



Universidade Federal do Rio de Janeiro
Faculdade de Arquitetura e Urbanismo
Programa de Pós-graduação em Arquitetura

TESE DE DOUTORADO

CLAUDIA BAIMA MESQUITA

**A PRESERVAÇÃO DO PATRIMÔNIO ARQUITETÔNICO NA REGIÃO
PORTUÁRIA NO PROJETO PORTO MARAVILHA – RIO DE JANEIRO**

Linha de Pesquisa: Restauração e Gestão do Patrimônio

Orientadora: Prof^ª Dr^ª Cláudia Carvalho Leme Nóbrega

Rio de Janeiro

Julho de 2015

**A PRESERVAÇÃO DO PATRIMÔNIO ARQUITETÔNICO NA REGIÃO
PORTUÁRIA NO PROJETO PORTO MARAVILHA – RIO DE JANEIRO**

Tese apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Arquitetura, da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal do Rio de Janeiro, como requisito parcial para a obtenção do Grau de Doutora em Arquitetura. Linha de Pesquisa: Restauração e Gestão do Patrimônio

Orientadora: Prof^ª Dr^ª Cláudia Carvalho Leme Nóbrega

Rio de Janeiro

Julho de 2015

**A PRESERVAÇÃO DO PATRIMÔNIO ARQUITETÔNICO NA REGIÃO
PORTUÁRIA NO PROJETO PORTO MARAVILHA – RIO DE JANEIRO**

CLAUDIA BAIMA MESQUITA

Orientadora

Prof.^a Dr.^a Cláudia Carvalho Leme Nóbrega

Tese de Doutorado submetida ao Programa de Pós-graduação em Arquitetura, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, da Universidade Federal do Rio de Janeiro - UFRJ, como parte dos requisitos necessários à obtenção do título de Doutora em Ciências em Arquitetura, área de Gestão e Restauração de Espaços Preservados.

Aprovada por:

Prof.^a Dr.^a Cláudia Carvalho Leme Nóbrega

Prof.^a Dr.^a Rosina Trevisan M. Ribeiro

Prof.^a Dr.^a Fabiola do Valle Zonno

Prof.^a Dr.^a Evelyn Furquim Werneck Lima

Prof. Dr. Claudio Antônio Santos Lima Carlos

Rio de Janeiro, 13 julho de 2015

Baima Mesquita, Claudia.

A preservação do patrimônio arquitetônico na região portuária no projeto Porto Maravilha – Rio de Janeiro.

Rio de Janeiro, 2015.

CCXCIV, 294f. : Il.; 2,5cm

Tese de Doutorado em Arquitetura.

Universidade Federal do Rio de Janeiro, 2015.

1. Projeto Porto-Maravilha. 2. Intervenções Urbanas. 3. Salvaguarda do Patrimônio Histórico e Cultural.

Agradecimentos

A minha família, pelo apoio, paciência e carinho.

A minha orientadora por não nos deixar desistir.

A minha querida amiga e arquiteta Maria Cecília Boueri, presente em todas as horas difíceis desta caminhada.

A todos os meus amigos, dando-me força e incentivo, contribuindo diretamente ou indiretamente para a conclusão desta pesquisa.

Aos professores e funcionários do PROARQ.

Aos bibliotecários do IPPUR e IPP.

Aos professores doutores componentes desta banca avaliadora.

Resumo

O presente trabalho estuda e analisa criticamente o impacto da implantação do Projeto Porto Maravilha, com ênfase na visibilidade e na ambiência do patrimônio cultural e arquitetônico a região portuária da cidade do Rio de Janeiro. A ocupação progressiva da região desde o início do século XVII até meados do século XX é examinada, com destaque para a importância, no século XVIII, da transferência do comércio de mercadorias e escravos da atual Praça XV para o Porto do Valongo. A vinda da Corte para a cidade no início do século XIX acarretou grandes transformações sociais e urbanas que, seguidas da evolução socioeconômica na segunda metade do século e das reformas urbanísticas e higienistas do início do século XX delinearão o tecido urbano da cidade e, principalmente da área em estudo. Esse período foi relevante, pois nele se deu a construção do patrimônio arquitetônico, hoje preservado ou tombado, que é objeto deste estudo. As instalações portuárias construídas na virada do século XIX para o XX, e no início deste, foram se tornando obsoletas e insuficientes. A obsolescência ocorreu, principalmente, em decorrência do aumento do volume de cargas e do porte dos navios, da mudança radical no método de transporte, com a introdução dos containers, da incompatibilidade com a proximidade do movimentado centro da cidade. A consequência foi o esvaziamento e degradação da região. Neste trabalho foram examinados os vários projetos de reurbanização elaborados para a área, a partir de meados do século passado, mas nunca implantados, bem como as diversas teorias preservacionistas em voga em diferentes períodos e países e a legislação que foi criada voltada para o ordenamento do solo urbano e a preservação do patrimônio cultural e arquitetônico. A metodologia adotada para nortear a elaboração deste trabalho foi a desenvolvida pela arquiteta e urbanista Maria Elaine Kohlsdorf (2000), exclusivamente para recolhimento de dados de configuração urbana em sítios tombados.

Palavras-chave: Projeto Porto Maravilha; Patrimônio cultural arquitetônico; Preservação; Maria Elaine Kohlsdorf.

Abstract

This body of work studies and analyses the impact of the implementation of the Porto Maravilha Project, with emphasis in the visibility and ambience of the cultural and architectural heritages of the port area of Rio de Janeiro. Its gradual occupation since the seventeenth century to the twentieth century will be examined, with focus on the shift of trade of goods and slaves from the current Praça XV to the Valongo Port in the eighteenth century. The arrival of the Portuguese Court at the beginning of the nineteenth century led to big social and urban transformations which, followed by the socioeconomic evolution in the second half of the century and the urban and hygienic reforms in the beginning of the twentieth century, outlined the urban fabric of the city, especially in the area studied. This time period is relevant, as the construction of the architectural heritage, nowadays preserved or legally protected, is the subject of this study. The port installations built in-between the end of the nineteenth century to the beginning of the twentieth century progressively became obsolete and insufficient. This obsolescence happened primarily due to: increase in the volume of shipments and the load the ships could carry, and the radical change in the transport mode, with the introduction of containers as well as the incompatibility with the proximity of the busy town centre. The consequence was the desolation and degradation of the area. In this work we examine the various projects of re-urbanisation created for the area from the previous century which were never put into action, as well as many theories of preservation in fashion in different periods and countries, and the legislation created to organise the urban ground and the preservation of the cultural and architectural heritages. The methodology adopted to guide this work was developed by the architect and urbanist Maria Elaine Kohlsdorf (2000), which deals exclusively with the gathering of data of urban configuration in preserved sites.

Key words: Project Porto Maravilha; Architectural cultural heritage; Preservation; Maria Elaine Kohlsdorf.

Sumário

Lista de Siglas

Lista de Figuras

Introdução	01
Capítulo 1: A formação do patrimônio arquitetônico na região portuária.	07
1.1. Dos primórdios da ocupação à abertura da Avenida Central	08
1.2. A Modernização do Porto na virada do século – o primeiro plano urbanístico e o início da verticalização da região portuária.	37
1.3. As propostas de Agache até a década de 70.	47
Capítulo 2: Ações e projetos de preservação na região portuária da Cidade do Rio de Janeiro.	58
2.1. Antecedentes do pensamento europeu.	58
2.2. O Brasil no início do século e os primeiros atos de preservação.	62
2.3. O pensamento da preservação na década de 1960.	65
2.4. O olhar sobre a preservação a partir da década de 1970.	72
2.5. Valorização dos sítios urbanos da região portuária na década de 1980 pela instância federal e estadual.	76
2.6. O papel do Município na preservação do patrimônio na região portuária a partir da década de 1980.	82
Capítulo 3: Planos e Projetos a partir da década de 80.	95
3.1. Plano de Desenvolvimento Urbano da Retaguarda do Porto do Rio de Janeiro (PLANAVE).	98
3.2. Projeto da Companhia das DOCAS do Rio de Janeiro.	102
3.3. Projeto de Estruturação Urbana da Área Portuária (PEU).	111
3.4. Projeto do relatório Básico (PRB) – Área de Especial Interesse Urbanístico (AEIU) da Zona Portuária do Rio de Janeiro.	

	115
3.5. Projeto de pesquisa - A Área Portuária do Rio de Janeiro: uma proposta de revitalização.	121
3.6. Plano de Recuperação e Revitalização da Região Portuária do Rio de Janeiro – Porto do Rio.	124
Capítulo 4: O Projeto Porto Maravilha.	127
4.1. Legislações, conceitos e diretrizes do Projeto Porto Maravilha.	130
4.2. Fase 1 do Projeto Porto Maravilha.	135
4.3. Fase 2 do Projeto Porto Maravilha.	138
4.4. Certificado de Potencial Adicional de Construção (CEPAC).	139
4.5. Propostas referentes à proteção do patrimônio histórico e cultural.	144
4.6. Ações e propostas de preservação do Projeto Porto Maravilha.	149
4.7. A legislação e o aumento de gabaritos.	164
Capítulo 5 Impactos do Projeto Porto Maravilha: visibilidade e ambiência do patrimônio cultural na região portuária.	172
5.1. A metodologia de Kohlsdorf e o levantamento de dados.	181
5.2. A metodologia de Kohlsdorf e a análise dos impactos: visibilidade e ambiência do patrimônio cultural arquitetônico.	185
5.2.1. Categorias inventariais de percepção do espaço.	185
5.2.2. Categorias inventariais de representação projetual do espaço.	211
Considerações Finais	219
Referências Bibliográficas	229
Anexos	233

Lista de Siglas

AEIU – Área de Especial Interesse Urbanístico
AEIT – Área Especial Interesse Turístico
APAC – Área do Ambiente Cultural
APA – Área de Proteção Ambiental
APRJ – Administração do porto do Rio de Janeiro
ESMAPA – Estação Marítima de Passageiros
CDRJ – Companhia Docas da Guanabara
CDURP – Companhia de Desenvolvimento Urbano da Região do Porto do Rio de Janeiro
CEPAC – Certificados de Potencial Construtivo
CET – Conselho Estadual de Tombamento
CIAM – Congresso Internacional de Arquitetura Moderna
CIIC – Comitê Científico Internacional dos Itinerários Culturais
CMPC – Conselho Municipal de Proteção do Patrimônio Cultural
COSIGUA – Companhia Siderúrgica do estado da Guanabara
CSN – Companhia Siderúrgica Nacional
CVM – Comissão de Valores Imobiliários
DGPC – Departamento Geral de Patrimônio Cultural
DPHAN – Departamento do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional
EIA – Estudo de Impacto Ambiental
EIV – Estudo de Impacto de Vizinhança
FIIPM – Fundo de Investimento Imobiliário Porto Maravilha
IAT – Índice de Aproveitamento do Solo
ICOMOS – Conselho Internacional de Monumentos e Sítios
INEPAC – Instituto Estadual do Patrimônio Cultural
IPHAN – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional
IPP – Instituto pereira Passos
IPN – Instituto Pretos Novos
IPTU – Imposto Predial e Territorial Urbana
IRPH – Instituto Rio Patrimônio da Humanidade
ISS – Imposto Sobre serviço
MAR – Museu de Arte do Rio
OEA – Organização dos estados Americanos

OUC – Operação Urbana Consorciada
OUCPRJ – Operação Urbana Consorciada da Região do Porto do Rio de Janeiro
PA – Planos de Alinhamento
PCRJ – Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro
PEU – Projetos de Estruturação Urbana
PPP – Parceria Pública Privada
PRB – Projeto do Relatório Básico
PUB-RIO – Plano Urbanístico Básico
RB 1 – Edifício Rio Branco nº1
RFFSA – Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima
SAGAS – Sociedade de Amigos da Saúde, Gamboa e Santo Cristo
SEDREPACH – Secretaria Extraordinária de Promoção, Defesa, Desenvolvimento e revitalização do Patrimônio e da Memória Histórica-Cultural da Cidade do Rio de Janeiro
SHU – Sítio Histórico Urbano
SMU – Secretaria Municipal de Urbanismo
SPHAN – Serviço de Patrimônio Histórico e Artístico Nacional
TOAP – Taxas de Obras em Áreas Particulares
UNESCO – Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura
VLT – Veículo Leve sobre Trilhos
W.T.C. – World Trade Center
ZCS – Zona Comercial e de Serviços
ZR – Zona Residencial
ZUM – Zona de Uso Misto

Lista de Figuras

Figura 01: Mapa da região portuária onde podemos ver o contorno da antiga região antes dos aterros no princípio do século XX. (A) Praia Formosa ou de São Diogo. (B) saco do Alferes. (C) Saco da Gamboa. (D) Valongo e Valonguinho. (E) Ilha dos Melões ou de João Damasceno. (F) Ilha das Moças ou dos Cães. Fonte: http://portomaravilha.com.br , acessado em 20/10/13.....	06
Figura 02: Mapa da região portuária com as áreas aterradas. Fonte: http://portomaravilha.com.br , acessado em 20/10/13.....	06
Figura 03: Mapa editado da região portuária. Em laranja os bens tombados dentro da delimitação do projeto Porto Maravilha, abrangendo os bairros da Saúde, Gamboa, Santo Cristo e parte do Centro.....	08
Figura 04: Detalhe do mapa editado da localização do pasto da prainha e do pequeno porto. Fonte: CAVALCANTI, 2004, pg. 29.....	09
Figura 05: Vista da prainha em 1608. Os beneditinos já ocupavam o alto do Morro de São Bento. Fonte: www.portalgeo.com.br , acessado em 20/04/13.....	10
Figura 06: Vista da prainha em 1710. Pequena ermida de Nossa Senhora da Conceição e o hospício No alto do Morro da Conceição. Fonte: www.portalgeo.com.br , acessado em 20/04/2011.....	10
Figura 07: Detalhe do mapa Planta da Cidade de São Sebastião do Rio de Janeiro, de João Massé, 1713. Em destaque o Palácio Episcopal e a Fortaleza da Conceição. Fonte: http://serqueira.com.br/mapas/muro1.htm , acessado em 10/11/2012.....	11
Figura 08: Mapa editado de meados do século XVIII. Em vermelho, os caminhos que levavam ao Valongo desde a Fortaleza da Conceição e Prainha. Fonte: Inventário do Morro da Conceição, 1981.....	12
Figura 09: Mercado de escravos (1830). Ao fundo se vê a Igreja de São Francisco da Prainha na atual Rua Sacadura Cabral. Desenho de Rugendas, Litografia de Thierry Frères, Paris. (Biblioteca Nacional). Fonte: COARACY, 1965, p. 360-361.....	13
Figura 10: Antigo Aljube. Desenho de Thomas Ender (1817). Fonte: COARACY, 1965, p. 463.....	154
Figura 11: Mapa editado do final do século XVIII com a localização da Forca, Aljube, do largo de santa Rita e da Pedra do sal. FORTES ENGENHARIA, 1987, p. 37.....	15
Figura 12: Mapa editado da segunda metade do século XVIII com a localização da ladeira do João homem e casa de armas, atual Fortaleza da Conceição. Ambos compõem o panorama do patrimônio histórico da cidade.....	17
Figuras 13: Vista da Pedra da Prainha. Desenhos de Thomas Ender (1817). Fonte:	17

ABREU, 2004, p. 16.....	
Figura 14: Cemitério dos Ingleses. Desenho de Barão de Planitz (1840).Fonte: COARACY, 1965, p. 214.....	18
Figura 15: Região portuária em 1817 com seus pequenos ancoradouros e trapiches.Fonte: www.portalgeo.com.br, acessado 20/04/2011.....	18
Figura 16: Detalhe do mapa das freguesias existentes no município do Rio de Janeiro no século XIX, destacando em vermelho a localização da freguesia de Santa Rita.Fonte: ABREU, 2006, p. 38.....	19
Figura 17: Proposta de ordenação do Relatório de Obras de Beaurepaire-Rohan de 1843.Fonte: ANDREATTA, 2009.....	21
Figura 18: Desembarque da Princesa Tereza Cristina. Gravura de Debret (1839). Fonte: RABHA, 2004, p. 21.....	22
Figura 19: Largo da Prainha, com o antigo Liceu Literário Português. A construção existiu na atual Praça Mauá até a década de 1920. No local esta atualmente o edifício “A Noite”. Fonte: FORTES ENGENHARIA, 1987 p. 86.....	22
Figura 20: Mapa editado de meados do século XIX mostrando o crescimento da malha urbana, destacando os trapiches e atracadouros na orla e a abertura do Canal do Mangue.Fonte: FORTES ENGENHARIA, 1987, p. 17.....	23
Figura 21: Vista do porto do Rio em 1870 desde o Morro da Conceição. À direita da imagem, vemos a Prainha da Saúde e parte da atual Rua Sacadura Cabral com seus trapiches, que compunham a orla na época. (Gravura de Victor Fround, in Charles Ribeyrolles, Brasil Pitoresco. Biblioteca Nacional). Fonte: COARACY, 1965, p. 465.....	24
Figura 22: Panorama do Rio de Janeiro da entrada da Barra ao saco da Gamboa, vista da Ilha Fiscal. Foto de Georges Leuzinger (1860-1870). Fonte: RABHA, 2004, p. 34-35.....	27
Figura 23: Embarcadouro da Prainha, c. 1900. A população embarcava para Petrópolis, principalmente no verão, fugindo das epidemias da cidade do Rio de Janeiro. Fonte: FORTES ENGENHARIA, 1987, p. 88.....	28
Figura 24: Moinho Inglês que ficava localizado no início da Rua da Gamboa junto ao morro da Saúde.Atualmente, resta apenas a chaminé. Foto de Kosmos, 1904.....	29
Figura 25: Moinho Fluminense tombado pelo Patrimônio Histórico e Artístico nacional – IPHAN, em 1937. Fundado em 1887, possui uma tipologia arquitetônica que lembra as edificações industriais inglesas do século XIX. Em primeiro plano, a Praça da Harmonia, atual Praça Coronel Assunção. FORTES ENGENHARIA, 1987, p. 108.....	30
Figura 26: Trapiches na orla do bairro da Saúde. A construção de um porto era	

essencial para atender as atividades portuárias. Foto de col, Elysio Belchior s/d. Fonte: ENGENHARIA, 1987, p. 109.....	30
Figura 27: Porto do Rio de Janeiro no princípio do século XX. Terminal Marítimo da Gamboa (1880). Fonte: FERREZ, 1984, p. 42-43.....	31
Figura 28: Projeto da Av. Central, saindo desde a atual Praça Mauá até à Avenida Beira Mar.Fonte: DEL RIO, 1991, p. 207.....	35
Figura 29: Jardim do Valongo com suas pontes em concreto e ferro imitando madeira. Foto da Revista da Semana, 1928.FORTES ENGENHARIA, 1987, p. 101.....	36
Figura 30: Jardim do Valongo com seus canteiros cuidadosamente preservados. Foto da Revista da Semana, 1928. FORTES ENGENHARIA, 1987, p. 101.....	36
Figura 31: Praça Municipal na atual Avenida Barão de Tefé. Este local, denominou-se Cais do Valongo até 1843, passando a se chamar depois Cais da Imperatriz. Foto de Augusto Malta s/d. Fonte: ENGENHARIA, 1987, p. 92.....	37
Figura 32: Mapa do início do século XX com a nova delimitação do porto. Fonte: Inventário do Morro da Conceição, 1981.....	39
Figura 33: Cópia do desenho original do corte esquemático da muralha. Fonte: RABHA, 2004, p. 100.....	40
Figura 34: Trabalhadores do porto. Fonte: RABHA, 2004, p. 101.....	40
Figura 35: Desenho do Projeto de Melhoramentos do Porto do Rio de Janeiro. Desenho de Francisco Bicalho (1907). Fonte: ANDREATTA.....	41
Figura 36: Construção dos dezoitos armazéns desde o Canal do mangue até a Praça Mauá. Fonte: RABHA, 2004, p. 131.....	42
Figura 37: Em 1906, o primeiro trecho já inaugurado em operação. Fonte: RABHA, 2004, p.134.....	42
Figura 38: Vista da abertura da Av. Central (atual Av. Rio Branco) desde a Praça Mauá com o novo cais urbanizado. Jorge Kfuri (1916). Fonte: RABHA, 2004, p. 66.....	43
Figuras 39: Início da verticalização da cidade a partir da construção do edifício <i>A Noite</i> na Praça Mauá. Fonte: http://memoria.ebc.com.br/agenciabrasil/noticia/2013-04-03/tombamento-pode-trazer-recursos-para-restaurar-edificio-noite-dizem-especialistas . Acessado em out 2014.....	45
Figuras 40: A altura do edifício <i>A Noite</i> se destaca na cidade. Fonte: http://memoria.ebc.com.br/agenciabrasil/noticia/2013-04-03/tombamento-pode-trazer-recursos-para-restaurar-edificio-noite-dizem-especialistas .Acessado em out 2014.....	45

Figura 41: Abertura do Túnel João Ricardo no Morro do Livramento, cuja obra foi concluída em 1922. Em 1893, um dos maiores cortiços conhecidos da época, o Cabeça de Porco, foi demolido por conta das obras. Foto de Col. Elysio Belchior s/d. Fonte: FORTES ENGENHARIA, 1987, p. 94.....	46
Figura 42: Foto de 1920 da região da Gamboa. Após as obras de remodelação do porto, pouco iria se mudar nas décadas seguintes. Foto Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro. Fonte: FORTES ENGENHARIA, 1987, p. 125.....	46
Figura 43: Simulação da vista de como deveria ser a região portuária em torno de 1930. Percebe-se nesta imagem, o impacto visual que o edifício A Noite com relação ao gabarito até então existente na região portuária. Fonte: www.portalgeo.com.br, acessado em 20/04/2011.....	47
Figura 44: Plano Agache – Mapa de Zoneamento da cidade. Em azul no mapa, podemos ver as propostas para a construção de novo porto para à cidade.....	49
Figura 45: Construção do Píer Mauá no final da década de 40. Após décadas de abandono, atualmente, está se construindo no local o Museu do Amanhã, projeto do arquiteto catalão Santiago Calatrava. Fonte: RABHA, 2004, p. 79.....	51
Figura 46: Nesta foto aérea de 1958 de parte da área aterrada dos bairros de Saúde, Gamboa e Santo Cristo para a construção do novo porto, podemos observar claramente a antiga linha do litoral com seu casario antigo e as novas construções na área aterrada. (Foto: Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro). Fonte: ABREU, 2006.....	52
Figura 47: Construção da segunda etapa do elevador da perimetral, passando por cima da atual Praça Mauá. Fonte: http://www.jb.com.br , acessado em dezembro de 2014.....	54
Figura 48: Vista da região portuária em 2002. Fonte: www.portalgeo.com.br Acessado 23/04/2011.....	57
Figura 49: Inventário do Morro da Conceição – no mapa do Morro da Conceição e adjacências, podemos observar a proposta do projeto para a elaboração de portaria de controle de gabaritos e forma de ocupação. Fonte: Inventário do Morro da Conceição.....	78
Figura 50: Legenda do mapa acima.....	78
Figura 51: Mapa com a delimitação do projeto SAGAS. Fonte: www.mapas.rio.rj.gov.br. Acessado em 29/10/2013.....	84
Figura 52: No mapa em um tom mais escuro, a delimitação da Área de Especial Interesse Urbanístico (AEIU).....	88
Figura 53: Planta Baixa do Morro da Conceição com os Planos Visuais para o	89

entorno imediato, elaborada pelo Projeto Pró-Rio Morro da Conceição.....	
Figura 54: Cortes do Morro da Conceição com os Planos Visuais para o entorno imediato.....	90
Figura 55: Mapa do projeto Porto Maravilha com a localização dos bens tombados e preservados da região portuária.....	94
Figura 56: Vista do edifício RB 1 com sua arquitetura pós-moderna, desde a Praça Mauá. Fonte: http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=274781 . Acessado em 25/02/2015.....	97
Figura 57: Vista do edifício RB 1 desde a Baía de Guanabara. Podemos observar nesta imagem, o contraste de gabarito e estilo arquitetônico com relação ao complexo do Mosteiro de São Bento. Fonte: http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=1309071 . Acessado em 25/02/2015.....	97
Figura 58: Mapa com os setores das ocupações propostas e ocupações preservadas. Fonte: PLANO DE DESENVOLVIMENTO URBANO DA RETAGUARDA DO PORTO DO RIO DE JANEIRO, 1989, Mapa 4.....	100
Figura 59: Detalhe das legendas do mapa com os setores das ocupações propostas e ocupações preservadas. Fonte: PLANO DE DESENVOLVIMENTO URBANO DA RETAGUARDA DO PORTO DO RIO DE JANEIRO, 1989, Mapa 4.....	100
Figura 60: Corte esquemático do projeto com as propostas de gabarito para a região portuária. Abaixo, podemos observar partes do corte ampliadas. Fonte: PLANO DE DESENVOLVIMENTO URBANO DA RETAGUARDA DO PORTO DO RIO DE JANEIRO, 1989, Mapa 7.....	101
Figura 61: Parte do corte esquemático do projeto. Percebe-se que com a implantação de edifícios altos na orla da Saúde não se poderá ver o Morro da Conceição desde a Baía. Fonte: PLANO DE DESENVOLVIMENTO URBANO DA RETAGUARDA DO PORTO DO RIO DE JANEIRO, 1989, Mapa 7.....	101
Figura 62: Parte do corte esquemático do projeto. Podemos observar a massa volumétrica para a proposta do projeto Teleporto. Fonte: PLANO DE DESENVOLVIMENTO URBANO DA RETAGUARDA DO PORTO DO RIO DE JANEIRO, 1989, Mapa 7.....	101
Figura 63: Corte esquemático do bairro da Saúde para o setor de comércio, serviços e habitação. “[...], o “lay-out” e o perfil aqui apresentadostêm apenas o objetivo de exemplificar uma das incontáveis soluções possíveis dentro dos critérios estabelecidos”. (PLANAVE, 1990). Pelo desenho proposto, percebe-se a discrepância entre o gabarito existente e o gabarito proposto pelo projeto. Fonte: PLANO DE DESENVOLVIMENTO URBANO DA RETAGUARDA DO PORTO DO RIO DE JANEIRO, 1989, Mapa 8.....	101
Figura 64: Mapa de abrangência do projeto com a delimitação dos quatro polos propostos e as posições dos onze cortes (de A a K) que compõe a proposta do mesmo. Fonte: Projeto da Companhia DOCAS do Rio de Janeiro, 1991, p. 65.....	106

