

RENOVAÇÃO URBANA OU RESTAURO URBANO? O Pátio Ferroviário das Cinco Pontas em Recife.

Ana Renata Silva Santos

Universidade Federal de Pernambuco/UFPE
anaress@gmail.com

Resumo:

O presente artigo traz ao debate recentes projetos de intervenções que estão sendo propostos para um terreno pertencente à extinta RFFSA, localizado no Cais José Estelita no bairro histórico de São José, na cidade do Recife. O foco da análise se concentra nas propostas conceituais e projetuais desses empreendimentos que parecem desconsiderar por completo o patrimônio histórico e cultural existente no lote e no entorno, tratando-o como um terreno 'vazio'. A aplicação dos conceitos de 'patrimônio ambiental urbano' e 'patrimônio industrial em escala urbana' são imperativos em casos como estes, pois se constituem em uma importante chave de leitura e interpretação para áreas com esse tipo de características. Sendo sítios de valor cultural, o emprego de conceitos pertencentes à disciplina do restauro e da conservação integrada deveriam ser imprescindíveis, sendo, portanto, mais adequado o uso do termo 'restauro urbano' do que 'renovação urbana' nesses casos.

Palavras-chave: Patrimônio Ferroviário. Renovação urbana. Restauro urbano.

1. Introdução

O presente artigo procura discutir recentes projetos de intervenções propostos para o Pátio Ferroviário das Cinco Pontas, localizado no Cais José Estelita no bairro histórico de São José, na cidade do Recife, Pernambuco. O Pátio Ferroviário das Cinco Pontas é o ponto de partida da atual Linha Tronco Sul, primitiva '*Recife and São Francisco Railway Company*', primeira estrada de ferro nordestina e segunda do Brasil. Além do valor histórico evidente, este sítio industrial é importante para a preservação da memória ferroviária no Estado porque ainda conserva um vasto acervo de bens imóveis - armazéns, oficinas e residências de funcionários - e bens móveis - locomotivas, vagões, troles e etc. -, além de uma complexa e diversificada malha ferroviária, reflexo da sua função como pátio de manobras.

No início dos anos 2000, a gleba pertencente ao pátio ferroviário foi incorporada às propostas de renovação urbana contidas no Projeto Recife/Olinda. Esse Projeto previa a implantação de torres de uso misto com uma densidade construtiva, tipologia, escala e materiais completamente incompatíveis com as demais edificações existentes no local e no entorno, causando um impacto devastador na paisagem urbana

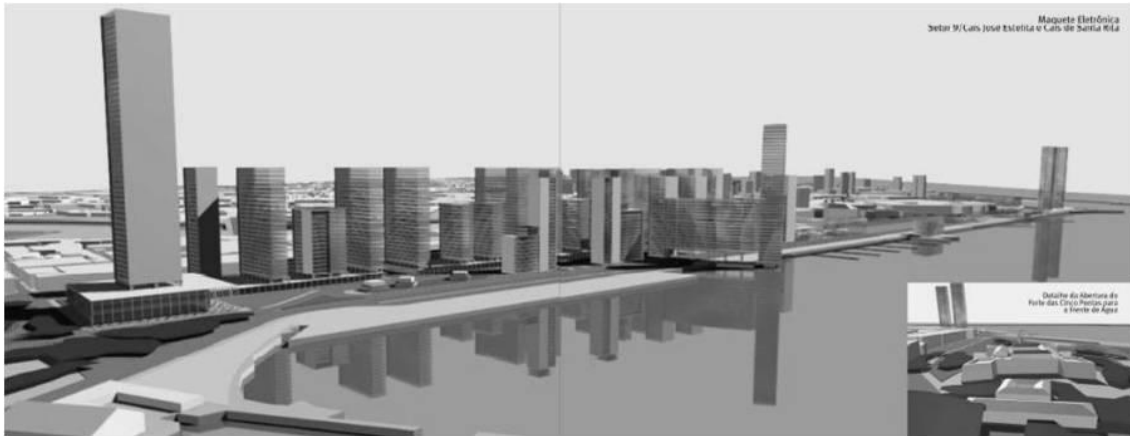


Figura 1 - Maquete eletrônica da proposta para o Cais José Estelita do Projeto Recife/Olinda.
Fonte: <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=721178&Page=11>.
Acessado em 10/07/2011.

O Projeto Recife/Olinda, lançado apenas em 2006, não chegou a ser concretizado, no entanto, a semente plantada à época resistiu ao tempo e trouxe no seu DNA os mesmos conceitos e princípios projetuais que agora são novamente aplicados, porém com uma nova 'roupagem'. Leiloada em 2008, a área não-operacional do Pátio Ferroviário foi vendida para um grande consórcio de empresas privadas que estuda a implantação de um mega empreendimento imobiliário aos 'moldes' do Projeto Recife/Olinda. Batizado de 'Novo Recife', o nome do empreendimento por si só dá pistas do modelo de intervenção que propõe.

Tanto no 'Projeto Recife/Olinda' quanto no 'Projeto Novo Recife', verifica-se uma total desconsideração ao patrimônio urbano ambiental local e às peculiaridades do sítio industrial onde será implantado, pois todo o acervo material e imaterial preexistente não é contemplado na solução projetual, numa clara demonstração da dificuldade de reconhecimento das suas especificidades e dos seus valores culturais. O Pátio das Cinco Pontas é um importante sítio industrial de interesse cultural, e por isso, não pode ser tratado como mera 'reserva de terreno vazio' ou 'área subutilizada'.

