem um certo grau de antiguidade, e são tipologias arquitetônicas tidas como de maior valor cultural⁶⁸. Essa postura leva ao entendimento de que não é dada ao porto a devida importância, sobretudo, a de ter originado a cidade, que se desenvolveu no seu entorno. Sendo assim, a sua existência está profundamente ligada às raízes culturais da cidade, seja pela localização “estratégica” nas rotas marítimas, seja pelo rito que trazem a ela, com o escoamento e recebimento de matéria-prima e produtos, que em Recife está estreitamente ligada à cultura açucareira, com os engenhos, e à indústria têxtil que também possuiu lugar de destaque na economia do Estado. Logo, independente da tipologia, o valor está no que representa para a localidade, para o conjunto, para o povo, fazendo parte do contexto do lugar, da história, da produção econômica.

É importante lembrar que esses elementos, com suas especificidades, compõem um território, sendo parte integrante de um conjunto urbano, e a sua má utilização ou supressão levam à perda da autenticidade, que é um dos critérios, juntamente com a integridade, utilizados pela Unesco, para que um sítio seja por ela tutelado, tornando-se patrimônio mundial. Havia, para o Bairro do Recife, anseio desse tipo de chancela, no entanto, as transformações visualizadas podem dificultar o feito.

⁶⁷ Termo utilizado pelo professor Rogério Proença na apresentação Anti-enobrecimento e exaustão das cidades. Recife, 2011.

⁶⁸ Em linhas gerais, esse é um tipo de pensamento que sempre foi utilizado pelos órgãos de preservação e pelas pessoas de modo geral, tendo em vista serem exemplares de épocas remotas, na sua maior parte com detalhes arquitetônicos que lhes conferia uma singularidade, pela monumentalidade, onde tudo isso “enche os olhos”. Sabe-se, no entanto, que à época do modernismo muitos desses exemplares foram destruídos para dar lugar ao novo, às formas de pensamento onde “o menos é mais”, tendo sido negado, principalmente, o estilo eclético, que, na verdade, nem era tido como estilo. No entanto, o Bairro do Recife, é tombado pelo Iphan. PROENÇA (2001, p.14).

Ao bem de todos os tipos de arquitetura, da mais singular à em série – como é o caso dos galpões –, passa-se a atribuir outro tipo de olhar sobre as edificações, que mesmo ainda sendo analisadas isoladamente, passam a ter importância enquanto conjunto, que formam o patrimônio urbano. Atualmente, seja em Pernambuco, seja no país, é visualizada essa nova forma de pensamento em relação aos bens da arquitetura industrial. O que antes se restringia à preservação dos elementos mais representativos – as chaminés dos conjuntos fabris, por exemplo – passa a uma abrangência maior.

Como forma de um breve entendimento sobre o que vem a ser a autenticidade e a integridade, reporta-se a alguns autores. VIEIRA; ZANCHETI (2006) trazem que a análise da autenticidade de um conjunto de edificações está diretamente ligada ao tipo de intervenção realizada em seu estoque construído. E que a integridade, assim como a autenticidade, é tida como conceito fundamental de identificação patrimonial, estando necessariamente relacionada às qualidades que são valorizadas em determinado ambiente. Esses concluem que quando se trata especificamente do aspecto material, é perceptível a relação existente entre a autenticidade de um conjunto e o tipo de intervenção realizada em seu estoque construído. E em relação à integridade de um conjunto, a relação direta com o seu estado geral de conservação.

Para Jokilehto (2006 apud VIEIRA; ZANCHETI (2006), há uma série de categorias acerca da integridade. No entanto, afirma que o que determina uma área ser patrimônio mundial é o resultado do exame da "integridade sócio-funcional" de determinado sítio à luz dos valores locais; isto é, "a identificação de funções e processos nos quais o desenvolvimento de determinada área tem se baseado, ao longo do tempo". Elenca como fundamental o patrimônio edificado para a identificação da integridade, afirmando que a identificação espacial dos elementos que documentam essas funções e processos ajuda a definir a 'integridade estrutural' do lugar, se referindo ao que sobreviveu de sua evolução ao longo do tempo. Esses elementos proporcionam um testemunho da resposta criativa e da continuidade nas estruturas construídas, fornecendo o sentido do conjunto espacial e ambiental da área.

O citado autor destaca, ainda, a importância da "integridade visual" como meio de definir aspectos estéticos representados pela área.

No caso específico da arquitetura industrial, percebe-se uma diferenciação na relevância conferida a ela. Não está inserida no polígono de tombamento do bairro e a proposta de rerratificação, que a incluiria, não foi aprovada, o que pode ter ocorrido pela nova forma de se gerir a cidade, o que vem se tratando ao longo do trabalho.

Mesmo que as edificações não estejam incluídas no polígono de tombamento do IPHAN, estando no entorno imediato, e inseridas no Setor de Intervenção Controlada do Município, cabe destacar que a importância de um bem não deve estar unicamente ligada a uma legislação, tampouco ao seu tipo arquitetônico de destaque, mas às funções que desempenhou, à sua relevância para o conjunto, para a história local,

socioeconômica. Sendo assim, os proprietários, profissionais, empreendedores, população e poder público deveriam visar a atitudes que permeiem a uma conservação geral dos elementos significativos para a história e memória do povo e da cidade.

Figura 77 – Bairro do Recife. Destaque para as intervenções ocorridas no patrimônio industrial (armazéns 13 e 12) para abrigar novos usos.



Fonte: a autora, ago.2015.

Figuras 78 e 79 – Intervenções ocorridas no patrimônio industrial e no espaço público na frente d'água.



Fonte: a autora, out.2015.

Figuras 80 e 81 – Intervenções ocorridas no patrimônio industrial e no espaço público. Vistas da área de frente d'água e da Avenida Alfredo Lisboa.



Fonte: a autora, out.2015 e jun. 2016.

Figura 82 – à esquerda, inserção de nova tipologia, fruto de demolição de antigo galpão; e à direita, inserção de tipologia em vazão urbano tradicional – antigo pátio do murinho.



Fonte: a autora, jun. 2016.

À época da implantação do *Plano de Revitalização do Bairro do Recife* (1993-1996 / 1997-2000 / 2001-2004), houve, segundo VIEIRA; ZANCHETI (2006) as intervenções modernizadoras que tinham como discurso uma tendência ao fachadismo⁶⁹, mas, por força do interesse de atrair e viabilizar os investimentos, o poder público flexibilizou projetos, passando-se a permitir, inclusive, intervenções na volumetria de várias edificações, apesar dos limites impostos pela proteção legal.

Atualmente, no caso dos *Armazéns do Porto*, observa-se, que nem o discurso, baseado no fachadismo, está presente na maioria dos projetos. A manutenção em alguns se resumiu à sua estrutura, havendo demolição de fachadas; em outros, a edificação é totalmente nova, seja por não haver edificação anterior no local, ou pela demolição da preexistente. O fato é que houve transformações de variados tipos e inserção substancial de área construída, como já citado, em um bairro onde o que se necessita é cuidar e dar uso ao existente, de forma a conservá-lo.

⁶⁹ Cenário urbano mantido em detrimento da preservação das áreas internas das edificações, por flexibilidade da legislação, podendo-se ocar a edificação inteira, retirando os pisos e fazendo um novo interior. Outro tipo de flexibilização está na possibilidade de elevar a altura da coberta além do que a lei permitia, para viabilizar a instalação de casa de máquinas para elevador, exaustão mecânica. Tipo de concessão realizada por não se tratar de um monumento, mas de imóvel de arquitetura civil. Só não era permitida a colocação de telha brasilit e a abertura de porta larga. Apesar do cuidado, a flexibilização foi grande, posto que os usos necessitavam das adaptações. Não houve restauro. Essas observações são relativas à visão do então coordenador do Escritório do Bairro do Recife - ERBR, Romero Pereira. Para VIEIRA; ZANCHETI (2006), a flexibilização citada chegou a atingir a volumetria, anteriormente "intocável", bem como acreditam que a flexibilização por se tratar de arquitetura civil seja questionável já que o grande valor do Bairro do Recife se dá pelo conjunto de exemplares, em sua maioria, de arquitetura civil, não estando o seu valor patrimonial nos monumentos isolados, mas no conjunto (defendido desde 1964 pela Carta de Veneza).

Comparando-se o Plano de Revitalização ao Projeto Porto Novo, percebe-se, que ambos, pautam-se na lógica do desenvolvimento urbano contemporâneo, que prioriza a atração dos investimentos privados, independente se isso leve a intervenções mais ou menos danosas ao patrimônio urbano, construído e ao imaterial. Similarmente ao ocorrido no *Polo Bom Jesus*, as tipologias do *waterfront*, abrigam uma diversidade de usos terciários – bares, cafés, sorveterias, choperias etc., voltados a um público seletivo.

Isso mostra que a valorização econômica e a exploração turística continuam sendo os princípios norteadores dessas intervenções.

As experiências recentes que exemplificam essa tendência são muito diversas e possuem evidentemente suas próprias singularidades. Diferentes localidades integram esta perspectiva orientada pelo (e para) o mercado, combinando intervenção no patrimônio, requalificação dos usos da cidade e melhorias na infra-estrutura urbana⁷⁰. Essas políticas urbanas têm dividido opiniões e recolocado o debate sobre o patrimônio cultural em torno de temas caros às ciências sociais, tais como identidade, cidadania, memória e democracia cultural. São estes alguns dos conceitos que perpassam o debate sobre as cidades históricas, divididas entre a suposta autenticidade da tradição e a espetacularização de suas fachadas para consumo visual. PROENÇA (2001, p.4)

Figura 83 – Bairro do Recife visto desde o Parque de Esculturas de Brennand. Destaque para os novos usos e intervenções, representados na foto pelo Centro de Artesanato (à esquerda) e pelo Museu Cais do Sertão Luiz Gonzaga (à direita).



Fonte: a autora, nov.2014.

⁷⁰ “Em que pesem as particularidades de cada caso, diferentes referenciais empíricos se entrecruzam no interior de um mesmo debate, combinando práticas de *gentrification* e requalificação urbana em áreas consideradas centrais para as cidades: a reconstrução da região das docas e a disseminação do *pubs*, em Londres (Giddens, 1997; Featherstone, 1997); a ‘Disneyficação’ do Times Square e do Harlem, em Nova York (Zukin, 1999); a construção de uma singularidade no espaço da Avenida Paulista e sua reafirmação como paisagem de poder, em São Paulo (Oliveira, 1998; Frúgoli, 2000); a conservação inovadora do elemento tradicional na cidade de Évora, em Portugal (Fortuna, 1997, Peixoto, 1997); a ‘revitalização’ do Pelourinho, transformada em mercadoria turística de Salvador na Bahia (Pinho, 1997); a reterritorialização de Tijuana, no México (Canclini, 1997); a moderna retraditionalização de San Telmo, em Buenos Aires (Lacarrieu, s/d), além de outros casos como a ‘revitalização do centro de São Luís, no Maranhão; da Estação das Docas, no Pará; a ‘revitalização’ do La Boca e do Puerto Madero, em Buenos Aires e, finalmente, do amplo projeto de ‘revitalização’ em curso no Bairro do Recife, em Pernambuco.” PROENÇA (2001, p.4 – referência 3)

Figura 84 – Bairro do Recife visto desde o Parque de Esculturas de Brennand. No primeiro plano destaca-se a nova tipologia e a nova edificação que ocupa o antigo Pátio do Murinho. Em segundo plano se visualiza a Torre Malakoff⁷¹ (deste ângulo, de frente à nova edificação a visada da torre é substancialmente prejudicada), e ao fundo duas novas edificações verticais erigidas fora da ilha, mas que interferem na paisagem do local.



Fonte: a autora, out.2015.

Na primeira versão do *Projeto Porto Novo Recife* as propostas e execução das intervenções estariam a cargo do governo, e só posteriormente, a área seria arrendada aos empreendedores; diferentemente do planejado, a iniciativa privada passou a “administrar e gerenciar”, passando o projeto e a execução da obra ao seu domínio.

Além das intervenções perenes, há também as sazonais, como é o caso das realizadas para o carnaval. Pôde-se observar no ano de 2016, que parte dos armazéns, hoje polo terciário, serviu de camarotes privados⁷², bem como a área de estacionamento⁷³, construída no âmbito do projeto e localizada na cabeceira da antiga ponte giratória, abrigou uma estrutura, denominada “Parador” para shows privados.

⁷¹ Bem tombado isoladamente, em nível estadual.

⁷² Em outros anos, as mesmas áreas serviam de praça de alimentação aberta ao público em geral, o que leva a entender que a manifestação mais democrática começa a se privatizar. A antiga praça de alimentação é deslocada para local próximo a Praça do Arsenal da Marinha, numa estrutura desmontável.

⁷³ No projeto original, do NTOU, a área estava destinada a uma praça.

Figura 85 – Carnaval no Bairro do Recife; à direita um dos antigos armazéns intervencionados (perda de autenticidade). Durante o evento se tornou camarote privado para uso por um público seletivo.



Fonte: a autora, fev. 2015.

Figura 86 – Carnaval no Bairro do Recife; inserção de estruturas sazonais para evento privativo.



Fonte: a autora, fev. 2015.

Figura 87: carnaval no Bairro do Recife; inserção de estruturas sazonais para evento privativo.



Fonte: a autora, fev. 2015.

Figura 88: carnaval no Bairro do Recife; inserção de estruturas sazonais para evento privativo.



Fonte: a autora, fev. 2015.

Tal discurso leva a perceber que um dos objetivos da proposta foi alcançado, conforme reza no *Memorial Justificativo de Impacto do Projeto Porto Novo Recife* (2012), apresentado a seguir.

Projetos Similares

As diversas cidades que apresentavam atividades portuárias inseridas em sua malha urbana passaram, no período entre 1980 e 2000, por uma retração ou deslocamento destas atividades e posterior renovação destas frentes marítimas com a consequente transferência destas atividades das áreas centrais para outras mais longínquas, levando assim as indústrias correlacionadas que formavam o conjunto das atividades portuárias. Esse fenômeno impulsionou o fomento de parcerias público privadas para resgatar as zonas portuárias.

Exemplos bem sucedidos pelo mundo afora justificam e corroboram com a acertada decisão de implementar o Porto Novo Recife. No âmbito internacional, a título ilustrativo, vê-se o projeto de revitalização de Puerto Madero na Argentina, que se insere como um conjunto de políticas públicas para destinadas a resgatar o centro da cidade de Buenos Aires (foto 7). A incorporação das antiga áreas abandonadas procurou criar uma nova visão para o centro da cidade, com desenvolvimento de novas ideias e

investimentos para reverter a degradação e a insegurança vivida pelo centro antigo.

No Brasil, dentre outros, registra-se o Porto de Belém, no Estado do Pará. Arrendado pela Companhia Docas do Pará, através de convênio por um período de vinte e cinco anos ao governo daquele Estado, teve sua implantação em maio de 2000. Constitui-se num dos principais pontos turísticos. Possui área de 32.00m² ⁷⁴, calçadão de 500m², lojas, restaurantes, bares, teatro e estacionamento conforme se vê na foto 8.

Conforme disposto, o cuidadoso trabalho de restauração, valorização da área portuária, aliada à ⁷⁵ políticas públicas criam oportunidades de condições de trabalho, transporte, lazer e cultura fomentando o desenvolvimento econômico da região. *Memorial Justificativo de Impacto do Projeto Porto Novo Recife* (2012, cap.4 p.25 a 27)

É importante destacar que o tratamento da cidade tendo por objetivo os investimentos privados, já é algo que se prolonga há anos, observado desde à época do *Plano de Revitalização*, cujo governo estadual financiou a maior parte do projeto, a fim de atrair empreendedores para o local, que, inclusive, contavam com a flexibilização em seus projetos de intervenção. Sendo assim, a variável central é a valorização econômica em detrimento aos valores patrimoniais. Atualmente isso é observado e sentido com maior veemência, agravando-se a visão do capital, que é o “desenvolvimento” a qualquer custo.

6 CONSIDERAÇÕES SOBRE OS BENS INTERVENCIONADOS PELO PROJETO PORTO NOVO RECIFE

O conjunto portuário, estudado nessa dissertação, é composto por 15 armazéns (do 14 ao 7⁷⁶) e seus espaços livres de entorno imediato, localizados na área lindeira à frente d’água, conforme pode ser visualizado no mapa falado, a seguir, (figura 82), que tem por objetivo possibilitar a identificação desses bens, no contexto urbano do Bairro do Recife.

Tais edificações possuem diversas dimensões (dos mais longos com até 200m de comprimento, até os mais curtos, que variam entre 60 e 80 metros), com configuração às vezes vazada – grandes vãos livres –, às vezes fechada – grandes portões de vedação –, e com cobertas ora em duas águas simples, ora com lanternins ao longo de suas cumeeiras⁷⁷.

⁷⁴ A dimensão é de 32.000m² e 500m de extensão voltadas para a orla. Disponível em: <<http://www.estacaodasdocas.com.br/institucional/sobre/>> acesso e 14.07.2016.

⁷⁵ Nesse caso não se usa a crase.

⁷⁶ A leitura será iniciada pelo armazém 14, uma vez que esse está localizado na porta de acesso ao Bairro, lindeira à antiga ponte giratória.

⁷⁷ Dados retirados do Parecer Técnico do Iphan, N° PT/25/CMA/2012, relativo ao encaminhamento do projeto do Armazém 14.

Figura 89 – Mapa falado, contendo as intervenções ocorridas na área lindeira à frente d’água, no Bairro do Recife.

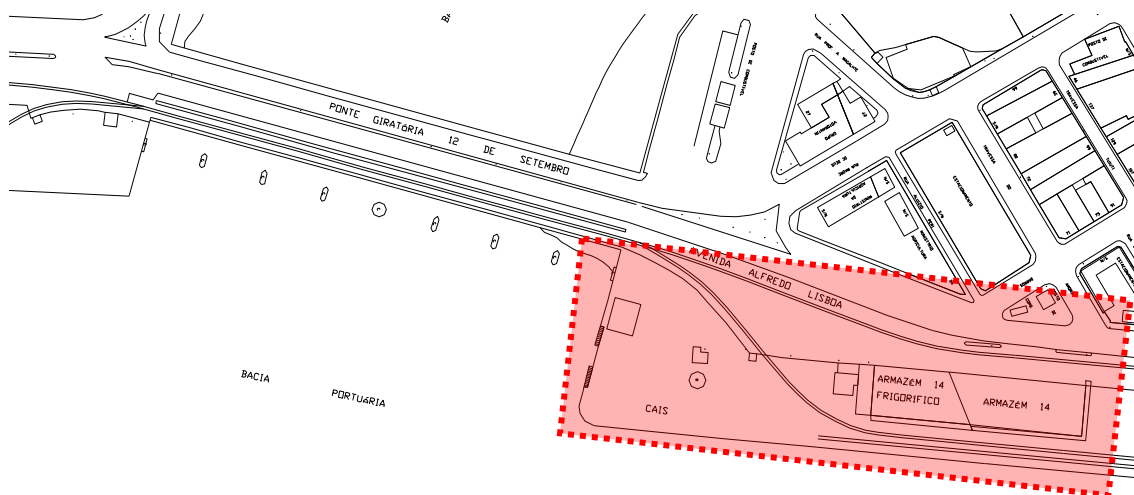


Fonte: Unibase, agência Condepe|Fidem [s.d.]; fotos da autora, outubro de 2015.

Estacionamento e armazém 14

Os dados que seguem, além de mostrarem como se organizava a área em questão, são relativos às intervenções ocorridas no antigo armazém 14 e em seu entorno imediato. A planta de situação do projeto aprovado na esfera municipal traz edificação e entorno como partes do mesmo lote, localizado no acesso sul do bairro, que é dado por meio da *ponte 12 de setembro*, antiga *ponte giratória*.

Figura 90 – Localização da área intervencionada.



Fonte: Unibase, agência Condepe|Fidem [s.d.]. Marcação pela autora, jun. 2016.

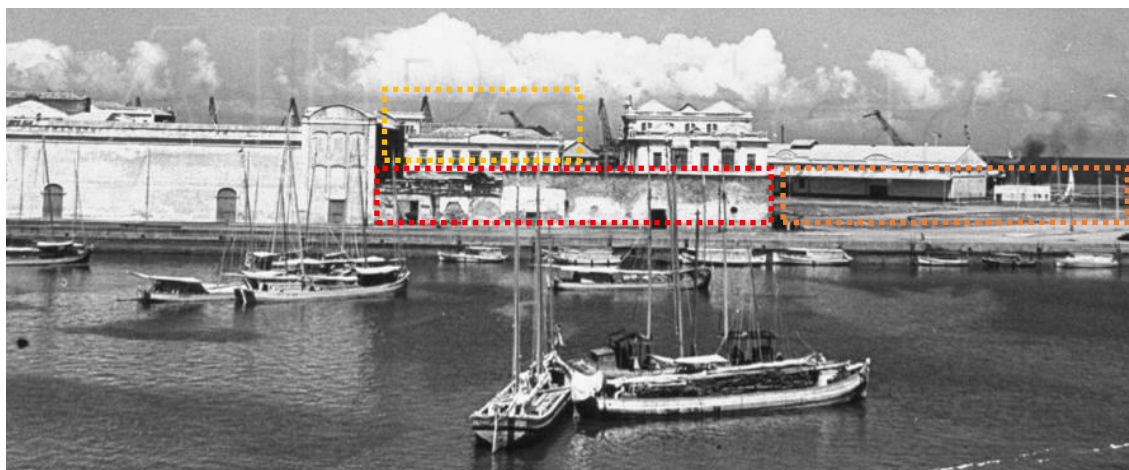
Nos anos de 1940, conforme pode ser observado na figura abaixo, havia nas proximidades do bem, alguns vazios urbanos (marcação em vermelho), bem como edificações no segundo plano, das quais apenas uma é identificada atualmente (marcação em amarelo). Em “dois dos últimos terrenos vazios do Bairro do Recife com localização privilegiada” ZÁRATE e DINIZ (2010, p.19) foram edificadas no ano de 2003, dois blocos de edifício-garagem do *Shopping Paço Alfândega*, em um dos quais se localiza a Livraria Cultura, no térreo. Em um desses antigos vazios (marcação em laranja) desde 1968 está erigida uma tipologia vertical, com 17 pavimentos, de uso terciário⁷⁸.

Na cabeceira da *ponte 12 de setembro*, entorno imediato do armazém 14, havia originalmente um vazio, que podia ser observado no final do ano de 2013, conforme consta nas figuras 97 e 98; no entanto, com o Projeto Porto Novo, tal área foi edificada para abrigar um estacionamento.

⁷⁸ Disponível em: <www.recife.pe.gov.br/ESIG/> acesso em 16/04/2017.

Da edificação em si, observa-se a preservação da volumetria, com manutenção da inclinação da coberta, e das fachadas. As supressões visualizadas consistiram em um lanternim e um passeio coberto, na fachada principal, e no entaipamento de vãos na parte superior das fachadas.

Figura 91 – Cais da Alfândega – Recife PE, em 1940; destaque para o armazém 14 e a área livre em seu entorno imediato. Foto: Hart Preston.



Fonte: Disponível em: <<https://www.facebook.com/PernambucoArcaico/photos/>> acesso em 24.06.2016. Corte e marcação na imagem, a autora, jun. 2016.

Figura 92 – Armazém 14 e seu entorno imediato. Na edificação são observados dois elementos suprimidos – lanternim e passeio coberto; e o entaipamento dos vãos superiores. A área de entorno imediato não era construída. Foto: Hart Preston.



Fonte: Disponível em: Disponível em: <<https://www.facebook.com/PernambucoArcaico/photos/>> acesso em 24.06.2016. Corte e marcação na imagem, a autora, jun. 2016.

A área total do terreno, apresentado no projeto como pertencente ao armazém 14, é de 12.619,79m²; a área construída originalmente era de 2.435,89m² que passou por um acréscimo de 3.004,13m², totalizando 5.440,02m², o que equivale percentualmente a

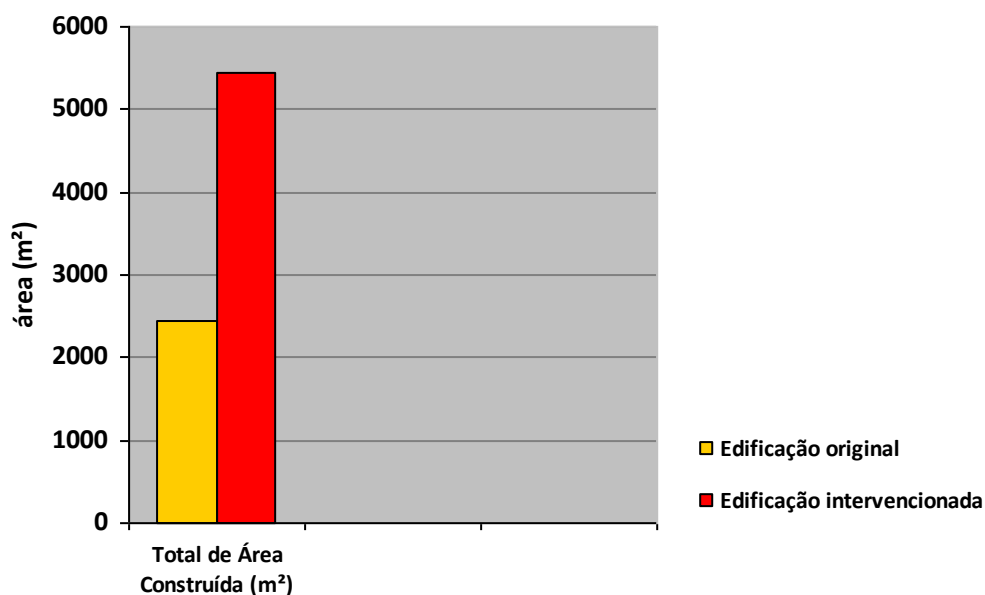
123,33%. Atualmente, o lote quase em sua totalidade é edificado e, diferentemente do que reza no projeto aprovado, não se observa área de solo natural.