Figura 65: Corte esquemático da orla da região portuária. No “Detalhe 1”, podemos observar a “linha imaginária de coroamento” feita nesta área. Fonte: Projeto da Companhia DOCAS do Rio de Janeiro, 1991, p. 93.....	107
Figura 66: Corte esquemático (vista BB) na área correspondente ao polo IA do projeto de renovação. Aqui se percebe a diferença de gabaritos entre a “situação existente” e a “situação proposta”, o que alteraria e muito a questão de visibilidade e ambiência do patrimônio tombado ou preservado dos bairros da Saúde e Gamboa. Fonte: Projeto da Companhia DOCAS do Rio de Janeiro, 1991, p.69.....	108
Figura 67: Remanejamento dos armazéns 7, 8 e 10 para o Píer Mauá. Fonte: Projeto da Companhia DOCAS do Rio de Janeiro, 1991, p.72.....	109
Figura 68: Proposta de um Shopping Center nas antigas instalações do Moinho Fluminense. Fonte: Projeto da Companhia DOCAS do Rio de Janeiro, 1991, p.74.....	109
Figura 69: Mapa com a proposta de bens a serem tombados pelo Conselho Municipal de Proteção do Patrimônio Cultural. Fonte: Projeto de Estruturação Urbana da Área Portuária, 1992.....	113
Figura 70: Mapa com a proposta de novos gabaritos para a área portuária. Fonte: Projeto de Estruturação Urbana da Área Portuária, 1992.....	114
Figura 71: Mapa com a proposta de delimitação da Área Especial de Interesse Urbanístico para a região portuária. Podemos observar que a área abrange apenas parte dos bairros da Saúde e Gamboa, estando o bairro de Santo Cristo. Fonte: Projeto do Relatório Básico (PRB) – Área de Especial Interesse Urbanístico (AEIU) da Zona Portuária do Rio de Janeiro, 1993.....	116
Figura 72: Mapa do Relatório Básico com os Morros do Pinto e Conceição. Fonte: Projeto do Relatório Básico (PRB) – Área de Especial Interesse Urbanístico (AEIU) da Zona Portuária do Rio de Janeiro, 1993.....	119
Figura 73: Mapa com a proposta de novos gabaritos para a região portuária. Fonte: Projeto de pesquisa – A Área Portuária do Rio de Janeiro: uma proposta de revitalização, 2001.....	123
Figura 74: mapa com a área em potencial de renovação da região portuária do projeto Porto do Rio. Fonte: Plano de Recuperação e Revitalização da Região Portuária do Rio de Janeiro –Porto do Rio, 2001.....	125
Figura 75: mapa com a vista área da região portuária do projeto Porto do Rio com a simulação do potencial construtivo para à área. Fonte: Plano de Recuperação e Revitalização da Região Portuária do Rio de Janeiro – Porto do Rio, 2001.....	125
Figura 76: Descrição do limite da Área de Especial Interesse Urbanístico (AEIU) e da área da Operação Urbana Consorciada da região do Porto do Rio. . (Ver em Anexo, o Anexo I da Lei Municipal Complementar n.º 101/2009). Fonte: Lei	129

Complementar nº 101/2009, Anexo I.....	
Figura 77: gráfico de exemplo Certificado de Potencial Construtivo (CEPAC). Obs.: Índice de Aproveitamento do Terreno (IAT): relação entre a área a ser construída e a área do terreno.Fonte: http://www.portomaravilhario.com.br/ Acessado em 29/10/2013.....	132
Figura 78: Mapa de Índices de Aproveitamento Máximo proposto para a OUC do projeto Porto Maravilha. Fonte: CDURP, 2009.....	132
Figura 79: Áreas de atuação dos objetivos do Projeto Porto Maravilha, de acordo coma vocação de cada área.Fonte: http://www.portomaravilhario.com.br/ Acessado em 9/10/2012.....	134
Figura 80: Áreas de abrangência da Fase 1 do Projeto Porto Maravilha.Fonte: http://www.portomaravilhario.com.br/ Acessado em 29/10/2012.....	136
Figura 81: Vista do Píer Mauá com as obras de fundação do Museu do Amanhã no Píer Mauá. Fonte: Claudia Baima, em set. 2012.....	136
Figura 82: Vista do Píer Mauá com as obras de fundação do Museu do Amanhã no Píer Mauá. Fonte: Claudia Baima, em set. 2012.....	136
Figura 83: Obras de melhorias de infraestrutura urbana na Rua Barão de Tefé em andamento. Fonte: Claudia Baima, em out. 2011 e set. 2012.....	137
Figura 84: Obras de melhorias de infraestrutura urbana na Rua Barão de Tefé concluídas. Fonte: Claudia Baima, em out. 2011 e set. 2012.....	137
Figura 85: Obras de melhorias de infraestrutura urbana na Rua Sacadura Cabral em andamento. Fonte: Claudia Baima, em out. 2011 e set. 2012.....	137
Figura 86: Obras de melhorias de infraestrutura urbana na Rua Sacadura Cabral concluídas. Fonte: Claudia Baima, em out. 2011 e set. 2012.....	137
Figura 87: Áreas de abrangência da Fase 2 do Projeto Porto Maravilha. Fonte: http://www.portomaravilhario.com.br/ Acessado em 29/10/2013.....	139
Figura 88: tabela da Faixa de Equivalência e o coeficiente para cada área a ser utilizada. Fonte: http://www.portomaravilha.com.br/web/cepac/ Acessado em 31/10/2013.....	141
Figura89: Exemplo de CEPAC em um edifício. Fonte: http://www.portomaravilha.com.br/web/cepac/ Acessado em 31/10/2013.....	141
Figura 90: Mapa da criação dos 14 subsetores na região portuária. Fonte: CDURP, 2009.....	142
Figura 91: Mapa das quadras com aplicação de CEPAC para a OUC do projeto Porto Maravilha.Fonte: CDURP, 2009.....	142

Figura 92: Mapa com as propostas do aumento do gabarito das quadras para do projeto Porto Maravilha. No detalhe, o setor A onde existe um significativo número de bens tombados ou preservados. Fonte: CDURP, 2009.....	144
Figura 93: Legendados gabaritos propostos pelo Projeto Porto Maravilha para à região portuária. Fonte: CDURP, 2009.....	144
Figura 94: Mapa com a localização dos bens tombados ou preservados do “Circuito de Herança Africana”. Fonte: Jornal O Globo, 16/07/2013.....	151
Figura 95: Escavações do Cais da Imperatriz e Cais do Valongo. Podemos ver a sobreposição dos cais. Fonte: Claudia Baima, out. 2014.....	152
Figura 96: Escavações do Cais da Imperatriz e Cais do Valongo. Podemos ver a sobreposição dos cais. Fonte: Claudia Baima, out. 2014.....	152
Figura 97: Fachada do Centro Cultural José Bonifácio. Fonte: http://g1.globo.com/rio-de-janeiro/noticia/2011/08/projeto-porto-maravilha-vai-reformar-centro-cultural-na-gamboa-no-rj.html , acessado em 10/11/2012.....	153
Figura 98: Cemitério dos Pretos Novos. Atualmente funciona o Instituto Pretos Novos. Fonte: http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=751306&page=675 , acessado em 07/03/2015.....	154
Figura 99: Largo do Depósito. Fonte: Claudia Baima, out. 2014.....	154
Figura 100: Pedra do Sal. Fonte: Claudia Baima, out 2014.....	155
Figura 101: Jardins Suspenso do Valongo. Claudia Baima, out. 2014.....	155
Figura 102: Réplicas das imagens dos Jardins Suspenso do Valongo. Claudia Baima, out. 2014.....	155
Figura 103: Fachada principal da pequena Igreja. Fonte: Claudia Baima, 2012.....	156
Figura 104: Vista da Igreja São Francisco da Prainha desde a Rua Sacadura Cabral, obras em andamento. Fonte: Claudia Baima, 2014.....	156
Figura 105: Vista das ruínas dos galpões da Gamboa antes da revitalização. Fonte: http://www.cidadeolimpica.com.br/antesedepois/antes-e-depois-dos-galpoes-da-gamboa/ . Acessado em nov. 2014.....	157
Figura 106: Vista dos galpões da Gamboa após a revitalização. Fonte: http://www.cidadeolimpica.com.br/antesedepois/antes-e-depois-dos-galpoes-da-gamboa/ .Acessado em nov. 2014.....	157
Figura 107: Simulação do pátio interno do Moinho com o novo Centro Comercial. Fonte: CDURP, 2009.....	158

Figura 108: segundo o projeto, os silos do moinho serão ocupados pelos quartos do futuro hotel. Fonte: CDURP, 2009.....	158
Figura 109: Projeto do Museu do Amanhã do arquiteto Santiago Calatrava no Píer Mauá. Fonte: http://oglobo.globo.com/rio/com-70-das-obras-prontas-museu-do-amanha-deve-ser-entregue-tempo-do-aniversario-do-rio-14144413 , acessado em 07/03/15.....	159
Figura 110: Projeto do Museu do Mar com sua marcante cobertura em forma de onda sobre o antigo Palacete Dom João VI. Fonte: CDURP, 2009.....	159
Figura 111: Mapa com a Via Expressa projetada, da Av. Francisco Bicalho à Praça XV. Fonte: CDURP, 2009.....	162
Figura 112: Foto da entrada do mergulhão da Via Expressa na Praça XV. Fonte: CDURP, 2009.....	162
Figura 113: Foto do elevador da Perimetral, demolido, na altura do Armazém 8. Fonte: http://www.casamercado.com.br/materia.php?hIdMateria=3570 , acessado em 20/04/2015.....	163
Figura 114: Simulação da Via Expressa, em substituição ao Elevador da Perimetral, mostrando a saída do Mergulhão, na altura do Armazém 8. Fonte: http://www.casamercado.com.br/materia.php?hIdMateria=3570 , acessado em 20/04/2015.....	163
Figura 115: Mapa com a potencialidade de aumento de gabarito das áreas que abrangem o projeto Porto maravilha. Fonte: CDURP, 2009.....	165
Figura 116: Vista do setor A (compreende parte dos bairros da Saúde e Gamboa) do projeto Porto Maravilha. No detalhe, observamos as novas edificações de até 90m propostas para a área próxima ao Morro da Conceição, onde se perderá a visão do morro desde a parte plana da área e vice-versa. Fonte: CDURP, 2009.....	167
Figura 117: Vista do setor B (compreende parte do bairro da Gamboa) do projeto Porto Maravilha. Na imagem, observamos as novas edificações de até 90m propostas para a área, formando um grande corredor de edifícios junto à orla, além do fato de estas novas edificações estarem muito próximas à pequena Igreja Nossa Senhora da Saúde (detalhe), tombada pelo IPHAN. Pela imagem, podemos perceber que o restante dos galpões, que não são tombados, possuem um grande potencial no futuro de serem demolidos. Fonte: CDURP, 2009.....	167
Figura 118: Vista parcial do setor B (à esquerda da imagem) e do setor C (à direita da imagem) do projeto Porto Maravilha. Observamos as novas construções de até 90m propostas para a área, formando uma grande massa volumétrica de edifícios no bairro de santo Cristo. Fonte: CDURP, 2009.....	168
Figura 119: Vista parcial do setor M (à esquerda do Canal do Mangue) e do setor D (à direita do Canal do Mangue) do projeto Porto Maravilha. Aqui também observamos as novas construções de até 90m propostas para a área, formando uma	

grande massa volumétrica de edifícios nas áreas de intervenção. Fonte: CDURP, 2009.....	169
Figura 120: Mapa da delimitação da AEIU do Projeto Porto Maravilha. No detalhe, os setores A e K. Fonte: Lei Complementar 101.....	175
Figura 121: Mapa com o recorte espacial, setores A e K do Projeto Porto Maravilha. Fonte: Lei Complementar 101.....	175
Figura 122: Listagem das 14 categorias propostas pelo Projeto Porto Maravilha para os núcleos. Fonte: http://www.portomaravilha.com.br/web/direito/conhecaRegiao.aspx/ acessado em outubro de 2014.....	176
Figura 123: Mapa com o recorte espacial correspondente ao núcleo da Praça Mauá e a listagem de pontos culturais e turísticos. Fonte: CDURP, 2009.....	176
Figura 124: Mapa com o recorte espacial correspondente ao núcleo da Saúde e a listagem de pontos culturais e turísticos. Fonte: CDURP, 2009.....	177
Figura 125: Mapa com o recorte espacial correspondente ao núcleo do Morro da Conceição e a listagem de pontos culturais e turísticos. Fonte: CDURP, 2009.....	178
Figura 126: Mapa com a delimitação do setor A e setor K do Projeto Porto Maravilha, com as propostas de alteração de gabarito. Fonte: mapa editado por Rafaela Santana.....	187
Figura 127: No mapa, o setor A, com o sentido do percurso na Av. Rodrigues Alves. As setas vermelhas representam as oito estações do trajeto. Fonte: mapa editado por Rafaela Santana.....	188
Figura 128: Avenida Rodrigues Alves. Primeira estação. Visada a partir da Praça Mauá. Fonte: Claudia Baima, maio 2015.....	189
Figura 129: Avenida Rodrigues Alves. Segunda estação. Visada a partir da Praça Mauá. Fonte: Claudia Baima, maio 2015.....	189
Figura 130: Avenida Rodrigues Alves. Terceira estação. Fonte: Claudia Baima, maio 2015.....	190
Figura 131: Avenida Rodrigues Alves. Quarta estação. Fonte: Claudia Baima, maio 2015.....	190
Figura 132: Avenida Rodrigues Alves. Quinta estação: a direção do olhar do observador foi mudada para a Av. Barão de Tefé. Ao fundo vê-se o Cristo Redentor e o prédio da Central do Brasil. Fonte: Claudia Baima, maio 2015.....	191
Figura 133: Croqui do projeto Porto do Rio, de 2001, valorizando a perspectiva ao Cristo Redentor. Fonte: Claudia Baima, maio 2015.....	192

Figura 134: Avenida Rodrigues Alves. Sexta estação. Fonte: Claudia Baima, maio 2015.....	192
Figura 135: Avenida Rodrigues Alves. Sétima estação. Fonte: Claudia Baima, maio 2015.....	192
Figura 136: Oitava e última estação: na Av. Rodrigues Alves na altura do Moinho Fluminense e próximo à nova expansão do Teatro Municipal (prédio de 3 pavimentos ao fundo). Fonte: Claudia Baima, maio 2015.....	193
Figura 137: No mapa do setor A, com o sentido do trajeto na Av. Venezuela e, ao final, entrando na Rua Argemiro Bulcão, em direção ao Morro da Conceição. Fonte: mapa editado por Rafaela Santana.....	194
Figura 138: Avenida Venezuela. Primeira estação. Fonte: Claudia Baima, maio 2015.....	194
Figura 139: A imagem é uma ilustração, divulgada pelo Projeto Porto Maravilha, da possibilidade de construções no quarteirão adjacente ao Moinho Fluminense. Fonte: CDURP, 2009.....	194
Figura 140: Avenida Venezuela. Segunda estação. Fonte: Claudia Baima, maio 2015.....	195
Figura 141: figura à direita, a terceira estação. Fonte: Claudia Baima, maio 2015.....	195
Figura 142: Imagem de 2013. Esquina das Avenidas Venezuela e Barão de Tefé ainda com os prédios das esquinas que foram demolidos. Fonte: Claudia Baima, maio 2015.....	196
Figura 143: Avenida Venezuela. Quarta estação. Fonte: Claudia Baima, maio 2015.....	197
Figura 144: Avenida Venezuela. Quinta estação. Fonte: Claudia Baima, março 2013.....	197
Figura 145: Destacado em vermelho, as escavações do antigo cais do Valongo. Fonte: https://www.google.com.br/maps , acessado em out 2015.....	198
Figura 146: cruzamento das avenidas Barão de Tefé com Venezuela, ainda com o prédio e os galpões do Ministério da Agricultura. Fonte: https://www.google.com.br/maps , acessado em mar 2015.....	198
Figura 147: Obra de construção do edifício-sede da L'Oréal, na esquina das avenidas Barão de Tefé e Venezuela. Fonte: Claudia Baima, maio 2015.	199
Figura 148: Sexta estação: simulação de possível construção, com altura de até 90 metros, na esquina com a Rua Argemiro Bulcão. Fonte: CDURP, 2009.....	199

Figura 149: Outra ilustração, da L'Oréal, na Av. Venezuela, do lado direito, entre o Moinho Fluminense e a Av. barão de Tefé, já considerando a possibilidade de construções de até 90 metros. Fonte: CDURP, 2009.....	200
Figura 150: Sexta estação. Avenida Venezuela. Fonte: Claudia Baima, mar 2013	201
Figura 151: Sétima estação. Cruzamento da Avenida Venezuela com a Rua Argemiro Beltrão. Claudia Baima, mar 2015.....	202
Figura 152: Oitava estação. Cruzamento das ruas Argemiro Bulcão e Coelho de Castro Fonte: Claudia Baima, mar 2015.....	203
Figura 153: No mapa, assinalada em vermelho, a localização da pequena igreja da Saúde. Em laranja, os demais bens tombados na região. Fonte: mapa editado por Rafaela Santana.....	204
Figura 154: Simulação de vista desde a Igreja de Nossa Senhora da Saúde tombada pelo IPHAN. Fonte: Claudia Baima, mar 2013.....	205
Figura 155: Croqui com a simulação da construção de edifícios de até 90 metros, nas quadras entre a Avenida Venezuela e Avenida Rodrigues Alves. Fonte: Claudia Baima, mar 2013.....	207
Figura 156: Simulação do efeito da construção de edifícios de até 90 metros nas esquinas entre a Avenida Venezuela e Avenida Barão de Tefé. Fonte: Claudia Baima, mar 2013.....	208
Figura 157: Simulação da construção de edifícios de até 90 metros na esquina da Rua Argemiro Bulcão com Avenida Venezuela e com a Rua Sacadura Cabral, vista desde o Morro da Conceição. Fonte: Claudia Baima, mar 2013.....	209
Figura 158: Simulação da construção de edifícios de até 90 metros na esquina da Rua Argemiro Bulcão com a Rua Sacadura Cabral, vista desde o Morro da Conceição. Fonte: Claudia Baima, mar 2013.....	210
Figura 159: Elevação da Av. Rodrigues Alves no setor A do Projeto Porto Maravilha, com as linhas de coroamento atual e futura, com o aumento de gabarito para a área. Fonte: desenho Beatriz Beltrão.....	214
Figura 160: Ampliação da Figura Fonte: desenho Beatriz Beltrão.....	214
Figura 161: Elevação da Av. Venezuela no setor A do Projeto Porto Maravilha, com as linhas de coroamento atual e futura, com o aumento de gabarito para a área, no lado esquerdo, no sentido da Praça Mauá. Fonte: desenho Beatriz Beltrão.....	215
Figura 162: Ampliação da Figura. Fonte: desenho Beatriz Beltrão.....	215
Figura 163: Elevação da Av. Venezuela no setor A do Projeto Porto Maravilha, com as linhas de coroamento atual e futura, com o aumento de gabarito para a área, no lado direito, no sentido da Praça Mauá. Fonte: desenho Beatriz Beltrão.....	216

Figura 164: Ampliação da Figura. Fonte: desenho Beatriz Beltrão.....	216
Figura 165: Elevação da Av. Barão de Tefé no setor A do Projeto Porto Maravilha, com as linhas de coroamento atual e futura, com o aumento de gabarito para a área, no lado esquerdo, no sentido da Rua Camerino. Fonte: desenho Beatriz Beltrão.....	217
Figura 166: Elevação da Av. Barão de Tefé no setor A do Projeto Porto Maravilha, com as linhas de coroamento atual e futura, com o aumento de gabarito para a área, no lado direito, no sentido da Rua Camerino. Fonte: desenho Beatriz Beltrão.....	217

Tabelas

Tabela1: Quantitativo de bens tombados isoladamente ou por conjunto nos bairros correspondentes à atual área que compreende a região portuária.	7
---	---

Introdução

A discussão acerca da revitalização de áreas e sítios urbanos no decorrer do século XX tornou-se assunto multidisciplinar, com olhares apurados buscando captar e registrar a feição da cidade. Nos últimos anos o debate ganhou consistência e profundidade, tornando-se objeto de estudos e análises constantes no meio acadêmico. Contudo, podemos afirmar que a questão é muito mais complexa e contraditória do que pode parecer à primeira vista, e o assunto, longe de se esgotar, assume especificidades e abrangências cada vez maiores.

O interesse pelo tema renovação e requalificação de áreas urbanas está diretamente vinculado às novas propostas de revitalização para a área portuária do Rio de Janeiro, já que nossa cidade será palco de parte dos megaeventos que ocorrerão no próximo ano, 2016, como os Jogos Olímpicos Mundiais e os Jogos Paraolímpicos Mundiais.

Em vista desses acontecimentos e pela necessidade de adequação dos espaços para atender às exigências dos megaeventos, o governo está implantando, desde 2009, o projeto de revitalização na região portuária – conhecido como Projeto Porto Maravilha – da cidade do Rio de Janeiro, desenvolvido pela prefeitura e contando com a parceria entre as instâncias municipal, estadual e federal e a iniciativa privada. Essa área é o nosso objeto de estudo para esta tese de Doutorado, tendo como problemática o impacto do Projeto Porto Maravilha na preservação do patrimônio cultural edificado na região.

A região portuária é formada pelos bairros da Saúde, Gamboa, Santo Cristo e Caju, e apresenta um quantitativo significativo do patrimônio histórico e cultural, como prédios e monumentos isolados, o conjunto arquitetônico formado pelo projeto SAGAS¹, e o sítio histórico do Morro da Conceição. A preservação de conjuntos urbanos representativos das diversas fases da ocupação da cidade é de grande importância para mantermos a ambiência e a paisagem urbana de uma região que foi relevante para o desenvolvimento do Rio de Janeiro.

Os bens existentes na região portuária já estão catalogados e registrados nas instâncias municipal, estadual e federal, e são considerados marcos históricos e culturais

¹ O projeto SAGAS – sigla dos três bairros por ele abrangidos: Saúde, Gamboa e Santo Cristo. Este projeto será abordado no capítulo 2 desta pesquisa.

do patrimônio edificado da área². Podemos citar, como exemplo, o Projeto SAGAS, a Área de Proteção Ambiental (APA) de parte dos bairros da Saúde, Gamboa, Santo Cristo e Centro, criada pelo Decreto Lei 7.351, de 14 de janeiro de 1988, que estabeleceu a regulamentação para a área, com definições de gabaritos máximos e redefinições dos parâmetros urbanísticos para o uso do solo. Assim como o Projeto ProRio Morro da Conceição, criado pela Secretaria Municipal de Urbanismo (SMU) e pelo Instituto Pereira Passos (IPP) em 1999, com o objetivo de elaborar proposta para “a requalificação das áreas públicas e a recuperação do parque privado” (SIGAUD, 2000). Foi realizado na época o levantamento de todo o conjunto arquitetônico de morro, elaborada uma nova legislação e criada a APAC do Morro da Conceição, com diretrizes para novos projetos de reabilitação dos espaços públicos e privados, e para estabelecimento de parâmetros urbanísticos de uso e ocupação do solo.

A questão que se levanta é o surgimento de eventual conflito entre permanência e preservação do patrimônio histórico e cultural edificado, especificamente a preservação de sua visibilidade e ambiência, e as propostas de implantação do projeto de renovação urbana, no caso, o Projeto Porto Maravilha.

É interessante ressaltarmos que a palavra renovação implica grandes transformações do tecido urbano, com mudança no parcelamento do solo, alteração nos gabaritos e novos usos para as edificações. Assim como a palavra requalificação que, segundo Sakata, significa:

Espaços morfologicamente estruturados da cidade cuja imagem, por motivos diversos, se deseja alterar recebem projetos de *requalificação ou reabilitação* (grifo da autora). Há casos nos quais se busca incrementar a imagem dos logradouros, por meio de um projeto de modernização, e casos, como os dos centros históricos, nos quais se busca recuperar uma imagem de grande significado, freando o processo de degradação e evasão de investimentos. Reverter o processo de perda de algum tipo de qualidade e adequar uma área a novas funções são formas de valorizar tais espaços. (SAKATA, 2011, p. 55)

Lembramos ainda que a ideia de apropriação do termo revitalização urbana de centros históricos está diretamente ligada à captura do valor simbólico desses bens

² Restringiremos a pesquisa aos bens já definidos e catalogados como patrimônio histórico e cultural, que já receberam algum tipo de proteção, uma vez que a região possui outros imóveis com potencial para proteção e preservação.

culturais, uma vez que os projetos de revitalização de áreas portuárias com suas características repetem, por todo o mundo, os mesmos critérios de estratégias e de resgate de paisagens, em que a justificativa é um dos objetivos e para o investimento é atrair novos empreendimentos, públicos e turísticos.