No início de 2012 a divulgação da demolição de dois galpões localizados no Pátio, amplamente divulgada na imprensa local, gerou reação por parte da população e do ministério público estadual, que embargou a obra e exigiu dos empreendedores e dos órgãos de preservação locais estudos criteriosos que justificassem as intervenções. Em audiência pública realizada no dia 22 de março de 2012, convocada com o objetivo específico de apresentar o Projeto à população, ficou evidente que a indignação da sociedade está mais ligada aos impactos que um empreendimento

desse porte causará na infraestrutura urbana e na paisagem histórica, do que com a perda do patrimônio ferroviário ali existente, que não passa de um 'ilustre desconhecido'.

Diante da problemática apresentada, o presente artigo se propõe a refletir sobre as questões ligadas ao reconhecimento e ao distanciamento entre teoria e prática em projetos de intervenções em sítios industriais de interesse cultural. Tomando como estudo de caso o 'Projeto Recife/Olinda' e o 'Projeto Novo Recife', o artigo terá como foco de análise as propostas conceituais e projetuais dos empreendimentos previstos para a área, procurando demonstrar como eles desconsideram as recomendações das cartas patrimoniais e todo o corpo teórico-conceitual que trata do tema da conservação e que foi construído em décadas de discussão e aprofundamento.

Conceitos como 'patrimônio ambiental urbano' (GERALDES, 2011; RUFINONI, 2009) e 'patrimônio industrial em escala urbana' (KÜHL, 1998, 2008; RUFINONI, 2009, 2010) são imperativos em casos como estes, pois se constituem em uma importante chave de leitura e interpretação para áreas com esse tipo de características. Por outro lado, o conhecimento minucioso da área através de uma abordagem histórica também é necessário à medida que ajuda na compreensão da sua forma atual e dos valores históricos, estéticos, urbanos, paisagísticos e simbólicos sedimentados ao longo do tempo.

Colocando o selo de 'Renovação Urbana' e com o marketing de trazer nova vida aos centros das cidades, alguns projetos contemporâneos em áreas históricas não consideram aspectos essenciais do lugar, como a história, o patrimônio construído e a paisagem. Este artigo procurará através da adoção de uma postura mais crítica, realizar uma reflexão sobre o equívoco de tratar tais intervenções como 'renovação urbana', pois sendo sítios de valor cultural, o emprego de conceitos pertencentes à disciplina do restauro e da conservação integrada deveriam ser imprescindíveis no tratamento de áreas dessa natureza, sendo, portanto, mais adequado o uso do termo 'restauro urbano' nesses casos (RUFINONI, 2009).

2. Patrimônio urbano: um conceito em construção

O alargamento do conceito de 'bem cultural' na década de 1960¹, que passou a considerar como patrimônio muitos artefatos 'menores', da chamada arquitetura vernacular ou de épocas mais recentes, trouxe grandes implicações não só teórico-conceituais, mas também metodológico-operacionais no tratamento do patrimônio cultural. As implicações teórico-conceituais dizem respeito principalmente à introdução da noção de sítio urbano, que permitiu enxergar as áreas históricas como sendo algo a mais do que um simples aglomerado de monumentos isolados, para considerá-las como um sistema de relações que estão intimamente vinculadas a um dado contexto social (GERALDES, 2004).

É desse novo entendimento, contrário à visão estática de monumento histórico ainda tão presente nas políticas de proteção, que surge o conceito de patrimônio urbano, visto como algo dinâmico que tem como essência o processo de construção da cidade a partir da ação humana sobre um determinado território. Entendido dessa maneira, tal conceito garante *“a inclusão da dimensão social do espaço enquanto materialização de significados socialmente atribuídos, o processo histórico em curso, a cultura enquanto ‘coisa viva’ em constante reelaboração”* (MENEZES *apud* GERALDES, 2004, p.10). Dessa forma a simples indicação de valores históricos não é suficiente para a proteção de um bem ou sítio, pois é preciso que outros valores socialmente defensáveis como o técnico, afetivo, estético e econômico, possam ser também associados ao lugar.

Citando Yázigi (2001), Geraldés (2004, p. 15) sugere como ponto de partida para discussão, que o patrimônio urbano seja considerado como um *“sistema material constituído por conjuntos arquitetônicos, espaços e equipamentos públicos, elementos naturais e paisagísticos, aos quais foram atribuídos valores e qualidades capazes de conferir significado e identidade a determinado recorte territorial urbano”*. Entendido dessa forma, o conceito visa superar a excessiva compartimentação atribuída ao

¹ A Carta de Veneza de maio de 1964, elaborada no II Congresso Internacional de Arquitetos e Técnicos dos Monumentos Históricos ICOMOS – Conselho Internacional de Monumentos e Sítios Históricos, traz no seu artigo 1º a seguinte definição: A noção de monumento histórico compreende a criação arquitetônica isolada, bem como o sítio urbano ou rural que dá testemunho de uma civilização particular, de uma evolução significativa ou de um acontecimento histórico. Estende-se não só às grandes criações, mas também às obras modestas, que tenham adquirido, com o tempo, uma significação cultural.

conceito de patrimônio, estabelecendo um elo entre as subcategorias existentes (paisagístico, natural, cultural, arqueológico, imaterial e etc.), pois entende que a formação do patrimônio cultural é um processo que engloba o ambiente como um todo, que só pode ser entendido como um sistema de relações entre as partes.

Da mesma forma o patrimônio urbano não pode ser dissociado de um recorte espacial específico, pois o conjunto de ações responsáveis pela sua materialização é também responsável pela sua contínua transformação e resignificação. *“De fato, trata-se de um subsistema do espaço, dotado de qualidades próprias, que submetido a um processo de atribuição de valores por determinados agentes sociais resulta em um recorte espacial de características específicas, que o distingue do espaço banal”* (GERALDES, 2004, p.3). Essa característica de ‘excepcionalidade’ do lugar, que está associada a uma gama de valores culturais e estéticos, faz com que essas áreas sejam diferenciadas e, como consequência, sejam mais cobiçadas pelo mercado. Com isso surge a problemática de supervalorização econômica das áreas históricas, pois o que é escasso adquire *status* de raridade e torna-se mais cobiçado.