Quadro-síntese nº08 – Áreas da edificação 14

Áreas	m²	Áreas	m²
		Subunidades	
Terreno	12.619,79	Loja 1 (térreo)	467,06
Térreo	5.285,48	Loja 2 (térreo)	460,46
1º pavimento	154,54	Loja 3 (térreo)	380,70
Total de construção (térreo + 1º pavimento)			5.440,02
Total de construção existente			2.435,89
Acréscimo de área			3.004,13
Solo natural (13,79%)			1.740,45
Vagas internas	294		
Vagas externas	24		

Fonte: arquivo da 1ª. Gerência Regional SECON da PCR; dados constantes na prancha 01/04 do projeto do Armazém 14 aprovado.

Comparativo entre a área construída original x área de intervenção



Os desenhos técnicos – plantas, cortes e fachadas –, a serem apresentados, correspondem ao projeto aprovado pela municipalidade.

A planta de situação, abaixo, traz definida a área do terreno, onde está contida a edificação do armazém 14 e o que se denomina de entorno imediato. Não se pode

afirmar que essa seja a configuração original do lote; no entanto, pode-se afirmar, que a área localizada entre o imóvel e a cabeceira da ponte era totalmente livre de qualquer tipo de edificação, conforme figura 85.

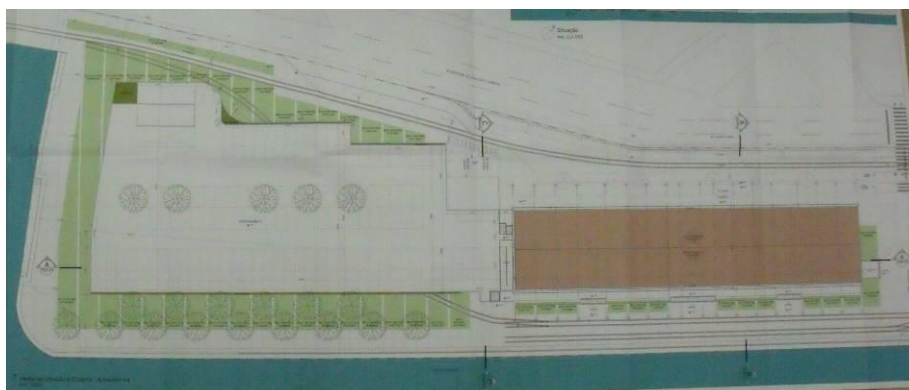
Figura 93 – Planta de situação do armazém 14 e do estacionamento que o compõe (parte integrante da prancha 01/04 do projeto aprovado).



Fonte: arquivo da 1ª. Gerência Regional SECON | PCR, jun.2016.

Na planta de cobertura é possível identificar a ocupação da área anteriormente livre por uma construção que serve de apoio ao “novo” equipamento. Isso resultou no significativo aumento na área construída do terreno.

Figura 94 – Prancha 01/04 do projeto aprovado para o armazém 14 e o estacionamento que o compõe – plantas de situação, locação e cobertura.



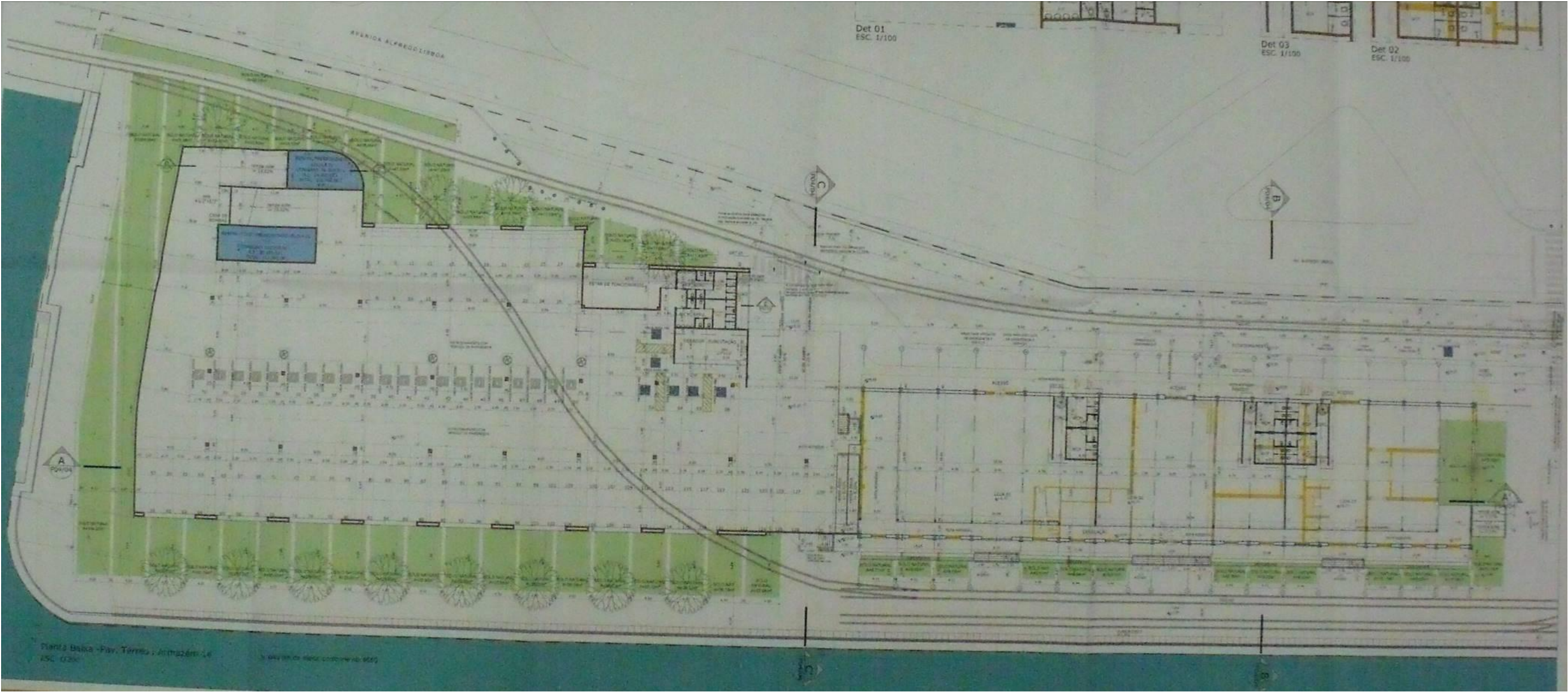
Fonte: arquivo da 1ª. Gerência Regional SECON | PCR, jun.2016.

Figura 95 – Vista do conjunto estacionamento e armazém 14 (em obras).



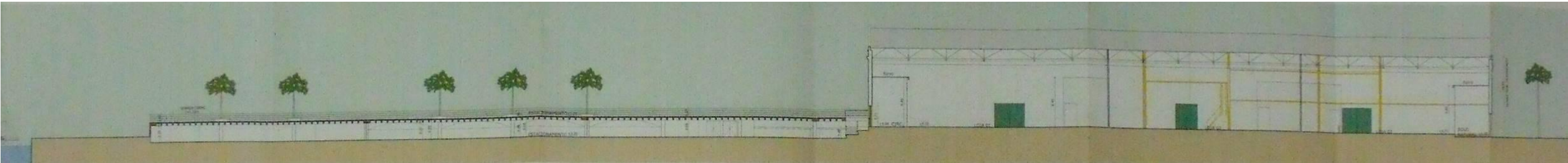
Fonte: a autora, jun. 2016.

Figura 96 – Prancha 02/04 do projeto aprovado para o armazém 14 e o estacionamento que o compõe – pavimento térreo.



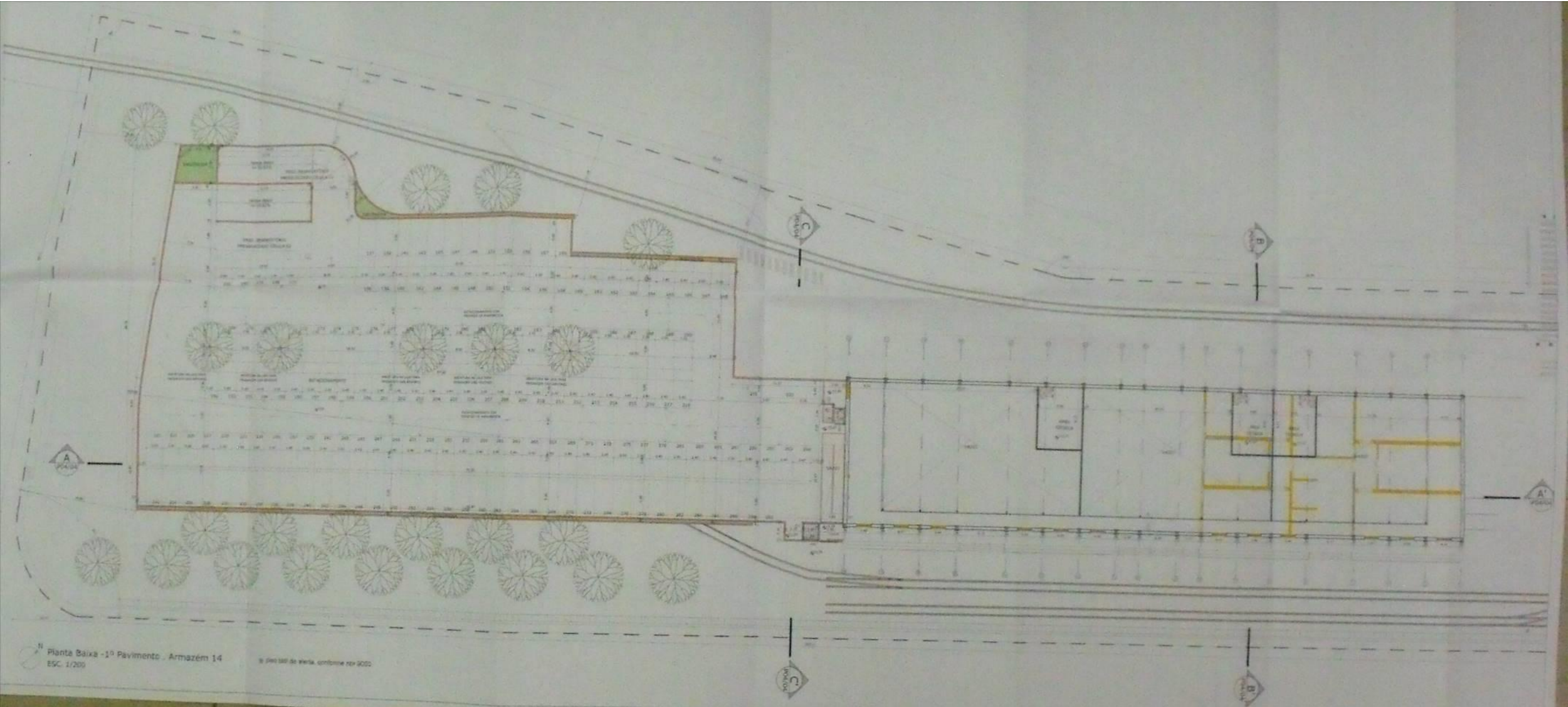
Fonte: arquivo da 1ª. Gerência Regional SECON | PCR, jun.2016.

Figura 97 – Corte AA' do Armazém 14 e estacionamento (prancha 04/04 do projeto aprovado).



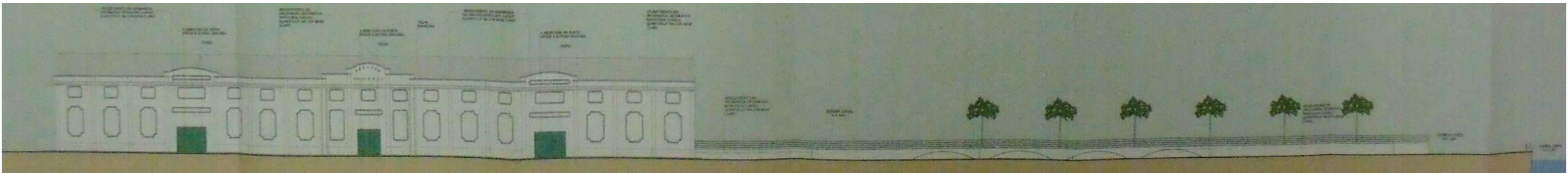
Fonte: arquivo da 1ª. Gerência Regional SECON | PCR, jun.2016.

Figura 98 – Prancha 03/04 do projeto aprovado para o armazém 14 e o estacionamento que o compõe – 1º pavimento.



Fonte: arquivo da 1ª. Gerência Regional SECON da PCR, jun.2016.

Figura 99 – Fachada Frontal (oeste) do Armazém 14 e estacionamento (prancha 04/04 do projeto aprovado).



Fonte: arquivo da 1ª. Gerência Regional SECON | PCR, jun.2016.

Nova edificação: estacionamento

Como já citado, a área originalmente vazia, localizada na cabeceira da *Ponte 12 de setembro*, antiga *Ponte Giratória*, no entorno imediato à edificação, conforme figuras abaixo, transformou-se em uma edificação para uso como estacionamento, de caráter privado, a fim de servir aos usuários do novo empreendimento intitulado *Armazéns do Porto*.

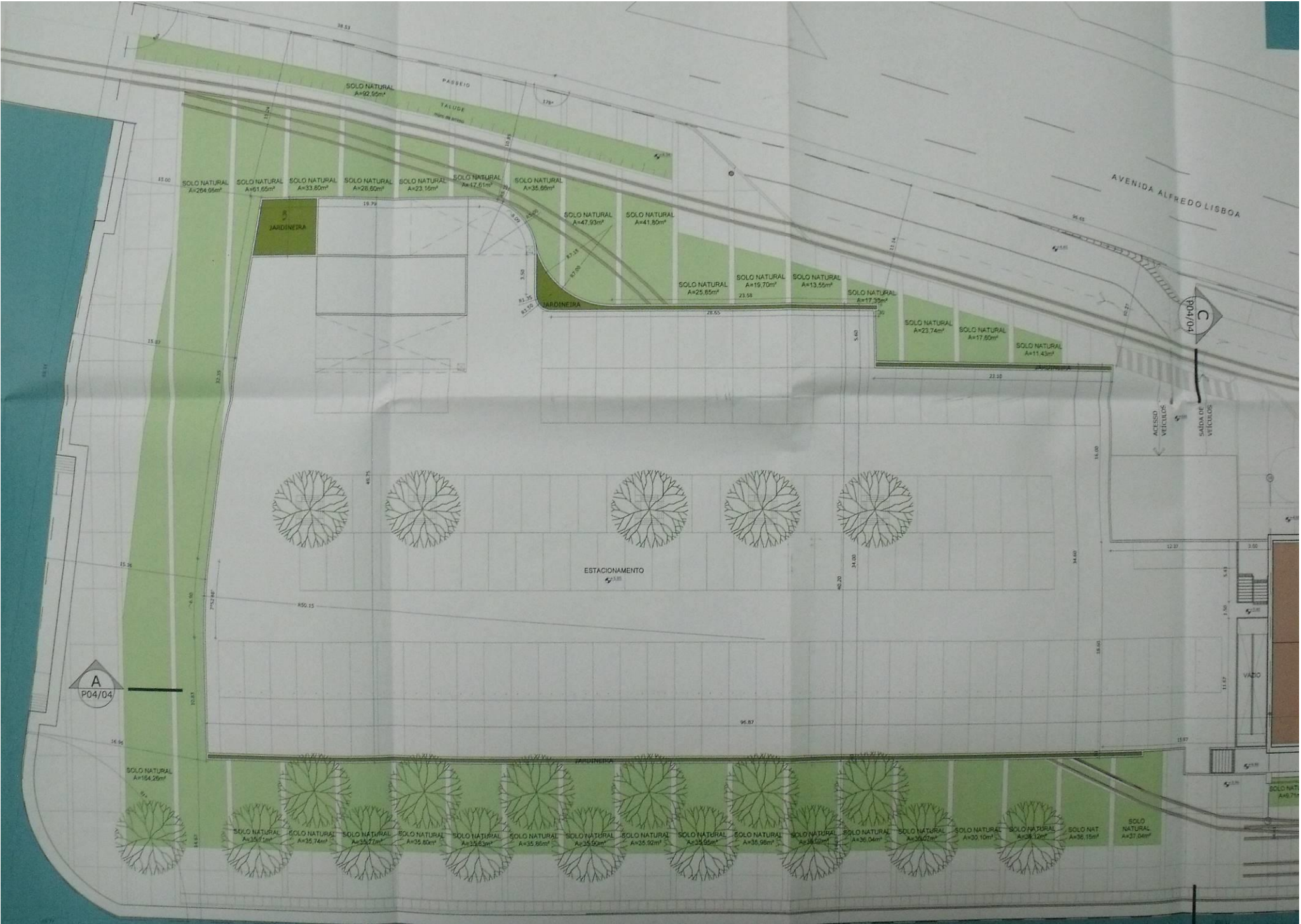
Figuras 100 e 101 – Provável início das obras do atual estacionamento.



Fonte: a autora, nov. 2012.

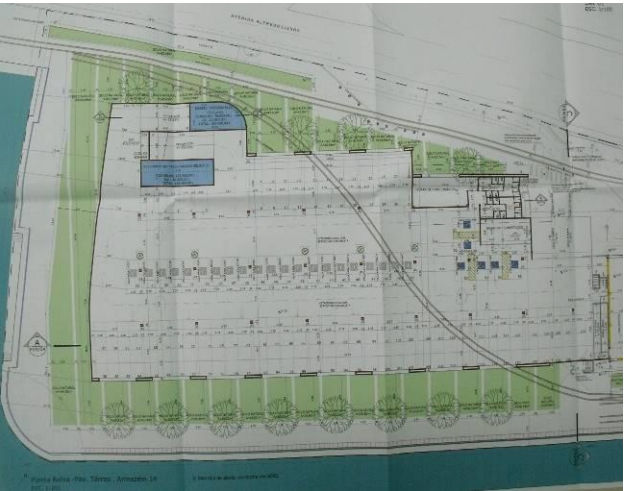
Observando-se a planta de situação (figura 86), consegue-se visualizar os trilhos por onde circulavam os trens e bondes que compunham a dinâmica do local. Ainda que desativados, tais elementos resguardam a marca do tempo, imprimindo memórias, a história social e econômica do Recife. Ao analisar a planta do térreo do estacionamento (figura 88), percebe-se que os trilhos se mantêm no desenho, o que leva a entender que serão preservados, ainda que não aparentes a quem circula pela via pública.

Figura 102 – Planta de coberta, que corresponde à parte superior do estacionamento (parte integrante da prancha 01/04 do projeto aprovado).



Fonte: arquivo da 1ª. Gerência Regional SECON da PCR, jun.2016.

Figura 103 – Plantas do pavimento térreo e do 1º pavimento do estacionamento (parte integrante das pranchas 02/04 e 03/04 do projeto aprovado).



Fonte: arquivo da 1ª. Gerência Regional SECON da PCR, jun.2016.

Figuras 104 e 105 – Estrutura armada para realização de show privado; e estacionamento em meio subsolo, recoberto por estrutura de laje, que serve como estacionamento e para eventos. Fonte: a autora, out. 2015. jun.2016.



Fonte: a autora, out. 2015 e jun.2016.

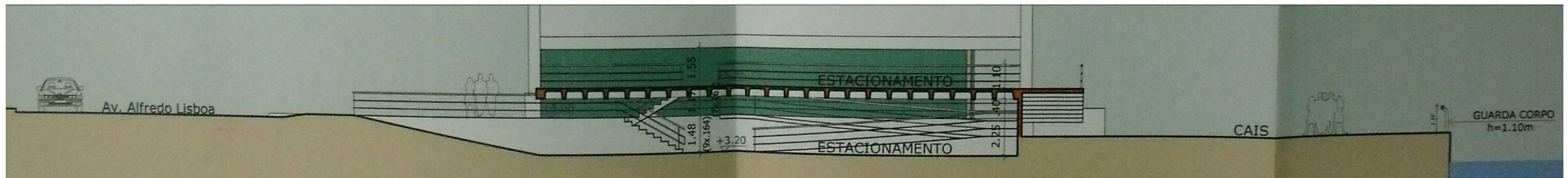
A edificação consiste, em um meio subsolo, sob estrutura de laje, cuja área superior é livre, contendo, guarda-corpos de 1.10m de altura ao longo de seu perímetro; apesar de definido no projeto aprovado como estacionamento, serve também para realização de grandes eventos privados, como shows, onde são armadas megaestruturas para tal fim (figuras 99 e 100); nessas oportunidades o local é denominado “Camarote Parador”. No espaço não é visualizada a vegetação constante no projeto aprovado.

Figura 106 – Corte AA'. Estacionamento: meio subsolo (prancha 04/04 do projeto aprovado).



Fonte: arquivo 1ª. Gerência Regional SECON da PCR, jun.2016; manipulação da imagem pela autora, jun. 2016.

Figura 107 – Corte CC'. Estacionamento: meio subsolo (prancha 04/04 do projeto aprovado).



Fonte: arquivo 1ª. Gerência Regional SECON da PCR, jun.2016; manipulação da imagem pela autora, jun. 2016.

A nova edificação além de interferir na tradicional visada cidade-mar / mar-cidade, abriga um dos usos de menor significância para qualquer localidade, que não confere nenhum ganho urbanístico e patrimonial. A nova construção e o uso não são próprios para a localização privilegiada, que poderia servir a equipamento essencialmente público, a exemplo da praça com mirante de contemplação da paisagem, proposta pela equipe do NTOU (BRANDÃO, 2012, p.137).

Outra incoerência está na proximidade com o edifício garagem do *Shopping* Paço Alfândega, que à época da construção também foi criticado, por desconfigurar a paisagem, sobretudo pelas duas passarelas aéreas sobre a Rua Madre de Deus. Além do que está na contramão da maior parte dos núcleos históricos de cidades importantes no mundo, onde não é mais permitida a circulação de veículos, sobretudo particulares.

Figuras 108 a 110 – Vista do estacionamento desde a Avenida Alfredo Lisboa; à direita da fotografia, veículos atravessando a ponte 12 de setembro, antiga ponte giratória; acesso ao estacionamento, pela Avenida Alfredo Lisboa; e vista da nova construção desde o molhe.



Fonte: a autora, jun. 2016.

Armazém 14

A edificação do *armazém 14* compõe o conjunto portuário, tendo servido como Frigorífico, e, posteriormente, como o “Teatro Armazém”. Atualmente se encontra em obras de recuperação, conforme consta nas pranchas do “Projeto de Reforma com acréscimo de área, de uso não habitacional, atividade comercial e de serviço”, e que pode ser observado em visita ao local. O novo uso não foi especificamente definido no projeto, no entanto, é possível identificar três lojas no térreo, indicadas na proposta.

Visualizando-se a edificação percebe-se que sua volumetria foi preservada de forma geral. Apenas ao se observar detalhadamente e realizar a leitura do projeto é possível entender algumas modificações ocorridas nas fachadas.

Figura 111 – Vista geral do Armazém 14.



Fonte: a autora, jun. 2016.

Figura 112 – Vista geral do Armazém 14.



Fonte: a autora, jun. 2016.

Figura 113 – Supressão do lanternim na coberta e da segunda coberta da fachada frontal. Foto: Hart Preston.

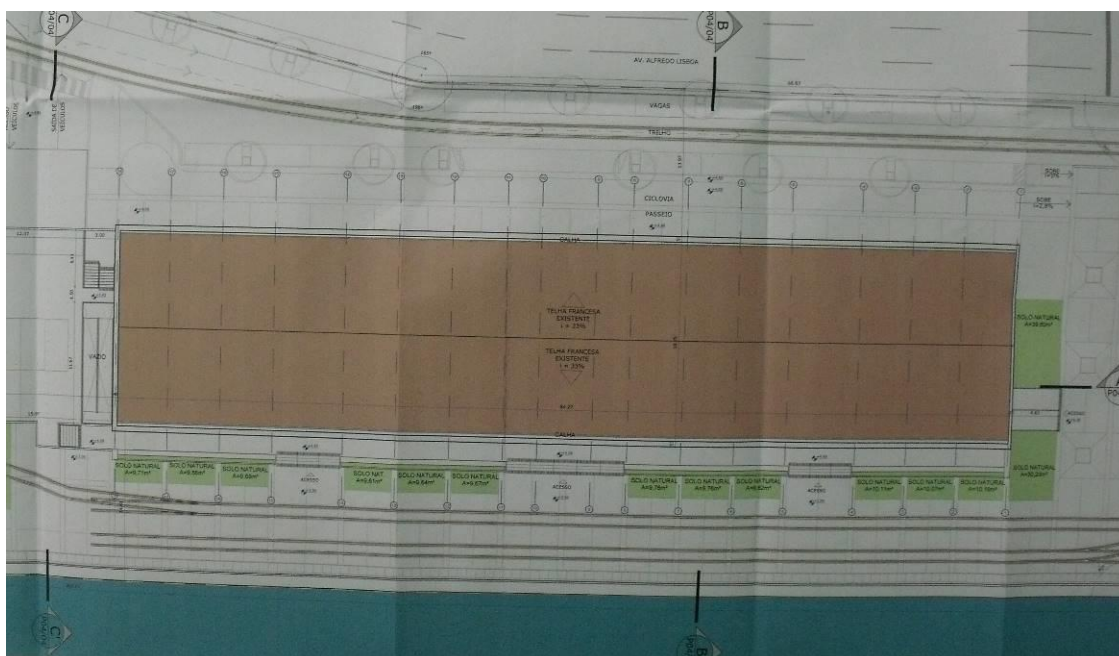


Fonte: Disponível em: <<https://www.facebook.com/PernambucoArcaico/photos/>> acesso em 24.06.2016.