Esta pesquisa estuda a repercussão sobre o patrimônio cultural edificado na região portuária do Rio de Janeiro, especificamente nos bairros da Saúde e Gamboa, da implantação do Projeto Porto Maravilha pela prefeitura da cidade. Discutiremos, portanto, como será a relação entre o patrimônio arquitetônico existente e as novas propostas de renovação e requalificação, observando, sobretudo, as questões referentes ao novo desenho urbano proposto para a área, em especial a alteração dos índices urbanísticos e edílios, como a alteração de gabarito da área.

A partir dessa questão, se estabelece a discussão de ambiência e entorno dos bens em nossa área de estudo, tombados ou preservados. Nossa hipótese é de que a implantação do Projeto Porto Maravilha causará impactos negativos na preservação da ambiência e da visibilidade do patrimônio cultural arquitetônico da região portuária, oriundos, sobretudo, do redesenho urbano e das alterações de gabarito. Assim, nosso propósito é averiguar os impactos das intervenções, visando sua avaliação, do ponto de vista de um observador, a partir de vias públicas e do Morro da Conceição.

Como subsídio, estudaremos as cartas patrimoniais através de suas diretrizes e recomendações quanto à permanência e preservação do patrimônio histórico e cultural, particularmente no que se refere à paisagem e ambiência, desde a Carta de Atenas, em 1933, até a Declaração de Xian, em 2005. Adotaremos a “Metodologia para recolhimento de dados de configuração urbana em sítios tombados”, desenvolvida pela arquiteta e urbanista Maria Elaine Kohlsdorf e apresentada ao Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN) em 2000, com o objetivo de fornecer instrumento técnico para uma melhor definição de normas e critérios de intervenção, assim como para o desenvolvimento de ações de proteção nas áreas urbanas tombadas.

Essa metodologia consiste no estabelecimento de parâmetros para recolhimento de dados, com a finalidade de se obter melhores apreensão, análise e caracterização do espaço urbano onde os bens tombados ou preservados estão localizados, com vistas a um melhor planejamento urbano e, conseqüentemente, à preservação da identidade e memória dos lugares.

É importante ressaltarmos que o pensamento urbanístico contemporâneo deve, mais do que nunca, levar em conta o conceito de cidade como lugar de patrimônio socialmente produzido e de acumulação de vestígios históricos e culturais. São documentos vivos da trajetória de ocupação dos povos, e está implícita sua valorização como forma de linguagem própria da cidade.

A percepção do espaço urbano pode ser representada através da formação de silhuetas, da constituição de poliédricas das ruas e áreas livres, das relações de composição (continuidade, ritmos e contraste). Dados que irão contribuir para a construção dos traços de identidade dos lugares.

Para a realização deste trabalho, entendemos que a metodologia proposta por Maria Elaine Kohlsdorf nos forneceria o instrumento essencial para que pudéssemos estudar a relação entre o que existe frente ao que é proposto como intervenção urbana dentro da nossa área de estudo, sobretudo seus impactos.

Podemos ainda, de forma rudimentar, estabelecer um paralelo entre a proposta de Kohlsdorf e a de Gordon Cullen (1983), na figura da visão serial, sobretudo porque ambas se estabelecem a partir da escala do pedestre. No entanto, a proposta de Kohlsdorf se adéqua mais a nosso estudo, por ser mais específica para sítios históricos.

A tese é organizada em cinco capítulos. No primeiro capítulo, seguindo a metodologia de Kohlsdorf (2000), é feita a abordagem histórica do lugar, através da narrativa de suas características espaciais em vários momentos ao longo tempo, demonstrando tanto as permanências quanto as transformações sofridas pelo sítio. O levantamento histórico da malha urbana e da formação de patrimônio arquitetônico na região portuária é apresentado com a utilização de mapas cronológicos e fotografias da área.

Em um segundo momento, Kohlsdorf (2000) propõe o levantamento, com a listagem de todos os bens e conjuntos arquitetônicos protegidos no sítio em estudo, o que é efetuado no segundo capítulo e no anexo desta pesquisa, através de uma listagem com endereços e registros de tombamento, e de uma planilha distribuindo-os por bairro e instância de tombamento. São estudadas, em cada categoria de proteção, as ações já implantadas ou previstas, no intuito de preservar os bens já tombados ou preservados da área. A legislação de proteção vigente e quais as posturas municipais, estaduais e

federais para a proteção do patrimônio cultural edificado na região também são analisadas neste capítulo.

No terceiro capítulo, analisamos os principais planos urbanísticos voltados para a região portuária que antecederam o projeto Porto Maravilha nas últimas três décadas, abordando suas áreas de abrangência e principais propostas com relação a mudanças de uso e ocupação do solo e aumento de gabarito. Este capítulo tem por finalidade apresentar as propostas desses projetos e o olhar dos dirigentes de nossa cidade para a região.

No quarto capítulo, apresentamos o Projeto Porto Maravilha e suas propostas para revitalização e requalificação da região portuária da cidade. Descrevemos o projeto, a legislação, as diretrizes e a abrangência. É efetuada uma análise a partir do Relatório de Impacto de Vizinhança elaborado pela Operação Consorciada Urbana da Região Portuária do Rio de Janeiro (CDURP) em que os impactos negativos ou positivos das diversas intervenções e mudanças propostas para a região foram multidisciplinarmente estudados.

No quinto capítulo tomaremos como estudo de caso a área correspondente ao setor A do Projeto Porto Maravilha, que corresponde a parte dos bairros da Saúde e Gamboa, uma vez que nesse setor está localizado um percentual significativo do patrimônio histórico e cultural da região portuária. Das diretrizes do projeto, analisaremos as propostas de aumento de gabarito para as quadras adjacentes aos bens tombados ou preservados. Discutiremos então em nossa pesquisa as recomendações do Relatório de Impacto de Vizinhança referentes à mitigação dos impactos negativos com relação à proteção do patrimônio histórico e cultural da área, com vistas à sua visibilidade e entorno.

O projeto Porto Maravilha está em fase de implantação na região portuária desde 2009, e várias mudanças urbanísticas já foram concluídas ou estão em andamento, com grandes transformações em sua malha urbana. Portanto, é importante estudarmos as intervenções no entorno dos bens preservados, que representam nossa história e a identidade de nossa cidade.

A seguir, apresentamos duas imagens da região portuária que marcam bem as transformações sofridas em seu contorno original. O primeiro mapa mostra a região portuária ainda com sua conformação no final do século XIX, com suas reentrâncias,

praias, gamboas, trapiches e pequenos atracadouros. No segundo mapa podemos observar toda área acrescida com os aterros realizados no início do século XX e a remodelação e modernização do porto.

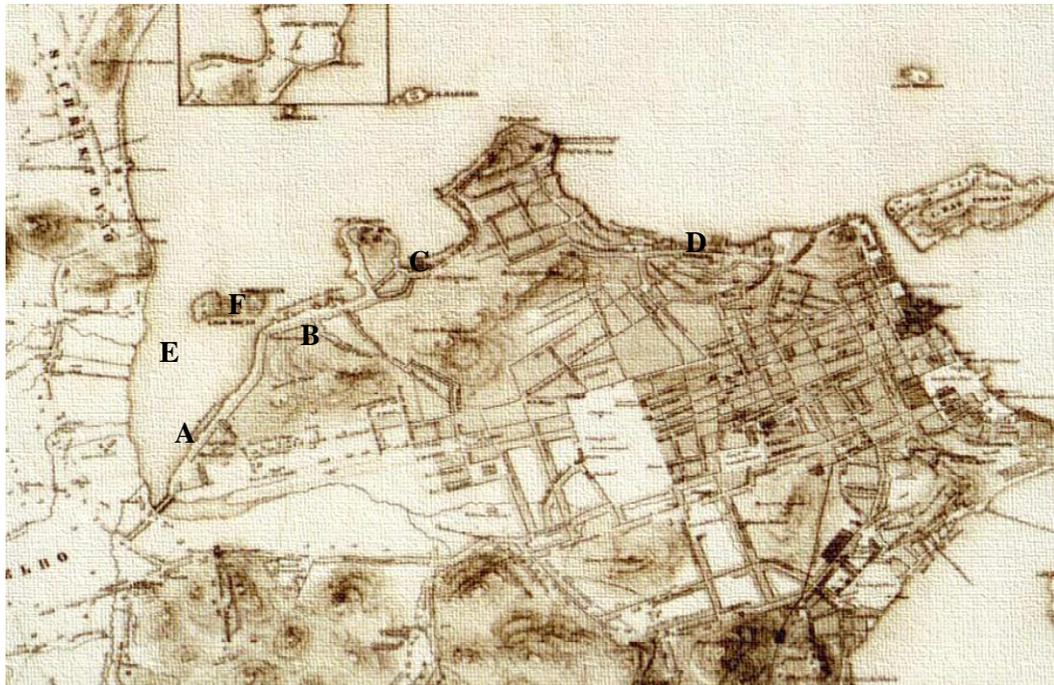


Figura 1: Mapa da região portuária onde podemos ver o contorno da antiga região antes dos aterros no princípio do século XIX. (A) Praia Formosa ou de São Diogo. (B) Saco do Alferes. (C) Saco da Gamboa. (D) Valongo e Valonguinho. (E) Ilha dos Melões ou de João Damasceno. (F) Ilha das Moças ou dos Cães.



Figura 2: Mapa da região portuária com as áreas aterradas no início do século XX, com as obras de remodelação do porto e as intervenções até o século XXI.

Capítulo 1: A formação do patrimônio arquitetônico na região portuária.

Este capítulo tem como objetivo acompanhar a formação do patrimônio histórico, cultural e arquitetônico existente e consolidado nos dias atuais da região portuária, em consonância com a evolução e ocupação da área no decorrer dos séculos.

Iniciaremos abordando as primeiras ocupações dessa área, por volta do início do século XVII, até meados do século XX; destacando a importância, no século XVIII, da transferência das atividades comerciais de mercadorias e escravos da atual Praça XV para o novo porto, no Valongo (atual bairro da Saúde); descrevendo as mudanças urbanísticas e sociais após a chegada da Corte à cidade no início do século XIX (1808) e também as transformações socioeconômicas a partir da segunda metade desse século; e por fim, tratando das reformas urbanísticas e higienistas no início do século XX, que delinearão um novo tecido urbano para a cidade e, principalmente, para a área em questão. Todos esses fatores serão primordiais para a consolidação dos atuais bairros que constituem a região portuária. Além, é claro, de destacarmos a relevância da construção, nesse período, de seu patrimônio histórico e arquitetônico, hoje preservado ou tombado, apontando seu valor temporal para a cidade e habitantes do Rio de Janeiro, e ressaltando sua importância para melhor compreensão da primeira parte deste capítulo e para o conjunto da tese.

Esferas de Tombamentos	Saúde	Gamboa	Santo Cristo	Centro (região portuária)
	nº de imóveis	nº de imóveis	nº de imóveis	nº de imóveis
Federal	5	1	---	6
Estadual	1	1	4	3
Municipal	4	9	12	20
Total	66 imóveis			

Tabela1: Quantitativo de bens tombados isoladamente ou por conjunto nos bairros correspondentes à atual área que compreende a região portuária.

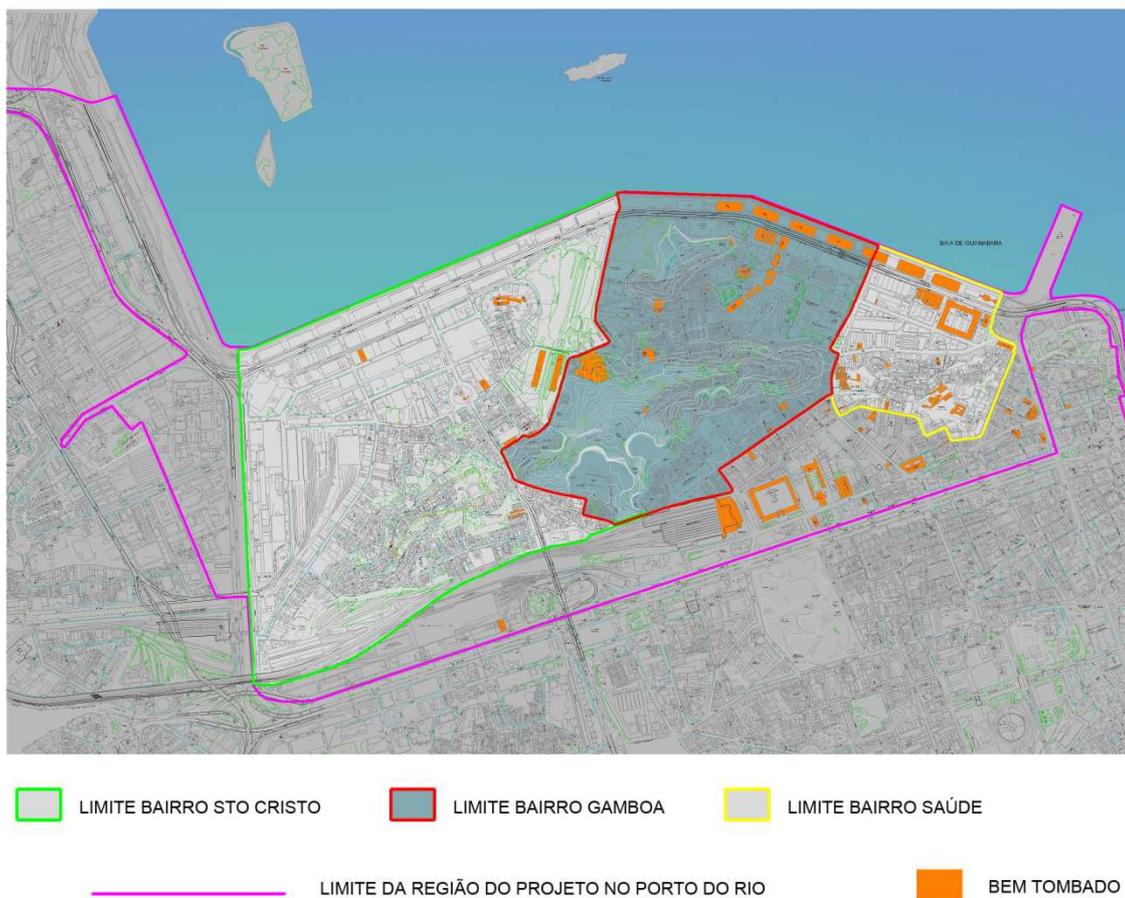


Figura 03: Mapa editado da região portuária. Em laranja os bens tombados dentro da delimitação do projeto Porto Maravilha, abrangendo os bairros da Saúde, Gamboa, Santo Cristo e parte do Centro.

1.1. Dos primórdios da ocupação à abertura da Avenida Central.

A ocupação e crescimento da cidade do Rio de Janeiro no decorrer do século XVI deu-se entre os morros do Castelo⁵, Santo Antônio⁶, São Bento⁷ e da Conceição⁸. O caminho entre os morros do Castelo e São Bento, antiga Rua Direita e atual Rua 1º de Março, foi aos poucos sendo ocupado, configurando-se como a primeira via comercial da cidade, ligada diretamente às operações econômicas que ocorriam no antigo porto localizado no Terreiro do Ó (atual Praça XV), com construções de armazéns de

⁵ No decorrer do séc XVI, foram erguidos os primeiros prédios para a administração e governador geral do Brasil, moradias, a Fortaleza de São Januário, além da igreja e do colégio dos jesuítas.

⁶ O Morro de Santo Antônio ainda não havia sido ocupado.

⁷ Os beneditinos chegaram ao Rio de Janeiro em 1586 e se estabeleceram posteriormente no alto do Morro de São Bento. A obra do Mosteiro iniciou-se em 1618 e a parte bruta da construção foi concluída em 1641. A partir de 1652, os padres iniciaram as obras de ampliação de suas dependências. (CAVALCANTI, 2004)

⁸ Em 1634, o casal Miguel Carvalho e Maria de Mendonça, ergueu no alto da colina em frente aos beneditinos, uma capelinha dedicada a Nossa Senhora da Conceição, nome que leva o morro até hoje.

produtos de importação e exportação, e do tráfico de escravos. A partir dessas primeiras atividades nesse porto, se estabelecia o binômio cidade/porto, por séculos intrinsecamente ligados e dependentes um do outro. (VAZ, 1999).

A pequena várzea que se formava entre os morros de São Bento e da Conceição, estendendo-se até à praia, onde atualmente é a Praça Mauá, tornou-se aos poucos o pequeno rossio da cidade. Essa área era chamada inicialmente de “pasto da Prainha” e utilizada para pastoreio de seus animais pelos moradores de Vila Verde⁹ e arredores. Mais tarde, essa pequena praia com seu pequeno porto se tornou um importante local para desembarque de mantimentos e de madeira.

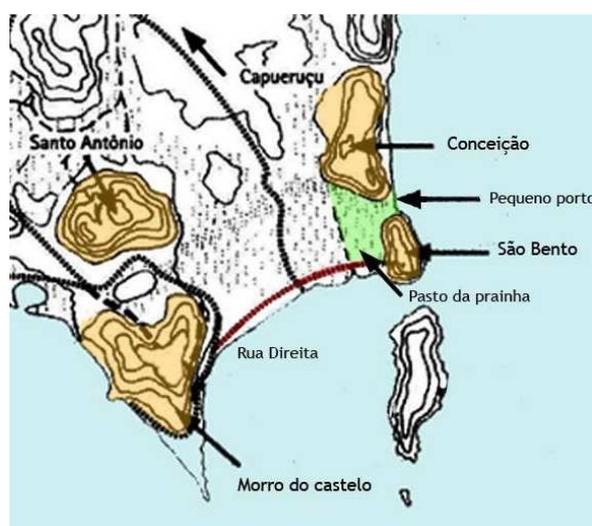


Figura 04: Detalhe do mapa editado da localização do pasto da prainha e do pequeno porto.

O fato de essa pequena praia ter sua localização abrigada dentro da baía, onde as águas eram mais calmas, facilitava suas atividades, diferente do porto da atual Praça XV, onde as águas eram mais agitadas, dificultando o desembarque das mercadorias e pessoas.

Com águas mansas, por ser mais protegida que a ribeira da cidade, era a essa a “prainha” que, desde a transferência definitiva da urbe, as embarcações eram encaminhadas para “dar carena”, isto é, para que seus cascos sofressem a necessária manutenção.

[...]

Em 1628, o local servia de porto de “embarque e desembarque” dos moradores da cidade e seu recôncavo, por ser lugar mais retirado e oculto para encobrir as descomposturas, a que se viam obrigadas as mulheres que desembarcavam, em razão de não o poderem fazer na praia da cidade pelas grandes maresias. (ABREU, 2010, p. 285 e 287)

⁹ Nome pelo qual era conhecida, na época, a região da Prainha. (COARACY, 1965)



Figura 05: Vista da prainha em 1608. Os beneditinos já ocupavam o alto do Morro de São Bento.

O acesso por terra a esse novo rossio, pasto da Prainha, foi aberto em 1616. Fazia-se por um caminho beirando o sopé do Morro da Conceição, junto à Rua da Vala, que foi aberta posteriormente pela Coroa, para drenar as águas da Lagoa de Santo Antônio para a Prainha, ou seja, da atual Rua Uruguaiana para o final da Rua do Acre com a Praça Mauá. Durante séculos este caminho foi conhecido como Rua da Prainha e somente na virada do século XX teve seu nome mudado para Rua do Acre. Na época de sua abertura, esse caminho pouco contribuiu para a ocupação dessas terras, tendo somente na virada do século XVIII aumentado sua procura pela população, para construção de habitações.

Somente no começo do século XVIII, é que a pequena ermida de Nossa Senhora da Conceição no alto do Morro da Conceição foi reformada e ampliada, convertendo-se em confortável residência fixa para o bispado, atual Palácio Episcopal, tombado pelo IPHAN.



Figura 06 Vista da prainha em 1710. Pequena ermida de Nossa Senhora da Conceição e o hospício no alto do Morro da Conceição

Em 1711, a cidade sofre o ataque do pirata francês Duguay-Trouin, que chegou a estabelecer um pequeno fortim no Morro da Conceição, após a fuga do bispo e do governador. Após este episódio, Portugal passa a dar mais atenção à cidade, resultando em 1715, na construção de uma imponente fortaleza, no alto do Morro da Conceição e ao lado do Palácio Episcopal, seguindo o traçado das construções militares portuguesas. Ambas as construções, atualmente, compõem o panorama de bens tombados a nível federal na região. O acesso ao morro, na época, era feito pela da Ladeira da Conceição e pela Ladeira da Fortaleza da Conceição, atual Rua Beco João Homem.

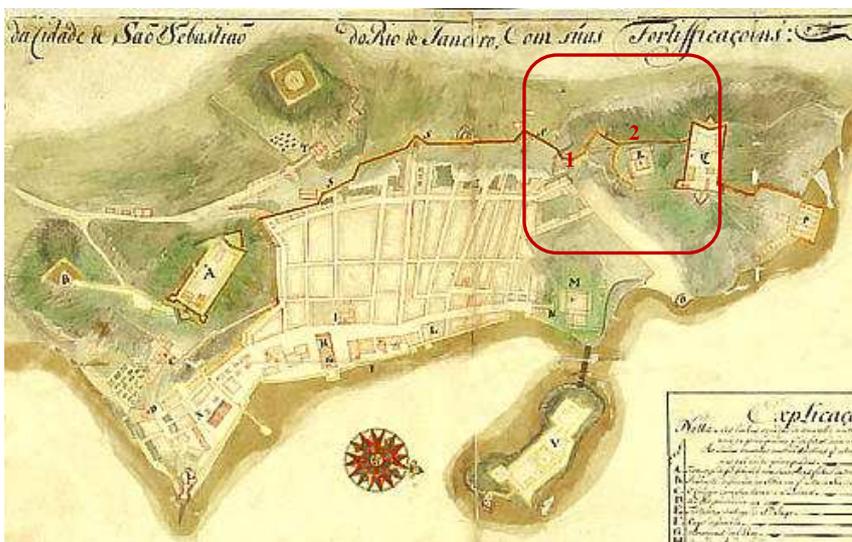


Figura 07: Detalhe do mapa Planta da Cidade de São Sebastião do Rio de Janeiro, de João Massé, 1713. Em destaque em vermelho, o Palácio Episcopal (1) e a Fortaleza da Conceição (2).

No decorrer do século XVIII, inicia-se uma série de transformações na malha urbana da cidade, onde importantes obras de drenagem e secagem de mangues, brejos e aterramento de lagoas foram realizadas, com sua expansão em direção ao interior e aos atuais bairros costeiros. A Baía de Guanabara fornecia grande quantidade de pescado e subprodutos advindos da pesca da baleia, que naquela época povoavam a costa carioca e o interior da baía. A cidade teve importante atividade econômica ligada ao porto e ao comércio. A cidade crescia e prosperava, registrando um “aumento populacional de 12.000 habitantes em 1713 para 30.000 em 1760” (DEL RIO, 1991, p. 183).

A expansão da cidade em direção à atual zona portuária era dificultada por seu difícil acesso e ocupação, em virtude da geomorfologia da área, localizada entre o sopé dos morros, áreas alagadiças e as águas da baía.

Segundo Del Rio, existem indícios de ocupação dessa área desde o século XVI, com pequenas casas de pescadores, chácaras e capelas nos morros. Entretanto, segundo

Muitos escravos chegavam extremamente debilitados e morriam, e eram enterrados em valas comuns, em cemitério improvisado na Gamboa. O restante era separado por homens, mulheres e crianças, distribuídos em seguida para casas de engorda, venda e trapiches da região portuária. O “cemitério dos pretos novos¹⁰”, como ficou conhecido, localizado no Caminho da Gamboa (atual Rua Pedro Ernesto), entre o Valongo e o Saco da Gamboa, contribuiu para a construção de uma imagem negativa da área. Atualmente, nesse local funciona o Instituto Pretos Novos (IPN), onde a história africana é resgatada, que oferece cursos e oficinas sobre a temática e dispõe de uma pequena biblioteca.

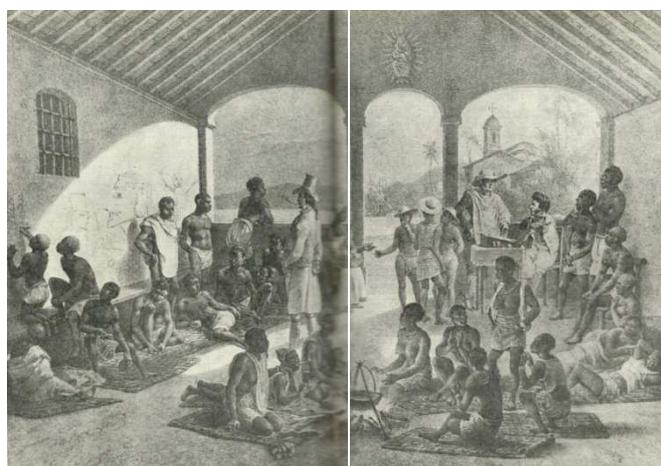


Figura 09: Mercado de escravos (1830). Ao fundo vê-se a Igreja de São Francisco da Prainha, na atual Rua Sacadura Cabral. Desenho de Rugendas, Litografia de Thierry Frères.