Por outro lado, as implicações metodológico-operacionais, citadas no primeiro parágrafo desse item, surgem a partir dessa necessidade de uma resposta adequada à questão da supervalorização do valor econômico e de uso dessas áreas, em detrimento dos outros valores histórico-culturais existentes. Visando responder a essas questões de ordem metodológico-operacionais, muitas cartas e recomendações foram elaboradas ao longo do tempo por órgãos de preservação internacionais e nacionais². São muitas aquelas que tratam de forma direta ou indireta do patrimônio urbano a exemplo da ‘Recomendação de Paris de 1962’, que tratou da questão da paisagem que envolve os sítios históricos, da ‘Recomendação de Paris de 1968’, que abordou a construção de obras públicas e privadas nos grandes projetos de renovação e expansão urbana e da “Recomendação de Nairobi de 1976”, sobre a salvaguarda dos conjuntos históricos tendo em vista a sua função na vida contemporânea.

A questão da inclusão do tratamento de áreas de interesse cultural nas políticas de planejamento foi abordada na Declaração de Amsterdã, de 1975, que reuniu e sistematizou uma série de princípios da Conservação Integrada, processo que nasceu

² As cartas patrimoniais são documentos (internacionais, regionais ou nacionais) que trazem recomendações sobre temas ligados à conservação do patrimônio cultural e que possuem apenas caráter normativo e não têm força de lei.

na Itália na década de 70 e ganhou notoriedade com o caso de Bolonha no final da década de 60 (LAPA; ZANCHETI, 2002). Além de considerar que o patrimônio arquitetônico deveria extrapolar as edificações e conjuntos exemplares e monumentais e estender-se a toda a cidade, inclusive a moderna, a Declaração de Amsterdã (1975) encorajou a construção de novas obras arquitetônicas de alta qualidade em áreas históricas, num claro entendimento que elas seriam o patrimônio do futuro. Com isso, o documento também previu a intervenção do mercado na área de reabilitação com conseqüente impacto social (gentrificação³) e por isso, colocou a necessidade de intervenção estatal por meio de medidas que garantissem a eficácia da conservação urbana integrada (GERALDES, 2004).

A aplicação dos princípios da conservação integrada é importante, principalmente no que diz respeito ao controle das ações da economia de mercado sobre as áreas históricas, porque permite que os interesses de poucos não se sobreponham ao de muitos e assegura que a função principal do patrimônio cultural, que é servir como referência na manutenção, construção e reconstrução de identidades, sejam elas pessoais ou coletivas, utilizando o passado como base para um possível projeto do futuro, seja mantida.

3. Patrimônio industrial em escala urbana: desafios à preservação

As discussões sobre a preservação do patrimônio industrial no Brasil ainda são muito recentes. Surgida na década de 1960 com a ampliação do conceito de patrimônio cultural⁴ e reforçada pelas demolições de importantes testemunhos do período de industrialização em países europeus⁵, a consciência da preservação dos artefatos da industrialização tem crescido ao longo dos anos em todo o mundo. No Brasil, no entanto, ainda é visível a dificuldade em reconhecer e valorar a importância desses

³ Gentrificação' é a conseqüência do processo de intervenção em espaços urbanos (com ou sem auxílio governamental), que provocam sua melhoria e conseqüente valorização imobiliária, com retirada de moradores tradicionais, que geralmente pertencem a classes sociais menos favorecidas (LAPA; ZANCHETI, 2002).

⁴ A ampliação do conceito de patrimônio cultural fez com bens de épocas mais recentes ganhassem *status* de patrimônio cultural. Os bens relacionados ao processo de industrialização, sejam eles edifícios ou sítios, se inserem nesse contexto, pois são um legado direto de um período histórico extremamente importante para a humanidade: a revolução industrial.

⁵ Na década de 60 muitos edifícios industriais foram demolidos em países como a Inglaterra e a França, gerando grande apelo na população. Essas demolições, reflexo direto das rápidas transformações urbanas ocorridas naquela época, foram responsáveis pela descaracterização ou destruição de edifícios industriais e de contextos urbanos por eles criados.

exemplares industriais não só como monumentos isolados, mas também como conjuntos inseridos numa trama urbana.

Uma das grandes dificuldades para se trabalhar o patrimônio industrial decorre do fato de ele ter um caráter interdisciplinar e demandar uma equipe de especialistas de vários campos do saber tais como arqueólogos, arquitetos, engenheiros, historiadores, restauradores, antropólogos e etc. Outra dificuldade diz respeito à demasiada especificidade dos antigos complexos industriais, que tornam a implantação de usos diversificados muitas vezes inviáveis. Outro fato diz respeito à questão das grandes dimensões dos complexos industriais, geralmente localizados em áreas centrais hoje bastante valorizadas, o que faz com que esses sítios sejam vistos como estoques de terrenos livres, tornado-se assim áreas cobiçadas para grandes projetos de renovação urbana (RUFINONI, 2009).

O reconhecimento do 'conjunto', do 'complexo industrial' como um todo articulado, cujo significado só pode ser compreendido nas relações das partes, ainda é uma questão pouco aprofundada. Nesse sentido, a manutenção da paisagem industrial vai além da preservação de edifícios isolados, pois a sua relevância cultural está presente nas especificidades contidas no conjunto como um todo, que compreende os edifícios isolados nas suas conexões e relações com o tecido urbano adjacente. Neil Cossons⁶ afirmou que as paisagens industriais contribuem para a configuração da 'personalidade' de uma região. Segundo ele, para apreender essa 'personalidade' é preciso ir além das características estéticas e formais dos edifícios, para chegar também às características intangíveis da área. É importante ter presente que os elementos dessas paisagens não podem ser tratados isoladamente, mas em conjunto, pois é a escala monumental, a relação dos edifícios com o entorno e o efeito de conjunto, que conferem representatividade às áreas. É isso que caracteriza determinados conjuntos industriais como patrimônio urbano cultural (RUFINONI, 2010).