Corte e marcações na imagem, a autora, jun. 2016.

Fazendo-se a leitura da planta de cobertura constante no projeto aprovado, identifica-se a manutenção da sua configuração: inclinação, quantidade de águas (duas) – sentido frente e fundos –, cumeeira paralela às fachadas frontal e posterior, e da cobertura em telhas cerâmicas, por meio da preservação das telhas francesas existentes; no entanto, visualizando-se *in loco* e pelo levantamento fotográfico, identifica-se a mudança do tipo de telha, que deixa de ser cerâmica e passa a outro material, provavelmente, do tipo pvc, com desenho que referencia às antigas. Nas figuras 109 e 110, ao serem comparadas, identifica-se, a supressão do pequeno lanternim na parte central da cobertura e da segunda cobertura (passeio coberto).

Figura 114 – Planta de cobertura do Armazém 14⁷⁹ (prancha 01/04 do projeto aprovado).

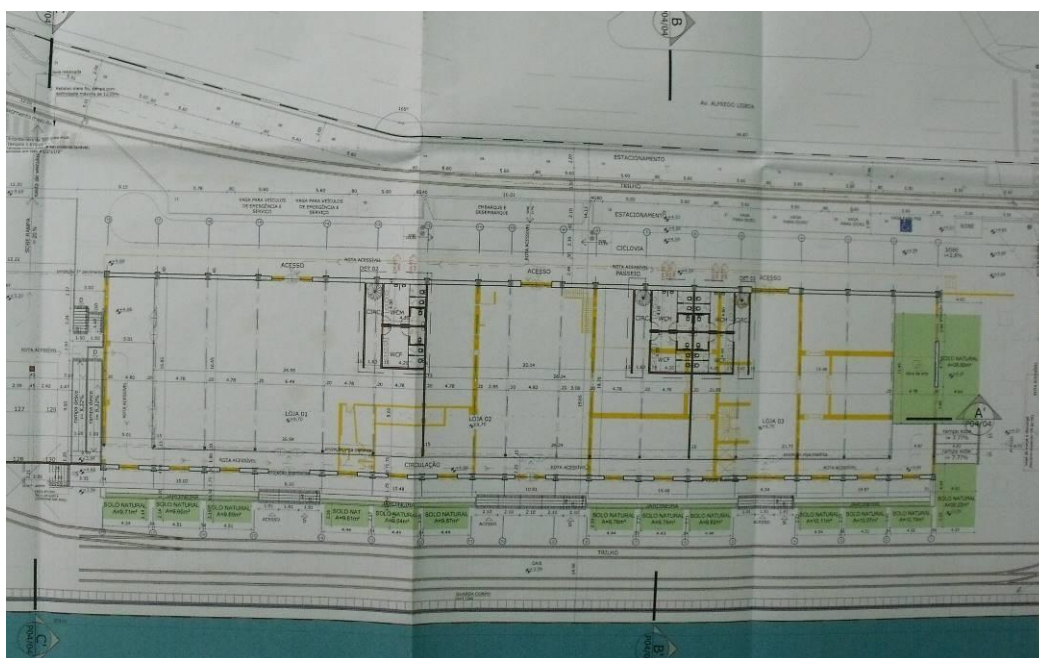


Fonte: arquivo da 1ª. Gerência Regional SECON | PCR, jun.2016.

Na leitura das plantas-baixas dos pavimentos térreo e primeiro, bem como dos cortes e fachadas, visualiza-se a demolição total das estruturas internas, ou seja, há uma transformação da leitura do espaço, e o entaipamento de antigas aberturas. Nesse caso, as marcações dos antigos vãos de janela do pavimento superior são deixadas como registro. No caso das portas do térreo, permanecem três acessos em cada uma das fachadas mais longas, equidistantes.

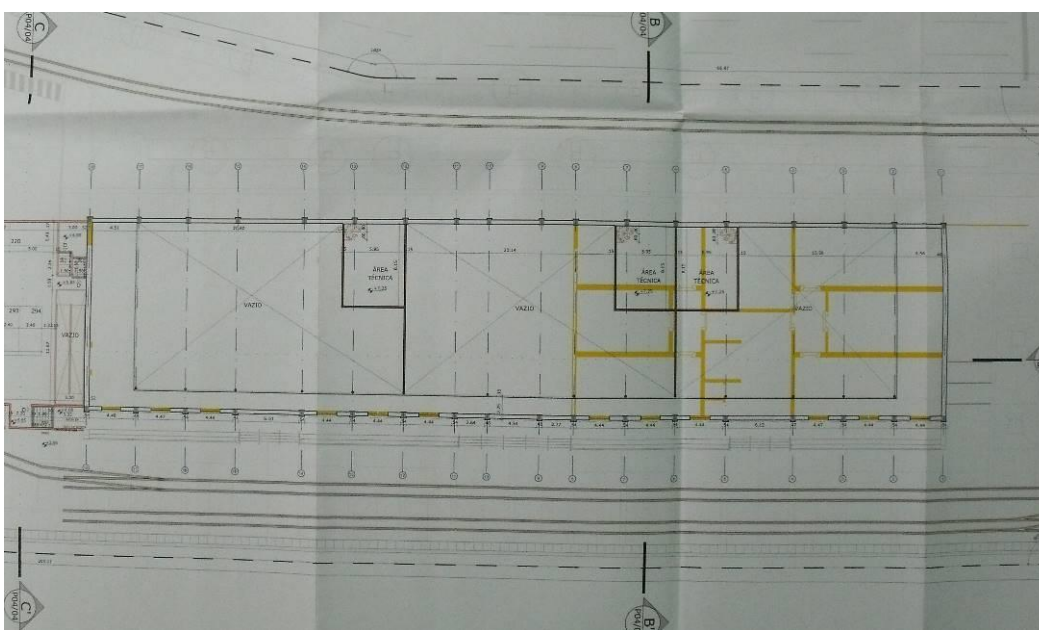
⁷⁹ O antigo armazém passou a ser ocupado por uma casa de eventos, denominada Itaipava 14, e teve sua inauguração no dia 21 de julho de 2017. Fonte: JC Online (Entretenimento), de 20/07/2017.

Figura 115 – Planta do pavimento térreo do Armazém 14 (prancha 02/04 do projeto aprovado).



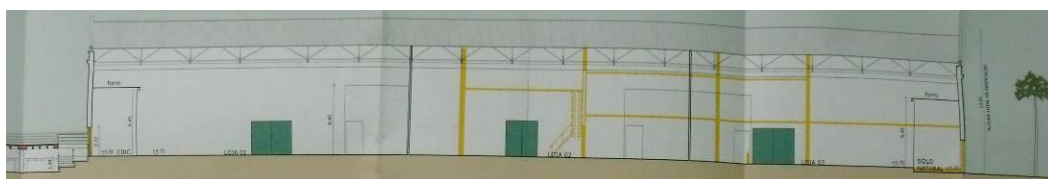
Fonte: arquivo da 1ª. Gerência Regional SECON | PCR, jun.2016.

Figura 116 – Planta do 1º pavimento do Armazém 14 (prancha 03/04 do projeto aprovado).



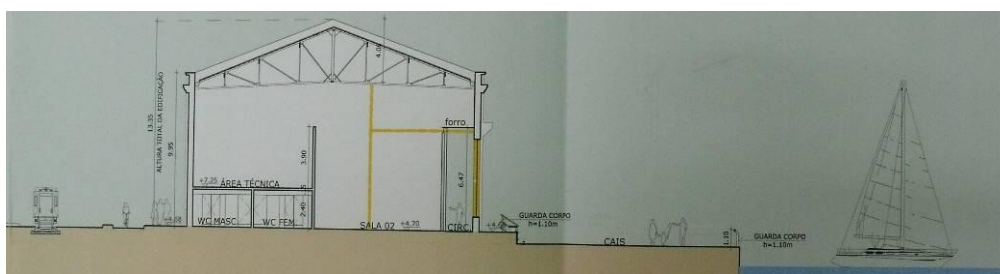
Fonte: arquivo da 1ª. Gerência Regional SECON | PCR, jun.2016.

Figura 117 – Corte AA' do Armazém 14 (prancha 04/04 do projeto aprovado).



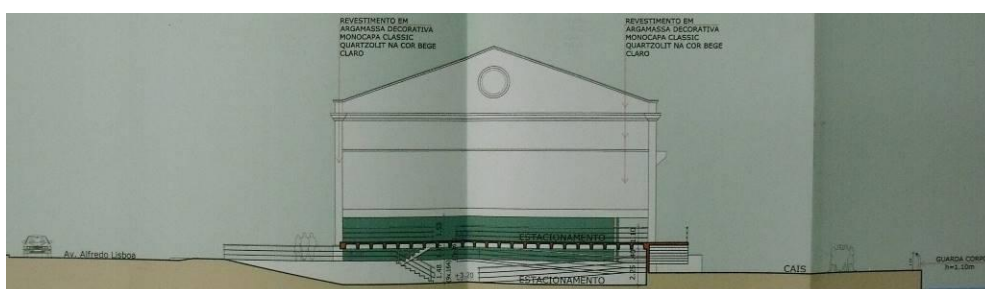
Fonte: arquivo da 1ª. Gerência Regional SECON | PCR, jun.2016.

Figura 118 – Corte BB' do Armazém 14 (prancha 04/04 do projeto aprovado).



Fonte: arquivo da 1ª. Gerência Regional SECON | PCR, jun.2016.

Figura 119 – Corte CC' do Armazém 14 (prancha 04/04 do projeto aprovado).



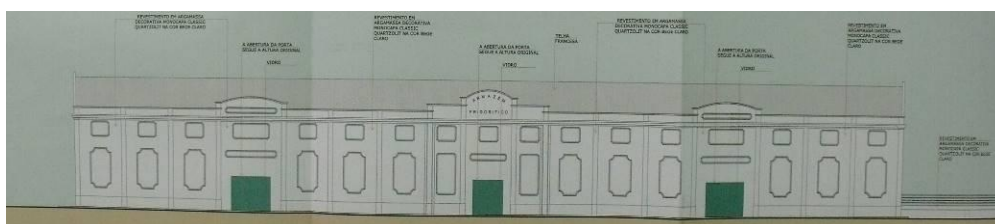
Fonte: arquivo da 1ª. Gerência Regional SECON | PCR, jun.2016.

Figura 120 – Fachada Lateral Esquerda (Norte) do Armazém 14 (prancha 04/04 do projeto aprovado).



Fonte: arquivo da 1ª. Gerência Regional SECON | PCR, jun.2016.

Figura 121 – Fachada Frontal (Oeste) do Armazém 14. (prancha 04/04 do projeto aprovado).



Fonte: arquivo da 1ª. Gerência Regional SECON | PCR, jun.2016.

Figuras 122 – Armazém 14, aparentemente, no processo final de intervenção. Vista desde a Avenida Alfredo Lisboa.



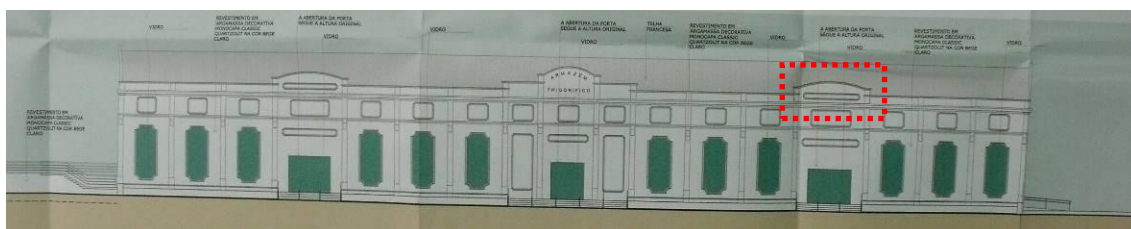
Fonte: a autora, jun. 2016

Figura 123 – Armazém 14, aparentemente, no processo final de intervenção.
Vista desde a Avenida Alfredo Lisboa.



Fonte: a autora, jun. 2016.

Figura 124 – Fachada Posterior (Leste) do Armazém 14 (parte integrante da prancha 04/04 do projeto aprovado).



Fonte: arquivo da 1ª. Gerência Regional SECON | PCR, jun.2016.

Figura 125 – Armazém 14, aparentemente, no processo final de intervenção. Comparando-se o projeto com o executado, percebe-se que um dos coroamentos dos vãos de porta não existe; o elemento anteriormente construído sobre a coberta foi suprimido.



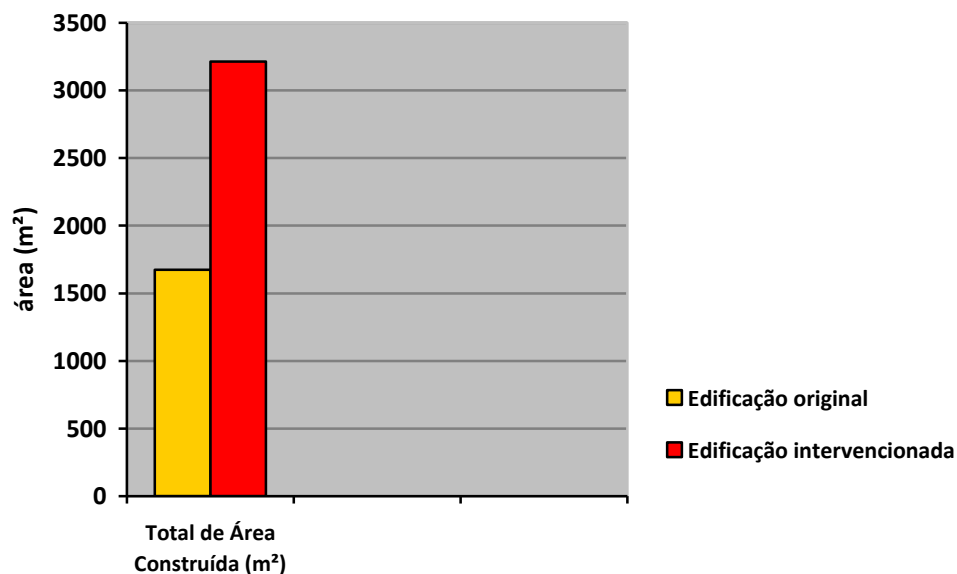
Fonte: a autora, jun. 2016.

Figura 126 e 127 – Situação da edificação em 2015. Havia elemento construído sobre a coberta, em área lindeira à parte da fachada posterior – espécie de camarinha ou estrutura de caixa d'água; possivelmente não fosse contemporâneo ao edifício, uma vez que o projeto aprovado traz tal elemento suprimido, ao passo que inclui o coroamento de uma das portas, que também não se sabe ser original.



Fonte: a autora, out. 2015.

Comparativo entre a área construída original x área de intervenção



Quadro-síntese nº09 - Áreas da edificação 13

Áreas	m²	Áreas	m²
Terreno	5.204,76		
Térreo	1.665,03		
1º pavimento	1.548,40		
Subunidades			
Loja 1 (térreo)	36,50	Loja 13 (térreo)	36,50
Loja 2 (térreo)	36,50	Loja 14 (térreo)	36,50
Loja 3 (térreo)	36,50	Loja 15 (térreo)	60,12
Loja 4 (térreo)	36,50	Loja 16 (térreo)	55,30
Loja 5 (térreo)	36,50	Loja 17 (térreo)	36,50
Loja 6 (térreo)	55,30	Loja 18 (térreo)	38,03
Loja 7 (térreo)	38,14	Loja 19 (térreo)	60,12
Loja 8 (térreo)	36,50	Loja 20 (térreo)	36,50
Loja 9 (térreo)	36,50	Loja 21 (térreo)	36,50
Loja 10 (térreo)	36,50	Loja 22 (térreo)	38,03
Loja 11 (térreo)	36,50	Loja 101 (1ºpavimento)	915,06
Loja 12 (térreo)	36,50	Loja 102 (1ºpavimento)	435,31
Total de área privativa			
			2.242,91
Total de construção (térreo + 1º pavimento)			3.213,43
Total de construção existente			1.673,33
Acréscimo de área			1.540,10
Solo natural (4,73%)			246,20

23 vagas de estacionamento externo sendo 2 para PNE.

Fonte: arquivo da 1ª. Gerência Regional SECON da PCR; dados constantes na prancha 01/06 do projeto do Armazém 13 aprovado.

O antigo *armazém 13* foi um dos que mais sofreu intervenções⁸⁰, conforme pode ser visualizado nas fotografias e no projeto arquitetônico aprovado.

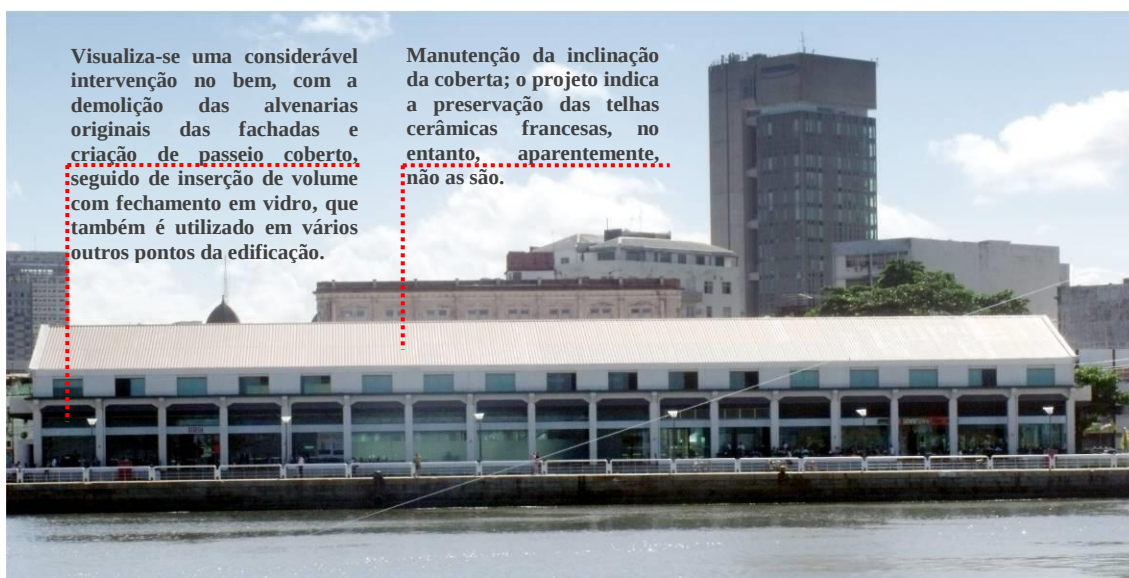
Apesar da manutenção do seu “esqueleto”, que representa parte da sua estrutura original, a edificação passou por substanciais transformações, devido à supressão e inserção de elementos. Os fechamentos em alvenaria das fachadas foram demolidos, inseriu-se uma caixa envidraçada e recuada, criando-se uma *loggia*⁸¹ entre a fachada antiga e o novo volume interior.

Figura 130 – Armazéns 13 e 12, consecutivamente, vistos desde o molhe.



Fonte: a autora, jun. 2016.

Figura 131 – Armazém 13 e suas modificações de fachada, que tiram sua autenticidade.



Fonte: a autora, jun. 2016.

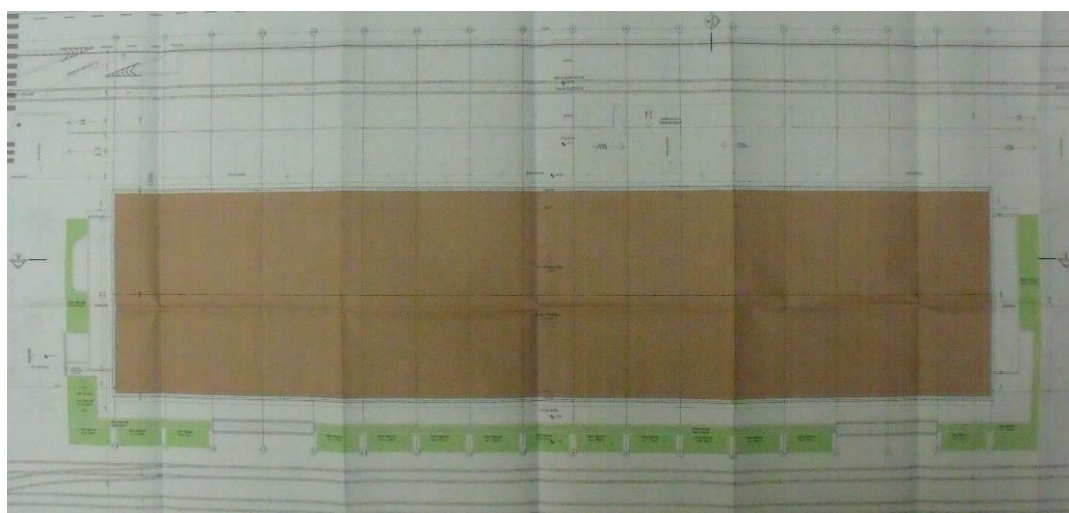
⁸⁰ Ainda que o imóvel não seja tombado ou que não possua nenhuma proteção legal, ratifica-se a importância desse exemplar para a área, que conforma a imagem do lugar, sendo de forte referência e representatividade.

⁸¹ Galeria ou passeio coberto.

Na leitura do projeto, visualiza-se que a configuração da coberta: inclinações, disposição da cumeeira, tipo de telha foi mantida; diferentemente do indicado, a telha utilizada remete à cerâmica, mas é em material diverso a essa.

A área construída, praticamente, duplicou, com a inserção do pavimento superior, conforme consta no quadro de áreas, apresentado anteriormente, e se lê nas plantas-baixas – térreo e primeiro pavimento –, e nos cortes, que seguem. É importante destacar que a inserção do novo pavimento fez com que a edificação perdesse a sua leitura de galpão, com pé direito duplo, onde era visualizada toda a estrutura da coberta – tesouras e telhas.

Figura 132 – Planta de coberta do armazém 13 (prancha 02/06 do projeto aprovado).



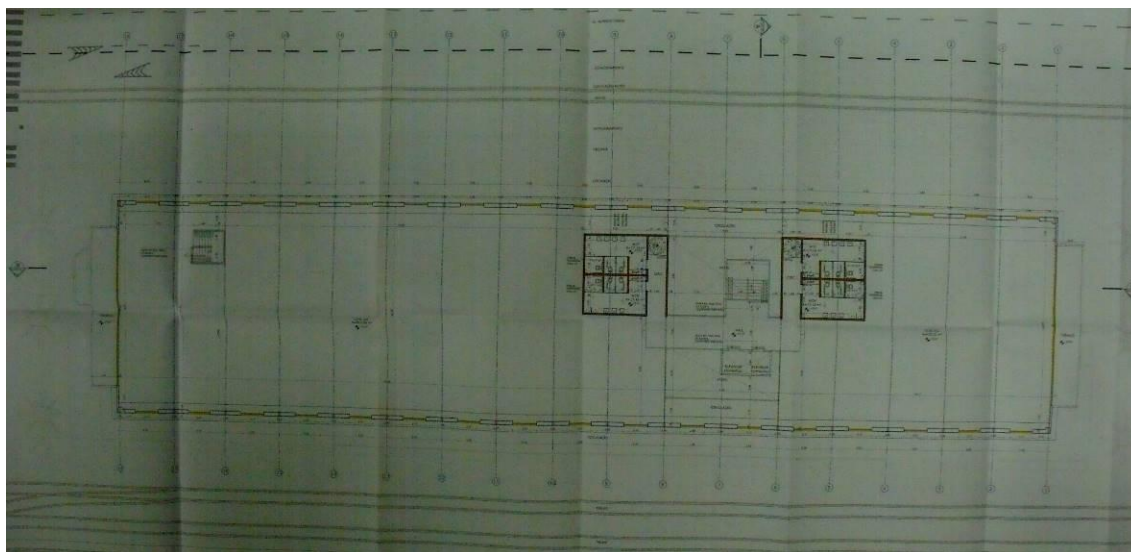
Fonte: arquivo da 1ª. Gerência Regional SECON da PCR, jun.2016.

Figura 133 – Planta do térreo do armazém 13 (prancha 03/06 do projeto aprovado).



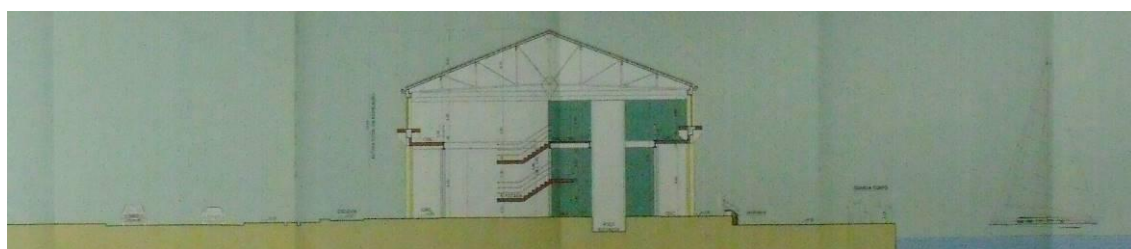
Fonte: arquivo da 1ª. Gerência Regional SECON da PCR, jun.2016.

Figura 134 – Planta do 1º pavimento do armazém 13 (prancha 04/06 do projeto aprovado).



Fonte: arquivo da 1ª. Gerência Regional SECON da PCR, jun.2016.

Figura 135 – Corte AA'. Armazém 13 (prancha 05/06 do projeto aprovado).