A região portuária, nessa época, era considerada pestífera e fora do âmbito da cidade, pois as configurações naturais dos morros existentes bloqueavam os indesejados contatos com o antigo porto. Embora essa localidade fosse constituída de uma estreita faixa de terra e apresentasse difícil acesso devido a sua topografia, como mencionado anteriormente, possuía excelentes condições de navegação e era protegida, dentro da Baía.

Outro aspecto que também podemos mencionar como contribuição ao conceito negativo da região era a localização, na Prainha, da forca da cidade e, perto dali, o Aljube¹¹, edificado em 1733, pelo Bispo de Guadalupe, para servir de prisão de eclesiásticos.

¹⁰ O cemitério foi descoberto em 1996 durante as obras realizadas pelos proprietários de um sobrado localizado na Rua Pedro Ernesto, nº 36. No decorrer das escavações, foram descobertas várias ossadas de escravos recém-chegados ao Brasil.

¹¹ Nome dado aos cárceres portugueses daquela época.



Figura 10: Antigo Aljube. Desenho de Thomas Ender (1817).

Maurício Abreu especifica uma nova estrutura urbana até o final do século XVIII, caracterizando importantes padrões de localização e uso do solo, que já se faziam notar no tecido urbano da cidade.

As fímbrias da mancha urbana, tanto no Setor Sul como no Setor Norte, eram ocupadas por muito “usos sujos”, fossem eles sinistros como a forca (...), barulhentos como as tabernas da rua da Ajuda e do trecho final da rua da Cadeia, ou os produtores de odores indesejáveis, como é o caso dos curtumes que beiravam o Campo da Cidade, sobretudo em Vila Verde, ou que estavam próximos do Rossio da Prainha. (ABREU, 2010, p. 407)

A região da Prainha era conhecida como Santa Rita¹² devido a um casal de portugueses, que em meados do século XVIII se fixaram em uma pequena moradia aos pés do Morro da Conceição. Eles haviam trazido de Lisboa um pequeno quadro a óleo, de Santa Rita de Cássia, que todo dia 22 de maio era exposto à visitação para a população.

Nesses antanhos ficava Santa Rita entre os lugares mais perseguidos no Rio pelas chuvas que tudo enchiam, muito baixa que era a cidade em relação ao nível do mar e tão numerosos os valados, os riachos, os alagadiços, inclusive nas suas ruas centrais, [...] (GERSON, 2000, p. 142)

¹² Largo de Santa Rita – “Chamou-se inicialmente Sítio do Valverde parte da antiga Ilha Sêca, como era então designada uma elevação suave do terreno no meio das terras pantanosas que a circundavam. [...]. Ali existiu o primeiro cemitério dos pretos novos, que o Marques do Lavradio mandou remover para o Valongo. [...]” (COARACY, 1965, p. 467).

Naquela época, viajava-se de canoa pela atual Rua Uruguaiana até o Valongo, passando por Santa Rita e arredores. Era no Largo de Santa Rita, no caminho que levava à Prainha, que os frades de São Bento possuíam a Casa de Jogo da Bola, nome esse que será dado a uma das principais ruas que formarão o Morro da Conceição. A Rua Jogo da Bola irá desembocar na Pedra do Sal, local onde se descarregava e comercializa o sal, que na época era monopólio da Coroa Portuguesa. Atualmente, a “Pedra do Sal” é patrimônio histórico estadual da cidade. O local é um marco na representação da cultura negra da cidade, berço do samba, do jongo e da capoeira. Assim como os casarios coloniais que formam o conjunto arquitetônico preservado atualmente do Morro da Conceição.

Figura 11: Mapa editado do final do século XVIII com a localização da Forca, Aljube, do largo de Santa Rita e da Pedra do sal.



A freguesia de Santa Rita compõe o atual bairro da Saúde¹³ e parte do Centro. Porém, a pequena igreja de Nossa Senhora da Saúde, de 1742, que compõe atualmente o patrimônio histórico da cidade, está localizada dentro dos limites do bairro da Gamboa¹⁴.

¹³ Segundo Brasil Gerson (2000), a região da Saúde era: [...] – Saúde – desde a antiga Prainha (ou Praça Mauá) até quase a Gamboa. Mas esse velho bairro que se estende entre o mar e os morros da Conceição e do Livramento ou da Providência já foi também conhecido como da Prainha e do Valongo, porque da Saúde, propriamente dito, ele o era sobretudo nas proximidades da capela que, em louvor de N. S. da Saúde, Manuel Negreiros principiou a levantar em 1742 numa pequena elevação de 30 metros de altura ao pé da praia, um pouco para cá da Gamboa, hoje melancolicamente à sombra de um feio, negro e vasto depósito de gasolina, a dois passos do Cais do Porto[...] (GERSON, 2000, p. 145).

¹⁴ Segundo Vivaldo Coaracy (1965), o nome das ruas e lugares é dado de forma espontânea pelo povo, de acordo, por exemplo, com seu primeiro ou principal morador, ou por um acidente local ou atividade local. Portanto, uma das antigas praias do litoral urbano, para além da Saúde, ficou sendo conhecida como “da Gamboa” porque os pescadores, que moravam nas proximidades, ali armavam gamboas, pequenas represas para capturar o peixe que nelas entrava com a preamar e ficava retido na baixa-mar. Aterros

Os morros da Saúde e do Livramento, através do retalhamento das chácaras, foram ocupados por pequenas casas de pescadores. A região, no século XVIII, se consolidava pelas atividades portuárias, possuindo trapiches, mercados, armazéns, atracadouros etc. Segundo Lamarão:

[...] – morro da Conceição/Prainha e o morro do Livramento/morro da Saúde/Valongo – eram os únicos [...] em que a população, no final do século XVIII, mostrava-se relativamente densa, pelo menos para os padrões da época. Tudo indica que no Saco da Gamboa, no Saco do Alferes e na Praia Formosa a ocupação se limitasse a algumas chácaras e a população fosse extremamente rarefeita. Na praia da Gamboa viviam alguns pescadores, enquanto que até 1769, a praia Formosa ou a praia de São Diogo servia para a plantação de canaviais, sendo na totalidade desabitada. (LAMARÃO, 2006, p. 29)

A transferência, em 1763, da sede do Vice-Reinado de Salvador para o Rio de Janeiro trouxe consigo uma série de mudanças na infraestrutura da cidade, ratificando sua significância no contexto da Colônia, acarretando assim, maior importância do porto no escoamento da produção para Portugal.

O Vice-Rei Conde da Cunha foi responsável por uma série de melhorias na cidade, e costumava participar pessoalmente das obras. Como exemplo, podemos citar a adaptação da Fortaleza da Conceição em fábrica de armamentos, a “Casa de Armas”, para melhor guarnição da cidade. A obra de adaptação foi feita sob a direção e participação do Conde, que fazia questão de subir e descer a ladeira carregando tijolos. Dessa passagem é que surgiu o nome da tradicional e preservada Ladeira João Homem, no Morro da Conceição.

Rico morador do Beco, o capitão João Homem Pereira gostava de ficar à janela, a observá-lo de camisola e touca. Irritou-se um dia o Conde e ordenou-lhe que, sob pena de prisão, “descesse assim mesmo para ajudá-lo:

- Eu aqui a trabalhar nas obras d’El Rei e o patrício aí acomodado, como um mandrião... Pois que venha também trazer tijolos para a fortaleza!

sucessivos transformaram a primitiva praia em rua que conservou o mesmo nome. Como é frequente, o nome se estendeu às vizinhanças, passando a designar toda a zona. [...] (COARACY, 1965, p. 441).

E de camisa e touca – soldados e os escravos a rirem-se dele – passou o Capitão João Homem Pereira horas a fio, beco abaixo e beco acima, na fatigante penitência... (GERSON, 2000, p. 144)

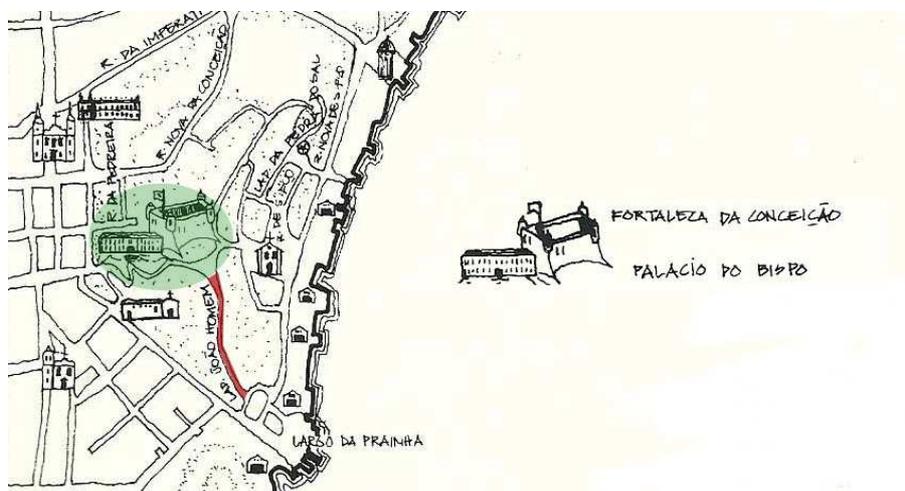


Figura 12: Mapa editado da segunda metade do século XVIII com a localização da ladeira do João homem e casa de armas, atual Fortaleza da Conceição. Ambos compõem o panorama do patrimônio histórico da cidade.

Em 1808 a família Real chega ao Brasil junto com a Corte portuguesa. Em 1809, D. João, através de decreto, destina os terrenos da Praia da Gamboa e do Saco do Alferes à construção de trapiches, e solicita a construção de um cais na Praia do Valongo. A Prainha nessa época, já era consolidada como importante entreposto de comércio de café e madeira. A intensificação dessas atividades portuárias estimulou a ocupação da região, tendo a Rua da Saúde, atual Rua Sacadura Cabral, que beirava o mar, recebido uma série de pequenos aterros e as chácaras existentes nas encostas dos morros, sofrido uma série de parcelamentos para a venda de seus lotes.



Figuras 13: Vista da Pedra da Prainha. Desenhos de Thomas Ender (1817).

Ainda em 1808, o nobre inglês Lord Strangfort, que chegou à cidade acompanhando a comitiva real, conseguiu autorização para construção de um cemitério para o enterro de ingleses e estrangeiros protestantes. Portanto, em 1809, na encosta do atual morro da Providência, na região da Gamboa, foi construído um cais de desembarque para os mortos vindos de bordo dos navios ingleses e uma capela dedicada a S. Jorge e S. João e o British Burial Ground. Atualmente, o Cemitério dos Ingleses é tombado pelo patrimônio histórico estadual do Rio de Janeiro.

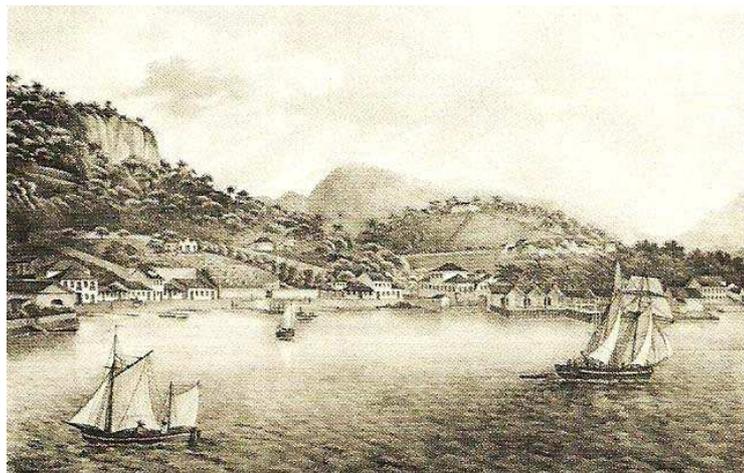


Figura 14: Cemitério dos Ingleses. Desenho de Barão de Planitz (1840).

Com a chegada da família real portuguesa e a abertura dos portos às nações amigas, surge a necessidade de extensão de caminhos para o interior do Brasil, que facilitassem a exportação de produtos, principalmente o café vindo da região do Vale do Paraíba, e que se tornaria um dos principais produtos a ser exportado pelo porto do Rio de Janeiro.



Figura 15: Região portuária em 1817 com seus pequenos ancoradouros e trapiches.

A utilização intensiva de mão de obra escrava para as lavouras cafeeiras, também fez aumentar o tráfico. Só em 1829, chegaram ao porto do Rio, 53.000 escravos. Nas duas primeiras décadas após a chegada da corte, a população da cidade ultrapassou 100.000 habitantes¹⁵. (ABEU, 1988, p. 39)

Mesmo após a independência do Brasil, em 1822, a cidade do Rio de Janeiro ainda era uma cidade bastante modesta. Basicamente formada pelas freguesias da Candelária, Sacramento, Santa Rita e Santana, que correspondem atualmente às regiões administrativas do Centro e região portuária. As demais freguesias existentes eram predominantemente rurais (ABEU, 1988), porém já era possível notar uma pequena diferença de classe nas freguesias. As freguesias da Candelária e de São José eram escolhidas como local de residência para as classes administrativas. Outras regiões ocupadas eram as ruas recém-abertas em direção à Lapa ou ao sul da cidade, Glória e Catete. (ABREU, 1988)

As populações menos favorecidas e com pouco poder de mobilidade, ocuparam a região oeste da cidade, especialmente as freguesias de Santa Rita e de Santana, que são os atuais bairros da Saúde, Santo Cristo e Gamboa. A população na freguesia de Santa Rita em 1821 era de 13.744 habitantes. Em 1838, 14.557 e em 1870 de 23.810 habitantes. (ABREU, 2006, p. 39)

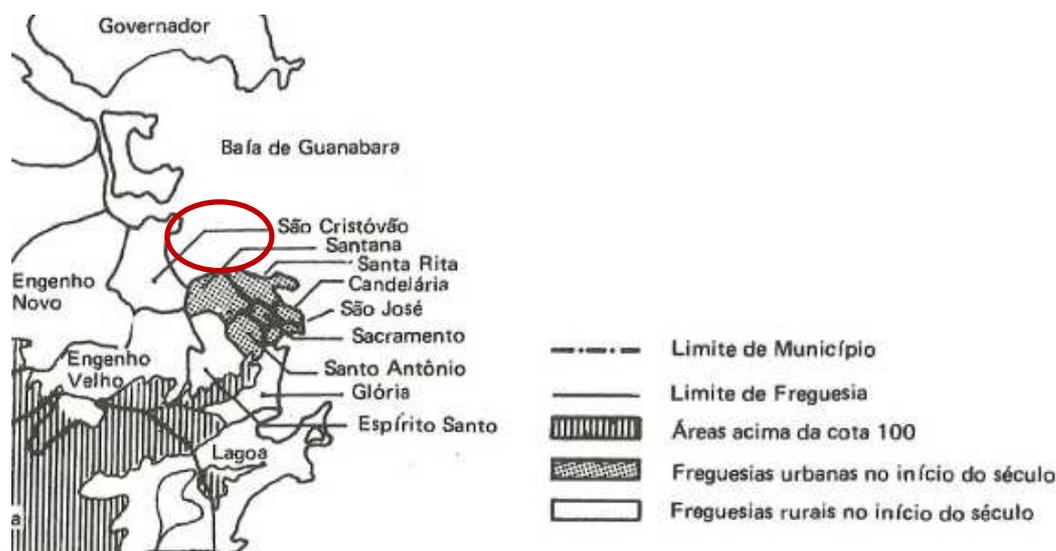


Figura 16: Detalhe do mapa das freguesias existentes no município do Rio de Janeiro no século XIX, destacando em vermelho a localização da freguesia de Santa Rita.

¹⁵ Informação retirada da tabela 3.1 – População residente e taxa de crescimento demográfico das freguesias do Rio de Janeiro.

Nota-se também um aumento na freguesia de Santana que, junto com a de Santa Rita, abrigava populações urbanas de baixa renda. Trata-se de área ainda disponível a uma população sem poder de mobilidade, trabalhadores livres e escravos de ganho que precisavam estar próximos ao centro, onde o trabalho era buscado diariamente. (ABREU, 2006, p. 39)

Durante a primeira metade do século XIX, a Câmara Municipal inicia o aterro do Saco de São Diogo e a abertura de ruas e conservação das estradas e caminhos, além de incentivos fiscais para a secagem e drenagem de várias lagoas e mangues. Obras de infraestrutura, saneamento e embelezamento, também foram realizadas, principalmente após a vinda da Missão Francesa¹⁶ em 1816. Em 1838, já circulavam os primeiros bondes de tração animal, chamados de “gôndolas”. Devido a este contexto, já na primeira década, houve um aumento significativo das atividades portuárias e do movimento de embarcações no porto. Em 1807 passaram pelo porto 778 embarcações, de várias nacionalidades, e em 1811, 5.000. (DEL RIO, 1991, p.187)

O aumento das atividades comerciais estimulou a regulamentação dessa orla marítima que se formava e se especializava nas questões portuárias, com uma infinidade de atracadouros e trapiches por toda sua extensão até o Valongo. Com esse crescimento, surgiram também novas atividades voltadas para o mercado portuário, como oficinas de fundição, serralheria e outras pequenas fábricas afins.

Em 1843, o engenheiro militar Henrique de Beaurepaire-Rohan¹⁷ apresentou à Câmara Municipal um relatório com propostas de melhoramentos urbanísticos para a cidade, abrangendo, principalmente, as questões higienistas e de saúde pública, tais como: construção de caminhos, estradas e pontes; abertura e alargamentos de ruas; canalização do Mangue da Cidade Nova; implantação de parques e jardins, ordenação dos mercados, trapiches, matadouros, cemitérios, hospitais etc. Este plano foi considerado o primeiro grande plano urbanístico da cidade. Dentre algumas de suas propostas, podemos destacar a que se refere à atual região portuária:

¹⁶ Grupo de artistas e artífices franceses, que introduziram o sistema de ensino superior acadêmico e a arquitetura Neoclássica.

¹⁷ Henrique de Beaurepaire-Rohan (182 – 1894) foi diretor de obras da cidade do Rio de Janeiro entre 1840 a 1844.

Para a frente portuária, Beaurepaire sugere a regularização que abarcaria toda a orla leste, desde a extremidade do Morro do Castelo até o morro de São Bento e também sobre a costa do Valongo, recomendando ainda um “espaço de transito de 60 palmos”, aproximadamente 35 metros. A realização dessa obra resolveria a irregularidade da linha litorânea, dada a inexistência de diques para navios de grande porte, o que tornava difícil a operação de carga e descarga de mercadorias e passageiros, apesar de já terem sido realizadas algumas obras de retificação na orla portuária em frente ao Largo do Paço e também no cais da Imperatriz, ou Praça Municipal. (ANDREATTA, 2008)



Figura 17: Proposta de ordenação do Relatório de Obras de Beaurepaire-Rohan de 1843.

A primeira grande obra na região portuária pode ser considerada a construção da praça monumental para celebrar a chegada da princesa Tereza Cristina Maria de Bourbon, em 1843, para se casar com D. Pedro II. A praça foi projetada por Grandjean de Montigny e construída no local do antigo mercado de escravos, marcando o início do cortejo desde o porto até o Largo do Carmo, atual Praça XV. O antigo cais do Valongo, de 1811, foi remodelado para a construção de um novo cais para o desembarque da princesa. O local passou por várias intervenções urbanísticas ao longo do tempo e foi aterrado em 1911. Porém com as obras reurbanização do projeto Porto Maravilha, o sítio arqueológico foi resgatado contribuindo para a formação do patrimônio histórico da região portuária.

Figura 18: Desembarque da Princesa Tereza Cristina. Gravura de Debret (1839)



As intervenções urbanísticas na região do porto estimularam a construção de edificações de vulto, como o edifício no Largo da Prainha, onde, entre 1849 e 1867, funcionou a Escola Naval e foi posteriormente ocupado, em 1884, pelo antigo Liceu Literário Português¹⁸. Outro exemplo foi a construção do segundo maior mercado da cidade, na época, no Largo da Harmonia, em 1855. E de menor porte, o edifício do Colégio Pedro II em 1837, existente até hoje e tombado a nível federal.

Figura 19: Largo da Prainha, com o antigo Liceu Literário Português. A construção existiu na atual Praça Mauá até a década de 1920. No local está atualmente o edifício “A Noite”.



Em 1850 é inaugurada a fábrica de gás na atual Avenida Presidente Vargas e inicia-se também a abertura do canal do mangue pelo barão de Mauá, drenando a lagoa de Sentinela e os pântanos do Saco de São Diogo. Esta foi considerada a maior obra de saneamento durante o Império, pois a abertura do canal tinha como objetivo, erradicar

¹⁸ O Liceu funcionou no local durante 20 anos, sendo o edifício vendido em 1912 e as atividades transferidas para a atual Rua Senador Dantas.

focos de mosquitos e doenças, bem como amenizar o mau cheiro oriundo do grande saco.

O início da construção da Estrada de Ferro D. Pedro II, hoje Central do Brasil, em 1856 e inaugurada em 1861, foi um importante vetor de expansão e ocupação dos bairros do subúrbio. Além ligar o porto da cidade ao Vale do Paraíba, importante região de produção de café, para o escoamento e comercialização do produto.

O Brasil começava a sentir os impactos da Revolução Industrial, com a introdução da ferrovia, da energia a vapor e posteriormente, da energia elétrica. O país intensificava as relações capitalistas de produção e internacionalização dos investimentos, o que iria gerar mudanças na malha urbana da cidade e em seus espaços. Fatos que repercutiram diretamente em um crescente aumento das atividades portuárias.

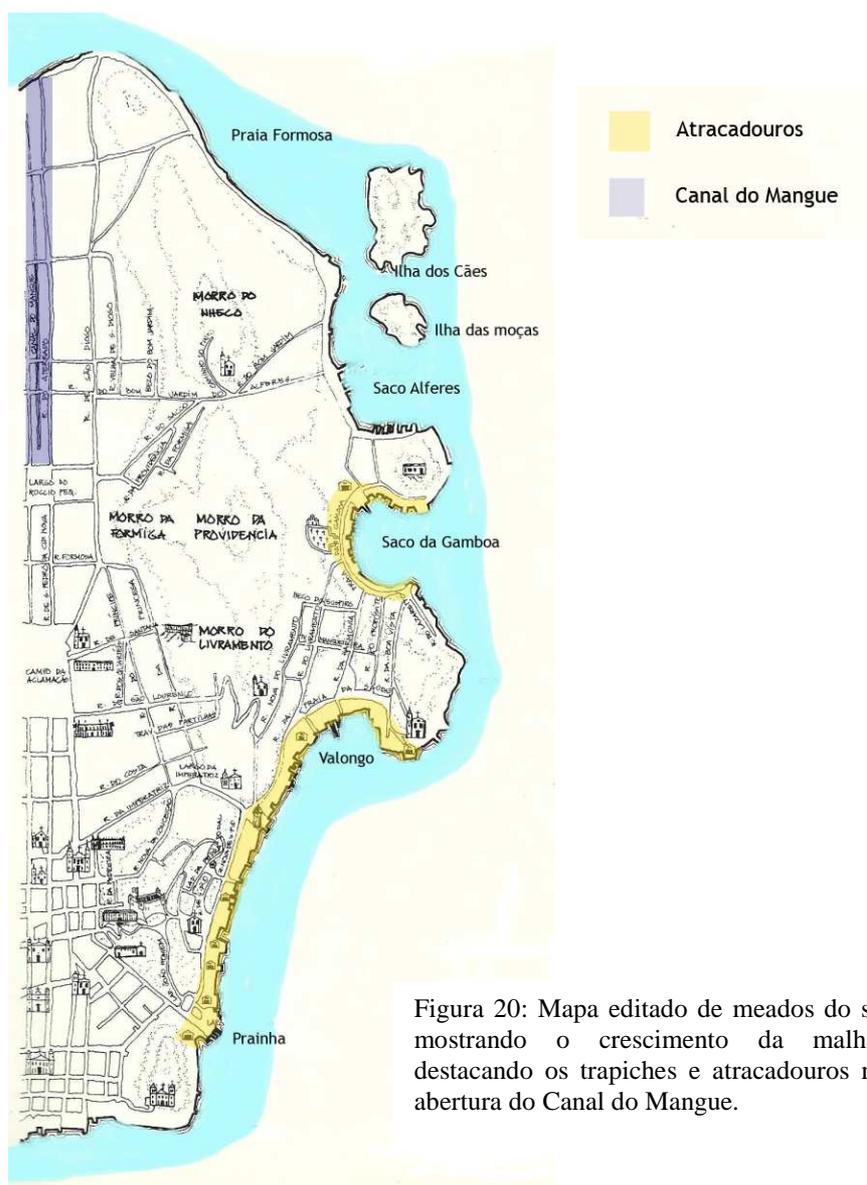


Figura 20: Mapa editado de meados do século XIX mostrando o crescimento da malha urbana, destacando os trapiches e atracadouros na orla e a abertura do Canal do Mangue.

Maurício de Abreu (1988, p. 37) aponta o ano de 1870 como marco divisório quanto à “forma-aparência” da cidade: “trata-se, pois, do ano em que os dois elementos impulsionadores da expansão da cidade (bondes e trens) passam a atuar sincronicamente”. As classes abastadas irão ocupar os bairros do sul da cidade (Flamengo, Botafogo, Jardim Botânico etc) e o norte da cidade (Tijuca), de onde os bondes permitiam sua locomoção para centro da cidade, por ser uma população que podia arcar com esse custo. Nesse mesmo ano, é inaugurada a Rio de Janeiro Street Railway Company (posteriormente Companhia São Cristóvão), que servia os bairros de São Cristóvão, Andaraí Pequeno (Tijuca), Saúde, Santo Cristo, Gamboa, Caju, Catumbi e Rio Comprido (ABREU, 2006, p. 44).