A dimensão urbana e cultural do patrimônio industrial exige, portanto, que ele seja tratado dentro do campo da conservação integrada, conforme as recomendações de

⁶ Autor que desenvolveu importantes pesquisas quanto à questão da interpretação dos artefatos industriais como artefatos culturais enfatizando a importância do estudo da paisagem na compreensão das transformações espaciais geradas pela industrialização (Rufinoni, 2010).

Amsterdã⁷. Temas como a inserção de novos elementos respeitando as preexistências e a implantação de usos coerentes com a escala e a dinâmica urbana local deve, indubitavelmente, ser abordados dentro das discussões que giram em torno da preservação de áreas urbanas, exigindo articulação e diálogo entre os campos do planejamento urbano e do restauro.

Um ponto importante no tratamento de áreas urbanas industriais de interesse patrimonial é o equilíbrio no tratamento dos valores culturais e econômicos, também relacionados ao uso. O uso cultural é o mais indicado para bens desse tipo, no entanto, dadas as vastas dimensões desses complexos, o uso cultural não seria suficiente para dar sustentabilidade ao local, sendo assim necessária a implantação de outros usos associados. Uma alternativa apresentada caminha no sentido da musealização desses espaços com a implantação de museus de sítio, parques e ecomuseus. Esses empreendimentos procuram explorar de forma turística, didática e recreativa a preservação material dos edifícios e do sítio, associando à valorização da memória das atividades produtivas ali desenvolvidas (cunho imaterial), a inserção das comunidades locais e também do público externo através de divulgação (RUFINONI, 2010).

Os grandes complexos industriais tiveram importância preponderante na formação de bairros e até de cidades inteiras, pois condicionaram diretamente o parcelamento do solo, a delimitação de glebas ou grandes lotes e o traçado do sistema viário. Porém, dado o declínio das atividades anteriormente desenvolvidas e a decadência das suas estruturas físicas, esses complexos são tidos hoje como 'estoques de terrenos', 'vazios urbanos' ou 'áreas subutilizadas', numa completa desconsideração a todo o acervo patrimonial do qual é depositário.

Sobre o termo 'áreas desativadas', comumente empregado aos sítios industriais de valor cultural, Rufinoni (2009, p.195) diz que ele "*evidencia a atenção prioritária aos valores fundiários do terreno subutilizado em detrimento das estruturas remanescentes que eventualmente poderiam ser valorizadas e tuteladas*". Dessa forma, encarar o patrimônio industrial como patrimônio urbano e paisagístico requer, antes de tudo, que sejam reconhecidos não só os seus valores individuais e materiais, mas também os valores de conjunto e os valores imateriais.

⁷ Ver Declaração de Amsterdã de 1975, que reúne os princípios da Conservação Integrada.

3. O Cais José Estelita e o Pátio Ferroviário das Cinco Pontas

A ocupação da Ilha de Antônio Vaz, atual bairros de Santo Antônio e São José remonta ao início do século XVII. No entanto, deve-se aos holandeses, que ocuparam Pernambuco entre 1630 e 1654, a decisão técnica e política de se apropriar do território parcialmente alagado do Recife para nele estabelecer uma articulação toda particular com a água. Foram os holandeses que realizaram a urbanização da ilha de Antônio Vaz por meio de aterros e construção de canais. Após a sua expulsão em 1654, os portugueses continuaram a consolidar e expandir a ilha num processo longo e contínuo, que perdurou nos três séculos seguintes.

O aterro de mangues e alagados expandiu cada vez mais a área dos bairros de Santo Antônio e São José, permitindo que eles fossem ainda mais adensados pelo surgimento de novas quadras. Em meados do século XVIII, em decorrência de estudos para abastecimento de águas e saneamento, vários mapas são produzidos e mostram os contornos atuais destes dois bairros já bastante definidos. De fato, desde 1739 verifica-se o grande processo de aterro feito na área, que continuou ainda durante a segunda metade do século XIX por causa da construção de grandes equipamentos urbanos, tais como a Casa de Detenção, construída praticamente dentro das águas (MENEZES *apud* SANTOS, 2007).

Na primeira década do século XX, os bairros de Santo Antônio e São José já estavam bastante consolidados. Existia equilíbrio entre a densidade demográfica e a malha urbana e também entre elas e as edificações, que fazia com que o lugar se destacasse de outros trechos da cidade por causa de uma admirável unidade urbana. Entre as décadas de 30 e 50 do século passado, em virtude do processo de modernização e higienização por que passou a cidade, iniciando com a reforma do bairro do Recife, os bairros de São José e Santo Antônio foram alvo de alguns planos urbanísticos, a exemplo dos planos de Nestor de Figueiredo, Ulhôa Cintra e Edgar Amorim (PONTUAL, 2007). Várias intervenções físicas também foram realizadas, algumas delas extremamente agressivas como a construção das Avenidas Guararapes e Dantas Barreto, que apagaram de forma definitiva alguns traços de uma trama urbana secular, além da demolição de muitos edifícios históricos.

O Cais José Estelita surgiu neste período de grandes transformações urbanas no centro histórico da cidade e foi o resultado de aterros, concluídos no fim da década de 1930.



Figura 2 – Vista aérea da Baía do Pina vendo-se a Matriz de São José a partir da qual, observa-se o areal onde mais tarde, seria localizado o Pátio Ferroviário das Cinco Pontas. Fonte: <http://www.fotolog.com.br/tc2/67162033>. Acessado em 10/07/2011.

No início da década de 1950 a área já estava consolidada e a artéria existente já tinha recebido a denominação de Avenida Engenheiro José Estelita, profissional falecido em 1951. Os serviços de urbanização do Cais com muro de contenção, calçamento, arborização e iluminação só foram executados na década de 1960.