Fonte: arquivo da 1ª. Gerência Regional SECON da PCR, jun.2016.

Figura 136 – Corte BB'. Armazém 13 (prancha 05/06 do projeto aprovado).



Fonte: arquivo da 1ª. Gerência Regional SECON | PCR, jun.2016.

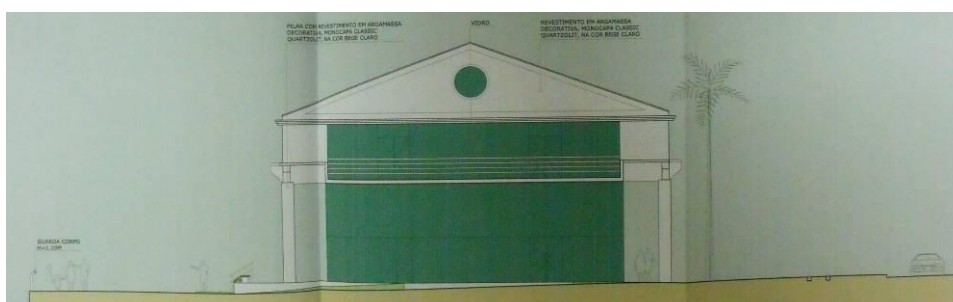
As fachadas laterais passaram por modificações com a supressão de maior parte da alvenaria e inserção de vidro. Visualiza-se a supressão dos “óculos”, que eram mantidos na proposta, aprovada pela SECON, passando o frontão a possuir parede “cega”. Juntamente com a inserção do primeiro pavimento, foram criadas varandas em “balanço”, com o guarda corpo em alvenaria, vidro e material metálico, bem como abertura com esquadria em vidro, com dimensão similar à da varanda.

Figura 137 – Fachada Lateral Direita (Sudoeste). Armazém 13 (prancha 06/06 do projeto aprovado).



Fonte: arquivo da 1ª. Gerência Regional SECON | PCR, jun.2016.

Figura 138 – Fachada Lateral Esquerda (Nordeste). Armazém 13 (prancha 06/06 do projeto aprovado).



Fonte: arquivo da 1ª. Gerência Regional SECON | PCR, jun.2016.

Figuras 139 e 140 – Fachadas Lateral Direita e Esquerda da edificação, respectivamente. Percebe-se a supressão dos óculos existentes na parte superior do frontão triangular, bem como a inserção das sacadas e de esquadrias envidraçadas em diversos pontos das fachadas.



Fonte: a autora, jun.2016.

Ainda no primeiro pavimento, as aberturas das fachadas frontal e posterior, onde, provavelmente, existiam cobogós, projetadas em formato quadrangular e com esquadrias em vidro, foram executadas retangulares, como pode ser comparado.

Figura 141 – Fachada Frontal (Noroeste). Armazém 13 (prancha 06/06 do projeto aprovado).



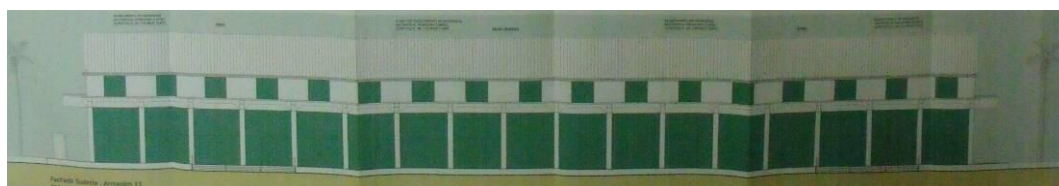
Fonte: arquivo da 1ª. Gerência Regional SECON da PCR, jun.2016.

Figura 142 – Fachada Frontal (Noroeste) do Armazém 13. Parte da edificação em funcionamento.



Fonte: a autora, jun.2016.

Figura 143 – Fachada Posterior (Sudeste). Armazém 13 (prancha 06/06 do projeto aprovado).



Fonte: arquivo da 1ª. Gerência Regional SECON da PCR, jun.2016.

Figura 144 – Fachada Posterior (Sudeste) da edificação.

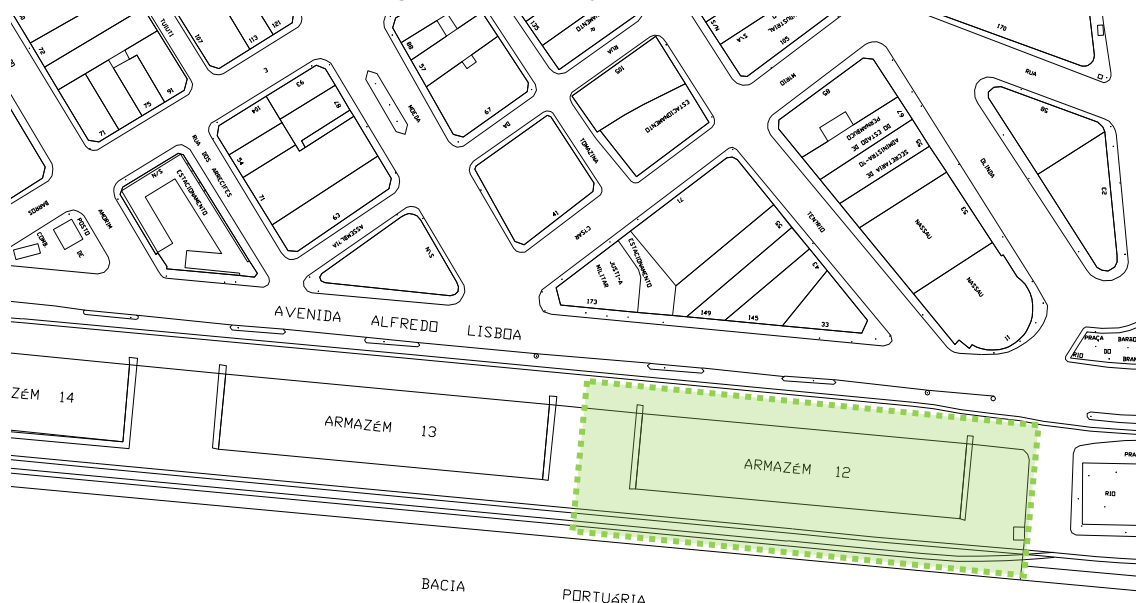


Fonte: a autora, jun. 2016.

Ainda que o imóvel não tenha proteção legal, a sua importância enquanto elemento constituinte do conjunto urbano local, com características próprias de arquitetura industrial, inerente à área portuária, que conforma a imagem do lugar, com referência e representatividade, foi desconsiderada a partir do momento em que são realizadas substanciais transformações na sua estrutura.

Armazém 12

Figura 145 – Localização do armazém 12.



Fonte: Unibase, agência Condepe|Fidem [s.d.]. Marcação pela autora, jun. 2016.

Figura 146 – Edificação com intervenções à época em que abrigou o Terminal Marítimo de Passageiros. A fachada lateral esquerda possuía varanda, e portas, janelas e óculos envidraçados. Na fachada posterior havia pequenas varandas.



Fonte: Disponível em: <<https://clickerone.wordpress.com/2010/07/30/sunsets/>> acesso em 22.07.2016. Marcações e corte na imagem, a autora, jul. 2016.

A edificação em tela abrigou durante alguns anos o Terminal Marítimo de Passageiros. Para tal, foram realizadas intervenções de fachada, das quais algumas podem ser observadas na figura 143: aberturas na alvenaria para a inserção de portas, janelas e elementos em forma circular que remetem ao tradicional óculo; varandas – uma de maior dimensão na fachada lateral esquerda e três de menor dimensão na fachada posterior. Na imagem do interior, observa-se a manutenção do pé-direito e da

estrutura de coberta; e a inserção de janelas envidraçadas nas fachadas frontal e posterior, bem como de mezanino circundando internamente o galpão; apesar dessas intervenções, a leitura de galpão era preservada.

Figura 147 – Interior da edificação na época em que abrigou o Terminal Marítimo de Passageiros. Fotos de junho de 2008.



Fonte: Disponível em: <<http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=642257>> acesso em 22.07.2016. Corte da imagem, a autora, jul. 2016.

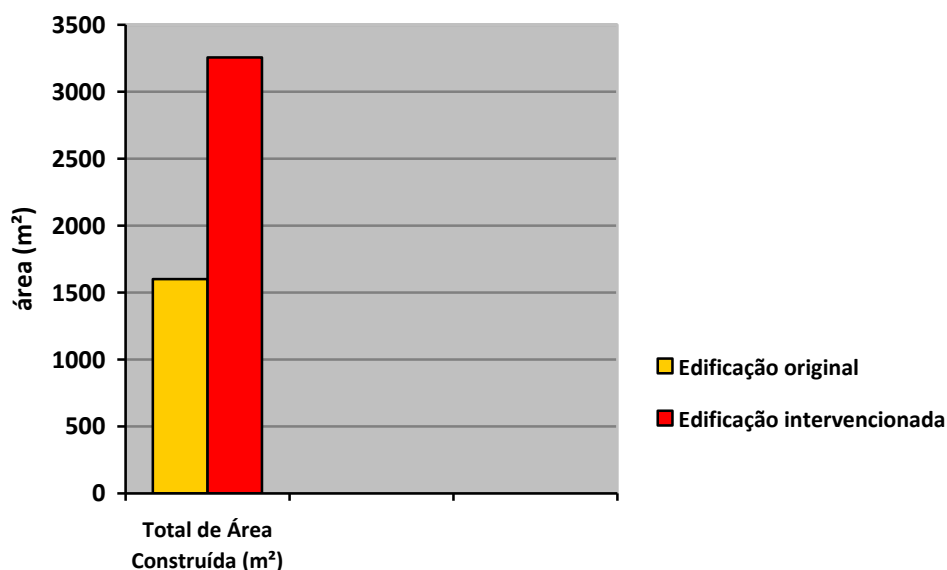
Quadro-síntese nº10 - Áreas da edificação 12

Áreas	m²	Áreas	m²
Terreno	5.044,13		
Térreo	1.714,67		
1º pavimento	1.540,78		
Subunidades			
Loja 1 (térreo)	36,05	Loja 13 (térreo)	36,16
Loja 2 (térreo)	36,08	Loja 14 (térreo)	36,16
Loja 3 (térreo)	36,12	Loja 15 (térreo)	36,16
Loja 4 (térreo)	36,05	Loja 16 (térreo)	36,16
Loja 5 (térreo)	36,16	Loja 17 (térreo)	36,16
Loja 6 (térreo)	54,80	Loja 18 (térreo)	60,12
Loja 7 (térreo)	37,75	Loja 19 (térreo)	36,50
Loja 8 (térreo)	36,23	Loja 20 (térreo)	38,03
Loja 9 (térreo)	36,05	Loja 21 (térreo)	36,19
Loja 10 (térreo)	36,08	Loja 22 (térreo)	37,89
Loja 11 (térreo)	36,12	Loja 101 (1º pavimento)	920,82
Loja 12 (térreo)	36,08	Loja 102 (1º pavimento)	435,88
Total de construção (térreo + 1º pavimento)			3.255,45
Total de construção existente			1.599,36
Acréscimo de área			1.656,09
Solo natural (3,27%)			165,26

Fonte: arquivo da 1ª. Gerência Regional SECON da PCR; dados constantes na prancha 01/06 do projeto do Armazém 12 aprovado.

Não se sabe ao certo se a edificação possuía um terreno predefinido, já que faz parte de um conjunto de edificações, no entanto, o projeto aprovado traz como dimensão de sua área o valor de 5.044,13m². A construção original 1.599,36m² de área construída, passando, após a intervenção, a 3.255,45m², com acréscimo proporcional de 103,55%.

Comparativo entre a área construída original x área de intervenção



Mais atualmente, o antigo *armazém 12* passou por novas intervenções, só que desta vez de maiores proporções, alterando consideravelmente a sua volumetria, o que pode ser visualizado tanto nas fotografias quanto no projeto arquitetônico aprovado, constante no acervo da SECON/PCR. Houve modificações na edificação em geral, com acréscimo e subtração de elementos, como a demolição dos fechamentos em alvenaria das fachadas, inserção de caixa envidraçada e recuada, que criou um passeio coberto (*loggia*) entre a fachada antiga e a nova. Houve, ainda, um substancial acréscimo de área construída na proporção de mais de 100%, como citado.

Figura 148 – Planta de situação do armazém 12 (parte integrante da prancha 01/06 do projeto aprovado).



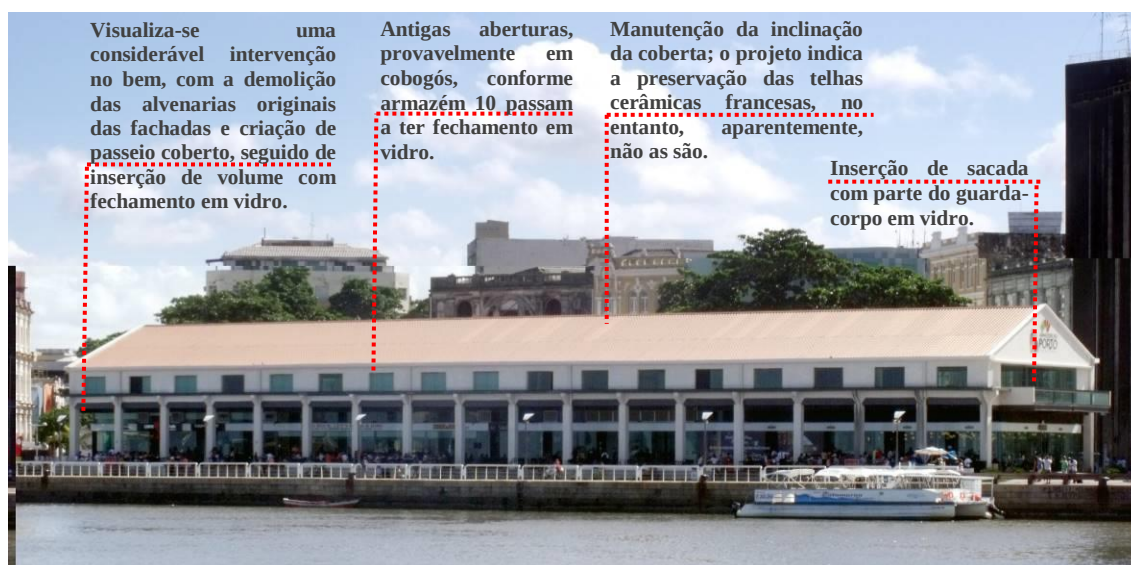
Fonte: arquivo da 1ª. Gerência Regional SECON | PCR, jun.2016.

Figura 149 – Vista dos Armazéns 14, 13 e 12, consecutivamente, desde o molhe.



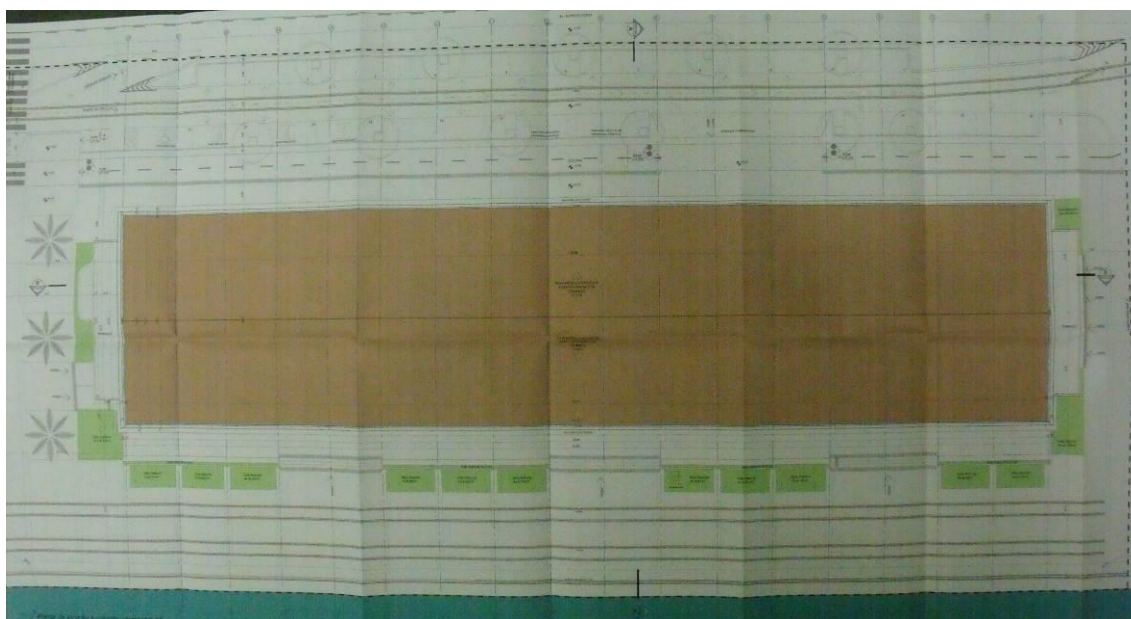
Fonte: a autora, jun. 2016.

Figura 150 – Armazém 12 e as modificações na fachada que tiram sua autenticidade.



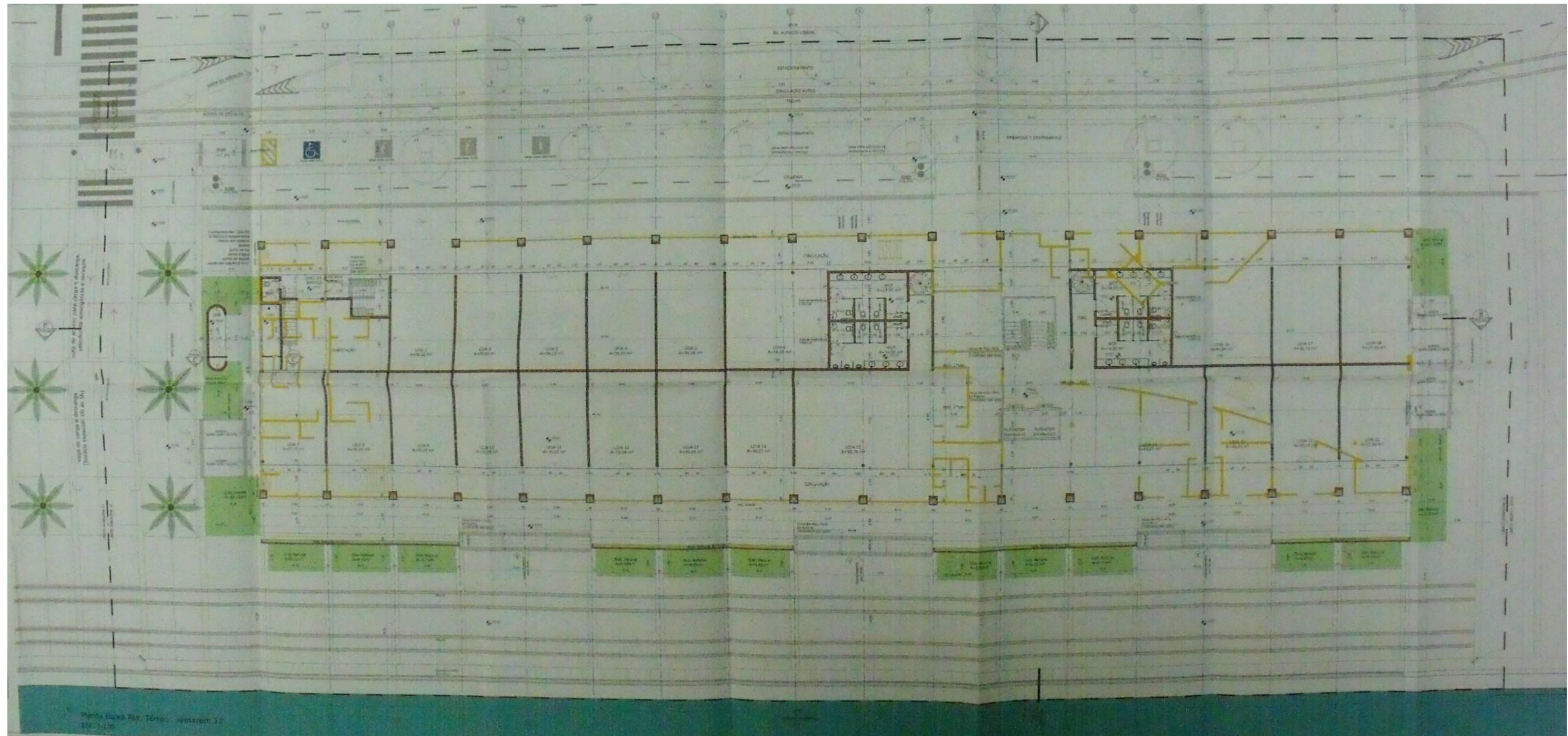
Fonte: a autora, jun. 2016.

Figura 151 – Planta de cobertura do armazém 12 (prancha 02/06 do projeto aprovado).



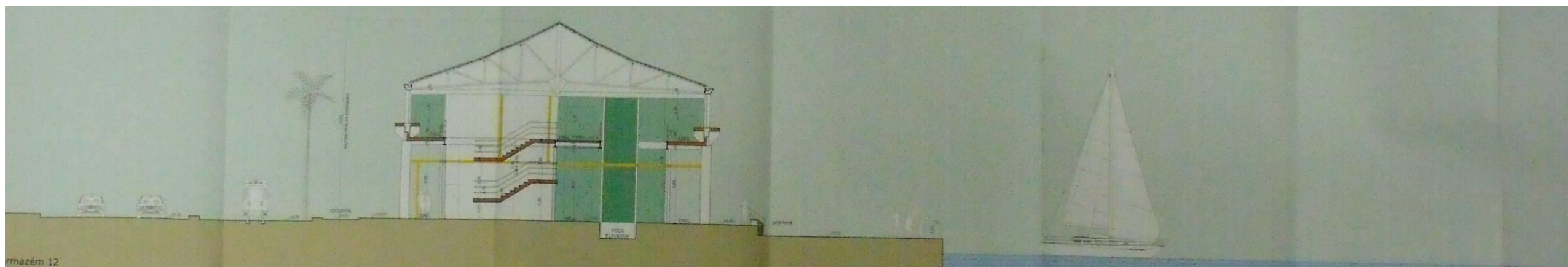
Fonte: arquivo da 1ª. Gerência Regional SECON | PCR, jun.2016.

Figura 152 – Planta do térreo do armazém 12 (prancha 03/06 do projeto aprovado).



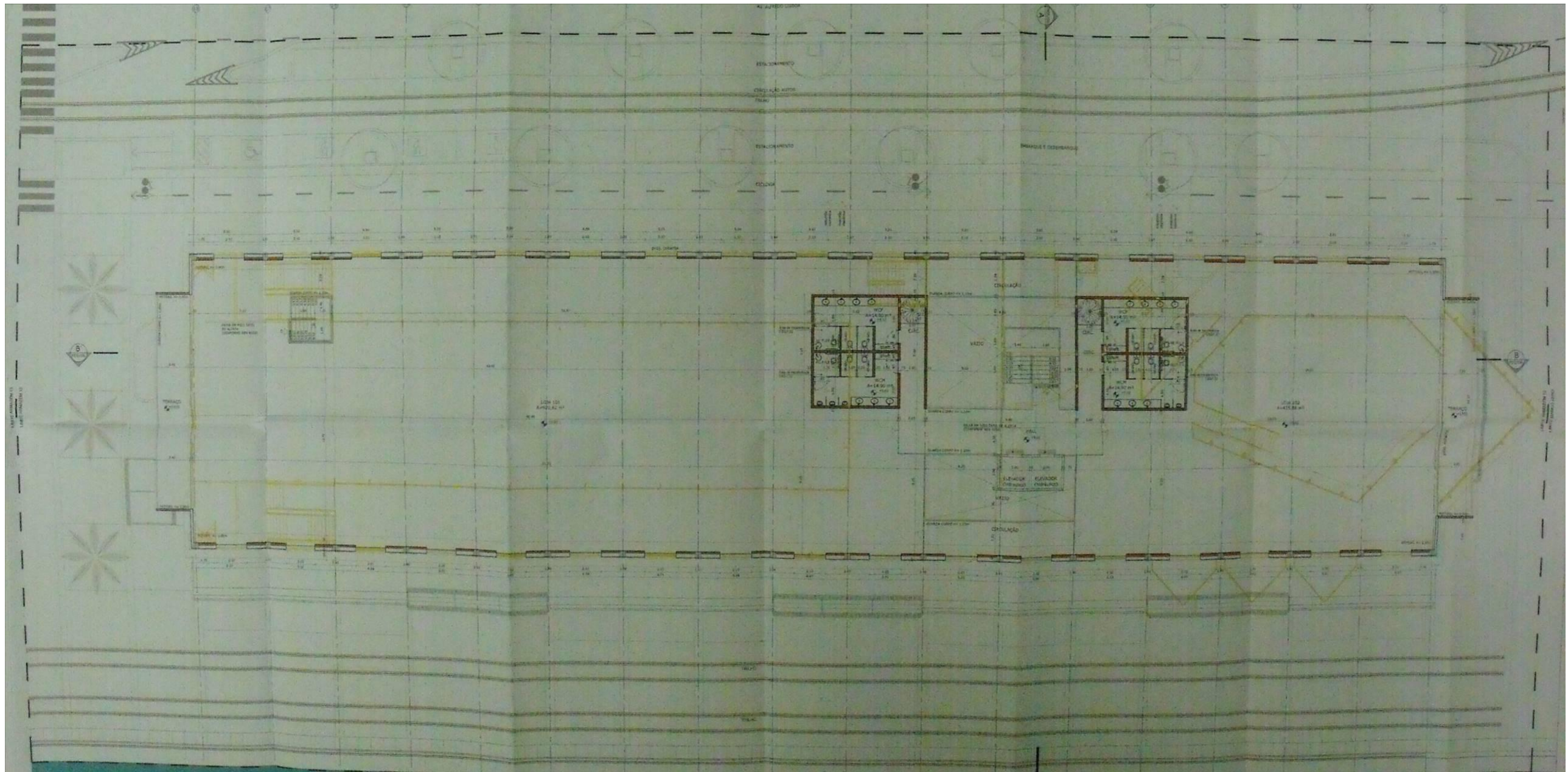
Fonte: arquivo da 1ª. Gerência Regional SECON | PCR, jun.2016.