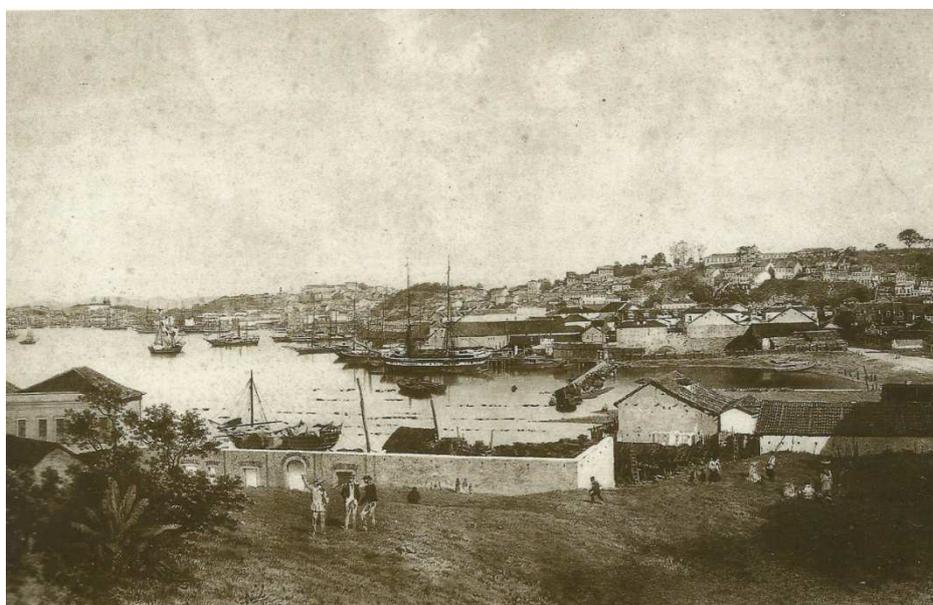


Figura 21: Vista do porto do Rio em 1870 desde o Morro da Conceição. À direita da imagem, vemos a Prainha da Saúde e parte da atual Rua Sacadura Cabral com seus trapiches, que compunham a orla na época. (Gravura de Victor Fround, in Charles Ribeyrolles, Brasil Pitoresco. Biblioteca Nacional).

Em 1878, foi criada a Companhia Carris Urbanos, proveniente da fusão de várias empresas de pequeno porte, servindo o centro comercial e a zona portuária. Entre elas a Companhia Locomotora, criada inicialmente para fazer o transporte do café desde a estação terminal da Estrada D. Pedro II até aos trapiches e depósitos da Prainha (ABREU, 2006, p. 45).

Com a evasão das classes mais abastadas para as novas freguesias, o centro da cidade passa a ser ocupado por uma classe mais desfavorecida e miserável, sem

condições de mobilidade e necessitada de estar perto do local de trabalho, na área central. Isso leva ao adensamento populacional e ao déficit habitacional na região. O cortiço, um tipo de habitação coletiva, vem a ser a solução mais utilizada nessa área central e arredores, que incluem as freguesias de Santana e Santa Rita (freguesias que compõem a atual região portuária). Essa última apresentava, em 1870, uma população de 23.810 habitantes, com uma taxa de crescimento entre 1838–1870 de 40%. Porém, com 2.763 pessoas morando em cortiços, ou seja, 13% de sua população (ABREU, 2006, p. 39 – 43).

A região portuária, entre os morros e a baía, ocupada por trapiches, depósitos, oficinas, pequenas indústrias, teve bolsões de residências de baixa renda junto ao sopé dos morros, iniciando assim, o processo de loteamento e ocupação destes morros, como opção também de moradia. Na freguesia de Santa Rita estavam localizados muitos trapiches, estaleiros e as casas mais importantes de comércio de café.

As linhas de bonde e trem foram de extrema importância para o crescimento econômico da cidade. Surgiram novas freguesias e bairros em áreas até então desabitadas, assim como a instalação de pequenas indústrias e comércio, pois o trem permitia o traslado de mão de obra e o escoamento dos produtos. Apesar da ainda pouca industrialização do país, muito havia mudado no contexto socioeconômico da cidade do Rio de Janeiro, passando de uma economia agrária e mercantil para uma economia industrial e capitalista. (ANDREATTA, 2006, p.140)

As transformações ocorridas nessas novas freguesias e bairros, através do investimento do Estado e do capital privado mudaram a malha urbana dos bairros da Zona Sul e Norte. Entretanto, apesar de todo o investimento em infraestrutura urbana, como abastecimento de água potável e esgoto por toda a região central, esta pouco se modificou, principalmente no que se refere à região portuária.

Havia um grande interesse e disputa do capital privado para o domínio das funções do porto e controle dos serviços urbanos e de infraestrutura. O Império irá então conceder a criação de duas companhias para a exploração do porto. A primeira foi a Docas da Alfândega, que tinha como objetivo o alinhamento dos cais e melhoria dos serviços. As obras iniciaram-se em 1853 e estenderam-se de forma atribulada até ao final do século. A segunda a Docas D. Pedro II, em 1870, originada de um plano

entregue ao governo pelo engenheiro André Rebouças¹⁹ em 1868. Este plano propunha um porto moderno com estações marítimas ligando-o diretamente à Estação D. Pedro II, ou seja, a implantação de linhas férreas ao longo de todo o cais, construção de mais armazéns, estaleiros e diques, desde a Prainha até a Saúde. Porém o projeto não foi implantado devido à grande rivalidade que se formou entre as duas companhias.

O “Plano da Comissão de Melhoramentos” para a cidade do Rio de Janeiro, 1875 – 1876, elaborado por três importantes engenheiros especialistas nas políticas urbanas, Francisco Pereira Passos²⁰, Jerônimo Rodrigues de Moraes Jardim²¹ e Marcellino Ramos e Silva²², designados pelo Conselheiro do Império João Alfredo Correa de Oliveira, resultou em dois relatórios sucessivos, que tinham como proposta resgatar as ideias higienistas do engenheiro militar Henrique de Beaurepaire-Rohan e introduzir as novas “ferramentas da urbanística contemporânea, como os alinhamentos, ordem edificatória figurativa e infraestrutura dos novos serviços urbanos”. (ANDREATTA, 2008, Mapa 2)

Com relação à região portuária, a criação do porto moderno se baseava na concepção de algumas propostas:

[...]. No ponto de conexão do novo canal com o do Manguê, o plano propõe uma bacia de recepção das águas de onde sairia um canal transversal, desembocando no mar. Dentre as novas ruas propostas para o espaço do manguê e da praia a serem aterradas para a construção, destaca-se uma que uniria o portal da Coroa com o Cais da Gamboa, fechando assim esse esquema de vias principais que conectariam os espaços mais importantes da cidade.

[...]

Esse porto seria formado por um cais de 2000 m de comprimento e 50 m de largura, com dique retangular, abrigado junto ao Morro da Gamboa. Uma grande área formada no aterro do Saco de São Diogo, englobando as ilhas Melões e Moças, comporia a nova área portuária, contando com trama de ruas que formariam “quarteirões para casas de comércio e estabelecimentos industriais”. Também foi planejada a extensão de um ramal ferroviário em direção ao píer proposto, paralelo ao canal navegável. (ANDREATTA, 2008, mapa 2 no anexo)

¹⁹ André Pinto Rebouças (1838 —1898) foi engenheiro, inventor e abolicionista. Foi advogado, deputado e conselheiro de D. Pedro II (1840 - 1889). Solucionou o problema de abastecimento de água na cidade do Rio de Janeiro, trazendo-a de mananciais dos arredores da cidade.

²⁰ Francisco Pereira Passos (1836 —1913) foi engenheiro e prefeito da cidade do Rio de Janeiro entre 1902 e 1906, nomeado pelo presidente Rodrigues Alves.

²¹ Marechal Jerônimo Rodrigues de Moraes Jardim (1838 – 1916) foi engenheiro, militar e político brasileiro. Em 1898 foi ministro da Viação e Obras Públicas.

²² Marcelino Ramos da Silva (18?? – 1???) foi engenheiro chefe da comissão de estudos definitivos da estrada de ferro ligando São Paulo ao Rio Grande do Sul.

Em 1876, o engenheiro André Rebouças assumiu a gestão de diretor da Estrada de Ferro D. Pedro II e identificou a região da Gamboa como local ideal para a construção do terminal marítimo que havia proposto anteriormente. As obras iniciaram-se para a instalação do ramal ferroviário com a extensão de 989 metros, abrindo os túneis através do Morro do Livramento (82 metros) e através do Morro da Providência (313 metros). Ou seja, nem tudo o que foi proposto pelo Plano de Melhoramentos para a região portuária foi realizado, porém as obras do cais e a construção do terminal marítimo se estenderam até o início de 1880 e ocuparam uma área de 9.575 m². Esta intervenção foi sem dúvida o maior aterro que a região portuária teve até então, dinamizando e fortalecendo suas funções portuárias. (DEL RIO, 1991, p. 196)

A cidade havia aumentado consideravelmente sua população e enfrentava uma forte epidemia de febre amarela, com alta taxa de mortalidade. O primeiro surto foi por volta de 1850 sendo o principal foco o da Prainha e Saúde. O segundo surto, ocorrido no final do século, foi acompanhado de outras epidemias como varíola, malária e influenza, matando grande quantidade de pessoas, sendo a região portuária a mais atingida.

Em torno de 1880, a situação se agrava em consequência da grande imigração de europeus pobres das mais variadas origens e hábitos de higiene. As habitações populares e o fato de estar próximo ao centro, fez com que a área se transformasse em um espaço conveniente para interesses econômicos e moradia.

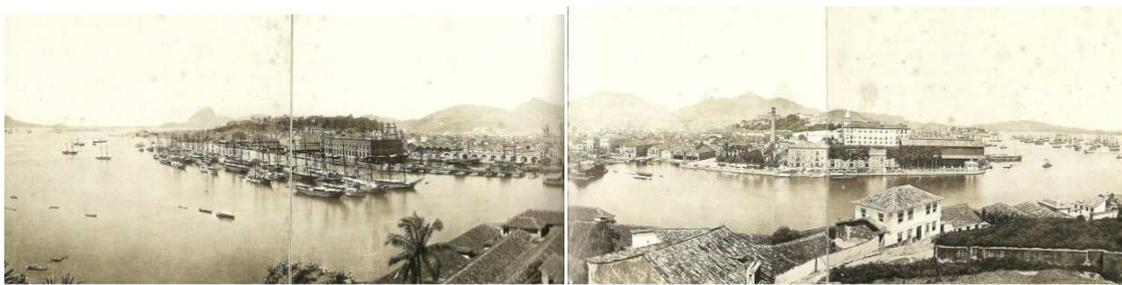


Figura 22: Panorama do Rio de Janeiro: à direita, a entrada da Barra com a vista da Ilha Fiscal e à esquerda, o Saco da Gamboa,. Foto de Georges Leuzinger (1860-1870)

Na década de 1890 e no início do século XX, a ocupação da região portuária já estava consolidada como residencial, comercial e industrial. O baixo poder aquisitivo da nova população incentivou o uso de casas de aluguel, com seus quartos enfileirados. Essas construções eram, em sua grande maioria, casas insalubres, devido às precárias

condições de ventilação e iluminação e ao excessivo número de ocupantes. Esse problema foi agravado pelo acelerado ritmo da ocupação local. Vale lembrar também que, com o fim da escravidão em 1888 e, conseqüentemente, a vinda de escravos libertos de todo o Brasil, aumentou ainda mais a população e a necessidade de abrigar esse novo contingente, criando assim, novas demandas por moradia de baixo valor. Estes fatores agravaram ainda mais o problema da falta de habitações na cidade e foram mais um vetor para a expansão das epidemias. A falta de moradias dignas e de dinheiro estimulou a ocupação dos morros por toda a região portuária. A classe média baixa morava em condições melhores em sobrados próprios com um ou dois pavimentos.

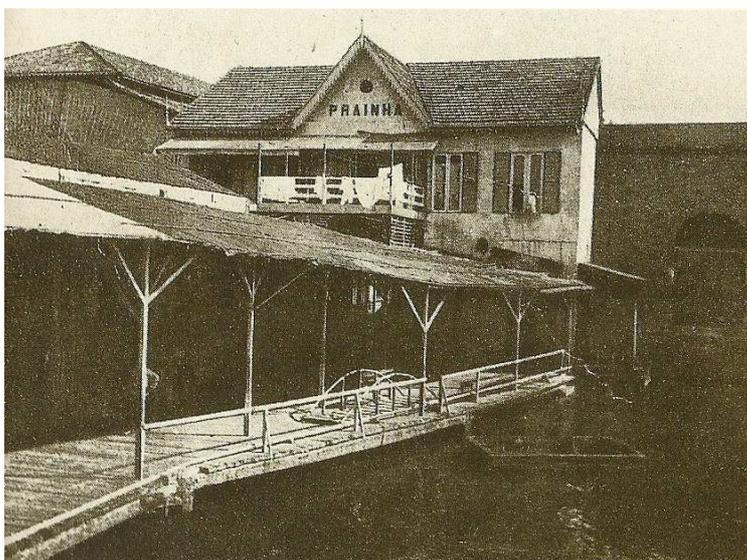


Figura 23: Embarcadouro da Prainha, c. 1900. A população embarcava para Petrópolis, principalmente no verão, fugindo das epidemias da cidade do Rio de Janeiro.

Em 1889, foi inaugurado na cidade do Rio de Janeiro, o sistema de tração a vapor, mais um passo para os avanços da época e para a expansão da cidade, ligando o centro da cidade a freguesias ao sul e ao norte. Nesse mesmo ano é proclamada a República e o país atravessa uma grave crise financeira, endividado e comprometido com o capital internacional, além do déficit na balança de pagamentos da prefeitura da cidade. Este fato, portanto, será um dos motivos pelo qual a prefeitura acabará com a era das concessões, devido à incapacidade do poder privado de implantar as grandes obras de melhorias da cidade, principalmente no caso da modernização do porto.

Por volta de 1897, o Morro da Providência foi ocupado pelos soldados vindos da Guerra de Canudos. Sem ter onde morar, logo ocuparam o morro com seus pequenos casebres formando a primeira favela de que se tem notícia na cidade. Outro fator

agravante foi a expulsão da população pobre do centro da cidade com a repressão aos cortiços e casas de cômodos.

Vale lembrar que nessa época, apesar das precárias condições de moradia e funcionais, a região portuária era um importante local de concentração de indústrias, fundições, serralherias e oficinas. Em 1887, foram instaladas duas grandes fábricas, que transformavam a matéria-prima em produtos manufaturados, no caso, beneficiadores de trigo: O Moinho Inglês²³ e o Fluminense²⁴, que possuíam seus próprios cais e trapiches. Os prédios de ambas as fábricas existem até hoje na região, estando o Moinho Fluminense em atividade, produzindo farinha e farelo.

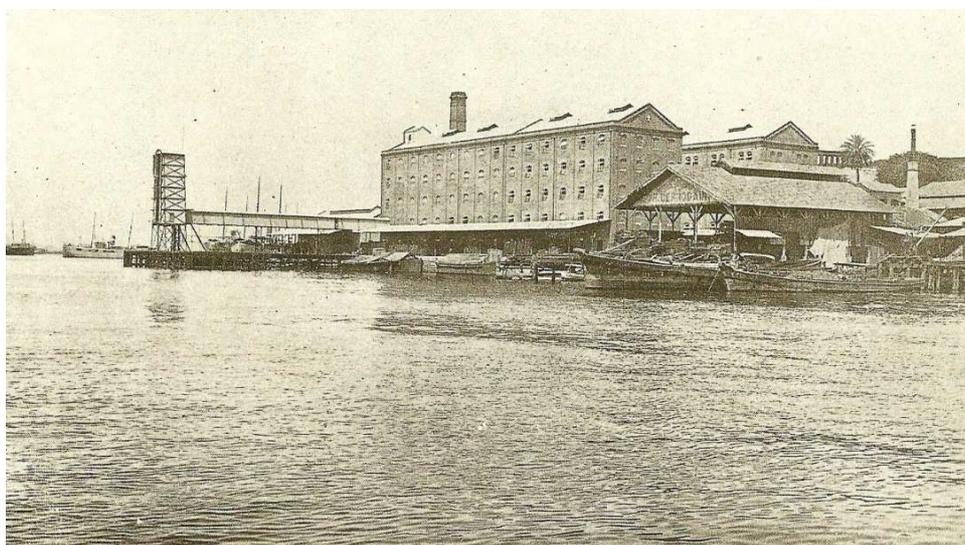


Figura 24: Moinho Inglês que ficava localizado no início da Rua da Gamboa junto ao morro da Saúde. Atualmente, resta apenas a chaminé. Foto de Kosmos, 1904.

²³ Moinho Inglês, uma usina destinada à fabricação de farinha da Cia. Rio Flour Mills & Grannaries Ltda. Situada no lado oeste do Morro da Saúde, com cais de 145m de comprimento e molhe em forma de T, chegando a 6,5m de profundidade em águas médias. Era dotado de aparelho elevador para descarga de trigo e granel, vindo da Argentina em vapores próprios, transportado por esteiras móveis até os silos. (RABHA, 2004, p. 35)

²⁴ Moinho Fluminense, instalação industrial destinado à moagem de trigo e outros cereais, implantada na Rua da Saúde nos números 170 e 172, em 1887. Abastecido de matéria-prima vinda especialmente de Nova York e do Báltico e, posteriormente, do Rio da Prata, dispunha de pequeno cais erguido sobre fundações tubulares, munido de aparelho elevador para cereais importados a granel. O sistema construtivo utilizado na obra do cais facilitava a realização de dragagens periódicas, permitindo a atracação de navios de maior calado. (Idem, p. 34)

Figura 25: Moinho Fluminense tombado pelo Patrimônio Histórico e Artístico nacional – IPHAN, em 1937. Fundado em 1887, possui uma tipologia arquitetônica que lembra as edificações industriais inglesas do século XIX. Em primeiro plano, a Praça da Harmonia, atual Praça Coronel Assunção.



Em 27 de junho de 1899, pelo Decreto nº 3.323, ficou definitivamente aprovado o plano geral das obras que determinariam as novas condições das instalações do Porto. A demanda e o volume de carga e descarga que era movimentada não eram mais compatíveis com as instalações obsoletas do porto. Urgia, portanto, a necessidade de melhorias das instalações portuárias.

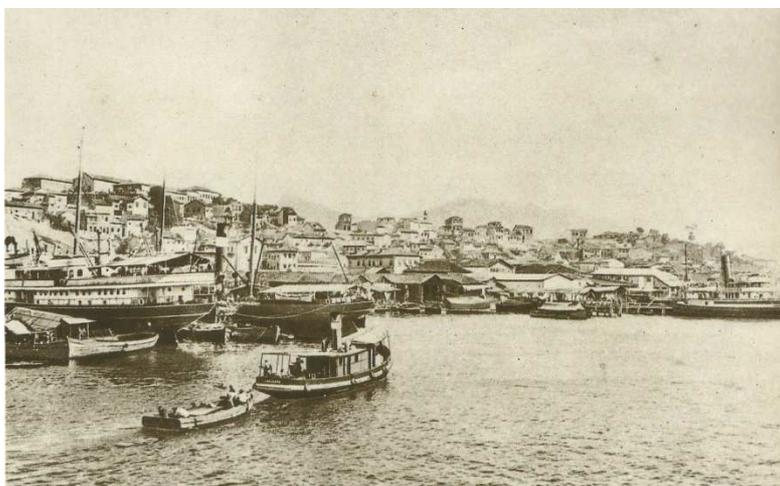


Figura 26: Trapiches na orla do bairro da Saúde. A construção de um porto era essencial para atender às atividades portuárias. Foto de col. Elysio Belchior s/d.

Os estudos realizados pelos especialistas da época propunham a construção de um cais em linha reta desde o início no Arsenal da Marinha até o Dique da Saúde²⁵, passando em frente às Docas Nacionais (a 120m do traçado primitivo), contornando a

²⁵ Dique da Saúde, inaugurado em 1880. Dispunha de dique seco com 146m, o maior de seu tempo, destinado à *querenagge* (limpeza e reparação de cascos de navios) e reparos de embarcações de 130m por 6m de calado. [...]. Quando da realização das obras do porto, a construção já pertencia ao Lloyd Brasileiro e era a única instalação onde era possível realizar reparos nos maiores navios da frota brasileira. (RABHA, 2004, p. 35)

Ponta da Saúde (numa distância de 60-70m) e seguindo reto 300m da Ilha dos Melões, junto à nova embocadura do Canal do Mangue. (RABHA, 2004, p. 47).



Figura 27: Porto do Rio de Janeiro no princípio do século XX. Terminal Marítimo da Gamboa (1880)

Em vista do contexto de mudanças sociais e econômicas por que a passava a cidade, o poder público, na virada do século XX, adotou medidas para tentar ordenar as atividades urbanas e controlar seu crescimento. Considerando as questões sanitárias e o aumento demográfico, surgiram os primeiros Códigos de Postura (1890) e regulamentos edilícios para a cidade. É claro que estas posturas vão trazer prejuízos à população mais pobre, não lhe restando outra saída, a não ser submeter-se às precárias condições das favelas, dos cortiços ou das estalagens. Outra opção era sair do centro da cidade, deslocando-se para a periferia, ocupando os subúrbios, dando início a uma das características de nossa cidade atual, a dicotomia centro-periferia.

As estimativas mostram que a população do Distrito Federal, em 1900, superava os 600.000 habitantes. O recenseamento de 1906 já acusava um crescimento para 811.443, e LAMARÃO (1984) estima que a zona portuária abrigava parcela significativa dessa população, pois abrangia quase toda a área das freguesias de Santa Rita e Santana (Gamboa), com 87.978 habitantes, dos quais 40% eram estrangeiros. Os cortiços e estalagens eram os tipos residenciais mais comuns, com grande densidade e precárias condições de saúde, e a área portuária concentrava muitos deles. (DEL RIO, 1991, p. 198)

Outra questão relevante nessa época era a importância da imagem da cidade, ou melhor, da capital do país, perante o mercado internacional. A necessidade de atrair capital estrangeiro fez com que o Estado investisse na cidade, transformando-a num

“cartão postal”. É claro que isso acarretou alto custo para a população, principalmente a menos favorecida, pela valorização do solo e, conseqüentemente, a especulação imobiliária.

Assim, a primeira década do século XX, representou para a cidade do Rio de Janeiro um período de grandes transformações estimuladas pela adequação da estrutura urbana às necessidades de criação, concentração e acumulação do capital. O crescimento da economia, juntamente com a intensificação das atividades exportadoras e a participação do país no contexto capitalista internacional, demandou uma reorganização do espaço urbano da capital, que atendessem a essa nova organização social. (ABREU, 2006, p. 59)

Entre 1902 e 1906, Rodrigo Alves preside a República, coincidindo sua gestão com intensas mudanças na situação político-econômica do país. A situação econômica era favorável, devido à estabilidade financeira gerada pela alta dos preços do café no mercado internacional, o que facilitou novas captações de recursos através de empréstimos externos.

A atuação da equipe convocada pelo Presidente teve reflexos importantíssimos para a cidade do Rio de Janeiro: Oswaldo Cruz²⁶ nas questões sanitárias e higienistas; Lauro Müller²⁷ na viação, obras públicas e portuárias; Paulo de Frontin²⁸ nas grandes obras urbanas e Pereira Passos como Prefeito.

Pereira Passos havia acompanhado as grandes obras de melhoramentos na capital francesa e para complementar a equipe formada por Lauro Müller, Oswaldo Cruz e Paulo de Frontin, convocou Francisco Bicalho²⁹, que juntos promovem uma grande reforma urbanística na cidade, com o objetivo de transformá-la numa capital nos moldes franceses. Foram demolidas em torno de 1500 construções pela cidade. A reforma urbanística foi de tal porte que o prefeito Pereira Passos foi apelidado de "Bota

²⁶ Oswaldo Gonçalves Cruz (1872 – 1917): cientista, médico, bacteriologista, epidemiologista e sanitarista brasileiro. Foi pioneiro no estudo das moléstias tropicais e da medicina experimental no Brasil. Fundou em 1900 o Instituto Soroterápico Nacional no Rio de Janeiro, conhecido como Instituto Oswaldo Cruz.

²⁷ Lauro S. Muller (1863 – 1926): engenheiro militar, político e diplomata. Eleito em 1912 como sucessor do Barão do Rio Branco no Ministério das Relações Exteriores, no qual se manteve até 1914

²⁸ André Paulo de Frontin (1860 – 1933): engenheiro e político. Ganhou notoriedade ao resolver o problema de abastecimento de água na cidade do Rio de Janeiro em 1889. Teve destacado papel nas reformas urbanas empreendidas por Pereira Passos (1902 – 1906), tendo sido nomeado chefe da Comissão Construtora da Avenida Central (1903).

²⁹ Francisco Bicalho: engenheiro. Responsável pelo planejamento da cidade de Belo Horizonte junto com o engenheiro Aarão Reis.

Abaixo". No entanto, a grande motivação para todas as intervenções feitas, tinha como pilar a modernização das instalações portuárias.