Como parte das obras de ampliação do Porto do Recife, a grande área aterrada foi pensada inicialmente para abrigar galpões de armazenamento, mas diante da necessidade do transporte das mercadorias e de um Pátio Ferroviário com área suficientemente grande para acomodar as amplas composições ferroviárias, a área foi cedida à *Great Western*⁸ em acordo feito com a Diretoria da Docas e Obras do Porto

⁸ *The Great Western Railway Company*, primeira empresa ferroviária a atuar no nordeste do Brasil.

do Recife em 1942. A partir de então a *Great Western* trabalhou na ampliação da capacidade de tráfego através do incremento das linhas e construção de novos edifícios operacionais. Nas cinco décadas seguintes a esplanada ferroviária foi se expandindo com a construção de novos edifícios e novas linhas, aumentando ainda mais a sua complexidade operacional.



Figura 3 – Vista Aérea do Pátio Ferroviário de Cinco Pontas. Fonte: <http://maps.google.com.br>
Acessado em 07/05/2012

Com a transferência das atividades do Porto do Recife para SUAPE, no município de Ipojuca, litoral sul de Pernambuco, a extinção da RFFSA e o conseqüente declínio do transporte ferroviário, o Pátio Ferroviário das Cinco Pontas foi sendo paulatinamente esquecido e sucateado. Atualmente a área, que é administrada pela antiga CFN⁹, encontra-se bastante degradada. Os principais problemas encontrados são a falta de conservação dos edifícios de um modo geral, onde muitos apresentam a integridade comprometida por causa do desabamento do telhado e ausência de esquadrias. O conjunto do material rodante localizado no Pátio, composto por rico acervo de variados tipos de vagões e também de locomotivas e trolés, além de outros veículos, está abandonado e exposto às intempéries, em estado de ruínas. As linhas férreas estão tomadas pela vegetação em vários trechos, ficando parcialmente ou totalmente encobertas.

Por causa da sua história significativa, fruto das transformações ocorridas ao longo de cinco séculos, os bairros de Santo Antônio e São José são considerados espaços cuja importância e singularidade não se devem apenas aos valores históricos a eles

⁹ Companhia Ferroviária do Nordeste, empresa que detém a concessão de uso das estradas de ferro no nordeste, recentemente transformada em Transnordestina S.A.

vinculados, mas também aos valores estéticos e artísticos, urbanísticos, paisagísticos e simbólicos. A área do cais José Estelita onde está implantado o pátio ferroviário, apesar de recente, também conta uma importante etapa da nossa história e é depositário de memórias que ajudam a compreender a configuração da cidade contemporânea, sua relação com o porto e com a água e por isso, deve ser tratada como um sítio relevante de interesse cultural.

4. Projetos Contemporâneos de Renovação Urbana: o caso do Projeto Recife/Olinda e do Projeto Novo Recife

O processo de desindustrialização em escala global ocorrido a partir da década de 1950 trouxe, dentre outras consequências, o declínio da produção industrial e a desativação de complexos fabris inteiros, localizados em sua grande maioria em áreas centrais das metrópoles. Como forma de reerguer essas áreas e ganhar novamente competitividade no mercado global, muitas cidades¹⁰ apostaram em projetos estratégicos, que posteriormente foram batizados de 'Projetos de Renovação Urbana'.

Por 'Renovação Urbana' entende-se o projeto em escala abrangente que combine determinadas características, como atratividade para investidores privados, elevada visibilidade e atividades compatíveis com as tendências econômicas em ascensão. Nesse tipo de intervenção, o 'projeto em si' tem um peso relevante, pois é ele que dará o caráter singular e único a área ou à cidade que o implementar. Nesse sentido, o projeto é que orienta a intervenção (SOMEKH, CAMPOS, 2005) e deverá ter uma imagem impactante que remeta à modernidade e seja, de preferência, assinado por um arquiteto de renome, que possa dar *status* de grife ao empreendimento.

A cidade do Recife, impulsionada pelo crescente desenvolvimento econômico e pelo investimento de capital privado e público em função do Porto de SUAPE, vive na atualidade, ainda que de modo tardio, essa tendência de revitalização de grandes áreas centrais degradadas através de Projetos de 'Renovação Urbana'. Um exemplo disso é o Projeto 'Porto Novo', encabeçado pelo Núcleo de Operações Urbanas do Governo do Estado de Pernambuco, e os Projetos 'Recife/Olinda' e 'Novo Recife', alvos desta pesquisa. Como veremos mais adiante, esses dois últimos projetos

¹⁰ Alguns casos são emblemáticos como Detroit, Pittsburgh, Bilbao, Lille, o vale do Reno e as Midlands inglesas (Somekh e Campos, 2005)

mencionados, apesar de trazer o selo de Renovação Urbana, não possuem muitos dos aspectos considerados 'positivos' deste modelo, apresentado a face mais negativa da urbanização contemporânea que é a privatização do espaço e a ênfase na questão imobiliária.

O Projeto Recife/Olinda tem sua origem na elaboração do Plano do *Complexo Turístico Cultural Recife/Olinda*, iniciado em 2002 e concluído em 2003¹¹. Seu lançamento foi realizado apenas em 2006, após a assinatura de um acordo de cooperação técnica entre as instituições envolvidas no ano de 2005, ano em que foram realizadas uma série de atividades. Com cerca de 280 ha ao todo¹², o projeto se apresentava como um plano estruturador em escala metropolitana que buscava o desenvolvimento com inclusão social e que tinha como objetivo central valorizar e dar visibilidade internacional ao patrimônio cultural material e imaterial das duas cidades, transformando a área em um grande pólo de atração e irradiação do turismo cultural para todo o nordeste brasileiro.