Figura 153 – Corte AA' (prancha 05/06 do projeto aprovado)



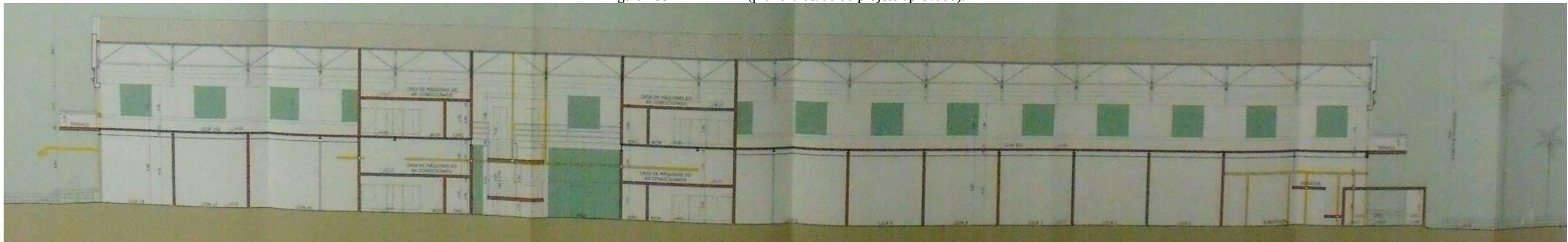
Fonte: arquivo da 1ª. Gerência Regional SECON | PCR, jun.2016.

Figura 154 – Planta do 1º pavimento do armazém 12 (prancha 04/06 do projeto aprovado).



Fonte: arquivo da 1ª. Gerência Regional SECON | PCR, jun.2016.

Figura 155 – Corte BB' (prancha 05/06 do projeto aprovado).



Fonte: arquivo da 1ª. Gerência Regional SECON | PCR, jun.2016.

Figura 156 – Fachada Lateral Direita (Sudoeste). Armazém 12 (prancha 06/06 do projeto aprovado).



Fonte: arquivo da 1ª. Gerência Regional SECON | PCR, jun.2016.

Figura 157 – Vista da Fachada Lateral Direita do Armazém 12 (à esquerda) e da Lateral Esquerda do Armazém 13. Importante destacar a inserção do volume do Núcleo de Polícia, que altera a configuração do espaço livre, diminuindo a visada da linha d'água.



Fonte: a autora, jun.2016.

Figura 158 – Fachada Lateral Esquerda (Nordeste). Armazém 12 (prancha 06/06 do projeto aprovado).



Fonte: arquivo da 1ª. Gerência Regional SECON da PCR, jun.2016.

As alterações seguiram o padrão das ocorridas no antigo armazém 13. Além do já citado, houve inserção de primeiro pavimento, que desconfigurou a leitura interna de galpão, que possuía pé-direito duplo e estrutura de coberta aparente; como extensão do pavimento superior, foram criadas varandas em balanço nas fachadas laterais. As aberturas circulares (tipo óculo tradicional), constantes no projeto de arquitetura aprovado na SECON/PCR, não foram executadas.

Figuras 159 e 160 – Vista da Fachada Lateral Esquerda da edificação. Observa-se a substituição de sacada triangular por nova retangular.



Fonte: a autora, jun.2016.

Figura 161 – Fachada Frontal (Noroeste). Armazém 12 (prancha 06/06 do projeto aprovado).



Fonte: arquivo da 1ª. Gerência Regional SECON da PCR, jun.2016.

Figura 162 – Fachadas Lateral Direita e Frontal (Noroeste) da edificação.



Fonte: a autora, jun.2016.

Figura 163 – Fachada Posterior (Sudeste). Armazém 12 (prancha 06/06 do projeto aprovado).



Fonte: arquivo da 1ª. Gerência Regional SECON da PCR, jun.2016.

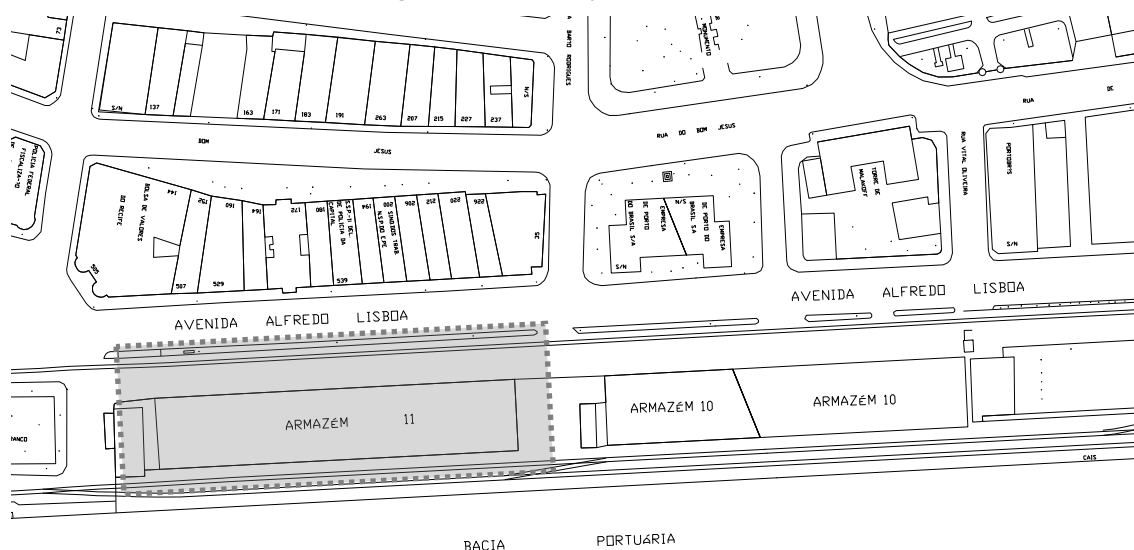
Figura 164 – As esquadrias em vidro da porção superior da edificação possuem forma retangular, diversa da quadrada proposta no projeto de arquitetura.



Fonte: a autora, jun.2016.

Armazém 11

Figura 165 – Localização do armazém 11.



Fonte: Unibase, agência Condepe|Fidem [s.d.]. Marcação pela autora, jun. 2016.

A análise da edificação foi realizada por meio de observações no local, fotografias e dados informativos constantes no Memorial Justificativo de Impacto do Projeto Porto Novo Recife (2012), uma vez que o projeto de arquitetura aprovado, não consta no acervo da 1ª Regional da SECON da PCR.

Figura 166 – Armazém 11 e seu entorno imediato, composto pela Praça do Marco Zero (área livre) e outro vazio existe entre a edificação e o Museu Cais do Sertão.



Fonte: a autora, jun. 2016.

Figura 167 – Armazém 11; destaque para alterações de fachada, com substituição de alvenaria por vidro, e inserção de volume, composto por material metálico e vidro, sacando da linha original da edificação onde funciona o primeiro restaurante e bar das novas reformas do porto.



Fonte: a autora, jun. 2016.

 Volume não pertencente ao galpão original.

Figura 168 – Armazém 11; destaque para alterações de fachada – substituição de alvenaria por vidro. A fachada lateral esquerda perdeu o seu fechamento em alvenaria, o que criou um espaço de transição entre área interna e externa.

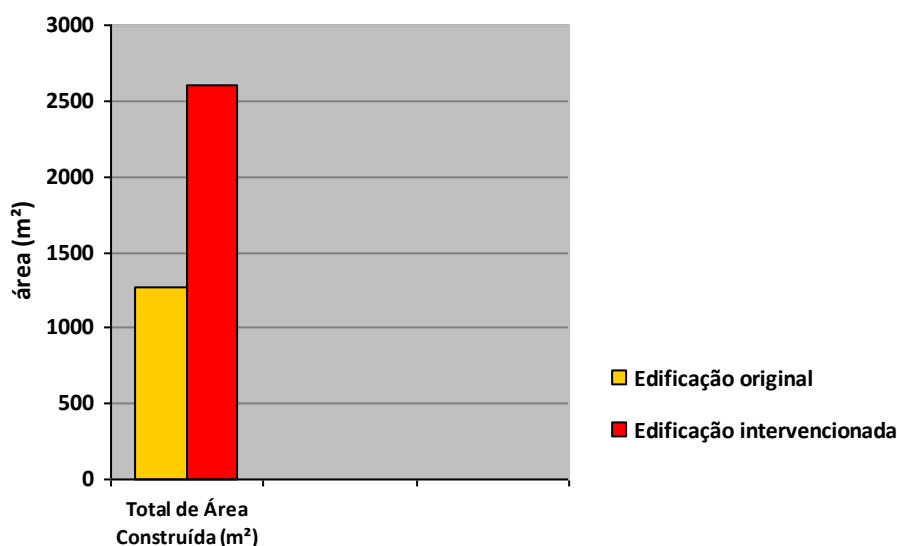


Fonte: a autora, jun. 2016.

 Substituição de alvenaria por esquadria em vidro.  Supressão da alvenaria.

Atribui-se à edificação um lote contendo a dimensão de 5.212,00m². A área construída original é de 1.265,73m², que sofreu um acréscimo de 1.332,62m², totalizando 2.598,35m², o que corresponde um aumento de 105,28%.

Comparativo entre a área construída original x área de intervenção



Quadro-síntese nº11 - Áreas da edificação 11

Áreas	m²	Áreas	m²
Terreno	5.212,00		
Total de construção			2.598,35
Acréscimo de área			1.332,62
Solo natural			342,10

Fonte: Memorial Justificativo de Impacto do Projeto Porto Novo Recife, 2012.

Percebe-se que a edificação passou por alterações em fachadas: **i.** supressão do fechamento em alvenaria nas empenas laterais; **ii.** substituição da alvenaria por vidro na fachada posterior; **iii.** inserção de volume na fachada posterior para receber novo uso, que consiste no primeiro bar e restaurante do conjunto de armazéns intervencionados; **iv.** alteração no tipo das telhas originais cerâmicas e francesas por de fibrocimento, com inserção de exaustores ao seu longo.

Apesar das alterações, de forma geral a leitura da edificação foi preservada. A inclinação do telhado, bem como a configuração fechada de galpão, com pé-direito duplo, sem forro, não foi alterada. Por isso, a edificação é classificada como uma das que menos sofreu descaracterizações, mantendo a característica de armazém.

Figuras 169 e 170 – Comparativo entre momentos do Armazém 11 e do seu entorno, que passaram por modificações.



Fonte: (166) Disponível em: <<https://www.facebook.com/PernambucoArcaico/photos/>> acesso em 24.06.2016; e (167) a autora, jun. 2016.

Figuras 171 e 172 – Comparativo entre momentos da edificação, que abriga o Centro de Artesanato de Pernambuco; houve modificações na fachada lateral direita.



Fonte: (169) a autora, jun. 2016; e (168) Disponível em: <<https://www.facebook.com/PernambucoArcaico/photos/>> acesso em 24.06.2016.

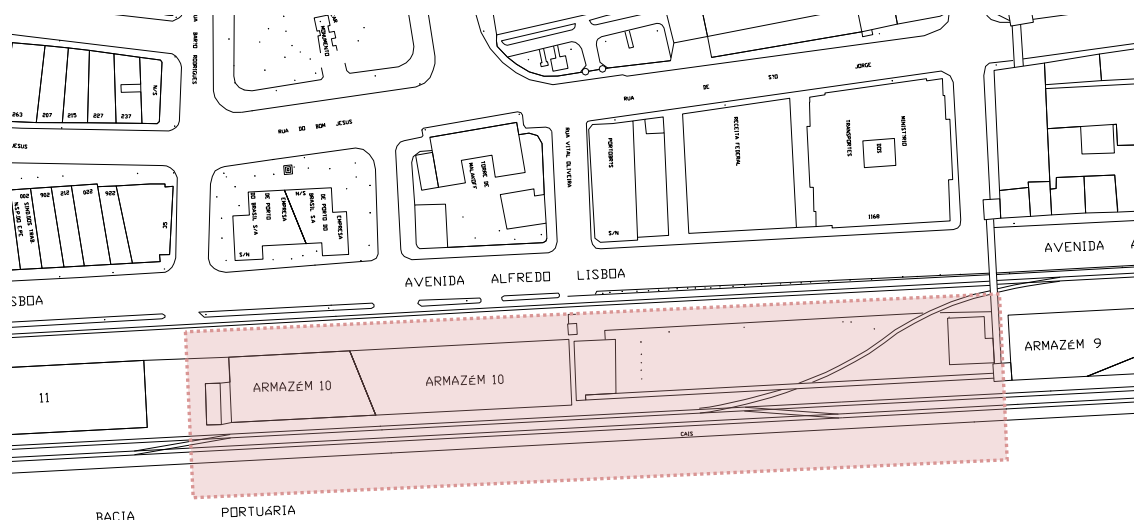
Figura 173 – Apesar de alterações, no geral, manteve-se a volumetria.



Fonte: a autora, jun. 2016.

Armazém 10 e antigo Pátio do Murinho

Figura 174 – Localização do armazém 10.



Fonte: Unibase, agência Condepe|Fidem [s.d.]. Marcação pela autora, jun. 2016.

É de se questionar o fato de uma intervenção do porte do novo equipamento – “Museu Cais do Sertão Luiz Gonzaga” – inserido no local anteriormente ocupado por um dos armazéns formadores do conjunto portuário do Recife, somado ao vazio urbano existente, não possuir projeto aprovado constante no acervo do arquivo da 1ª Regional da SECON da PCR. Esse fato nos traz inúmeras indagações, das quais uma delas deve estar ligada ao fato de ser uma “arquitetura de marca”, que para os novos moldes adotados para construção de cidades, permite que se insiram no circuito das mais atrativas e competitivas.

Pelo ausência do projeto aprovado, como citado, a análise será realizada por meio de fotografias e de dados informativos constantes no Memorial Justificativo de Impacto do *Projeto Porto Novo Recife* (2012).

É o caso mais emblemático dentre todas as intervenções ocorridas no conjunto de armazéns do porto, que estão localizados no Bairro do Recife⁸², uma vez que, para a inserção do novo equipamento cultural, houve 100% de demolição do armazém 10 e a ocupação de um antigo vazio urbano, que constituía o Pátio do Murinho.

⁸² Cabe lembrar que os armazéns localizados no bairro de São José também fazem parte do conjunto portuário, estando entre as edificações que serão intervencionadas pelo projeto Porto Novo.

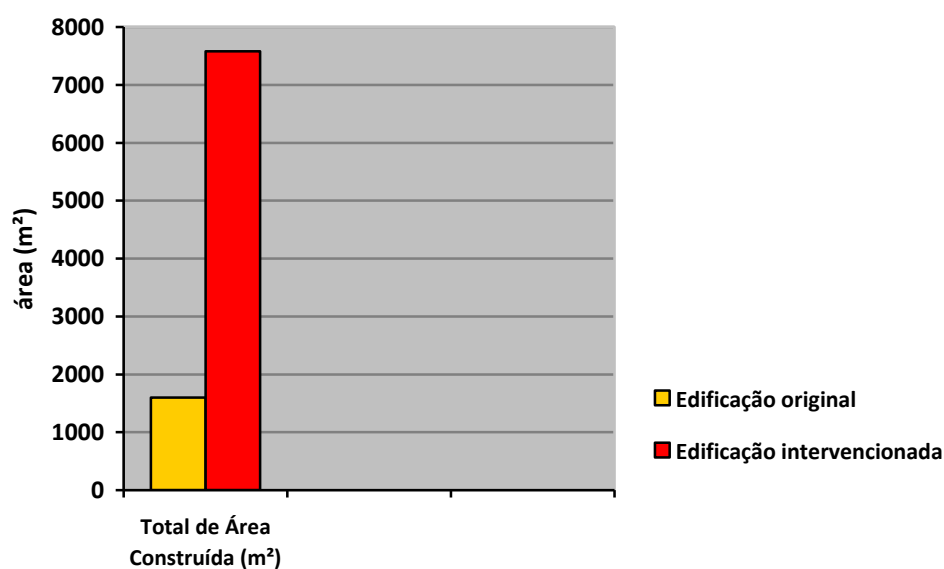
A área originalmente construída possuía dimensão de 1.599,36m², passando, após a intervenção, a 7.580,20m², o que sugere uma proporção de crescimento no total de 373,95%.

Quadro-síntese nº12 – Áreas da edificação 10

Áreas	m ²	Áreas	m ²
Terreno	10.238,50	2º pavimento	1.643,32
Térreo	2.614,21	3º pavimento	553,62
Pavimento Intermediário	284,48	Teto jardim	1.477,40
1º pavimento	2.484,57		
Total de construção			7.580,20
Total de construção existente			1.599,36
Acréscimo de área			5.980,84

Fonte: Memorial Justificativo de Impacto do Projeto Porto Novo Recife (2012).

Comparativo entre a área construída original x área de intervenção



Com as figuras que seguem é possível visualizar e entender o quanto as transformações ocorridas modificaram a leitura do local.

Figuras 175 a 181 – Construção do armazém 10, no Porto do Recife, em 1913. Frente d'água do Porto. Destaque para o armazém 10 ainda erigido e o vazio correspondente ao antigo pátio do Murinho. Armazém 10 cede lugar à edificação contemporânea (Museu Cais do Sertão Luiz Gonzaga). As fotos à direita mostram as obras para construção da edificação e a mesma já erigida.



Fonte: (175 a 179) VIEIRA; BRENDLE (2012); (180 e 181) a autora, out.2015; marcações da autora.

Figura 182 – À esquerda, a edificação contemporânea, substituindo o armazém 10, e à direita inserção de outra parte do equipamento cultural, em edificação mimética aos armazéns do porto, ocupando o antigo vazio do Pátio do Murinho. Cabe observar que a nova edificação diminuiu a visada que se possuía da Torre Malakoff, bem protegido em nível estadual.



Fonte: a autora, jun. 2016.

Figura 183 – Vista parcial dos dois volumes que formam o Museu Cais do Sertão.



Fonte: a autora, out.2015.

Figura 184 – Vista parcial dos dois volumes, vistos de cima da Torre Malakoff.



Fonte: a autora, out.2015.

O equipamento cultural – Museu Cais do Sertão Luiz Gonzaga⁸³ – é formado pelas duas novas edificações apresentadas acima. Pode-se afirmar que de todas as intervenções ao longo do conjunto portuário, esta foi a de maior dimensão, uma vez que, como já citado, é fruto de uma demolição e da ocupação de um espaço vazio, modificando, portanto, não só a autenticidade de um bem, mas a integridade de um conjunto, que está inserido em uma das áreas mais importantes da cidade do Recife.

Figura 185 – Em primeiro plano, a tipologia contemporânea; em segundo a tipologia similar aos armazéns originais.



Fonte: a autora, out.2015.

Observando-se a fotografia é possível identificar o quanto as edificações interferem na visada para a Torre Malakoff, que está na lista de bens tombados em nível estadual⁸⁴, de forma isolada. Cabe destacar que aqui não está se analisando a qualidade projetual, mas as interferências que determinadas intervenções trazem a áreas de relevância cultural – arquitetônica, histórica, natural, imaterial, bem como o quanto o urbanismo contemporâneo tem contemplado projetos que servem como equipamentos-âncora, atrativos para as áreas onde se inserem, utilizando-se, portanto, do poder do

⁸³ Cabe destacar que o citado museu já teve suas portas fechadas 3 vezes no ano de 2016, devido a questões financeiras. Fonte: NETV 2ª. Edição, Rede Globo de Televisão, em 22.11.2016.

⁸⁴ Processo nº 0431/1992, Resolução Conselho Estadual de Cultura nº 07/1994, de 06/12/1994, Homologação pelo Decreto nº 18232, de 19/12/1994. Inscrição no Livro de Tombo de Edifícios e Monumentos Isolados, 99, fl. 12v.

marketing para se vender a imagem da cidade, por meio de cenários desenvolvidos para investidores e turistas; criam-se as chamadas “paisagens de poder”, o que é possível por meio da inserção de “arquitetura de grife”, atribuída a projetos desenvolvidos por arquitetos/escritórios de arquitetura reconhecidos nacionalmente ou mundialmente, o que se acredita agregar valor no local onde se inserem. O equipamento não funciona em sua totalidade, uma vez que a edificação não está concluída.

Figura 186 – Edificação contemporânea, substituindo o armazém 10, com gabarito superior ao galpão original, o que diminui a visada da Torre Malakoff.



Fonte: a autora, jun. 2016.

Figura 187 – Vista da coberta da edificação, de cima da Torre Malakoff. Nota-se que a edificação ainda não foi concluída.



Fonte: a autora, out.2015.

Figura 188 – Edificação similar aos antigos galpões, erigida no Pátio do Murinho.



Fonte: a autora, jun. 2016.

Figura 189 – Vista do volume edificado no antigo Pátio do Murinho.



Fonte: a autora, jun. 2016.

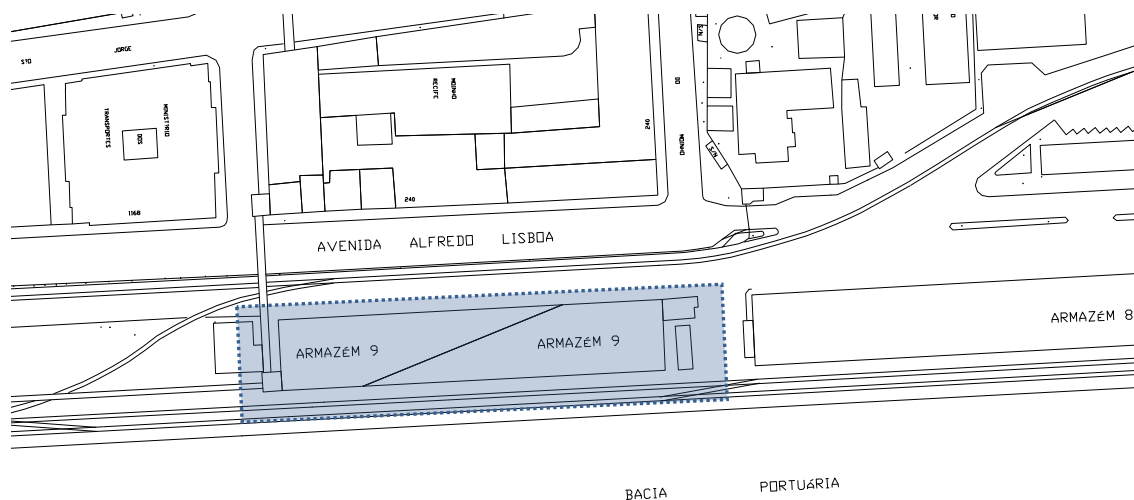
Figuras 190 e 191 – Edificação mimética aos demais armazéns; e marquise que compõe o museu, localizada no acesso principal.



Fonte: a autora, jun. 2016.

Armazém 9

Figura 192 – Localização do armazém 9.



Fonte: Unibase, agência Condepe|Fidem [s.d.]. Marcação pela autora, jun. 2016.

Figura 193 – Edificação vista desde o molhe. É possível visualizar as intervenções na fachada.



Fonte: a autora, jun. 2016.

Quadro-síntese nº13 - Áreas da edificação 9

Áreas	m²	Áreas	m²
Terreno	5.817,52	Subunidades	
Térreo	1.936,31	Sala 101	665,95
1º pavimento	1.525,38	Sala 102	725,66
2º pavimento	1.840,75	Sala 201	786,38
		Sala 202	852,90
Área privativa			3.030,89
Total de construção			5.302,44
Total de construção existente			2.039,68
Acréscimo de área			3.262,76
Solo natural (5,33%)			310,22
Vagas externas			30
Vagas internas			82
Total de vagas			112 (sendo duas para P.N.E internas e 1 externa)

Fonte: arquivo da 1ª. Gerência Regional SECON da PCR; parte integrante da prancha 01/06 do projeto aprovado.

A edificação passou por alterações de fachada, com a supressão da alvenaria, inserção de um pavimento vazado no térreo, para estacionamento, de uma caixa recuada e envidraçada como primeiro pavimento e um segundo pavimento, cuja alvenaria da fachada foi mantida no alinhamento original, mas onde foram inseridas janelas em vidro. A tentativa de manter a leitura de armazém foi suprimida pela quantidade de alterações; ainda que a inclinação da coberta tenha sido preservada, com duas águas dispostas frente-fundos e cumeeira paralela à Avenida Alfredo Lisboa, bem como a sua estrutura em geral mantida, a tipologia do galpão foi desconfigurada pelo vazio, novas aberturas e material utilizado, a exemplo do vidro, e pela divisão da edificação em pavimentos que desqualificam sua configuração espacial; sendo assim, o pé-direito duplo da tipologia industrial, não existe mais.