O Estado antes se limitava a estabelecer regras e posturas urbanas, como regular, controlar, estimular ou coibir etc, sendo o capital quase sempre de esfera privada. Agora será o Estado que fará diretamente a intervenção sobre a estrutura urbana da cidade, modificando definitivamente sua evolução até o final do século XX.

A intervenção direta do Estado levou em um primeiro momento às transformações morfológicas da cidade, como separação de usos e classes sociais. Conseqüentemente, esta divisão social de bairros proletários e de bairros burgueses, este último dotado sempre de mais investimentos e recursos, levou, a longo prazo, a um processo de segregação social e estratificação espacial, núcleo x periferia, que perdura até os dias de hoje.

Para que a obra pudesse ser viabilizada, foram aprovados decretos e promulgadas leis de exceção, que viabilizariam a arbitrariedade de algumas intervenções, dando-se como justificativa a urgência, necessidade e dinamismo da obra. Um exemplo disso seria a própria posse de Pereira Passos, um dia após a suspensão por seis meses do Conselho Municipal, o que deu ao novo prefeito plenos poderes para promover arrocho fiscal, novos impostos e novos artifícios para facilitar o processo de desapropriações. “Desses artifícios, destacam-se, por exemplo, venda e permuta de terrenos em hasta pública, não indenização de desapropriação de prédios considerados ruinosos, ou tomar por base o valor declarado dos imóveis para as indenizações” (DEL RIO, 1991, p. 204).

O crescimento da economia estimulado pelas reduções cambiais, que facilitavam as exportações de café, açúcar e cacau, além de créditos e empréstimos externos, estimulando os investimentos no Brasil, que resultaram em um endividamento do país, principalmente como o Banco Rotschild, gerando um processo progressivo de dependência externa. E lembrando também que este endividamento do país era justificado pela urgente necessidade de modernização de nosso porto e obras de melhoramentos da cidade.

O ciclo de produção dependente é estabelecido, onde todos os elos da cadeia dependem de insumos externos: financiamento/obras/produção/exportação. Brenna (1985) menciona

que no início de 1903, o Brasil conseguiu um empréstimo no valor de 8,5 milhões de libras esterlinas para a renovação do porto e obras complementares, incluindo aí a implantação da Av. Central (atual Rio Branco), considerada obra complementar e artéria para distribuição das mercadorias descarregadas. (DEL RIO, 1991, p.205)

Considerando o final da citação, é importante ressaltarmos uma das justificativas para a abertura da Av. Central. Destacamos também que, tratando-se de capital de origem externa, e tendo o então prefeito estudado na capital francesa e sendo um grande admirador de Haussman, não é de se estranhar que tivéssemos influência externa (a *Belle Epòque* em voga na Europa) nos padrões estabelecidos para as novas morfologias urbanas, que se seguiriam nos anos seguintes, principalmente nos parâmetros urbanísticos.

Entretanto, é importante também mencionarmos que, paralelamente às intervenções urbanísticas, houve forte atuação nos setores da saúde pública e higiene. Nessa época, a população da cidade já era de em torno de 800.000 habitantes e que, devido aos seguidos surtos de doenças, era mais do que urgente que o governo legitimasse novas posturas urbanísticas e edilícias. Os locais mais afetados pela ação higienista, com maior resistência da população às vacinas, foram os bairros da Saúde e Gamboa, onde a situação chegou ao extremo de se formarem barricadas, reagindo violentamente à vacinação compulsória contra varíola e febre amarela. É importante também ressaltarmos que a região do entorno do porto era frequentada por grande variedade de profissionais, inclusive com tráfego intenso de marinheiros de toda parte do mundo, o que a deixava mais ainda vulnerável ao contágio e à transmissão de diversas doenças. Ou seja, o porto e seu entorno sempre foi visto como um local propício para o surgimento de focos de doenças.

Para promover as obras de intervenção pública e embelezamento urbanístico da cidade, o que agradava às classes mais favorecidas, uma série de casarios foi demolida, foram construídas praças arborizadas e iluminadas, assim como abertas e calçadas muitas ruas e avenidas, dentre as quais podemos destacar a Avenida Mem de Sá, a Avenida Beira Mar e a Avenida Central, criando três grandes eixos viários. Outra obra importante foi a remodelação do Canal do Mangue, estendendo-o até o mar junto à atual Avenida Francisco Bicalho.



Figura 28: Projeto da Av. Central, saindo desde a atual Praça Mauá (em destaque) até à Avenida Beira-Mar.

Destacaremos a Avenida Central, grande artéria aberta para a circulação do centro da cidade, ligando o antigo Largo da Prainha, hoje Praça Mauá, à nova Avenida Beira Mar, com um total de 1975 metros de extensão por 33 metros de largura. A avenida começa no antigo Largo da Prainha, que foi completamente remodelado, dando início ao projeto de modernização do porto do Rio de Janeiro. Para sua implantação, foi criada a Comissão Construtora da Avenida Central, no final de 1903. Porém, para sua abertura e traçado, iniciou-se a destruição do núcleo histórico original da fundação da cidade, como vimos no início deste capítulo, que foi completamente arrasado nas décadas seguintes. (RABHA, 2004)

Dentro da ótica de remodelação e embelezamento da cidade durante o governo de Pereira Passos, temos na região portuária o alargamento do antigo caminho do Valongo, atual Rua Camerino, para 17 metros. Com isto, houve a necessidade de demolir parte do casario existente e fazer um corte na encosta do morro da Conceição, na altura do Valongo. Para contenção de possíveis deslizamentos, foi construído um muro de aproximadamente 7 metros de altura. Foi contratado o arquiteto-paisagista Luis Rey, que fez o projeto do Jardim Suspenso do Valongo, inaugurado em 1906, nos moldes dos jardins românticos, com a provável intenção de se apagar as marcas da história do tráfico negreiro largamente realizado durante décadas na área de entorno. Atualmente, o “Jardim do Valongo” é tombado pelo patrimônio histórico, compondo o conjunto de bens históricos e culturais da região portuária.

No Jardim do Valongo foram construídos terraços, passeios, casa da guarda, depósito de ferramentas e mictórios públicos. O parque, com seus canteiros bem tratados, árvores e quatro estátuas de mármore d Carrara – Minerva, Mercúrio, Ceres e Marte – que haviam ornamentado o cais de desembarque da Imperatriz, foi considerado, na época, “um mimo de jardim”. (FORTES ENGENHARIA, 1987, p. 105)

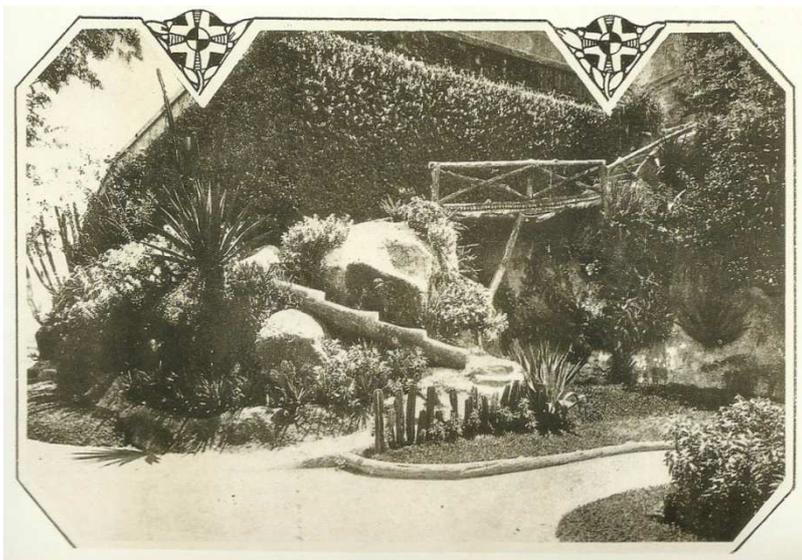


Figura 29: Jardim do Valongo com suas pontes em concreto e ferro imitando madeira. Foto da Revista da

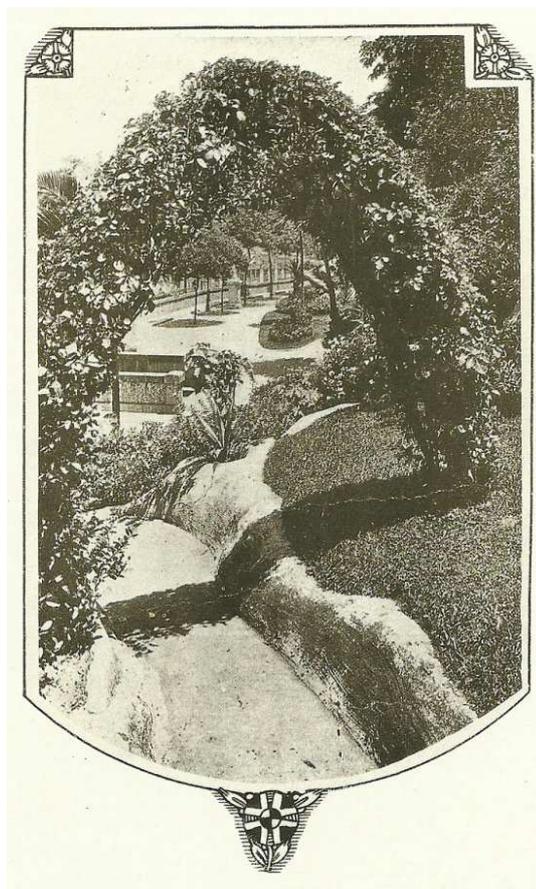


Figura 30: Jardim do Valongo com seus canteiros cuidadosamente preservados. Foto da Revista da Semana, 1928.

A antiga Rua do Valongo ligava o Cais do Valongo (depois Cais da Imperatriz e mais tarde Praça Municipal) ao Largo do Depósito, atual Praça dos Estivadores, local que abrigava vários mercados e lojas de venda de escravos e de artigos ligados à prática da escravidão. Essas lojas ou barracões eram conhecidos também como “casas de engorda”, para onde os escravos recém-chegados, desnutridos e fracos, eram levados para ganharem peso antes de serem vendidos nos mercados da região.



Figura 31: Praça Municipal na atual Avenida Barão de Tefé. Esse local, denominou-se Cais do Valongo até 1843, passando a se chamar depois Cais da Imperatriz. Foto de Augusto Malta s/d.

1.2. A Modernização do Porto na virada do século – o primeiro plano urbanístico e o início da verticalização da região portuária.

No início do século XX (1903), o Governo formou uma equipe para estudar as obras de modernização do porto e nesse mesmo ano, a Comissão apresentou um relatório baseado no antigo Plano de Melhoramento do Porto de 1890. Logo em seguida, é firmado com o banco inglês N. M. Rothschild & Sons, de Londres, o empréstimo para essas obras de melhoria, gerando protestos nos meios de comunicação da época, devido ao altíssimo montante envolvido nas negociações. Ainda em 1903, o poder legislativo e o executivo, através de Decretos³⁰, deram um impulso decisivo à

³⁰Na sequência de decretos, o de n. 4.839 de 18 de maio autorizou a contratação de empréstimos externos; o de n. 4.859 instituiu o regime especial de execução de obras, com a criação da Caixa Especial dos Portos, que garantia condições de câmbio para as obras portuárias; o de n. 4.860 encampou as antigas concessões, e o de n. 4865 autorizou a emissão de apólices especiais de 17.300 contos para o pagamento

realização de aprimoramentos de que carecia o Porto do Rio de Janeiro. O Decreto nº 4.969 de 18 de setembro de 1903 aprovou o projeto definitivo para o porto. O Decreto legitimava o Governo para a aprovação de obras, determinava a forma de aplicação e gastos de empréstimo e criação de cargos para a comissão fiscal e administrativa. O objetivo das obras de melhoramento era aparelhar o cais com guindastes e linhas férreas e também o calçamento de toda a avenida que compunha o porto e as obras de finalização do Canal do Mangue.

A proposta para o novo porto seria a retificação do novo cais por todo o litoral da Saúde, Gamboa e Saco de Alferes em uma extensão de 3.500 metros. Para a construção dessa grande área plana, somando ao final 17,5 hectares, as construções existentes na antiga orla foram desapropriadas e demolidas, e as enseadas e sacos, assim como as ilhas dos Melões e das Moças foram aterrados. Nesta extensa faixa de terra que se formou, seria construída uma avenida de 40 metros de largura (atual Rodrigues Alves) com 20 armazéns principais e 32 secundários e casas de máquinas.

O aterro para esta obra se faria com material procedente de drenagem de bancos de areia de até 10 metros oriundos da Baía de Guanabara, do final do desmonte do Morro do Senado e de parte do desmonte do Morro do Castelo. No projeto estava ainda prevista a instalação de 52 guindastes movidos à eletricidade para as operações de carga e descarga. A proposta para o novo cais era uma faixa de 100 metros de largura e faria a conexão das linhas ferroviárias da Central e da Leopoldina. A faixa que ligaria o Canal do mangue ao Caju seria construída posteriormente e teria uma extensão de cerca de 2.000 metros.

As obras do porto iniciaram-se no dia 29 de março de 1904 com grande solenidade, com a presença do Presidente da República, Ministros, Prefeito e outras mais pessoas ilustres e a população, em frente às Docas Nacionais, na enseada da Saúde. Foram feitas as primeiras obras de dragagem e após nove meses, o início das fundações da muralha do novo cais. A obra nesse primeiro trecho de aproximadamente 600 metros de extensão, entre a Gamboa e o Canal do Mangue, envolveu mais de 2.000

das concessões anteriores; pelo decreto n. 4879 foi criada a taxa-ouro de 1,5% depois ampliada para 2% sobre as importações efetuadas pelo Porto no Rio. A modificação dos valores legais que fundamentava as desapropriações foi objeto de grande embate de interesses, afinal levando à promulgação pelo Congresso da Lei n. 1.021 de 26 de agosto de 1903, que reduzia para entre 10 e 15 vezes, o valor anterior da ordem de 20 vezes sobre o valor locativo anual dos imóveis estabelecidos para desapropriações por lei de 1855. (RABHA, 2004, p. 54)

operários e foi inaugurada em novembro de 1906. Houve no decorrer da construção, várias inaugurações parciais. Em 1907, ao término do governo de Rodrigues Alves, foi inaugurada em toda a sua extensão, em um total de 1.465 metros de cais.



Figura 32: Mapa do início do século XX com a nova delimitação do porto.

Porém, tendo em vista o grande movimento comercial, constatou-se que o porto não atendia à demanda de navios e mercadorias no Século XX. Houve então a necessidade por parte de Francisco Bicalho de reavaliar o projeto do porto. Ele então apresentou ao Ministro da Indústria um novo projeto com uma nova proposta, tendo esta sido aprovada pelo decreto n. 6.786 de 19 de dezembro de 1907.

O novo projeto propunha a construção de três grandes molhes paralelos à linha do cais, variando em suas extensões. Eles teriam 180 metros de largura com uma rua central e armazéns. Com a construção destes, o porto passaria a contar com mais 19.100 metros de cais.

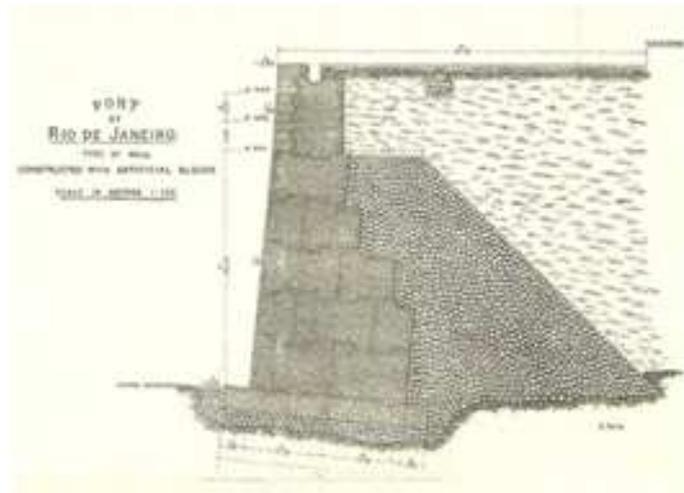


Figura 33: Cópia do desenho original do corte esquemático da muralha do projeto de 1902-1903.

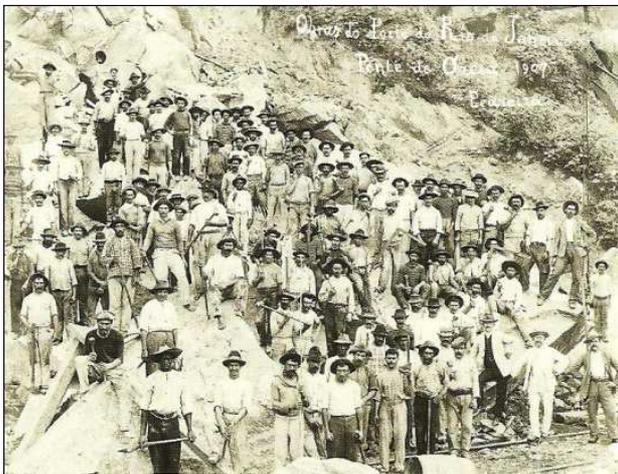


Figura 34: Trabalhadores do porto.

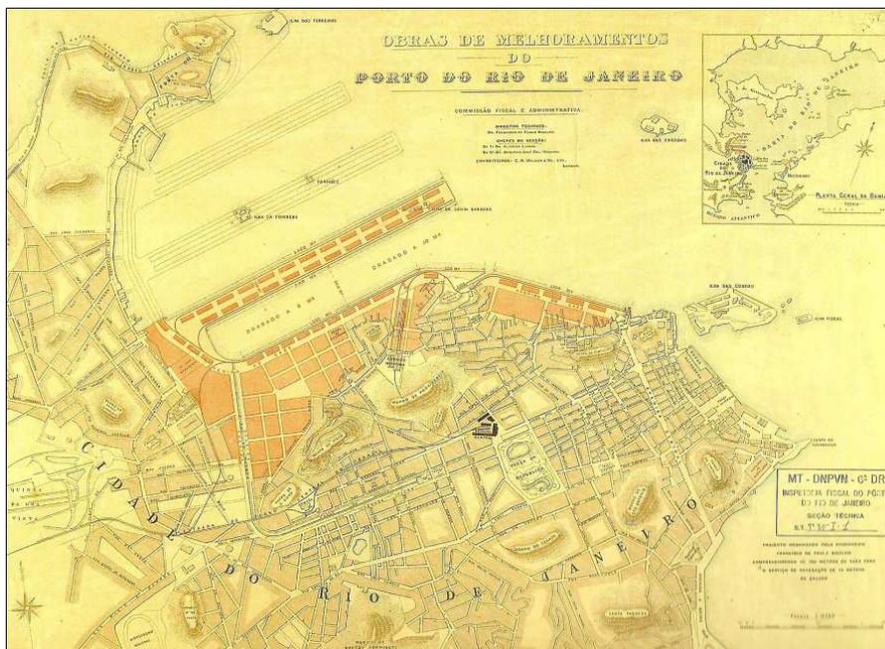
Entretanto, os molhes não foram construídos, devido ao fato de terem dado preferência ao término das obras do cais que estavam em andamento. Em 1908, já haviam sido construídos 1.900 metros de cais e cinco grandes armazéns.

Em 1909, foi aprovada a compra de um novo dique flutuante para substituir o existente na Saúde, que foi eliminado na retificação desse trecho do cais. Também, nessa época, entraram em operação os novos armazéns recém-construídos na área aterrada, os armazéns 4 e 5 e foram iniciadas as construções dos armazéns 9, 10, 12, 13 e 14.

A construção dos armazéns iniciou-se na embocadura do Canal do Mangue, em direção à Praça Mauá e ao longo de todo o cais, o que significa que o atual armazém nº 18 era o armazém nº 1. Suas numerações seguiam a cronologia de suas construções. Assim, também, aconteceu a direção da própria obra do cais, ou seja, não se podia parar

a movimentação e trabalho do porto, portanto, a Comissão responsável pelas obras, da qual o engenheiro Lauro Müller era participante, decidiu que as obras deveriam começar da zona secundária, com o intuito de interferir o mínimo possível nas operações comerciais do porto.

Figura 35: Desenho do Projeto de Melhoramentos do Porto do Rio de Janeiro. Desenho de Francisco Bicalho (1907)



A Comissão Fiscal era responsável pelas desapropriações, pela canalização e finalização do Canal do Mangue e pelas construções dos armazéns. O trecho escolhido para o início das obras e canteiro de obras foi a praia Formosa. A Construção dos armazéns foi dividida em três partes. A primeira seria apenas uma construção provisória localizada próximo à desembocadura do Canal do Mangue, inaugurado em 1906. Os engenheiros tinham a preocupação de fazer testes no terreno para saber se suportariam o futuro peso, ou seja, como trabalharia o solo com as futuras construções definitivas.

Em 1907, é repassada a construção de dez armazéns para a empresa C. H. Walker & Co, que era até o momento, responsável pelas obras do cais, aterro e drenagem. Estes armazéns seguiriam o mesmo modelo, com 100 metros de comprimento por 35 metros de largura, sendo divididos internamente em três coxias com pé-direito de 10,5 metros.

Suas paredes externas seriam de estrutura em ferro revestidas por alvenaria em tijolo, com um reforço estrutural internamente também em ferro para suportar as

tesouras de ferro. A ventilação e iluminação eram feitas através de lanternins com venezianas fixas de vidro. A cobertura seria em telha tipo Marselha ou francesa (como é chamada nos dias de hoje) e em cada coxia corriam três guindastes sobre trilhos fixados nas paredes e colunas. O piso era de paralelepípedo em pedra e cada armazém era composto por quatorze portões, sendo quatro em cada fachada e três em cada oitão (RABHA, 2004, p. 74-75).



Figura 36: Construção dos dezoito armazéns desde o Canal do mangue até a Praça Mauá.



Figura 37: Em 1906, o primeiro trecho já inaugurado, em operação.

Em 1910, ao final do contrato com a empresa construtora, sete armazéns foram a postos à concorrência pública. A empresa ganhadora acrescentou ao sistema construtivo destes, as alvenarias de tijolo e aço.

As atividades no porto haviam se acentuado bastante, ultrapassando sua capacidade de carga, descarga e armazenamento. Conseqüentemente, nos lotes externos ao cais do porto, ao final de sua inauguração, já haviam sido construídos cerca de 68 armazéns externos e em torno de 28, de caráter provisório.

O último armazém, de nº 19, foi construído para dar apoio ao embarque e desembarque de passageiros. Atualmente, todos esses armazéns que beiram o cais do porto encontram-se ainda no local, entretanto, os seis primeiros são tombados pelo patrimônio histórico municipal.

Em 1914, prosseguiram as obras de expansão, resultando na construção de um novo cais de 3.300 metros de comprimento, situado entre o Arsenal da Marinha e o prolongamento da Rua São Cristóvão, trecho conhecido como Cais da Gamboa. Nessa etapa de extensão, foram construídos cinco armazéns de 100 metros de comprimento

por 35 de largura com 17 guindastes de portal, e ainda estavam por construir, mais seis galpões.

Os bairros que se consolidaram desde o morro da Conceição até o Canal do Mangue, se mantiveram relativamente estáveis, sem muitas mudanças morfológicas, ou até mesmo de tipologia arquitetônica, como foi o caso da Avenida Central. Talvez as mudanças não tenham acontecido devido a uma infraestrutura ainda deficiente e a uma topografia irregular, juntamente com a incerteza da implantação de Projeto Aprovado de Alinhamento para a área, com a abertura de grandes eixos viários, que auxiliariam os vetores de crescimento do centro para as demais regiões da cidade.

Vale lembrar que, nessa época, a cidade já havia passado pela reforma de Pereira Passos. A capital do país se transformava e já não era mais vista como uma “cidade proibida”, onde parte das tripulações de navios estrangeiros morria de peste ou de malária. A escala no porto do Rio de Janeiro tornava-se quase obrigatória na rota de navios vindos para a América do Sul. A cidade passou a ter um porto moderno e funcional, que já se encontrava plenamente implantado por volta de 1911.