As diretrizes contidas no *Programa Nacional de Reabilitação de Áreas Urbanas Centrais* deram orientação aos trabalhos, que previam soluções de ocupação para os terrenos subutilizados da RFFSA e da SPU¹³ localizados na frente marítima. A implantação do projeto seria feita em três zonas: a Zona de Abrangência (ZA), a Zona de Enquadramento (ZE) e a Zona de Intervenção (ZI). A ZI era a parte central do plano e compreendia quatro territórios: Olinda, Tacaruna, Recife e Brasília Teimosa. Esses territórios, por sua vez, eram compostos de núcleos que concentrariam manifestações e equipamentos culturais e seriam internamente divididos em setores, somando um total de doze nos quatro territórios já citados.

O trecho escolhido para ser analisado neste artigo localizava-se no 'Território Recife', no 'Núcleo Cinco Pontas' e era designado como 'Setor 9', compreendendo o Cais de Santa Rita e o Cais José Estelita. As diretrizes previstas para o setor 9, Cais José Estelita e Cais de Santa Rita, eram a articulação da cidade com a frente d'água, a

¹¹ A idéia da implantação do Plano do Complexo Turístico Cultural Recife/Olinda foi lançada pela primeira vez em meados da década de 1990¹¹ e só entre os anos de 2001 e 2002 o projeto ganhou formalidade e força com a elaboração do *'Plano Metrópole Estratégica'*, resultado da parceria da FIDEM¹¹ com as prefeituras da região metropolitana.

¹² O território alvo do projeto vai da Colina Histórica de Olinda ao Parque da ex-Estação Rádio Pina, em Recife.

¹³ SPU é a sigla da Secretaria de Patrimônio da União, que tem como missão conhecer, zelar e garantir que cada imóvel da União cumpra sua função socioambiental em harmonia com a função arrecadadora, em apoio aos programas estratégicos para a Nação.

valorização do patrimônio histórico (Forte das Cinco Pontas e seu entorno histórico, configurado pelos bairros de São José e Santo Antônio), a destinação de parte da área para o mercado popular de habitação, comércio e serviços e diversidade funcional, como a implantação de escritórios, habitação, comércio, equipamentos turísticos e de lazer e melhoria dos passeios públicos¹⁴.

A figura 4 mostra a maquete eletrônica do plano de massas e a implantação das edificações que o projeto propunha para o Cais José Estelita. A proposta previa a construção de uma série de torres na parte centro e sul do cais, destinadas ao uso misto, e previa ainda o prolongamento da Avenida Dantas Barreto, que cortaria em diagonal o terreno e levaria o transeunte à Praça Século XXI, onde haveria o projeto de um edifício que avançaria sobre o mar. Destaque para as torres gêmeas contendo 41 pavimentos, no extremo norte da maquete no Cais de Santa Rita, já construídas.

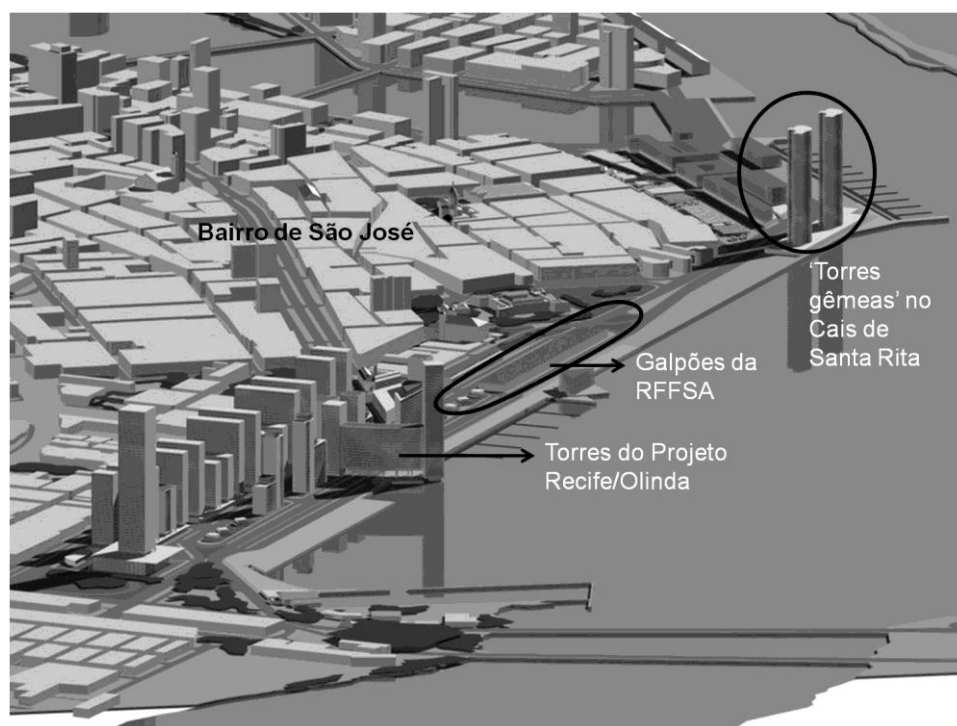


Figura 4 - Maquete eletrônica do plano de massas para a área do setor 9 no Projeto Recife/Olinda. Fonte: <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=326240>. Acessado em 11/01/2010.

Como é possível notar, com exceção do conjunto de armazéns, a proposta projetual desconsiderava todo o patrimônio ferroviário existente na esplanada. A implantação das torres não levava em consideração os edifícios preexistentes e não guardavam uma relação de escala e volume com o entorno edificado. Os armazéns mantidos, sem

¹⁴ Catálogo do Complexo Turístico Cultural Recife/Olinda, p. 149.

a referência das demais edificações do complexo ferroviário, ficavam descontextualizados, sem relação alguma com as novas edificações.