Comparativo entre a área construída original x área de intervenção

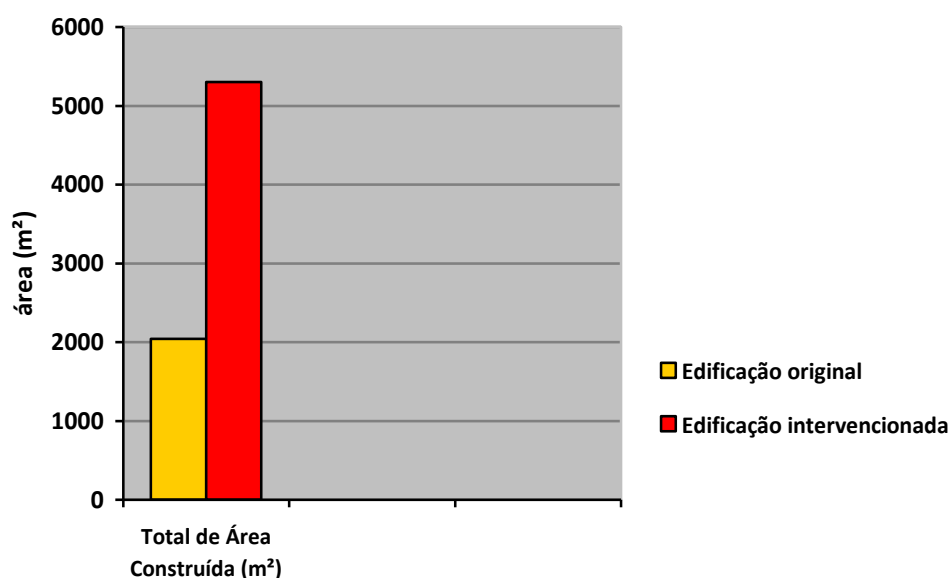
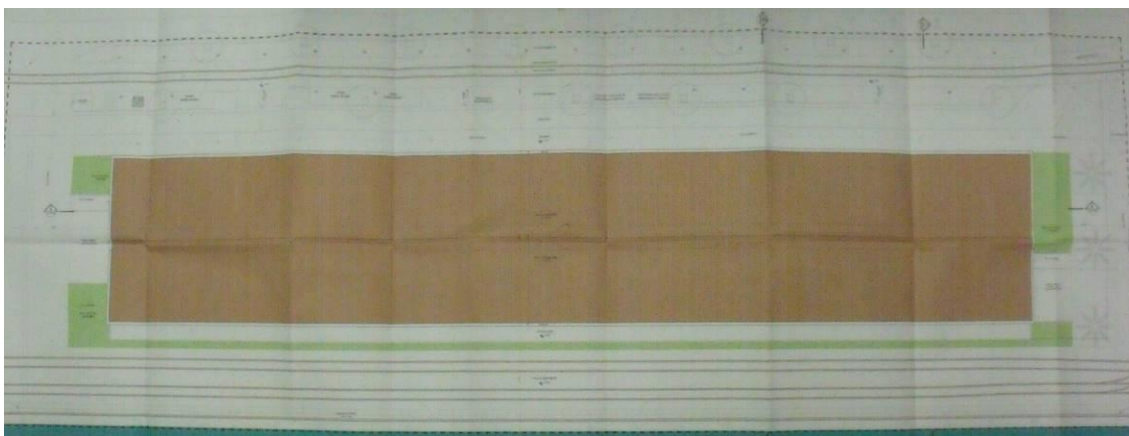


Figura 194 – planta de situação do armazém 9 (parte integrante da prancha 01/06 do projeto aprovado).



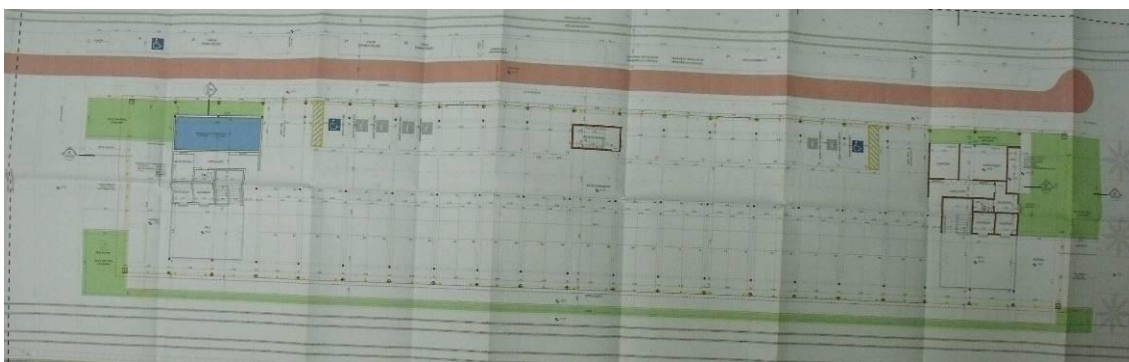
Fonte: arquivo da 1ª. Gerência Regional SECON da PCR, jun.2016.

Figura 195 – Planta de coberta do armazém 9 (parte integrante da prancha 02/06 do projeto aprovado).



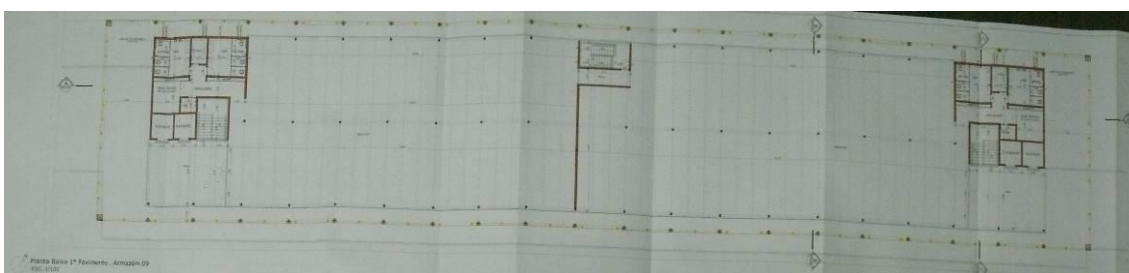
Fonte: arquivo da 1ª. Gerência Regional SECON | PCR, jun.2016.

Figura 196 – Planta baixa – térreo do armazém 9 (parte integrante da prancha 03/06 do projeto aprovado).



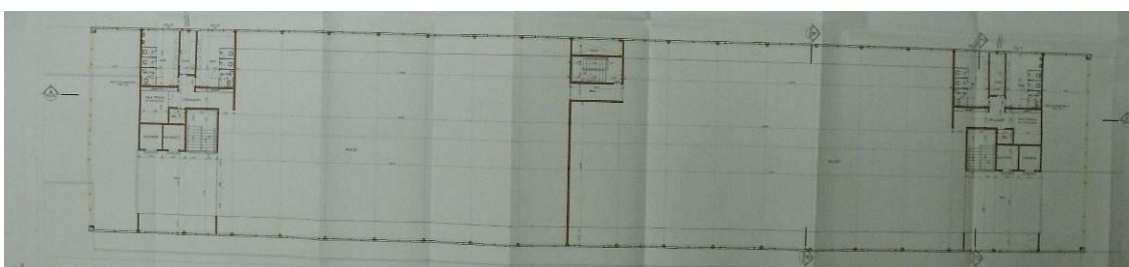
Fonte: arquivo da 1ª. Gerência Regional SECON | PCR, jun.2016.

Figura 197 – Planta baixa – 1º. Pavimento do armazém 9 (parte integrante da prancha 04/06 do projeto aprovado).



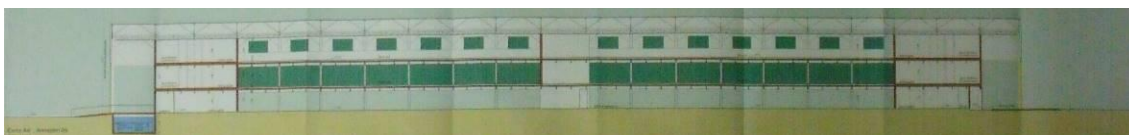
Fonte: arquivo da 1ª. Gerência Regional SECON | PCR, jun.2016.

Figura 198 – Planta baixa – 2º. Pavimento do armazém 9 (parte integrante da prancha 05/06 do projeto aprovado).



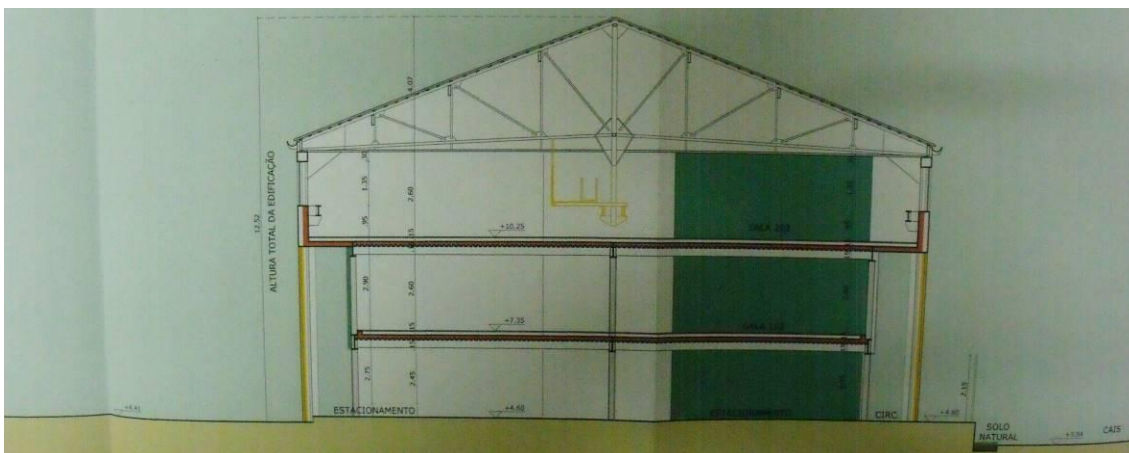
Fonte: arquivo da 1ª. Gerência Regional SECON | PCR, jun.2016.

Figura 199 – Corte AA' | armazém 9 (parte integrante da prancha 05/06 do projeto aprovado).



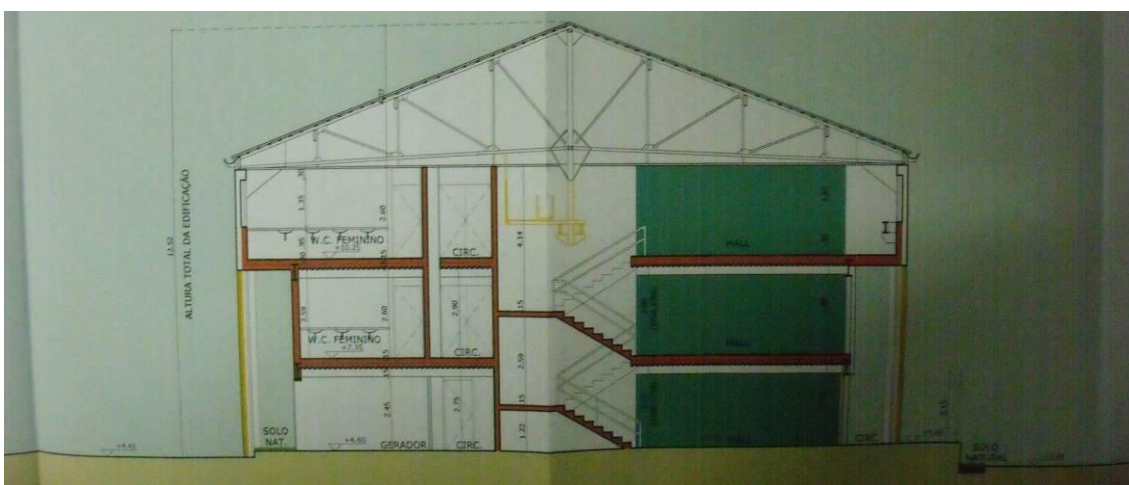
Fonte: arquivo da 1ª. Gerência Regional SECON | PCR, jun.2016.

Figura 200 – Corte BB' | armazém 9 (parte integrante da prancha 05/06 do projeto aprovado).



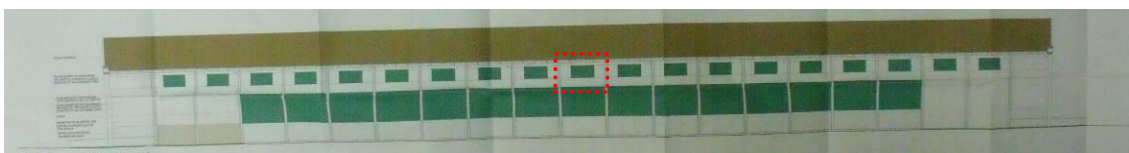
Fonte: arquivo da 1ª. Gerência Regional SECON | PCR, jun.2016.

Figura 201 – Corte CC' | armazém 9 (parte integrante da prancha 05/06 do projeto aprovado).



Fonte: arquivo da 1ª. Gerência Regional SECON | PCR, jun.2016.

Figura 202 – Fachada frontal (prancha 06/06 do projeto aprovado).



Fonte: arquivo da 1ª. Gerência Regional SECON | PCR, jun.2016.

Figura 203 – Fachada frontal, destaque aos pavimentos criados e à forma da abertura da janela.



Fonte: a autora, jun. 2016.

Figura 204 – Fachada posterior (prancha 06/06 do projeto aprovado).



Fonte: arquivo da 1ª. Gerência Regional SECON | PCR, jun.2016.

Figura 205 – Fachada posterior vista desde o molhe; forma da abertura de janela diversa da constante no projeto aprovado.



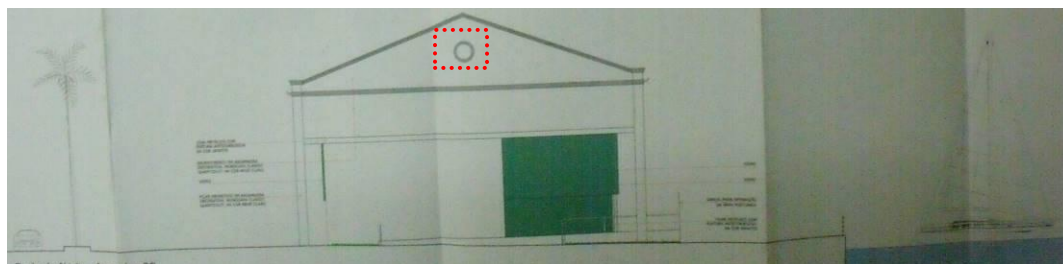
Fonte: a autora, jun. 2016.

Figura 206 – Fachada lateral esquerda (prancha 06/06 do projeto aprovado).



Fonte: arquivo da 1ª. Gerência Regional SECON | PCR, jun.2016.

Figura 207 – Fachada lateral direita (prancha 06/06 do projeto aprovado).



Fonte: arquivo da 1ª. Gerência Regional SECON | PCR, jun.2016.

Figura 208 – Fachada lateral direita; abertura constante no projeto aprovado, não executada.



Fonte: a autora, jun. 2016.

Na fachada posterior, do que foi analisado e se pode observar no comparativo entre o projeto aprovado e a fotografia, é que quase toda a proposta foi executada, salvo as aberturas de janela do último pavimento, que não seguiu a forma – no projeto aprovado era retangular, enquanto na execução, quadrada.

Ainda, as aberturas circulares propostas no projeto aprovado, para as fachadas laterais, não foram executadas, conforme se visualiza nas fotografias.

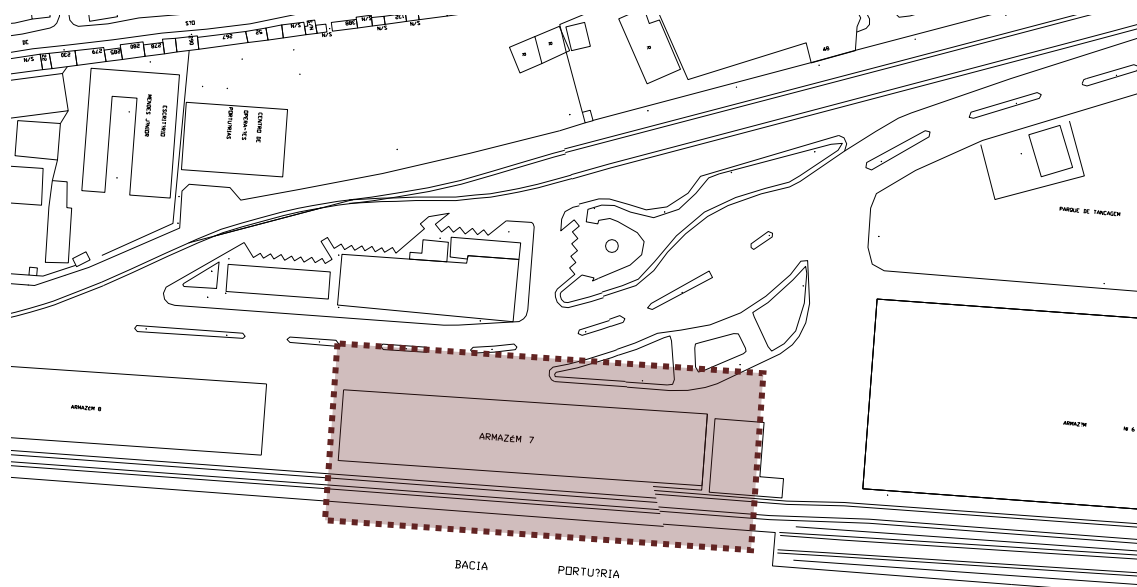
Figura 209 – Detalhes da fachada principal. Identifica-se cada um dos pavimentos, a relação com o limite da fachada original e o tipo de materiais empregados. A estrutura foi deixada em destaque, no entanto, não se consegue afirmar se é original ou novos elementos que estruturam os pavimentos, já que anteriormente não eram totalmente aparentes.



Fonte: a autora, jun. 2016.

Armazém 7

Figura 210 – Localização do armazém 7.



Fonte: Unibase, agência Condepe|Fidem [s.d.]. Marcação pela autora, jun. 2016.

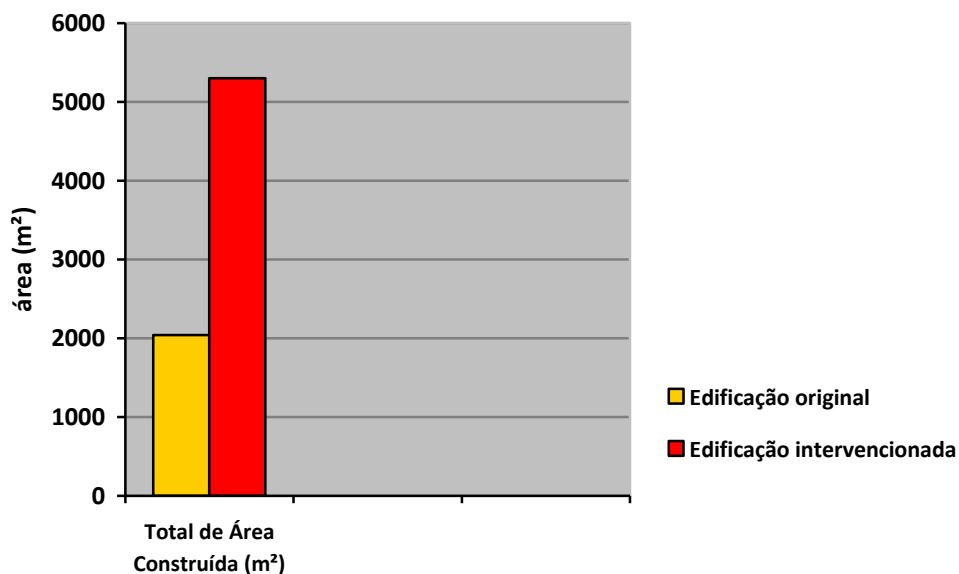
O texto a seguir diz respeito à reforma do *armazém 7*, com acréscimo de área construída e inserção de edificação contemporânea, que se interligam por meio de uma passarela aérea. Tais edificações servem ao uso de Terminal Marítimo de Passageiros, anteriormente localizado no armazém 12 do Porto do Recife. Tal obra fez parte da preparação de infraestrutura para receber eventos internacionais como a Copa das Confederações e a Copa do Mundo de 2014. Por não possuir projeto no acervo da 1ª Regional da SECON da PCR, a análise será realizada por meio de fotografias e de dados informativos constantes no Memorial Justificativo de Impacto do Projeto Porto Novo Recife (2012).

Figuras 211 a 217 – Armazém 7, anteriormente às obras para abrigar novo uso; obras de adequação e construção de edificação para abrigar o Terminal Marítimo de Passageiros.



Fotos: Diogo Kyrilos. Fonte: Disponível em: <<http://www.portalworldcruises.com/2012/07/obras-de-construcao-do-terminal-de.html>> e <http://www.panrotas.com.br/album-de-fotos-turismo/cruzeiros/veja-como-estao-as-obras-do-porto-do-recife_62137,47802.html> acesso em 22.07.2016.

Comparativo entre a área construída original x área de intervenção



Quadro-síntese nº14 – Áreas da edificação 7

Áreas	m²	Áreas	m²
Terreno	23.405,00	Subunidades	
Térreo	1.936,31	Sala 101	665,95
1º pavimento	1.525,38	Sala 102	739,61
2º pavimento	1.561,66	Sala 201	665,95
		Sala 202	739,61
Área privativa			
Total de construção			3.030,89
Total de construção existente			5.302,44
Acréscimo de área			2.039,68
Solo natural (5,33%)			3.262,76
			310,22
Vagas comuns			175
Vagas P.N.E.			5
Vagas ônibus			12
Total de vagas		12 + 180 = 192 (sendo cinco para P.N.E.)	

Dados constantes no Memorial Justificativo de Impacto, relativo ao Projeto Porto Novo Recife.

SALA PERNAMBUCO

Áreas	m²	Áreas	m²
Terreno	-	Subunidades	
Térreo	1.778,47	Loja 01	581,60
1º pavimento	1.153,51	Loja 02	439,83
		Loja 03	571,62
		Loja 04	476,50

Fonte: Memorial Justificativo de Impacto do Projeto Porto Novo Recife (2012).

Figura 218 – Vista do Terminal Marítimo de Passageiros, a partir da Avenida Alfredo Lisboa.



Fonte: Maria Giulia Felipe Esposito Martins, jul. 2016.

O Terminal 7 foi reformado e entregue no início de 2010. Possui sala de embarque e desembarque com esteiras rotativas, espaço de lazer e de serviços, com praça de alimentação e lojas, que, juntamente com a Sala Pernambuco serve de recepção aos passageiros.

Segundo o arquiteto Moisés Andrade, responsável pela elaboração do projeto arquitetônico da Sala Pernambuco (2008), essa consiste em um edifício de passagem. Onde quem chega de navio quer conhecer a cidade, quem embarca quer conhecer outras partes do mundo. Ninguém deseja ficar no Terminal Marítimo. É um local de permanência mínima e que precisa ser acolhedor e eficiente.⁸⁵

Localiza-se no limite entre as áreas operacional e não operacional do Porto, que possui cais acostável com área de três mil metros. O armazém passou por obras internas, possuindo atualmente mais de um pavimento. No térreo, voltado para o cais, há salas de embarque e desembarque, e no mezanino sala vip para embarque de autoridades. O primeiro pavimento foi inserido para abrigar lojas e restaurante. O acesso entre os pisos é feito por meio de uma escada normal, uma rolante, uma rampa e dois elevadores. O antigo galpão se interliga ao novo volume por meio de uma passarela aérea.

A nova edificação possui fachada em estrutura metálica, remetendo a um barco de papel, e abriga o check-in, instituições de controle: alfândega da Receita Federal, bem como imigração e segurança da Polícia Federal, e agências reguladoras.⁸⁶

⁸⁵ <<https://www.portosenavios.com.br/noticias/portos-e-logistica/33817-terminal-maritimo-do-porto-do-recife-vai-ganhar-operador-privado>> acesso 22.07.2016.

⁸⁶ <<http://www.portodorecife.pe.gov.br/releases-int.php?id=terminal-maritimo-de-passageiros-1>> acesso 22.07.2016.

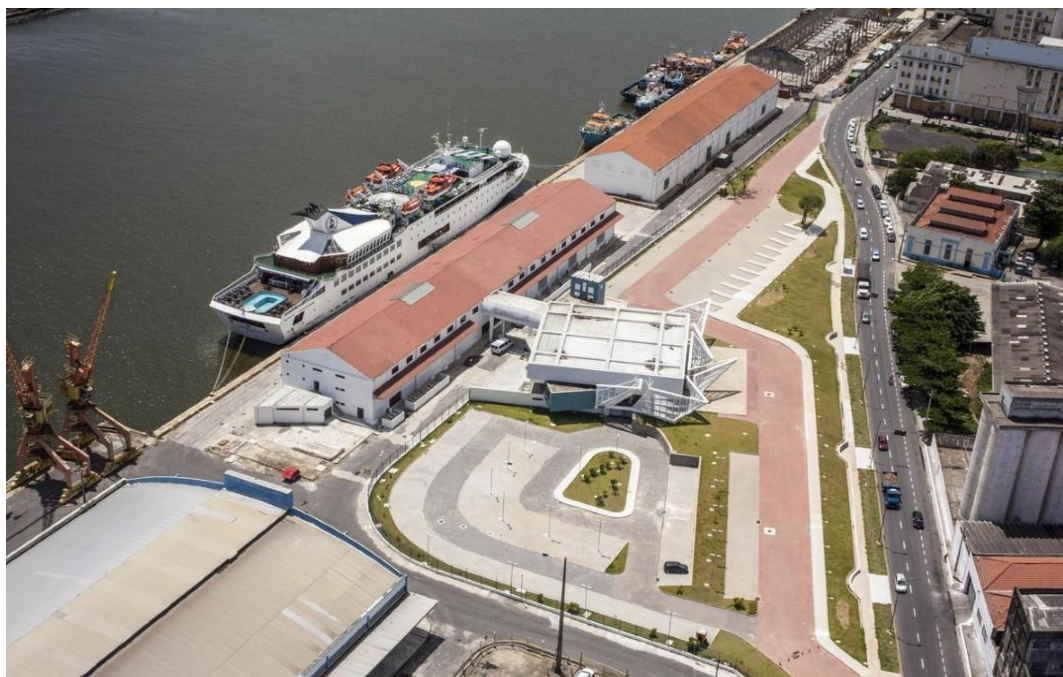
Figura 219: Vista do Terminal Marítimo de Passageiros, a partir do Molhe.