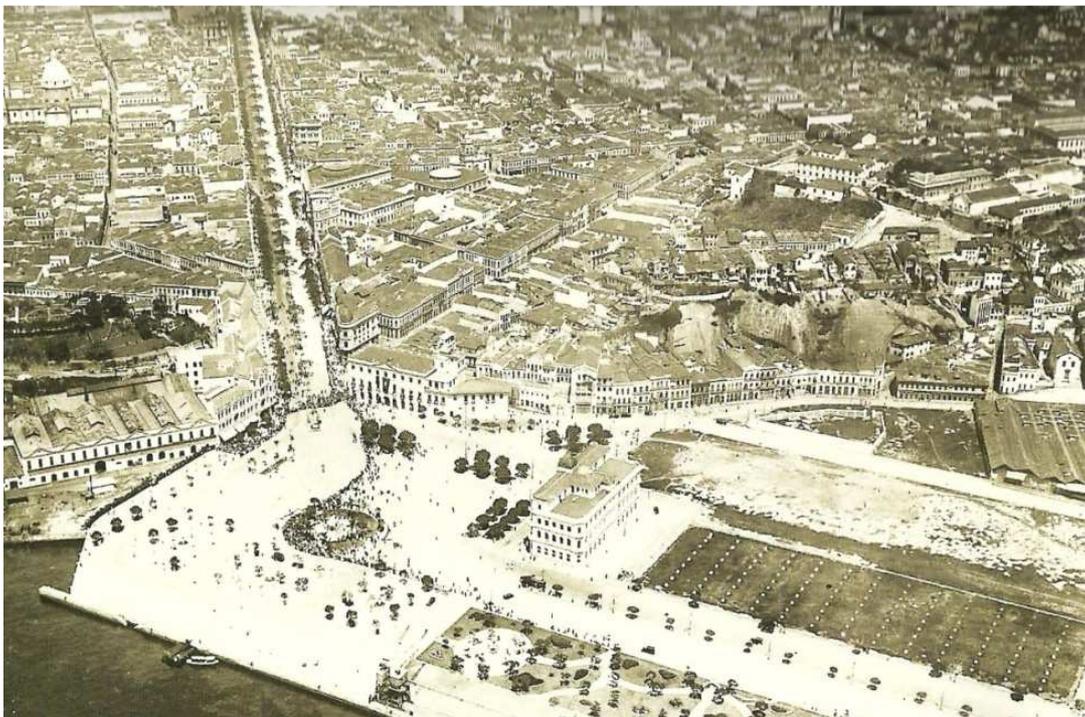


Figura 38: Vista da abertura da Av. Central (atual Av. Rio Branco) desde a Praça Mauá com o novo cais urbanizado. Jorge Kfuri (1916)

O período entre 1914 e 1918 houve grande crescimento industrial na cidade do Rio de Janeiro, estimulado principalmente pelo fornecimento de energia elétrica (Light) e pelo porto em pleno funcionamento. Nessa época, a Praça Mauá já estava completamente urbanizada, ganhando um aspecto afrancesado, com árvores e jardins distribuídos em seus espaços livres. O antigo prédio do Trapiche Mauá, construído em 1853, foi parcialmente aproveitado para a construção de um novo terminal de passageiros, que utilizavam o transporte das barcas para se locomoverem para Niterói, Paquetá, Ilha do Governador e para o pequeno porto existente no fundo da baía, para depois subir a serra em direção a Petrópolis e Teresópolis.

A década de 20 foi marcada no Brasil como uma das mais importantes, sob o ponto de vista das histórias econômica, política e cultural do país. Houve grandes transformações na sociedade brasileira, como a crise oligárquica, a Semana de Arte Moderna em 1922, a criação do Partido Comunista no Brasil, o movimento tenentista, a comemoração do Centenário da Independência e a sucessão presidencial.

Em 1924, houve a continuação de aproximadamente 2.000 metros da construção do cais, desde o Canal do Mangue até a Ponta do Caju, porém ainda não era o suficiente para atender a todas as embarcações. Em 1927, foi inaugurada a estação de passageiros com melhores condições de acomodação e de armazenamento de bagagens, em um elegante prédio junto à Praça Mauá, atualmente tombado pelo patrimônio histórico municipal. Além deste, foi inaugurado também o prédio do Touring Club, atual Museu do Porto.

O Terminal Marítimo de Passageiros do Touring Club do Brasil, construído na primeira metade do Século 20, é outro edifício situado na Praça Mauá, também para embarque e desembarque de passageiros de grandes transatlânticos.

Em 1928, o antigo Liceu Literário Português deu espaço a uma construção que podemos considerar um marco da transição arquitetônica que se iniciará na cidade do Rio de Janeiro, o edifício *A Noite*. Uma edificação de 22 pavimentos com 102 metros de altura, mudando completamente a harmonia de conjunto edificado até então na cidade. Tem características de um prédio tipicamente americano, lembrando os arranha céus de Chicago, da mesma época, e utilizou-se concreto armado, cujo uso se difundiu na realização de estruturas arquitetônicas que se construirão a partir desta obra. O edifício,

projetado pelo arquiteto francês Joseph Gire³¹ e pelo arquiteto brasileiro Elisiário Bahiana³², tendo Emilio Baumgart³³ como calculista, foi considerado o primeiro “arranha-céu”, dando início ao processo de verticalização da cidade.



Figuras 39: Início da verticalização da cidade a partir da construção do edifício *A Noite* na Praça Mauá.



Figuras 40: A altura do edifício *A Noite* se destaca na cidade

Durante a segunda década de 1920, o porto do Rio de Janeiro passou por diferentes administrações, tendo enfim, em 1933, passado seu gerenciamento para a jurisdição do Ministério da Viação e Obras Públicas. Foi criada a Administração do Porto do Rio de Janeiro (APRJ) para gerir o porto, assumindo uma nova fase da história portuária, responsável pelas atividades portuárias, pelas obras de melhorias e expansão, manutenção, reabilitação, e de conservação das instalações portuárias.

Com relação a melhorias habitacionais, somente no início dos anos 1930, foi construído o pequeno conjunto habitacional da Gamboa, no sopé do Morro da Providência, junto ao Largo de Santo Cristo, através da Caixa de Pecúlios dos Portuários (projeto de Lúcio Costa e Gregory Warchaviski). Nesta época, já havia sido aberto o Túnel João Ricardo, na gestão do prefeito Carlos Sampaio, ligando a Rua Bento Ribeiro à Rua Rivadávia Correia (antiga Rua da Gamboa). O alargamento da Rua América, entre os Morros da Providência e do Pinto, proporcionou melhor acesso do centro à região portuária.

³¹ Joseph Giré (1872 – 1933). Arquiteto francês, responsável pela construção de importantes edifícios no Brasil. O próprio edifício “A Noite” chama-se Edifício Joseph Giré.

³² Elisiário da Cunha Bahiana (1891 – 1980). Arquiteto brasileiro e professor universitário.

³³ Emílio Henrique Baumgart (1889 – 1943). Engenheiro brasileiro.

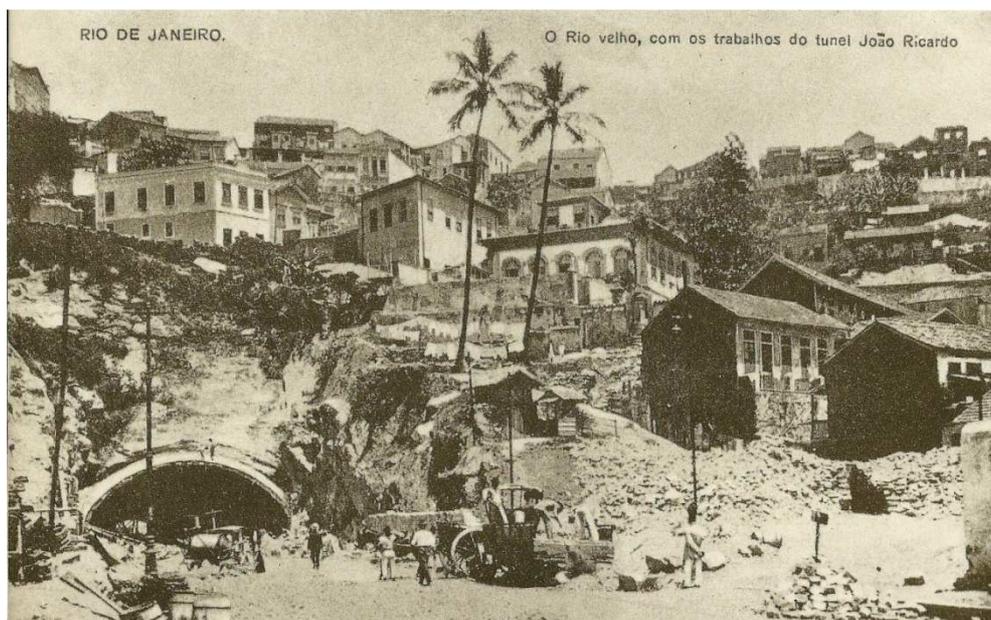


Figura 41: Abertura do Túnel João Ricardo, no Morro do Livramento, concluída em 1922. Em 1893, um dos maiores cortiços conhecidos na época, o Cabeça de Porco, foi demolido por conta das obras. Foto de Col. Elyσιο Belchior s/d.

Entretanto, nas freguesias de Santa Rita e Santana, que correspondem atualmente aos bairros Saúde, Gamboa e Santo Cristo, houve grande decréscimo populacional, passando de 45.929 habitantes em 1906 em Santa Rita para 38.164 em 1920 e em Santana de 79.315 habitantes em 1906 para 40.632 em 1920. Ou seja, um decréscimo de 17% e 49% respectivamente (ABREU, 2006, p. 80). A região portuária, incluindo as favelas dos morros da Conceição e Livramento, era ocupada principalmente por classes operárias e de baixa renda.



Figura 42: Foto de 1920 da região da Gamboa. Após as obras de remodelação do porto, pouco iria se mudar nas décadas seguintes. Foto: Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro.

1.3. As propostas de Agache até a década de 70.

Em 1927, o arquiteto francês Alfred Agache³⁴ foi convidado pelo então prefeito Prado Júnior³⁵ (1926 – 1930) para realizar, na cidade do Rio de Janeiro, uma série de conferências sobre urbanismo. Após sua contratação, Agache monta uma equipe de técnicos incluindo engenheiros, arquitetos, sanitaristas, geógrafos, geólogos etc. O Plano Agache, encomendado pelo então prefeito, foi considerado o primeiro plano diretor da cidade. O 1º Plano de Remodelação da Cidade do Rio de Janeiro estabelecia como prioridades saneamento, embelezamento, descongestionamento de vias e a estruturação de centros para permitir o desenvolvimento da vida social e de uma nova ordenação de seu espaço urbano.

O projeto contemplava as expectativas da burguesia urbana da época, tratando apenas de aspectos físico-territoriais, seguindo o modelo progressista francês. Propondo blocos de quarteirões compactos e pátio central, praças monumentais, *rond-points*, portais de entrada da cidade, galerias cobertas para pedestres etc.



Figura 43: Simulação da vista de como deveria ser a região portuária em torno de 1930. Percebe-se nesta imagem, o impacto visual que o edifício A Noite com relação ao gabarito até então existente na região portuária.

³⁴ Alfred Hubert Donat Agache (1875 – 1959). Renomado urbanista e arquiteto francês, fundador da Sociedade Francesa de Urbanismo.

³⁵ Antônio Prado Junior. Foi nomeado prefeito do Distrito Federal em novembro de 1926, ficando no cargo até outubro de 1930.

Entretanto, com a deposição do governo Washington Luís³⁶ (1926 – 1930) pela Revolução de 1930³⁷, o plano para a capital da República acabou não sendo implantado. Em 1937, é publicado o Primeiro Código de Obras da Cidade, e somente na administração municipal de Henrique de Toledo Dodsworth³⁸ (1937 – 1945) é que se criou uma nova Comissão do Plano da Cidade, em 1938, e se retomou e adaptou as sugestões urbanísticas do Plano Agache. Mesmo não tendo sido completamente implantadas, as propostas do Plano Agache norteariam as diretrizes urbanísticas para o Rio de Janeiro até os anos 60.

Entre as várias propostas do plano, Agache fazia a divisão do espaço da cidade em zonas, visando a evitar que bairros que satisfizessem a determinadas necessidades fossem invadidos por construções que mudassem o seu caráter. Assim, o plano pressupõe a divisão em cinco zonas: zona central, com a parte comercial; zona industrial e do porto; zona residencial; zona suburbana; zona de espaços livres e reservas arborizadas (OLIVEIRA, 2009, p. 69). Percebe-se que no mapa de zoneamento de Agache, a região portuária seria basicamente industrial, estando a zona residencial restrita aos morros já ocupados. Entretanto, Agache propunha a erradicação das favelas, pois as considerava a chaga da cidade do Rio de Janeiro.

Agache propunha também um Porto Industrial e um Porto Comercial. O Porto Industrial seria formado por cinco canais navegáveis em direção à Baía de Guanabara, com uma via férrea central, e suas margens seriam destinadas à construção de estabelecimentos industriais, trapiches e áreas descobertas. Com relação ao Porto Comercial, devido a sua importância, o plano propunha uma extensão de mais 3.500 metros além do existente e a desapropriação do Arsenal da marinha para serviços exclusivamente de passageiros. Além do deslocamento do porto mercante e trapiches para instalações mais adequadas ao longo da praia de São Cristóvão até o Caju, estando estes, ligados diretamente com uma estação especial de triagem (OLIVEIRA, 2009, p. 59).

³⁶ Washington Luis (1869 – 1957). Formou-se em direito. Atuou como político.

³⁷ Movimento que levou Getúlio Vargas ao Poder.

³⁸ Henrique de Toledo Dodsworth Filho (1895 – 1975). Formou-se em medicina e em direito. Atuou como professor e político.

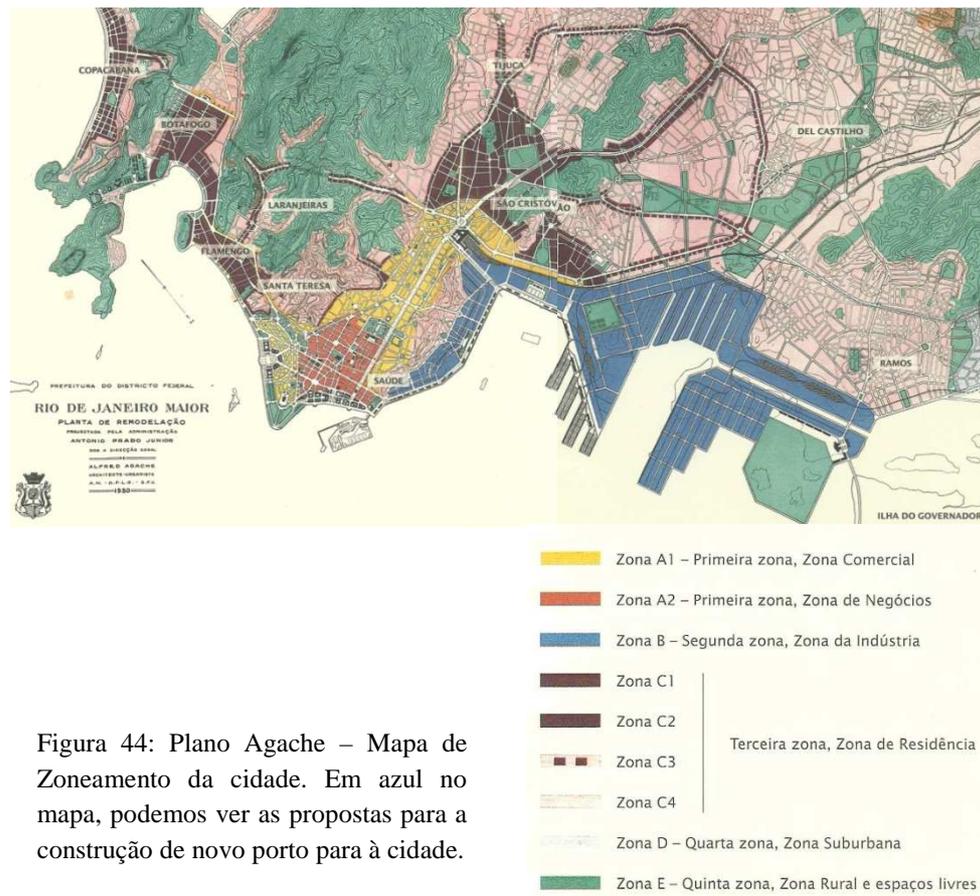


Figura 44: Plano Agache – Mapa de Zoneamento da cidade. Em azul no mapa, podemos ver as propostas para a construção de novo porto para à cidade.

O Brasil vivia sob a ditadura do Estado Novo (1937 – 1945), cujas políticas públicas estavam voltadas para a modernização da infraestrutura urbana, com a instalação de redes de esgoto e abastecimento de água e drenagem de águas pluviais, ou seja, saneamento básico. Outro fator importante era a implantação de redes viárias por toda a cidade, pois o país e a capital iriam viver os anos da “febre viária”. No início da década de 1940 é aberta a Av. Presidente Vargas, com 72 metros de largura, ligando a Avenida do Mangue ao Cais dos Marinheiros (atual Arsenal da Marinha), comunicando o centro da Cidade com os bairros da Zona Norte e subúrbios, através da Avenida Brasil.

Del Rio (1991, p. 220) aponta que “talvez esse grande vetor de expansão do centro da cidade tenha sido um dos fatores primordiais no desvio dos interesses econômicos (especulação imobiliária e expansão das atividades de negócios) da área portuária”. Entretanto, até hoje, a Av. Presidente Vargas não foi completamente ocupada como o esperado.

Em 1946, após a queda do Presidente Getúlio Vargas, o prefeito da cidade nomeou a Comissão de Plano da Cidade e a área técnica do plano passou a Departamento de Urbanismo, subordinado à Secretaria de Viação e Obras Públicas. Sob a direção do arquiteto Afonso Reidy³⁹ foram implantados na cidade grandes projetos de intervenção urbana, como a renovação da Esplanada de Santo Antônio, em 1950, e a construção e aterro do parque do Flamengo, em 1960. Também durante este período, houve o término do desmonte do Morro do Castelo, em 1959.

Com relação à região portuária, no ano de 1948 foram inaugurados dois grandes empreendimentos, o Hospital dos Servidores do Estado, localizado à Rua Sacadura Cabral e, através do Instituto de Pensões dos Portuários, o grande conjunto habitacional localizado na encosta do Morro da Providência. Atualmente, colado a ele, está o viaduto 31 de março, oriundo da abertura do Túnel Santa Bárbara, iniciada em 1948, ligando os bairros da zona sul com o centro da cidade e com a região portuária. A abertura do túnel, concluída em 1963, fazia parte do projeto viário chamado “linha lilás”, que tinha como objetivo ligar o bairro de Copacabana ao porto, passando entre os morros do Livramento e do Pinto.

O túnel liga os bairros de Laranjeiras e Catumbi, tendo este sentido as drásticas consequências da intervenção, com a demolição e desapropriação de vários casarões antigos e de construções mais simples, desde a saída do túnel até à Av. Presidente Vargas, seguindo até à Av. Rodrigues Alves. Esse grande anel viário seria ligado também à Perimetral, porém esse trecho não chegou a ser concluído. A obra gerou uma série de protestos e lutas das comunidades locais, devido à grande cicatriz que rasgava o bairro e a resultados negativos nos bairros adjacentes, principalmente na Cidade Nova.

Entre os anos de 1948 – 1949 construiu-se no porto, o píer engenheiro Oscar Weinschenk, conhecido como Píer Mauá, com 400 metros de extensão. O objetivo da construção seria atender aos transatlânticos que atracariam na cidade para a Copa de 50. O que acabou não acontecendo porque além das obras não terem terminado a tempo, praticamente não houve turistas devido à crise econômica que a Europa atravessava no pós-guerra. Durante as décadas seguintes o píer foi subutilizado e abandonado.

³⁹ Affonso Eduardo Reidy (1909 - 1964) foi arquiteto. É considerado um dos pioneiros na introdução da arquitetura moderna no país, sendo um dos grandes nomes do urbanismo moderno no país.

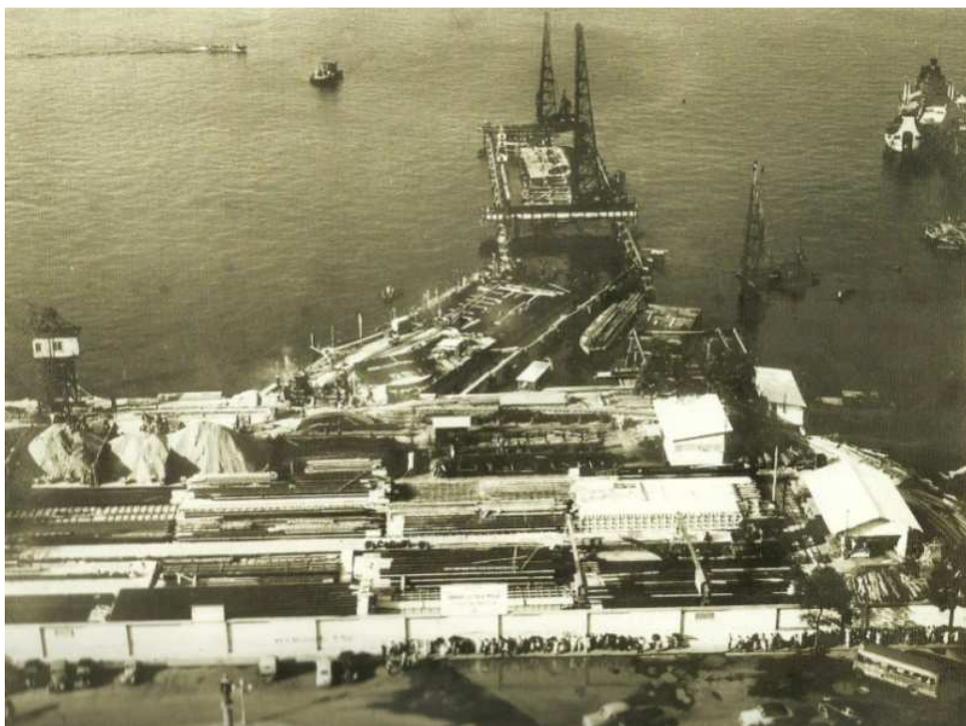


Figura 45: Construção do Píer Mauá no final da década de 40. Após décadas de abandono, atualmente, está se construindo no local o Museu do Amanhã, projeto do arquiteto catalão Santiago Calatrava.

Entre as décadas de 50 e 60, a cidade do Rio de Janeiro sofreu grande explosão demográfica com o aumento do fluxo migratório da população, fixando-se na baixada fluminense e na periferia imediata. Conseqüentemente, houve expansão da malha urbana e conseqüente dificuldade de transpor as distâncias entre os bairros, subúrbios e o centro comercial da cidade. Em 1951, a Rodovia Presidente Dutra é aberta ao tráfego, possibilitando o acesso de diversas áreas, principalmente da baixada fluminense, à malha urbana da cidade.

No fim da década de 50 é criada a Superintendência de Urbanismo e Saneamento com o intuito de gerir fundo especial para as grandes intervenções e obras na capital. Outros grandes projetos viários foram realizados, dando seqüência à “febre viária”, atendendo à necessidade de aprimoramento e atualização dos sistemas viários, como a abertura de túneis e início do projeto para a construção da perimetral.

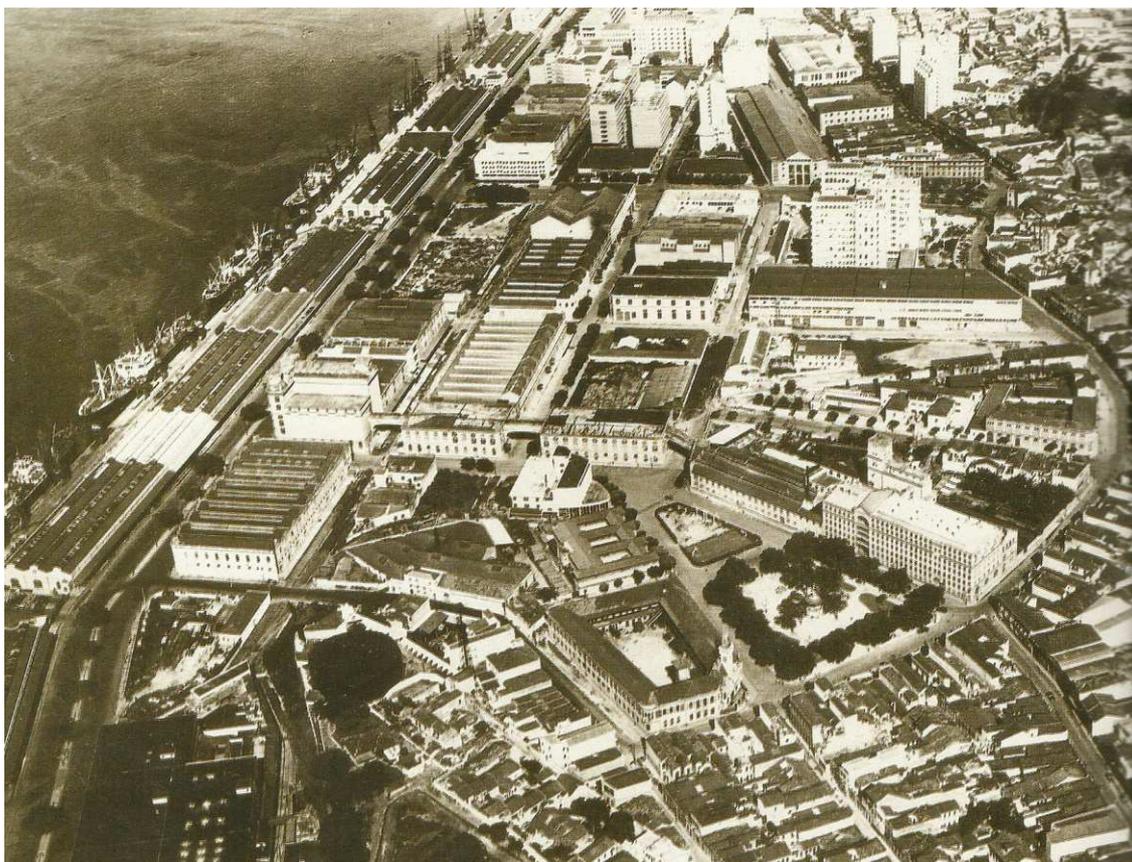


Figura 46: Nesta foto aérea de 1958 de parte da área aterrada dos bairros de Saúde, Gamboa e Santo Cristo para a construção do novo porto, podemos observar claramente a antiga linha do litoral com seu casario antigo e as novas construções na área aterrada. (Foto Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro)

Em 1960, a capital do país é transferida para Brasília, resultando para a cidade do Rio de Janeiro, na perda de muitas de suas funções ligadas à administração pública. A mudança irá gerar uma subutilização dos edifícios ligados às atividades administrativas e a transferência de funcionários para a nova capital, o que indiretamente reduz novos investimentos para a cidade. Esses fatores acarretarão a perda do poder político e econômico da cidade, ocasionando um esvaziamento do centro da cidade, somados à proibição de construções de uso habitacional através da própria legislação municipal, com o objetivo de estimular o crescimento da cidade em direção a novos bairros, como a Zona Sul e posteriormente, para a Barra da Tijuca.