Por questões políticas e de gestão, o Projeto Recife/Olinda não foi concretizado. Como fruto daquela ideia, está em curso desde o ano de 2011 a implantação de um mega empreendimento batizado de 'Novo Recife', resultado da parceria firmada entre empresas concorrentes¹⁵ que se uniram em 2008 para a aquisição da parte não operacional do terreno de 101,7 mil hectares pertencente à RFFSA¹⁶.



Figura 5 – Foto aerea do Cais José Estelita onde o polígono branco demarca a área onde será implantado o Projeto Novo Recife. Fonte: <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?p=56863819>. Acessado em 10/07/2011.

Sob a anuência da prefeitura do Recife, as empresas vêm estabelecendo um diálogo a fim de articular cada passo do processo de aprovação do projeto, que numa primeira estimativa deverá receber investimentos na ordem de R\$ 400 milhões.

Com promessa de trazer 'nova vida' a área através da implantação de várias torres de uso residencial, empresarial, de serviços e equipamentos hoteleiros, o projeto promete promover uma maior 'integração urbanística' com a cidade através da abertura de vias locais e também da integração dessas com as artérias principais do bairro, a Avenida José Estelita e a Avenida Sul. O discurso da 'revitalização' é tomado como sendo o grande diferencial do 'produto' a ser implantado na área, que é vista como um 'novo' território a ser desbravado na capital pernambucana.

¹⁵ Queiroz Galvão, a Moura Dubeux e a GL Empreendimentos.

¹⁶ O terreno foi leiloado pela Caixa Econômica Federal pelo valor de R\$ 55,4 milhões.

Porém, numa análise das maquetes digitais que simulam o projeto e podem ser encontradas facilmente na internet¹⁷ (Figura 6), é possível notar que a solução projetual adotada não reflete o discurso assumido para justificar e embasar a intervenção. Mais uma vez percebe-se a total desconsideração do patrimônio industrial presente na área. O valor de novidade é levado até as últimas consequências, sobrepondo-se aos valores culturais atribuídos ao sítio. Assim, como no projeto Recife/Olinda, apenas o conjunto de galpões e os edifícios da área operacional (que ficaram de fora do leilão) são mantidos. As demais edificações e a rica malha ferroviária são completamente apagadas, as relações são perdidas. Perdido o caráter de operação urbana, essência do Projeto Recife/Olinda, o Projeto Novo Recife restringe a sua proposta projetual apenas à gleba leiloada, inserindo-se de forma descontextualizada no território.



Figura 6 - Torres do Projeto Novo Recife, simulação de implantação. Em amarelo a área operacional, que completamente segregada do projeto proposto se tornará os 'fundos' da gleba. Fonte: http://www.google.com.br/imgres?start=116&hl=ptBR&sa=X&biw=1280&bih=685&tbn=isch&prmd=imvns&tbnid=x0XORS0FN_kS_M:&imgrefurl=http://www.orkut.com/CommMsgs%3Fcmm%3D28289 Acessado em 06/05/2012.

5. Renovação Urbana ou Restauro Urbano?

A questão da inserção de novas construções em áreas históricas é um tema muito debatido em vários documentos patrimoniais, a exemplo da Declaração de Amsterdã que encoraja a construção de novas edificações de alta qualidade em áreas históricas.

¹⁷ O projeto corre em sigilo de aprovação nos órgãos competentes e por isso não há ainda a divulgação de imagens ou maquetes oficiais do empreendimento;

No entanto, é preciso ressaltar que essas obras contemporâneas não podem comprometer o caráter histórico e cultural dessas áreas, mas dialogar de forma harmônica com o entorno, respeitando as escalas existentes e, principalmente, a questão dos volumes e das alturas.

Indo na contramão dessa lógica, estão as propostas arquitetônicas apresentadas pelo Projeto Recife/Olinda e pelo Projeto Novo Recife. Até mesmo o observador mais desatento e leigo pode constatar que a ‘tipologia’ dos edifícios propostos nos dois projetos não se harmoniza com o casario histórico do bairro de São José e com os edifícios do complexo ferroviário. Não só em relação ao plano de massas, volumes, cheios e vazios, mas também em relação aos materiais e ao caráter das novas construções, que não estabelecem um diálogo harmonioso com as edificações existentes no entorno e não se integram ao contexto.

Esse tema é de vital importância, pois a não observância de características como a harmonia das alturas, das cores, dos materiais e formas, telhados, fachadas, relações dos volumes, cheios e vazios, implantação e parcelamento, dentre outros, pode fazer com que o ‘novo’ se sobreponha ao ‘antigo’, anulando-o. Essas questões devem ser levadas em consideração qualquer que seja a escala do projeto, seja ele um pequeno edifício ou um sítio urbano. No entanto, no caso de projetos que compreendam vastas áreas as consequências de um mau projeto são ainda mais graves e nefastas e muito difíceis de serem revertidas.

No que diz respeito ao reconhecimento do patrimônio industrial existente na área é também visível a dificuldade de identificação e valoração dos atributos específicos, que vão além das questões materiais dos edifícios e englobam também valores simbólicos, sociais (ligados à história do trabalho) e técnicos (ligados ao modo de fazer). Os eixos ferroviários com seus vastos terrenos são muito atraentes para a especulação imobiliária, que os enxergando como áreas vazias, são incapazes não só de reconhecer os seus valores, mas de incorporá-los nas soluções projetuais.

Os termos ‘revitalização’, ‘recuperação’, ‘renovação’, ‘reconversão’, ‘reciclagem’, ‘restauro breve’ e etc., muitas vezes são empregados de forma descompromissada e inconsequente, sem a devida preocupação com o rigor conceitual que qualquer tipo de intervenção em bens de valor cultural exige (RUFINONI, 2009). Dessa forma,

colocando o selo de 'Renovação Urbana' alguns projetos contemporâneos em áreas históricas não respeitam as recomendações presentes nas Cartas Patrimoniais e em toda a teoria do restauro e da conservação desenvolvida e amadurecida ao longo de décadas de discussão. Com o marketing de trazer renovação e nova vida ao centro das cidades, esses projetos, na realidade, não consideram aspectos essenciais do lugar, como a história, o patrimônio construído e a paisagem.