Fonte: a autora, jun. 2016.

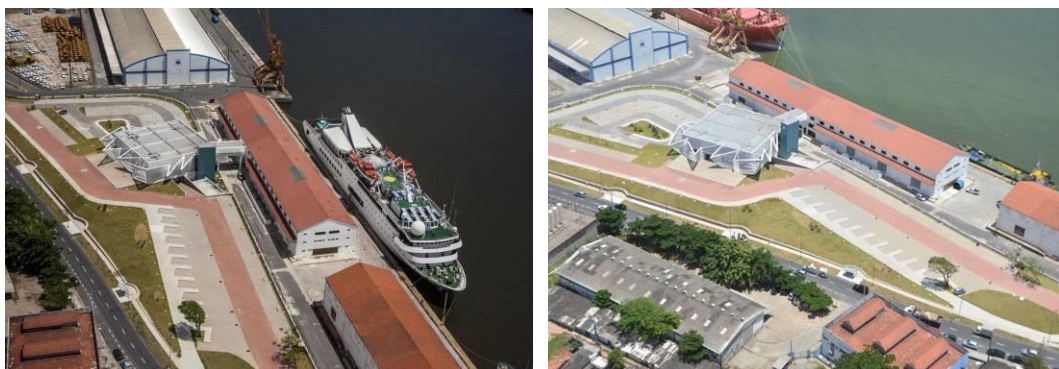
A volumetria da edificação foi preservada, em quase sua totalidade. As alterações visualizadas consistem na abertura dos vãos, onde existiam cobogós e a inserção de vidro em substituição. A coberta foi mantida em duas águas, no sentido frente-fundo e cumeeira paralela às fachadas frontal e posterior. A estrutura em tesouras foi mantida, conforme pode ser observado na figura 222, bem como as telhas cerâmicas do tipo francesa. As fachadas laterais receberam algumas aberturas, possivelmente por necessidade do novo uso.

Figura 220 – Vista aérea da intervenção realizada no armazém 7 e inserção da Sala Pernambuco em edificação contemporânea, erigida em frente à área livre da fachada frontal do antigo galpão. A ligação entre os dois volumes é realizada por meio de uma passarela aérea.



Fonte: Disponível em: <<https://www.portosenavios.com.br/noticias/portos-e-logistica/33817-terminal-maritimo-do-porto-do-recife-vai-ganhar-operador-privado>> acesso em 22.07.2016.

Figuras 221 e 222 – Vista aérea da intervenção realizada no armazém 7 e inserção da Sala Pernambuco.



Fonte: Disponível em: <http://www.mg.superesportes.com.br/app/fotos/especiais/copa-do-mundo/2014/04/14/copa2014_interna_galeria,31/o-que-foi-feito-no-recife.shtml> e <<http://www.leijaja.com/esportes/2014/03/18/recifenses-nao-acreditam-que-obras-da-copa-estarao-prontas/>> acesso em 22.07.2016.

Figura 223 – Sala Pernambuco. Inserção de elemento contemporâneo no sítio, como marca do tempo atual. Cabe destacar que é possível realizar a leitura entre o antigo e o novo, onde os dois conseguem “viver” harmônicos.



Fonte: Maria Giulia Felipe Esposito Martins, jul. 2016.

Figura 224: Sala Pernambuco. Acesso principal do Terminal Marítimo de Passageiros.

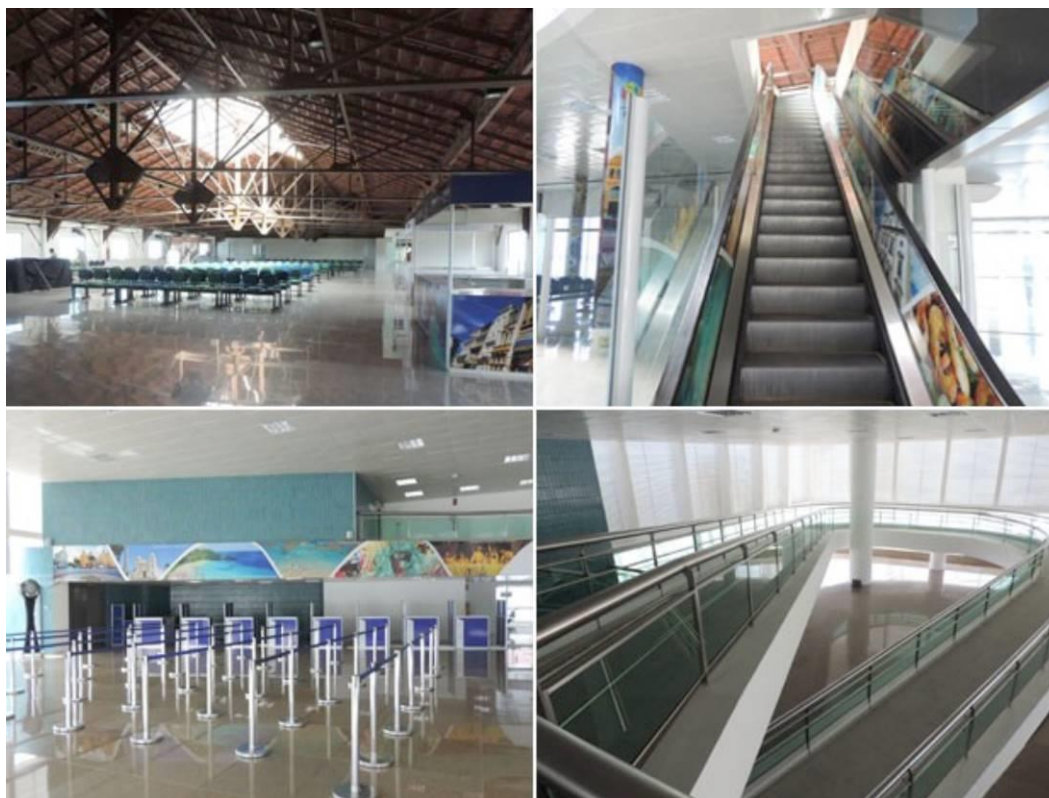


Fonte: Disponível em: <<http://webradio.redecanaadecomunicacao.com.br/mobile/noticia.php?id=935>> acesso em 22.07.2016.

A Sala Pernambuco é uma edificação totalmente nova, o que justifica a utilização de materiais contemporâneos, fazendo o contraponto com o existente.

O armazém preexistente recebeu um mezanino, que quebra a leitura de galpão; no entanto é importante destacar a manutenção da estrutura de coberta e telhas originais, que permite a leitura de tipologia industrial.

Figuras 225 a 228 – Primeiro pavimento. Destaque para a manutenção da estrutura de coberta; acesso ao piso superior; fila de embarque; e rampa de acesso ao piso superior.



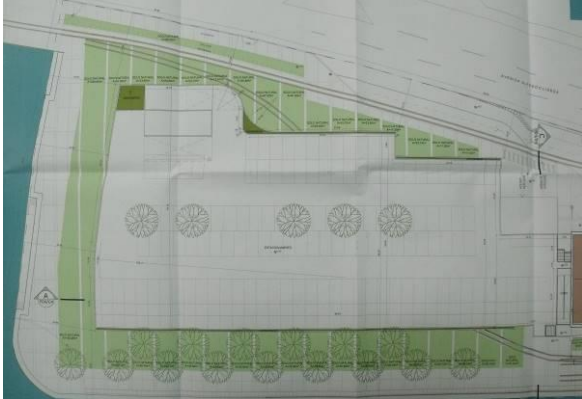
Fonte: Disponível em: <<http://www.portodorecife.pe.gov.br/noticia-int.php?id=porto-do-recife-tera-navio-para-receber-35-mil-mexicanos-na-copa>>

Figuras 229 a 231 – Área de atracação de navios, e embarque e desembarque pelos passageiros dos navios.

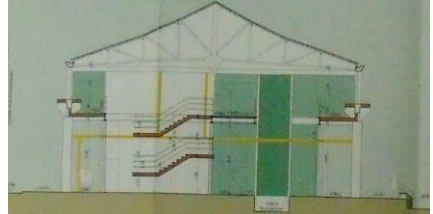
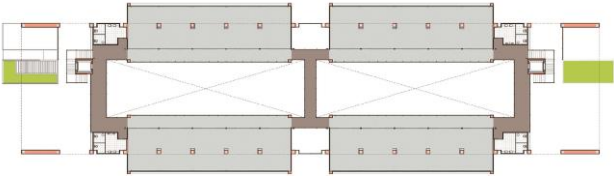
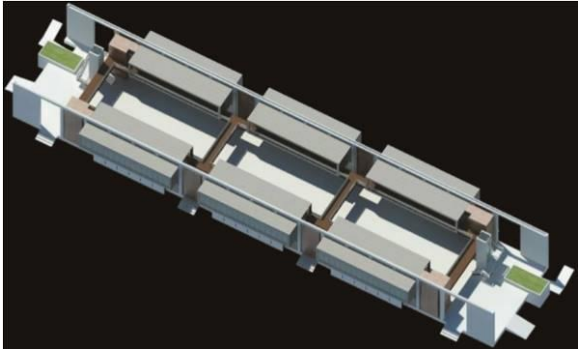
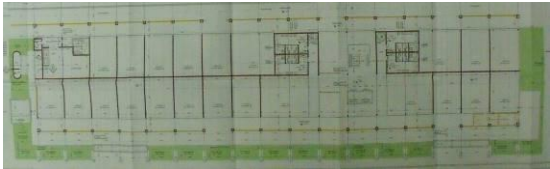
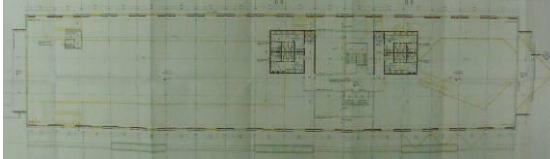


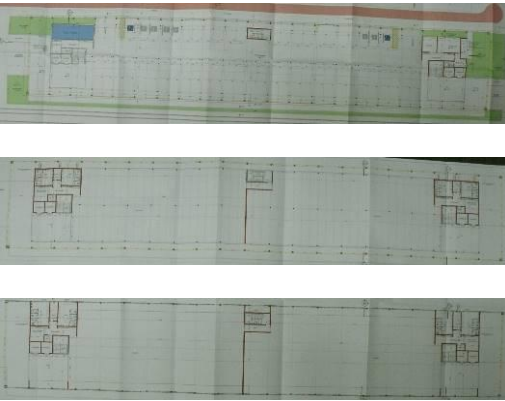
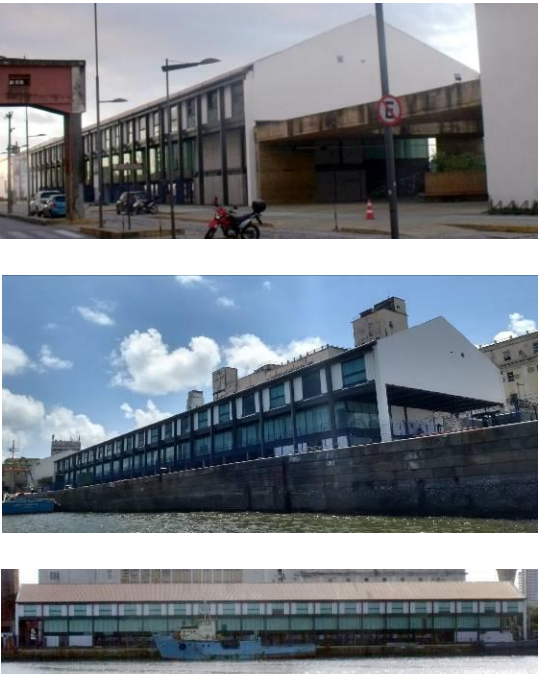
Fonte: Disponível em: <<http://www.portalworldcruises.com/2012/07/obras-de-construcao-do-terminal-de.html>> Foto: Diogo Kyrilos; e <<https://vidaestilo.terra.com.br/turismo/cruzeiros/porto-de-recife-inaugura-novo-terminal-na-temporada,dd32776cc70f1410VgnVCM20000099cceb0aRCRD.html>> acesso em 22.07.2016.

Nesse caso, apesar do novo volume criado no pátio à frente do armazém, com tipologia totalmente diversa do restante do sítio, que marca a contemporaneidade da edificação, foi preservada a autenticidade do bem, conseguindo-se, assim fazer a leitura do tempo de cada edificação e da inserção da tipologia num espaço que era vazão.

COMPARATIVO ENTRE OS PROJETOS PROPOSTOS PELO NTOU, CONSÓRCIO NOVO RECIFE E EXECUÇÃO			
NTOU	CONSÓRCIO	EXECUÇÃO	OBSERVAÇÕES
			O projeto original, desenvolvido pelo NTOU, para o antigo vazio urbano lindeiro ao armazém 14, serviria de praça com mirante, em localização privilegiada e de caráter público. No entanto, o projeto desenvolvido pelo novo consórcio propôs um estacionamento, tipo de uso que não confere ganhos à cidade, nesse caso agravado pela interferência em uma área de relevância histórico-cultural. Entre o proposto pelo consórcio e o executado, identifica-se a não inserção da vegetação no entorno da nova edificação e no seu interior. Afora isso, o espaço serve a eventos privados. Na visão da autora, a proposta executada não agregou valor à área onde se insere, tampouco cumpriu a função social à qual deveria se destinar, por se tratar de área lindeira à frente d’agua e pública.
			O projeto do NTOU para o armazém 14 se propunha de duas formas, uma adotando consideráveis modificações na tipologia industrial – inserção de coberta sobre a original, supressão de alvenaria nas fachadas e inserção de novos elementos; a outra com modificação da fachada lateral direita, mas manutenção da estrutura⁸⁷. A proposta do consórcio, ao contrário, mantinha a tipologia industrial, quase por completa, trazendo, apenas, pequenas intervenções, como aberturas de vãos de janela, na fachada posterior, nos locais onde existiam marcações no volume. A execução da obra acompanhou o proposto, salvo a abertura de vão de porta na fachada lateral direita, as janelas citadas e o coroamento de um dos vãos de porta na fachada posterior que não foram executados, bem como suprimiu a alvenaria da fachada lateral esquerda. Ao olhar da autora, a proposta executada, que preserva quase em sua totalidade o armazém original, mostra a possibilidade da manutenção da tipologia, ainda que o uso seja diverso ao original. O novo uso é privado, voltado a um público com poder aquisitivo diferenciado, destacando a fragmentação social.

⁸⁷ No mesmo documento o NTOU insere as imagens apresentadas, no entanto, não explicita que sejam estudos diversos, o que gera uma dubiedade no entendimento da proposta. Figuras 19 e 29, BRANDÃO (2012, p. 129 e 137).

COMPARATIVO ENTRE OS PROJETOS PROPOSTOS PELO NTOU, CONSÓRCIO NOVO RECIFE E EXECUÇÃO			
NTOU	CONSÓRCIO	EXECUÇÃO	OBSERVAÇÕES
			Do que é observado na proposta do NTOU para os armazéns 13 e 12, manter-se-ia o pé-direito duplo no interior das edificações, para que não se perdesse a leitura de galpão. Haveria inserção de mezaninos, com caixas retangulares que sacariam das fachadas frontal e posterior, em balanço. À cobertura original seria inserida estrutura do tipo lanternim. Toda alvenaria do térreo seria suprimida.
			No projeto do consórcio, observa-se a demolição das estruturas do interior do galpão e das alvenarias das fachadas; no caso do armazém 12, propõe a demolição das varandas em balanço, localizadas nas fachadas posterior e lateral esquerda. Em ambos os casos o projeto traz a construção de baterias de banheiro, circulação vertical e diversos espaços (lojas) com fechamento em vidro e recuados da linha da fachada, criando um espaço de circulação coberto.
			A obra executada, no geral, está pautada no que foi proposto pelo consórcio. Os armazéns passaram a ter dois pavimentos – térreo e primeiro, o que quebra a leitura de galpão, onde se privilegia o pé-direito duplo, com a estrutura de cobertura totalmente aparente; no térreo foi criada uma caixa envidraçada e recuada das fachadas frontal e posterior, onde estão inseridos usos terciários - serviços; os módulos das lojas, preestabelecidos, variam de acordo com a necessidade dos usos. No primeiro pavimento a alvenaria se manteve no alinhamento original, tendo as prováveis aberturas originais recebido esquadrias de vidro; a forma difere do que foi apresentado no projeto (de quadrada à retangular); foram inseridas varandas em balanço nas duas fachadas laterais, o que consequentemente levou à abertura de vãos de porta. A abertura circular propostas para as fachadas laterais não foram executadas.
 	   	   	Comparando-se o proposto pelo NTOU e o executado pelo Consórcio, a autora entende que ambos os projetos têm como princípios a transformação dos armazéns originais. O primeiro, altera a configuração do invólucro, inserindo novos elementos e suprimindo antigos, no entanto, percebe-se a tentativa de manutenção da leitura de arquitetura industrial internamente, já que preserva o pé-direito duplo, deixando à mostra a estrutura da cobertura, o que ocorre de forma oposta no que foi executado. O segundo, por sua vez, altera consideravelmente o invólucro, com a supressão da alvenaria e inserção de vidro, mas, aparentemente, traz uma leitura mais imediata do antigo armazém. A autora entende, ainda, que a manutenção geral da estrutura, seu invólucro e interior, com algumas intervenções, não inviabilizaria a utilização dos armazéns para novos usos.

COMPARATIVO ENTRE OS PROJETOS PROPOSTOS PELO NTOU, CONSÓRCIO NOVO RECIFE E EXECUÇÃO			
NTOU	CONSÓRCIO	EXECUÇÃO	OBSERVAÇÕES
			Para o antigo armazém 10, o NTOU apresenta em seu documento duas possibilidades de intervenção como proposta, que gera dúvidas acerca do que o núcleo técnico “defendia” para o local. Em uma delas o antigo galpão seria reformado à luz do projeto para os armazéns 13 e 12, com a preservação do vazio urbano tradicional, Pátio do Murinho; no outro apresenta uma tipologia diversa de todo o conjunto portuário, seja pela dimensão, forma, gabarito, ocupando a localização do armazém 10, demolido para esse fim, e que se soma a uma edificação com tipologia similar aos galpões originais, nesse caso, erigida no local do antigo Pátio. A proposta que pode ser datada do estudo do NTOU ou atribuída ao novo Consórcio, não possui cópia do projeto aprovado no arquivo da 1ª. Gerência Regional SECON/PCR, por isso, a autora não pôde inclui-la neste trabalho, baseando o estudo no documento do núcleo técnico, no memorial justificativo do projeto Porto Novo Recife e nas observações <i>in loco</i>. As obras da edificação ainda não foram finalizadas (novembro 2017), apesar de o equipamento estar em funcionamento. As fotografias retratam a dimensão substancial da nova tipologia, que ocupa linearmente uma área proporcional a dois armazéns ou mais; o gabarito interfere diretamente na visada da Torre Malakoff, bem tombado pelo Estado. É importante destacar que modifica o tecido urbano e insere tipologia que falseia os armazéns existentes, num local, anteriormente livre. Sob a ótica da autora, a nova edificação vem romper todos os padrões de arquitetura e urbanismo no sítio onde se insere, não respeitando minimante a área que é de entorno imediato de bens tombados em nível federal e estadual, e protegidos em nível municipal.
	 		No caso do armazém 9, o projeto elaborado pelo NTOU teria a mesma configuração do apresentado para os armazéns 12 e 13. A proposta do Consórcio trazia a inserção de dois pavimentos além do térreo, esse vazado para o uso como estacionamento; nos demais pavimentos, seriam escritórios. A inclinação da coberta e a estrutura do galpão seria mantida, no entanto, os pavimentos superiores seriam escalonados, o primeiro com fechamento em vidro, recuado, e o segundo com aberturas de vãos de janela, exceto nos três primeiros módulos. Na fachada lateral direita seria suprimida a alvenaria e criado um <i>hall</i> de acesso com pé-direito duplo pelo antigo Pátio do Murinho. No entanto, a proposta executada não possui o acesso com tal tipologia, tampouco existe o pátio que passou a abrigar uma nova edificação – o Museu Cais do Sertão Luiz Gonzaga; interceptando a edificação foi criada uma extensa marquise que serve de receptivo ao citado Museu. Foram criados os três pavimentos, conforme o projeto do Consórcio, escalonados, o primeiro envidraçado e o segundo com aberturas de janela em toda sua extensão. Sob a ótica da autora, ambos os projetos (NTOU e Consórcio) modificam a configuração do elemento-armazém, por suprimirem a leitura de galpão, já que internamente dividem o pé-direito duplo em pavimentos, o que interrompe a visada da estrutura de coberta. Externamente, ambas as propostas trazem alterações consideráveis na arquitetura industrial.

Quadro-síntese nº15 – Projeto Porto Novo Recife

Porto Novo Recife	Nome do projeto mostra a busca pela ressignificação .
Área de abrangência	1. Cais do Porto (Bairro do Recife); e 2. Cais de Santa Rita (bairro de São José).
Legislação	Não houve Lei Municipal Específica.
Objetivos	Alcançar transformações urbanísticas estruturais, melhorias sociais e valorização ambiental.
Instrumento Urbanístico	Operação Urbana Consorciada
Resultados Iniciais (primeiras impressões)	• Consideráveis intervenções no patrimônio urbano e edificado; • Perda da autenticidade da maioria das edificações estudadas e da integridade do conjunto; • Novos usos trazem um enobrecimento para área; • Obras inacabadas; • Modelo baseado no <i>city marketing</i>, segue o exemplo de intervenções ocorridas em outras localidades; • Aplicação das bases do Urbanismo Contemporâneo, que transformam a cidade em genérica.
Divulgação das ações (leituras realizadas)	Legado da história urbana → transformado em → turístico Manifestação cultural → transformada em → opção de lazer Necessidade social → transformada em → objeto de consumo ou contemplação. Exceções → transformadas em → regras Público → transformado em → privado

Fonte: Memorial Justificativo de Impacto do Projeto Porto Novo Recife (2012).

7 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Revisitando os pressupostos da Conservação Integrada, é possível identificar se foram ou não tomados como base nas intervenções realizadas no patrimônio edificado e urbano analisado.

1. *O patrimônio arquitetônico, além de possuir um inestimável valor cultural contribui para que as pessoas tomem a consciência entre a história e o destino.*
2. *O patrimônio arquitetônico é composto por quaisquer conjuntos, bairros de cidades e aldeias, com interesse histórico ou cultural, incluindo-se o moderno, logo extrapola o âmbito das construções isoladas, de valor excepcional e seu entorno.*
3. *O patrimônio enquanto bem social é de responsabilidade coletiva, portanto todos devem protegê-lo de quaisquer ameaças – negligência, deterioração, demolição, novas construções em desarmonia e circulação excessiva.*
4. *A conservação do patrimônio arquitetônico deve ter como objetivo o planejamento das áreas urbanas e físico territorial.*
5. *As municipalidades, por serem as principais responsáveis pela proteção do patrimônio arquitetônico, devem trabalhar cooperativamente.*
6. *A reabilitação dos bairros antigos degradados (ou das áreas urbanas degradadas) deve ser realizada sem substanciais modificações da composição social - população residente nesses locais. Deve abranger a todas as camadas sociais, sobretudo em operações com financiamento público.*
7. *A conservação integrada deve ter como base medidas legislativas e administrativas eficazes.*
8. *Para a conservação integrada é necessária disponibilidade de fundos públicos de incentivo aos setores públicos locais e setores privados.*
9. *Sobrevivência do patrimônio atrelada à apreciação pelas pessoas, logo, educação como meio para que isso se concretize.*
10. *Devem ser encorajadas as organizações privadas, a contribuírem com a Conservação Integrada.*
11. *As novas obras de arquitetura devem ter alta qualidade, já que serão o patrimônio de amanhã.*

Sabe-se da inestimável importância do patrimônio cultural para a sociedade, já que esse conta a sua história e serve de norte para ações futuras. Tal patrimônio possui duas vertentes, o material – tangível, móvel e imóvel, e o imaterial – intangível, que retrata os costumes de um povo; são complementares, onde o segundo dá significado ao primeiro, já que a pedra e cal serve de abrigo ao homem.

No entanto, ao se observar intervenções como a estudada, percebe-se que muito dessa herança vem se perdendo em prol de uma visão imediatista, que visa ao lucro.

Após todas as observações e análises sobre o *Projeto Porto Novo Recife*, é possível afirmar que nessa proposta, especificamente, quase não são identificados os pressupostos da Conservação Integrada, sobretudo os acima destacados.

Primeiramente porque a ilha, apesar da sua importância, não é tratada como um todo, o que pôde ser entendido a partir da leitura das leis específicas para a área. Depois pelo histórico do local, onde os projetos e planos, que abrangeriam todas as dimensões: físico-preservacionista, social, de gestão e econômica, não foram a cabo, sendo executados os projetos que pudessem atrair investimentos e público que trouxesse uma nova “roupagem” para o local. Nesse contexto, os antigos moradores, frequentadores, o comércio e os serviços tradicionais perdem espaço, como se para que um existisse o outro tivesse que ser dizimado. Além disso, intervenções substanciais no patrimônio urbano e edificado foram realizadas para possibilitar tal atração, ainda que descaracterizassem tão tradicional área⁸⁸.