Em casos de intervenções como o do Pátio das Cinco Pontas, seria mais adequado o uso da expressão 'Restauro Urbano', já que esse sítio industrial possui artefatos dotados de especificidades que os qualificam como bem cultural e requerem um conjunto complexo de medidas para o seu tratamento e preservação, medidas estas pautadas nos princípios da teoria do restauro e da conservação urbana, a partir de um enfoque interdisciplinar da questão.

Referências Bibliográficas

BERTINI, Giancarlo; **MENEGUELLO**, Cristina; **RUFINONI**, Manoela; **VALENTIN**, Fernanda. *Demolição de galpões industriais na Mooca: descaso e impunidade*. Vitruvius: Revista Minha Cidade, ano 8, vol. 4, 2007, p. 196. Disponível em <http://www.vitruvius.com.br/minhacidade/mc196/mc196.asp>. Acessado em 19-01-2010.

CALDERARI, Elaine S.; *Complexo Turístico Cultural Recife-Olinda: Ideologia do Planejamento*. Universidade Federal de Uberlândia – UFU, 2008. Disponível em <http://www.ic-ufu.org/anaisufu2008/PDF/SA08-21029.PDF>. Acessado em 11/01/2010

CAMPAGNOL, Gabriela. *Usinas de Açúcar. Habitação e Patrimônio Industrial*. Tese (doutorado). São Carlos (SP): EESC/USP, 2008.

COMPLEXO TURÍSTICO CULTURAL RECIFE/OLINDA (Briefing); Edital de Concurso de Projeto do sistema de Identidade Visual do Complexo Turístico Cultural Recife/Olinda. Disponível em <http://www.recife.pe.gov.br/pr/seccultura/concursorecifeolinda/briefing.pdf>. Acessado em 11/01/2010

_____. *Catálogo do Projeto do Complexo Turístico Cultural Recife/Olinda*. 2007

GERALDES, Eduardo. *Patrimônio Ambiental Urbano. Atualizando o conceito para um turismo urbano possível*. In Revista UNIBERO de Turismo e Hotelaria, 2004.

Disponível em <http://www.unibero.edu.br/download/revistaturismo/Marco04/>. Acessado em 08/07/2011.

LAPA, Tomás; ZANCHETI, Silvio Mendes. Conservação Integrada Urbana e Territorial. In: *Gestão do Patrimônio Cultural Integrado* (Org. Zancheti). Recife: Ed. Universitária da UFPE, 2002, p. 31-36.

KÜHL, Beatriz Mugayar. *Arquitetura do ferro e arquitetura ferroviária em São Paulo: reflexões sobre a sua preservação*. São Paulo: Ateliê editorial: Fapesp: Secretaria da Cultura, 1998.

_____. *Preservação do Patrimônio Arquitetônico da Industrialização: Problemas Teóricos de Restauro*. Cotia (SP): Ateliê editorial, 2008.

_____. *Patrimônio Industrial: Algumas questões em aberto*. In: Revista arq.urb – primeiro semestre de 2010. São Paulo: Universidade São Judas Tadeu, n. 3, 2010, p. 23-30.

PONTUAL, Virgínia. Práticas 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. Disponível em <<http://www.ub.es/geocrit/b3w-752.htm>>. [ISSN 1138-9796]. Acessado em 11/01/2010.

SANTOS, Ana Renata Silva. Pátios dos Recife: Um Estudo Tipológico de Espaços Urbanos nos Bairros de São José e da Boa Vista. Trabalho de Graduação do curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de Pernambuco. Recife, 2007.

_____. A Paisagem Urbana Histórica do Recife: reflexões sobre a sua preservação no Projeto Recife/Olinda. In: Anais do 1º Colóquio Ibero-Americano Paisagem Cultural, Patrimônio e Projeto: desafios e perspectivas. Belo Horizonte: UFMG/EA, 2010.

RELATÓRIO DO SEMINÁRIO PROJETO URBANÍSTICO RECIFE-OLINDA.

Realizado em 20 de junho de 2006 no auditório do centro de educação da UFPE promovido pelo MDU. Relatores: Aline de Figueirôa Silva, Ana Rita Sá Carneiro, Fátima Maria Alves da Silva Mafra e Rafaela Campos Cavalcanti.

REVISTA SIM. Arquitetura – Decoração – Design, ano VI, nº 46, p. 52-61. Recife.

RODRIGUES, Marly. *Patrimônio Industrial: Entre o Fetiche e a Memória*. In: Revista arq.urb – primeiro semestre de 2010. São Paulo: Universidade São Judas Tadeu, n 3, 2010, p. 31-40.

RUFINONI, Manoela Rossinetti. *Preservação e Restauro Urbano: Teoria e Prática de intervenção em sítios Industriais de Interesse cultural*. Tese (Doutorado). São Paulo: FAU/USP, 2009.

_____. *Valorização e musealização da paisagem industrial napolitana: o Parque Urbano de Bagnoli*. In: Revista arq.urb – primeiro semestre de 2010. São Paulo: Universidade São Judas Tadeu, n 3, 2010, p. 72-86.

SOMEKH, Nadia; **CAMPOS**, Candido Malta. Desenvolvimento Local e Projetos Urbanos. Texto Especial-134. Portal Vitruvius, São Paulo: abr. 2005. ISSN 1809-6298. Disponível em [HTTP://www.vitruvius.com.br/arquitextos/arg059/esp059_01.asp](http://www.vitruvius.com.br/arquitextos/arg059/esp059_01.asp). Acessado em 27/01/2012