No entanto, sabe-se da importância do Bairro para a cidade, assim como dos bens objeto deste estudo. Sabe-se, ainda, que a preservação de um bem não está atrelada à tutela legal, tampouco, somente, à arquitetura que possui, mas aos diversos valores agregados. No caso do conjunto formado pelos armazéns portuários, esses são relevantes dada a significância que possuem, mais do que puro e simplesmente seus detalhes arquitetônicos. Além de se localizarem ao leste da ilha, em sua frente d’água, primeira paisagem da cidade avistada desde o mar, são elementos que representam a sua história enquanto ancoradouro natural, enquanto “nó” da rota marítima, por onde circulavam os frutos da economia de Pernambuco – exportação de cana-de-açúcar e seus derivados, e de produtos têxteis; e por onde eram recebidos os produtos importados para consumo na cidade e no Estado. Dessa forma, são registros que aguçam o imaginário das pessoas, permitindo à população local e aos visitantes entenderem um pouco sobre o nascimento e evolução da cidade.

Os tipos de intervenções na área estudada mostram a fragilidade da arquitetura industrial no contexto patrimonial, que, aos poucos está modificando, mas ainda, dá

⁸⁸ A autora não está defendendo a museificação da cidade, mas querendo chamar atenção à visão que se tem em relação ao bem urbano, que caracteriza toda a lógica local, com seus cheios e vazios, com as marcas deixadas pelos caminhos, representados pelas vias, e aos bens imóveis cuja arquitetura não esteja ligada aos moldes julgados mais relevantes; querendo mostrar que a representatividade que possuem é igual ou talvez mais importante, ainda que sejam elementos mais recentes cronologicamente, já que representam a atividade que originou a cidade, possibilitando seu crescimento em seu entorno.

maior ênfase a edificações e usos mais nobres. Essa visão leva à perda da autenticidade dos bens e da integridade do conjunto, comprometendo a leitura que se possuía do lugar. Mostram o quanto a tipologia industrial ainda é subjugada e o quanto ainda é diminuto o entendimento de que a importância de uma edificação também está no significado que os valores não palpáveis⁸⁹ conferem a ela.

Em relação ao Bairro do Recife de forma geral, é indiscutível que a sua situação atual não é desejável, nos diversos aspectos. Inúmeros são os imóveis sem uso, degradados; a expectativa de torná-lo um local com *mix* de funções, incluindo-se a habitação, como alternativa para a conservação dos bens e o retorno à sua dinâmica nos diversos horários do dia, está numa construção a passos lentos. Ainda existe especificidade de usos, em edificações e horários determinados, e para um público determinado. O Bairro é pouco atrativo para circulação sozinho, sobretudo à noite, onde, por exemplo, a iluminação pública não contribui para a sensação de segurança das pessoas. Por outro lado, é sabido que já foram criadas, desde 2015, acomodações do tipo *hostel*⁹⁰, que permite que pessoas possam viver a lógica do local. Sabe-se, ainda, que recentemente, na segunda metade do ano de 2017, o Porto Digital foi vencedor do Prêmio Rodrigo de Melo Franco Andrade, pelo Iphan, na categoria “Excelência em Gestão Compartilhada do Patrimônio Cultural”. Isso devido às “ações de Revitalização no Bairro do Recife, promovidas, de forma direta ou indiretamente pelo parque tecnológico, há cerca de 17 anos”⁹¹. No entanto, é necessário que esses tipos de investimento, sobretudo os que agregam pessoas, geram emprego, renda, sustentabilidade, que possuem responsabilidade social, sejam mais estimulados.

O local se tornou alvo de especulação, onde o objetivo maior está voltado ao lucro. Tanto isso é verdade, que empresas consolidadas no bairro têm procurado alternativas nos bairros vizinhos, dado o aumento de preço dos imóveis, seja para

⁸⁹ Nesse contexto seriam todos os ritos que aconteciam no local, ou seja, as conversas entre os trabalhadores, o ir e vir, o cantarolar, o apito das embarcações e dos trens, o movimento do maquinário, o cheiro e tudo o mais atrelado ao tema portuário.

⁹⁰ No ano de 2015 foi inaugurado o primeiro *Hostel* do Bairro do Recife, o Azul Fusca, localizado na Rua Mariz e Barros, 328, no segundo pavimento de uma edificação datada dos anos de 1930.

Disponível em: <m.jc.ne10.com.br/canal/suplementos/jc-mais/noticia/2015/07/05/azul-fusca-e-o-primeiro-hostel-do-bairro-do-recife—188797.php> acesso em 03/11/2017.

Mais recentemente, no mês de setembro de 2017, foi inaugurado o Recife Antigo *Hostel*, localizado à Rua da Guia, 117, e que conta com 26 leitos, bem como com bar que integra hóspedes e público em geral. Disponível em: <www.google.com.br/amp/s/poraqui.news/recife-antigo-centro/tem-novidade-no-bairro-recife-antigo-hostel-de-portas-abertas/amp/> acesso em 03/11/2017.

⁹¹ Disponível em: <www.portodigital.org/119/37788-porto-digital-e-vencedor-de-premio-nacional-de-revitalizacao-de-patrimonio-historico> acesso em 03/11/2017.

aluguel ou compra. O seu enobrecimento tem ocasionado o esvaziamento pela antiga população residente, que, na maioria possuía condições financeiras mais baixas.

A manutenção desse tipo de edificações requer mão de obra especializada e materiais específicos, o que onera o feito; e os incentivos, por parte do setor público, ofertados aos proprietários não são suficientemente atrativos. Apesar de haver leis específicas, o preço dos impostos também são entraves nesses bens, talvez, por isso, muitos dos proprietários se dão por satisfeitos ao alugarem seus terrenos por preços, provavelmente, que permitam arcar com essa despesa, ainda que o restante da edificação esteja degradada e vazia. Cabe destacar que muitos dos proprietários atuais são herdeiros dos citados bens.

Afora os bens privados, há os bens públicos, dos quais o conjunto portuário faz parte desse rol, por ser patrimônio da União, e que, atualmente está em posse da iniciativa privada. Como já discutido ao longo do trabalho, muitas alterações, incluindo-se a criação de área construída ocorreu nesses imóveis, mesmo com tantos metros quadrados obsoletos ao longo do Bairro; isso viabilizado pela administração pública.

Ao se pensar um projeto urbano do porte do *Porto Novo Recife*, é essencial, ampliar-se a visão, estendendo-se e atendendo-se ao maior número de necessidades locais e das pessoas de forma geral. É incompreensível que o estudo se restrinja a uma parcela do território, uma vez que tudo se desenvolve em cadeia, sendo assim, qualquer modificação tem uma reverberação sobre o todo. Afora isso, deve-se abarcar a população, beneficiando-a, sobretudo nos casos onde o financiamento é público, advindo o dinheiro dos impostos pagos pelo povo.

No entanto, mais uma vez, ou, somando-se ao que já se prolonga, o atual projeto intensifica o aumento dos preços dos imóveis e da expulsão das pessoas. Isso porque ao serem criados novos usos, terciários, onde são instalados bares, restaurantes, escritórios e outros, ocorre uma elitização proposital do local, o que afasta a população residente, ocupante, tradicional, que compunha o lugar; são fragmentadores sociais. Os velhos usos são “deixados de lado”, focando-se nos novos, que se vierem a seguir o fenômeno próprio do Recife, e das Ruas do Bom Jesus, do Apolo, não terá vida longa.

Nem todas as pessoas veem o projeto com bons olhos, tendo em vista o que foi citado acima; por essas e outras motivações grupos de discussão, acerca do rumo que a cidade está tomando, são criados, a exemplo do Direitos Urbanos, que reivindicam e

cobram atitudes mais humanas e urbanas, onde a cidade – patrimônio urbano e construído público, seja voltada ao bem comum, e não apenas aos empreendimentos privados.

O que ocorre em Recife, tem sido prática nas novas formas de se gerir as cidades, onde o governo municipal, por meio dos seus representantes, quer colocar a cidade no rol das competitivas para o recebimento dos investimentos privados internos e externos. Para que isso seja possível, utilizam substancialmente o dinheiro público na criação de imagens de uma cidade fictícia, com condições ideais do ponto de vista de quem vá investir. Essa lógica é tipicamente gerencial, de consumo, não levando em conta os benefícios à população local. A história, a memória, a urbanidade, tudo isso fica em último plano quando se fala em “desenvolvimento”, “investimento”, “turismo”.

Tais investimentos visam a áreas nobres, onde são criadas “ilhas da fantasia”, para seletos participantes; o restante da população é mero expectador de um bem pelo qual também é responsável, e do qual a função social deveria ser garantida, com a prevalência do coletivo sobre o individual, o que não ocorre.

Diante do que foi apresentado, como já citado, o que se pode concluir é que, praticamente, o projeto não seguiu os princípios da Conservação Integrada, seja pelas intervenções nas edificações e espaço urbano; seja pelo fato de que a proposta não leva em conta a população de um modo geral, já que, no momento em que o Bairro passa por um enobrecimento, os preços dos imóveis têm um substancial acréscimo; os bares, restaurantes, lanchonetes e demais novos usos, com padrão elevado, também ofertam artigos que possuem preços altos, sendo, portanto restrito a um público elitizado.

Percebe-se, portanto, que as intervenções têm sido pautadas no urbanismo contemporâneo, que tem criado cidades “iguais”, por meio da generalização exacerbada, onde, visa-se ao novo, ao fluxo de capital que as possibilidades de intervenção possam atrair; como resultado tem havido perdas irreparáveis no patrimônio edificado e no urbano, que compõem o acervo das cidades, em prol de uma parcela mínima de pessoas, o que é lamentável.

A partir do que foi relatado, entende-se que a Ilha do Recife necessita da retomada do seu Escritório com sua função-fim original, fortalecido tecnicamente, desvinculado de política, centralizando os estudos, planos, projetos, análises de propostas e tudo o que se refere ao patrimônio do Bairro. Dessa forma seria possível

identificar adequadamente as necessidades e medidas adotadas em cada circunstância, de forma mais eficaz. Isso somado à revisão nas leis, adaptando-as às reais necessidades locais, e sendo baseadas nos princípios da Conservação Integrada, de forma que todas as dimensões, anteriormente citadas, fossem abarcadas de forma equilibrada.

Fica, portanto, nítido que o princípio do *city marketing* baseou o projeto estudado e que a relação preservação – desenvolvimento tem sido vista como pontos divergentes. Dessa forma perde a cidade e sua população, na medida em que elementos representativos do lugar e a urbanidade se esvaem, em prol de uma “nova cidade” ainda mais fragmentada territorialmente e socialmente.

REFERÊNCIAS

AGUIAR, Douglas. **Urbanidade e a qualidade da cidade**. Vitruvius: arquitextos, março de 2012.

Disponível em: <www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/12.141/4221>. Acesso em 04 de novembro de 2017.

ASCHER, François. **Novos princípios do urbanismo**. Lisboa: Livros Horizonte, 2012.

ARANTES, Otília F., VAINER, Carlos B. e MARICATO, Ermínia. **A cidade do pensamento único**. Petrópolis, RJ: Vozes, 2013, p.11-17, 19-20, 68-70.

BRANDÃO, Zeca (org.). **Núcleo Técnico de Operações Urbanas: estudos 2007-2010**. Recife, CEPE, 2012, p.6-8, 115, 116, 118, 126, 129, 131, 136, 137.

CARRIÓN, F. **Medio siglo en camino al tercer milênio: los centros históricos en América Latina**. In: Carrión, F. (editor), Centros históricos de América Latina y el Caribe. FLACSO, BID, UNESCO, Min. Comunicación de Francia, Quito, 2001.

CHOAY, F. **A alegoria do patrimônio**. São Paulo: Estação Liberdade/UNESP, 2001.

ESPOSITO, D.F. Acessibilidade e Centralidade. Projeto Institucional de Bolsa de Iniciação Científica (extensão e pesquisa), Universidade Católica de Pernambuco, Recife, 2004-2005

HARVEY, David. **Cidades Rebeldes: do direito à cidade à revolução urbana**. São Paulo: Martins Fontes, 2014, p.133 e 251.

JACQUES, Paola Berenstein. **Errâncias urbanas: a arte de andar pela cidade**. Rio Grande do Sul, 2005, p.17-18.

Disponível em:

<https://www.ufrgs.br/propar/publicacoes/ARQtextos/PDFs_revista_7/7_Paola%20Berenstein%20Jacques.pdf> acesso em 05.03.2016.

JESUS, Jorge Miguel Cardoso Ribeiro de. **A economia de John Maynard Keynes: uma pequena introdução**. Textos de economia, Florianópolis, jan/jun. 2011, p.129.

JOKILEHTO, Jukka. **Conceitos e ideias sobre conservação**. In: JOKILEHTO, Jukka...et al, Gestão do Patrimônio Cultura Integrado. Recife: Ed. Universitária da UFPE, 2002.

KOOLHAS, Rem. **Três textos sobre a cidade**. Barcelona: Editorial Gustavo Gili, SL, 2010.

LACERDA, Norma. **Intervenções no Bairro do Recife e no seu entorno: indagações sobre a sua legitimidade**. Brasília: Sociedade e Estado, 2007, p.129, 626-630.

Disponível em: <<http://periodicos.unb.br/index.php/estado/article/view/3519/3080>> acesso em 21.01.2015.

LAPA, T. e ZANCHETI, S. M. **Conservação Integrada: evolução conceitual**. In: LACERDA, N. e ZANCHETI, S. M., Plano de Gestão da Conservação Urbana:

conceitos e métodos. Olinda: Centro de Estudos Avançados da Conservação Integrada, 2012.

_____. **Conservação Integrada Urbana e Territorial**. In: JOKILEHTO, Jukka...et al, *Gestão do Patrimônio Cultural Integrado*. Recife: Ed. Universitária da UFPE, 2002.

LUBAMBO, C. **O Bairro do Recife: entre o Corpo Santo e o Marco Zero**. Recife: CEPE/Fundação de Cultura Cidade do Recife, 1991.

MATTOS, Carlos A. de. **Globalización, negocios inmobiliarios y Transformación urbana**. Espanha: Revista NUEVA SOCIEDAD, nº 212, 2007.

MOREIRA, Clarissa da Costa. **A cidade contemporânea entre a *tabula rasa* e a preservação: o caso do porto do Rio**. Simpósio: "A cidade nas Américas. Perspectivas da forma urbanística no século XXI". 51º Congresso Internacional de Americanistas, "Repensando las Américas en los Umbrales del Siglo XXI". Julho de 2003.

MOREIRA, Fernando e ZÁRATE, Diane. **A Conservação da autenticidade em centros históricos: um estudo sobre o Polo Alfândega no Recife**. Olinda: Centro de Estudos Avançados da Conservação Integrada, 2010.

PONTUAL, V. **Prácticas urbanísticas em áreas históricas: o bairro de Recife**. *Biblio 3W, Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales*, Universidad de Barcelona, Vol. XII, nº 752, 5 de octubre de 2007. <<http://www.ub.es/geocrit/b3w-752.htm>>. [ISSN 1138-9796].

_____. Plano de Gestão da Conservação Integrada in Plano de Conservação da Gestão Urbana: Conceitos e Métodos. Olinda: Centro de Estudos Avançados da Conservação Integrada, 2012.

PREFEITURA DO RECIFE. Bairro do Recife. Programa de Reabilitação do Patrimônio Cultural Urbano Programa MINC/IPHAN/BID/PCR. Revitalização do Bairro do Recife. Perfil do Projeto. Recife: URB, 1997.

_____. e GOVERNO DO ESTADO DE PERNAMBUCO. Plano de Revitalização Bairro do Recife. Recife, 1995.

LEITE, Rogério Proença de Sousa. **Espaço público e política dos lugares: usos do patrimônio cultural na reinvenção contemporânea do Recife Antigo**. Campinas, SP: [s.n.], 2001.

MENEZES, José Luiz da M. **Atlas histórico-cartográfico do Recife**. Recife: FUNDAJ, Editora Massangana, 1988.

PASSAVANTE, Eva F. **Da “espetacularização” do patrimônio à revitalização: análise dos princípios norteadores do Projeto Porto Novo Recife**. Trabalho de conclusão de curso (especialização) – Programa de Pós-graduação, Universidade Católica de Pernambuco, Recife, 2013.

PROENÇA, Rogério L. **Contra-usos da Cidade: lugares e espaço público na experiência urbana contemporânea**. 2ª. Edição. Campinas: Editora Unicamp, 2007.

RUFINONI, Manoela Rossinetti. **Preservação e restauro urbano: intervenções em sítios históricos industriais**. São Paulo: Fap-Unifesp: Edusp, 2013, p.221-222

VARGAS, Heliana Comin. **Intervenções em sítios urbanos: objetivos, estratégias e resultados** / Heliana Comin Vargas, Ana Luisa Howard de Castilho. Barueri, SP: Manole, 2015, p. 6-60, 16, 18, 21, 23, 24-26, 31, 47, 48, 77-79.

VIEIRA, Natália. **Gestão de Sítios Históricos: a Transformação dos Valores Culturais e Econômicos nas fases de formulação e implementação de Programas de Revitalização em Áreas Históricas**. Tese (Doutorado em Desenvolvimento Urbano) – Departamento de Arquitetura e Urbanismo, Centro de Artes e Comunicação, Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2006, p.20.

VIEIRA, Natalia; BRENDLE, Maria de Betânia Uchôa Cavalcanti. Cais do Sertão Luiz Gonzaga no Porto Novo do Recife: destruição travestida em ação de conservação. Campinas: Editora SAL - Seminário de Arquitetura Latino-Americana, 2012.

VIEIRA, Natália; ZANCHETI, Sílvia. Autenticidade do Patrimônio Edificado em Processos de Revitalização nos Anos 90: o caso do Bairro do Recife. In: I Seminário Projetos Urbanos Contemporâneos no Brasil - 2006. São Paulo: Anais do I Seminário Projetos Urbanos Contemporâneos no Brasil, 2006.

VIÑAS, Salvador Muñoz. **Teoría contemporânea de la Restauración**. Espanha: Editorial Síntesis, 2014.

XAVIER, Priscilla Oliveira. Do Porto ao Porto Maravilha: considerações sobre os discursos que (re)criam a cidade. Dissertação de Mestrado. Rio de Janeiro: UFRJ, 2014, P.11.

ZANCHETI, S. M. **O desenvolvimento sustentável urbano**. In: JOKILEHTO, Jukka...et al. Gestão do Patrimônio Cultural Integrado. Recife: Ed. Universitária da UFPE, 2002.

_____. **Conservação Integrada e novas estratégias de Gestão**. 4º Encontro do SIRCHAL realizado em Salvador, Bahia, 10 de maio de 2000. Disponível em: <<http://www2.archi.fr/SIRCHAL/seminair/sirchal4/ZanchetiVPT.htm>> acesso em 20.02.2015

_____. et al (Org.), **Revitalização do Bairro do Recife: Plano, Regulação e Avaliação**. Recife: Ed. Universitária UFPE, 1998.

ZÁRATE, Diana L. e DINIZ, Fernando M. **Conservação da Autenticidade em Centros Históricos: um estudo sobre o polo Alfândega**. Olinda: Ed. CECI, 2010.

Convenção para a Proteção do Patrimônio Mundial, Natural e Cultural da UNESCO de 1972.

Memorial Justificativo de Impacto do Projeto Novo Recife, 2012. Fonte: acervo da 1ª. Gerência Regional SECON da PCR.

Parecer Técnico do Iphan, Nº PT/25/CMA/2012

BRASIL. Constituição (1988). Constituição da República Federativa do Brasil. Brasília, DF: Senado Federal.

_____. Decreto-Lei nº 25 de 30 de novembro de 1937. Organiza a proteção do patrimônio histórico e artístico nacional.

Declaração de Amsterdã.

Disponível em: <<http://portal.iphan.gov.br/portal/baixaFcdAnexo.do?id=246>> acesso em 26.01.2015.

Disponível em:

<http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Protecao_revitalizacao_patrimoni_o_cultural%281%29.pdf>. Acesso em: 20 fevereiro 2016 (p.28 e 29).

Azul Fusca Hostel. Primeiro no seguimento inaugurado no Bairro do Recife.

Disponível em: <m.jc.ne10.com.br/canal/suplementos/jc-mais/noticia/2015/07/05/azul-fusca-e-o-primeiro-hostel-do-bairro-do-recife-188797.php>. Acesso em: 03 novembro 2017.

Carta de Petrópolis

Disponível em:

<<http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Carta%20de%20Petropolis%201987.pdf>>. Acesso em: 20 fevereiro 2016.

Dicionário do Patrimônio Cultural

Secretaria e Subsecretaria do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional 1979 – 1990.

Disponível em:

<<http://portal.iphan.gov.br/dicionarioPatrimonioCultural/detalhes/60/secretaria-e-subsecretaria-do-patrimonio-historico-e-artístico-nacional-1979-1990>>. Acesso em: 10 setembro 2017.

Disponível em:

<http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Protecao_revitalizacao_patrimoni_o_cultural%281%29.pdf>. Acesso em: 20 fevereiro 2016, p.28-29.

Disponível em:

<<http://portal.iphan.gov.br/dicionarioPatrimonioCultural/detalhes/60/secretaria-e-subsecretaria-do-patrimonio-historico-e-artístico-nacional-1979-1990>>. Acesso em: 10 setembro 2017.

Escritório Brasil Arquitetura

Disponível em: <<http://brasilarquitetura.com/>>. Acesso em: 21 setembro 2015.

Estimativa de População

Disponível em:

<ftp://ftp.ibge.gov.br/Estimativas_de_Populacao/Estimativas_2015/estimativa_2015_TCU_20160211.pdf>. Acesso em: 08 junho 2016.

Fábrica da Jeep

Disponível em:

<<http://jconline.ne10.uol.com.br/canal/economia/peernambuco/noticia/2016/04/28/fabrica-da-jeep-completa-um-ano-de-operacao-e-desafia-o-estado-233172.php>>. Acesso em 23 maio 2016.

Jogos Olímpicos

Disponível em: <<http://www.educacao fisica.com.br/esportes/jogos-olimpicos2/xxv-jogos-olimpicos-da-era-moderna-barcelona-1992/>>. Acesso em: 05 abril 2016.

Paço do Frevo

Disponível em: <<http://www2.recife.pe.gov.br/a-cidade/conheca-o-recife/paco-do-frevo/>>. Acesso em 22 fevereiro 2015.

Paulo Mendes da Rocha

Disponível em: <<https://paulomendesdarocha.wordpress.com/perfil/>>. Acesso em: 25 outubro 2015.

Porto Digital

<http://www2.portodigital.org/portodigital/imprensa/entrevistas/40560;46727;0802;4756;18418.asp>>. Acesso em: 02 abril 2016.

Porto Digital vencedor do Prêmio Rodrigo Melo Franco de Andrade 2017.

Disponível em: <www.portodigital.org/119/37788-porto-digital-e-vencedor-de-premio-nacional-de-revitalizacao-de-patrimonio-historico>. Acesso em: 03 novembro 2017.

Porto Maravilha

Disponível em:

<http://www2.rio.rj.gov.br/smu/compur/pdf/projeto_porto_maravilha.pdf>. Acesso em: 02 abril 2016.

Disponível em:

<http://gorila.dreamhosters.com/centroantigo/apres_porto_maravilha.pdf>. Acesso em: 02 abril 2016.

Disponível em: <<http://objdig.ufrj.br/42/teses/789786.pdf>>. Acesso em: 02 abril 2016.

Disponível em:

<http://www.portomaravilha.com.br/conteudo/canal_investidor/prospecto/prospecto-sem-marcas-de-revisao-9-e-10-termos-aditivos.pdf>. Acesso em: 02 abril 2016.

Porto Novo Recife

Disponível em: <http://200.238.105.180/conheca_portonovo.php>. Acesso em 14 março 2016.

Disponível em <<http://portonovorecife.com.br/portorecife>>. Acesso em 10 fevereiro 2015.

Disponível em: <http://www.portodorecife.pe.gov.br/cais_patis_armazens_silos.php>. Acesso em: 10 fevereiro 2015.

Disponível em:

<https://www.google.com.br/search?q=foto+armaz%C3%A9m+10+bairro+do+recife&source=lnms&tbm=isch&sa=X&ved=0ahUKEwj3h9LYmsDLAhVCQpAKHY_vDZ8Q_AUIBygB&biw=1138&bih=508#tbm=isch&q=foto+da+demoli%C3%A7%C3%A3o+do+armaz%C3%A9m+10+bairro+do+recife&imgc=edUCmKLTUbWJKM%3A>.

Acesso em: 10 fevereiro 2015.

Projeto Porto Maravilha - Lei Complementar Municipal nº. 101, Decreto Municipal nº. 26.852, de 8 de agosto de 2006, e respectivas alterações.

Disponível em:

http://www.portomaravilha.com.br/conteudo/canal_investidor/prospecto/prospecto-sem-marcas-de-revisao-9-e-10-termos-aditivos.pdf>. Acesso em: 02 abril 2016.

Puerto Madero

Disponível em: <<http://www.puertomadero.com/>>. Acesso em 11 abril 2016.

Recife Antigo Hostel.

Disponível em: <www.google.com.br/amp/s/poraqui.news/recife-antigo-centro/tem-novidade-no-bairro-recife-antigo-hostel-de-portas-abertas/amp/>. Acesso em: 03 novembro 2017.

Santiago Calatrava

Disponível em: <<http://educação.uol.com.br/biografias/Santiago-calatrava.htm>>. Acesso em: 04 novembro 2017.

Shopping RioMar

Disponível em: <<http://www.riomarrecife.com.br>>. Acesso em: 23 maio 2016.

Suape

Disponível em: <<http://m.istoedinheiro.com.br/noticias/dinheiro-na-semana/20120523/suape-tera-cidade-bilhoes/1547>>. Acesso em: 23 abril 2016.