O movimento de expansão para esses bairros é muito bem descrito no livro de Maurício de Abreu (2006). As áreas mais ricas da cidade foram claramente privilegiadas pelo Governo, através da valorização desses bairros com a remoção de favelas ensejando a construção de edifícios habitacionais de luxo. A retirada da

população pobre foi facilitada pela supressão dos direitos civis durante regime militar e pela especulação imobiliária vigente.

Dentro dessa linha, podemos também citar a professora Lilian Fessler Vaz (2002) em seu livro “Modernidade e Moradia”, que deixa claro que as transformações urbanas sofridas pela cidade do Rio de Janeiro de certa forma sempre estiveram associadas à exclusão social, em apenas pequena parte da população é favorecida de fato pelas melhorias urbanas e pelo aumento da qualidade de vida.

A década de 1960 também é marcada pelo “boom” da indústria automobilística, um dos alicerces do projeto político-econômico do Governo. Foram abertas várias estradas pelo Brasil, incentivando o transporte rodoviário entre cidades. A mesma filosofia foi implantada nas cidades brasileiras, impulsionando a aquisição do veículo próprio como meio de condução, levando a uma saturação de carros em suas vias.

Durante os governos dos prefeitos Negrão de Lima (1956 – 1958) e Carlos Lacerda (1961 – 1965), várias avenidas e viadutos foram construídos na tentativa de superar as dificuldades de circulação que se verificavam na cidade, na época, com a iminência de colapso do sistema viário existente.

Sob a ótica de incentivo do uso de carros nas cidades, uma das obras mais impactantes foi à construção do elevador da perimetral por toda a extensão da orla, desde a Praça XV até a atual Rua Francisco Bicalho. O início de sua construção deu-se no governo do presidente Juscelino Kubitschek⁴⁰ e ocorreu em etapas. As obras foram iniciadas em 1958, sendo o primeiro trecho do elevador inaugurado em 1960. Sua extensão começava em frente ao Museu Histórico Nacional nos arredores da Praça XV, até a Candelária. Ou seja, interligava a Av. General Justo à Av. Presidente Vargas.

As obras da segunda etapa foram retomadas em 1968, com Negrão de Lima já como governador do Estado da Guanabara (1965 – 1970), contornando o Mosteiro de São Bento e por cima da atual Av Rodrigues Alves. Levaram dez anos para ser concluídas. A terceira e última etapa foi a sua ligação com a Ponte Rio Niterói, no início dos anos 1970.

⁴⁰ Juscelino Kubitschek (1902 – 1976) - presidente do Brasil entre 1956 e 1961, incentivou a indústria automobilística no país.

As obras, como um todo, demoraram cerca de 20 anos para ser concluídas e causaram vários impactos na cidade, como a demolição de prédios históricos (do Mercado Municipal, por exemplo, localizado na atual Praça XV), contribuindo para a perda do nosso patrimônio histórico. Houve também entraves relacionados a questões fundiárias, com a resistência por parte de proprietários e inquilinos à desocupação dos imóveis localizados no percurso da construção do elevado, como, por exemplo, o Lloyd Brasileiro e o Clube da Aeronáutica. Outros problemas também contribuíram para o atraso das obras, como o desconhecimento geológico do subsolo da região, o remanejamento de tráfego em diversos pontos de grande fluxo de trânsito e a má gestão do orçamento. Na época de sua inauguração, o elevado da perimetral foi considerado a maior obra viária em extensão e importância para a cidade do Rio de Janeiro. Por outro lado, porém, causou “forte bloqueio para a continuidade do espaço em altura equivalente a quatro pavimentos”. (PEU, 1992, p. 10)



Figura 47: Construção da segunda etapa do elevado da perimetral, passando por cima da atual Praça Mauá.

Podemos aqui apontar que na época o urbanismo modernista brasileiro era influenciado pelo pensamento de Le Corbusier que, de certa forma, negava o legado e

passado históricos, substituídos pelo conceito modernista de uma cidade estabelecida por zonas e funcional.

Ainda nesse contexto, em 1962, inicia-se a construção do túnel Rebouças, composto de dois trechos de galerias duplas, com 2.040 e 760 metros de extensão, ligando a Lagoa Rodrigo de Freitas ao bairro do Rio Comprido e, conseqüentemente, à Av. Brasil, através do Canal do Mangue e Caju. Nesse entroncamento, no início da década de 60, construiu-se a Rodoviária Novo Rio. Entretanto, o antigo terminal junto à Praça Mauá se manteve, porém como terminal metropolitano, gerando um aumento do fluxo ônibus entre os dois terminais através da Av. Rodrigues Alves. A implantação desses terminais, que influenciou diretamente em termos de circulação da área, não contribuiu necessariamente para a mudança em termos de uso do solo.

Em 1963, a firma grega Doxiadis and Associates é contratada para elaborar um novo plano urbanístico para a cidade. Seu objetivo era delinear os problemas da cidade e estabelecer políticas para suas soluções a longo prazo. O Plano teve como proposta remodelar a cidade, a partir de uma série de obras por toda a sua extensão. O projeto, porém, nunca saiu do papel.

Com relação às atividades portuárias, na década de 60, o principal produto a ser importado pelo porto era o petróleo, seguido do carvão e do trigo. As exportações se baseavam no café e no minério. Em 1962, foram concluídas as obras de extensão do porto, cais do parque de minério e carvão, na direção ao final do Caju. Também nessa época foram inauguradas as refinarias de Duque de Caxias e de Manguinhos.

Em 1967, extinguiu-se a autarquia administrativa do porto do Rio de Janeiro, sendo formada a Companhia Docas da Guanabara – CDRJ, controlada pela Empresa de Portos S.A – Portobrás, nos termos da lei nº 6.222 de 10/07/1975. Porém, após a fusão do Estado do Rio de Janeiro com o Estado da Guanabara, em 1975, com o objetivo de receber recursos financeiros, uma vez que a cidade passou a recolher apenas os impostos municipais, a Companhia passou a se chamar Companhia Docas do Rio de Janeiro, administrando todos os portos do estado. (PLANAVE,1989, p.19)

Em 1977, foi elaborado um novo plano para a cidade, o Plano Urbanístico Básico – PUB-RIO, aprovado pelo Decreto nº 1269. O plano fazia uma análise da cidade seguindo critérios de avaliação dos aspectos físicos, concentração demográfica e densidade construtiva. O território municipal foi dividido em cinco áreas de

Planejamento (APs), definindo diretrizes de implementação para cada área específica, chamados de Projetos de Estruturação Urbana (PEU). Esse plano foi importante porque pela primeira foram respeitadas as características econômicas e sociais de cada bairro, com uma visão ambientalista, e de consideração ao ambiente histórico e cultural.

Em 1982 foi inaugurado o porto de Sepetiba e, conseqüentemente, muitas das atividades portuárias foram transferidas para o novo porto, tendo sido desativados o terminal de carvão e o de minério. Por outro lado, a partir de 1983, o porto do Rio volta a ser um dos principais exportadores de produtos siderúrgicos oriundos da CSN⁴¹ e da COSIGUA⁴².

Em 1992, foi aprovado, pela Lei Complementar nº 16, o Plano Diretor Decenal do Rio de Janeiro, visando a formulação de diretrizes para o crescimento e desenvolvimento da cidade, estabelecendo instrumentos e regras para o planejamento urbano. Em 1995, foi realizado o Plano Estratégico da Cidade do Rio de Janeiro, em complementação ao Plano Diretor de 92. Nas últimas duas décadas, outros planos e projetos foram propostos visando à revitalização e requalificação da região portuária. Esses planos serão abordados no capítulo 3 deste trabalho.

Com relação às atividades portuárias, a Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, as transfere gradualmente, por meio de contratos de arrendamento de áreas, às empresas do setor privado, que foram constituídas com o objetivo de atuar sob a forma de Terminais Portuários, seguindo os modelos nos principais portos europeus.

A região do porto atualmente é novamente alvo de atenção, planos e projetos. O velho porto do Rio está sendo revitalizado para atender às novas demandas contemporâneas de uma grande metrópole com prestígio internacional. Seguirá o exemplo de tantas outras cidades portuárias de mundo, que requalificaram suas regiões portuárias, agregando outras funções como entretenimento, turismo, cultura e habitações. Após cem anos de sua construção, o porto pretende ser novamente um símbolo de ousadia e modernidade, com a proposta de trazer para a região portuária um novo ciclo de desenvolvimento econômico, social e cultural. O Projeto de Revitalização da Área Portuária, em andamento, conta com investimento municipal, do governo Federal e da iniciativa privada, isto é, uma parceria público/privado. Porém, como em

⁴¹ CNS – Companhia Siderúrgica Nacional localizada na cidade de Volta Redonda no Estado do Rio de Janeiro.

⁴² COSIGUA – Antiga Companhia Siderúrgica do Estado da Guanabara, atual Siderúrgica Gerdau.

vários outros planos que passaram pela nossa cidade, há questões que ainda carecem de discussão antes de sua total implantação. Como em todo projeto, há qualidades e pontos negativos.

O porto guarda grande carga da construção da história da cidade do Rio de Janeiro, com rico patrimônio industrial e arquitetônico edificado por toda a sua extensão, que merece um olhar atencioso e digno de sua importância. Neste sentido e seguindo a metodologia proposta por Elaine Kohlsdorf, este primeiro capítulo, refere-se a uma abordagem histórica da região portuária, em que descrevemos a configuração deste espaço em vários momentos, demonstrando tanto as permanências quanto as transformações sofridas pelo sítio no decorrer dos últimos séculos. Observar o mesmo lugar em vários momentos da história reforça sua importância na memória e na construção da identidade do lugar.

No próximo capítulo abordaremos as ações e projetos desenvolvidos pelas instâncias federal, estadual e municipal para a região portuária, assim como apresentaremos um levantamento de seus bens tombados e preservados.



Figura 48: Vista da região portuária em 2002.

Capítulo 2 – Ações e projetos de preservação na região portuária da Cidade do Rio de Janeiro

2.1. Antecedentes do pensamento europeu.

Para compreendermos as ações e projetos de preservação voltados para a região portuária no Rio de Janeiro, desenvolvidos pelas três instâncias governamentais, abordaremos rapidamente a evolução do pensamento com relação à preservação e conservação do patrimônio histórico no decorrer da segunda metade do século XIX, nos remetendo às discussões e debates entre os grandes teóricos europeus, e seus desencadeamentos até o início do século XX, com o intuito de apresentar um panorama dessa efervescente troca de ideias no contexto brasileiro.

No decorrer do século XIX, as cidades europeias sofreram grandes transformações em suas malhas urbanas decorrentes do desenvolvimento industrial e do crescimento demográfico, quando uma nova realidade de *urbis* é imposta, gerando o questionamento de planejar a cidade sob a nova ótica de temas relacionados à salubridade, transporte, habitação e lazer. Essa renovação urbanística acarretou mudanças direcionadas principalmente aos seus traçados. O antigo tecido urbano é rasgado pelo novo alinhamento dos grandes *boulevards* e, com o crescimento dos centros urbanos, novos traçados passam a ligar as cidades às periferias.

Podemos então caracterizar o panorama da evolução das principais cidades europeias quanto à fragmentação do tecido urbano em: “cidade antiga”, caracterizada pela homogeneidade social e arquitetônica, com seu traçado e crescimento espontâneo confuso (BENÉVOLO, 2007, p. 565); a “cidade pós-liberal”, que se sobrepõe à mais antiga, onde é permitida a demolição e reconstrução dos edifícios comuns, respeitam-se os monumentos, igrejas e palácios (BENÉVOLO, 2007, p. 581) e, por último, a “cidade moderna”, com o crescimento planejado em direção ao subúrbio e a continuação da abertura de grandes avenidas iniciadas nas “cidades pós-liberal”.

Nesse contexto, a evolução das cidades e seus novos traçados desconsideram a ideia do patrimônio, da preservação dos edifícios históricos e de sua conservação como componentes da memória social da sociedade e como um organismo da cidade,

entendendo o patrimônio como apenas um bem isolado, estático, fora do sistema, um elemento de observação não inserido em sua dinâmica social. Não se compreende a cidade em si e todos seus elementos compositivos como patrimônio, em um contexto mais amplo. No crescimento das cidades pós-liberal, os edifícios históricos são apenas contempláveis, não inseridos na cidade, e com isso são desconsiderados nas ações de remodelação urbana, mantidos apenas como museus a céu aberto.

Os edifícios antigos – igrejas, palácios etc. – são os modelos dos quais são tirados os estilos a usar para as novas construções, e são mantidos na cidade moderna como um museu ao ar livre, do mesmo modo que os quadros e as estátuas que se conservam em verdadeiros museus. (BENÉVOLO, 2007, p. 581).

Com as remodelações urbanísticas das cidades, na época, surge a necessidade de se preservar o monumento histórico em um âmbito mais amplo, analisando a malha urbana que o cerca. O entorno e suas relações com os bens existentes, como parte componente do patrimônio a ser preservado, devem ser estudados, trazendo o discurso do patrimônio histórico urbano à tona, acoplado à necessidade de um projeto de conservação englobando toda a estrutura urbana do entorno.

O teórico John Ruskin (1819-1900), na Grã-Bretanha, por volta de 1860, introduz a ideia de que deve ser respeitada a deterioração natural dos elementos, condenando toda e qualquer intervenção nos bens culturais, devendo ser realizadas apenas ações de conservação. Ruskin condenará toda e qualquer intervenção também nas cidades da era pré-industrial, pois para ele “nós devemos continuar a habitá-las, e habitá-las como no passado. Elas são garantias de nossa identidade, pessoal, local nacional e humana”, sendo assim, por seu pensamento, qualquer alteração na estrutura urbana da cidade intervém diretamente na identidade social daquele lugar (RUSKIN apud CHOAY, 2001, p. 181).

Para melhor elucidar a importância de seu pensamento, quando as transformações planejadas por Haussman¹ são iniciadas, Ruskin se rebela e alerta a população “contra as intervenções que lesam as estruturas das cidades antigas, isto é,

¹ Georges-Eugène Hausmann (1809-1891) – mais conhecido como Barão de Hausmann — foi prefeito do departamento do Sena entre 1853 e 1870, tendo sido responsável pelas remodelações que ocorreram na cidade de Paris e que tornaram-no uma referência na história do urbanismo e das cidades.

sua malha. Essa textura é a essência da cidade, de que ela faz um objeto patrimonial intangível, que deve ser protegido incondicionalmente” (CHOAY, 2001, p. 180).

Porém, seu pensamento rígido, não admitindo as mudanças urbanísticas da cidade, principalmente liberal e pós-liberal, que são feitas a partir de ótica dos interesses capitalistas, fará com que suas ideias se percam com o tempo. Segundo Choay (2001, p181), o teórico se encontra “num mundo de duas velocidades e dois tipos de cidades.”, indo na contramão dos novos conceitos de conservação urbana de integrá-las na contemporaneidade das cidades.

A partir desse quadro, surgirão duas grandes linhas de pensamento urbanísticos, denominadas por Choay (2005, p. 7 – 34) como: o urbanismo progressista, que desconsiderará elementos socioculturais e históricos do passado, na busca por uma cidade ideal e o urbanismo culturalista, que se preocupará em salvaguardar seus testemunhos e heranças, com uma dura crítica ao desaparecimento da antiga unidade orgânica da cidade, frente à pressão do desenvolvimento industrial.

Ainda segundo Choay (2001), a gênese, então, do patrimônio urbano se expressará em três momentos: primeiro – a contemplação da cidade histórica que, de acordo com Ruskin, confere a ela uma dimensão sagrada e intocável; segundo – o historiador vienense Camillo Sitte (1843 – 1903), com visão diferente da de Ruskin, da “construção das cidades” (*Städtebau*), que não só ignora as transformações sofridas, como considera que toda a beleza da cidade antiga está em atribuir a ela uma função museológica; terceiro (que abordaremos mais adiante), a visão de Gustavo Giovannoni, que confere um papel vivo às cidades antigas nos novos organismos urbanos e sua compatibilização com as novas escalas urbanas.

O pensamento de Sitte nos fins do século XIX será importante pelas críticas que fará às reformas urbanísticas de Viena e Paris, desencadeando uma discussão teórica com o olhar para relação entre a conservação urbana e seu desenvolvimento. Em seus textos, dos quais se destaca “*A construção das cidades segundo seus princípios artísticos*” (1889), Sitte censurava a falta de criatividade, a austeridade, a monotonia dos traçados retilíneos, o isolamento dos monumentos em vastos espaços abertos e, principalmente, a ausência de continuidade entre as malhas existentes e aquelas que eram propostas pelos progressistas. Porém, o que se perceberá será a implantação das correntes progressistas do pensamento urbanísticos nas intervenções urbanas das cidades, em prol das novas necessidades contemporâneas. Portanto, na tentativa de frear

o movimento do urbanismo progressista, a corrente do urbanismo culturalista, terá uma abordagem urbana nostálgica, preocupando-se mais com as questões morais, especialmente ligadas às relações sociais, com propostas de cidades de menor escala e mais humanas. A cidade, assim como aspectos relacionados ao trânsito ou à indústria, não deveria se sobrepôr aos seus moradores. São defendidos a integração com a natureza e o sentido de comunidade, além do olhar para o patrimônio arquitetônico, originando um movimento conservacionista na defesa dos edifícios históricos.

Na virada do século XX, esse antagonismo de ideias perdurou, desencadeando a formação de um grupo de teóricos, na tentativa de frear a implantação do urbanismo progressista nas principais capitais europeias pelos simpatizantes das teorias de Le Corbusier, este considerado, na época, uma referência. Para esses arquitetos racionalistas, a implantação dos novos traçados urbanos se sobrepunha à conservação da memória urbana e de seus monumentos.

Após a Primeira Grande Guerra Mundial, veio à tona a necessidade de se discutir a salvaguarda das construções históricas, além dos debates crescentes de teóricos e urbanistas, resultando em encontros e congressos para a discussão em torno do tema da conservação urbana.

A Conferência de Atenas em 1931, organizada pelo Escritório Internacional de Museus da Sociedade das Nações (Office Internacional des Musées, Société des Nations), considerada a primeira conferência em que o tema da conservação e restauração de monumentos foi abordado com extrema importância. O texto teve a colaboração de Gustavo Giovannoni que, a partir de seu discurso, disseminou entre os demais teóricos a ideia de que:

O tema da intervenção na cidade histórica ganhava espaço como problema urbanístico. Além da discussão sobre a necessidade de repensar a abrangência dos planos diretores, **de modo a considerar bairros antigos e novos como um único organismo**, também mereceu destaque a questão **do embate entre o antigo e o novo, entre a preservação e a modernização, reservando-se especial atenção para os impactos da urbanização sobre as arquiteturas menores.** (KÜHL, 2013, p. 80. Grifo nosso).

Através de seu discurso, Giovannoni (KÜHL, 2013, p.80) apontou um caminho ao entendimento do valor patrimonial de conjuntos ou áreas urbanas, onde deveriam ser

aplicadas medidas de conservação e restauração, similares ou equivalentes às aplicadas a monumentos individuais. Giovannoni contemplou ainda, com suas ideias, a relação entre monumento e entorno, que são indissociáveis; valendo ressaltar a importância de se preservar pequenos centros antigos não somente com o intuito de se manter a relação entre o monumento e seu entorno, mas de a eles, por si mesmos, conferir importância de conjuntos históricos.

Dentre as diretrizes da Carta de Atenas (1931), podemos destacar: “respeitar, na construção dos edifícios, o caráter e a fisionomia das cidades, sobretudo na vizinhança dos monumentos antigos, cuja proximidade deve ser objeto de cuidados especiais”. Ainda neste sentido: “(...) certos conjuntos, algumas perspectivas particularmente pitorescas devem ser preservadas”. A importância desse documento remete a um olhar inovador para época, sobre a questão da relação do patrimônio histórico e o urbanismo. (CURY, 2000, p. 14).

A partir desse ponto, podemos estabelecer, na década de 1930 dois modelos paradoxais de pensamento urbanístico das cidades contemporâneas, consolidados nas Cartas de Atenas de 1931 e 1933. Uma linha direcionada à renovação dos tecidos urbanos históricos considerados obsoletos que, segundo a visão da época, não se adaptavam às novas demandas da cidade, e outra linha de pensamento antagônica, em que o respeito pela história e a permanência dessas construções era defendida.

2.2. O Brasil no início do século XX e os primeiros atos de preservação.

Na década de 1920, a vanguarda artística brasileira, influenciada pelas ideias europeias, empenha-se em resgatar nossa cultura através das artes e da arquitetura. O ecletismo, que prevalecera na virada e início do século XX, passa a ser substituído por uma arquitetura genuinamente nacional. Além do fato de que, aliados a esses fatores, havia na época o discurso nacionalista, voltado para a construção de uma identidade nacional através do viés do patrimônio cultural.

Em 13 de janeiro de 1937, é criado o Serviço de Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (SPHAN)², com o objetivo de preservar o patrimônio cultural brasileiro. Durante o governo de Getúlio Vargas, o Ministro da Educação e Saúde, Gustavo Capanema, solicitou a Mário de Andrade que elaborasse, com uma equipe técnica, um anteprojeto de Lei para salvaguarda dos bens e implantação do IPHAN. Neste mesmo ano, em 30 de novembro, foi promulgado o Decreto-Lei nº 25, que tem como propósito organizar a proteção do patrimônio histórico e artístico nacional. São instituídos pelo Decreto-Lei quatro livros do tomo: Histórico; de Belas Artes; de Artes Aplicadas e Arqueológico, Etnográfico e Paisagístico.

Entre os anos de 1937 e 1938, o IPHAN calcado no instrumento de tombamento estabelecido pelo Decreto-Lei nº25, tombou uma série de construções religiosas, civis e militares do período colonial em várias cidades do país. Exemplares que representassem a nação e história brasileiras. Nesse contexto, por todo o país, uma série de prédios públicos, casas privadas, igrejas entre outros bens foram classificados e catalogados por técnicos do IPHAN, que pesquisaram e levantaram informações sobre seu estado de conservação - bem como dados sobre as alterações sofridas até a data do tombamento - documentações fotográficas, esboços e croquis (FONSECA, 2005).

O tombamento desses bens formou, na época, marcos referenciais da identidade histórica e cultural da nação. Consequentemente, o motivo que levou o IPHAN a tombar alguns exemplares na atual região portuária da cidade do Rio de Janeiro no ano de 1938 foi também este: preservar monumentos isolados que marcassem a arquitetura e a história da ocupação desta área, até aquele momento; de certa forma, remetendo aos parâmetros, influências e ideias de preservação, preconizada pelas Cartas de Atenas de 1931.

² Desde sua criação em 1937, o Serviço de Patrimônio Histórico e Nacional (SPHAN) ao longo de sua trajetória, passará por algumas mudanças de nome. Nesse trabalho de tese, nos referiremos ao órgão federal de proteção do patrimônio sempre com o nome atual de Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN). Atualmente o Conselho Consultivo do Patrimônio Cultural do IPHAN, “que avalia os processos de tombamento e registro é formado por especialistas de diversas áreas, como cultura, turismo, arquitetura e arqueologia. Ao todo, são 22 conselheiros, que representam o Instituto dos Arquitetos do Brasil – IAB, o Conselho Internacional de Monumentos e Sítios - Icomos, a Sociedade de Arqueologia Brasileira – SAB, o Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis – Ibama, o Ministério da Educação, o Ministério das Cidades, o Ministério do Turismo, o Instituto Brasileiro dos Museus – Ibram, a Associação Brasileira de Antropologia – ABA, e mais 13 representantes da sociedade civil, com especial conhecimento nos campos de atuação do IPHAN.” Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/portal/montarDetalheConteudo.do?id=17304&sigla=Noticia&retorno=detalheNoticia>. Acesso em: 28 out 2014).

São representativos desses tipos de tombamento, na área da região portuária, os seguintes imóveis, cujos processos de tombamento federal encontram-se listados no Anexo 1 (relação dos bens com os dados do processo de tombamento de cada um) e no Anexo 2 (planilha com a listagem dos bens por bairro e instância de proteção)³:

Bairro da Saúde:

- Fortaleza da Conceição – arquitetura militar colonial;
- Palácio Episcopal – arquitetura religiosa colonial;
- Jardim e Morro do Valongo: conjunto arquitetônico e paisagístico (edificações n^{os} 25, 29, 31 e 45);
- Igreja São Francisco da Prainha – arquitetura religiosa colonial;
- Casa n^o 21, formando parte do Conjunto Arquitetônico e paisagístico do Valongo, em um total de 15 pequenas edificações do período colonial e imperial.

Bairro da Gamboa:

- Igreja de Nossa Senhora da Saúde – arquitetura religiosa colonial.

Bairro de Santo Cristo: não há bens tombados.

Fazendo uma retomada à Europa, é importante ressaltarmos que, a partir de 1945, com o final da Segunda Guerra Mundial, grande processo de reconstrução de áreas destruídas pelo conflito estendeu-se por todo o continente. A nova arquitetura e as futuras intervenções urbanas serão influenciadas diretamente pelas ideias racionalistas, implementadas nas principais cidades europeias atingidas. Inicia-se um grande debate com relação à interação entre o antigo traçado urbano e sua arquitetura, e as novas propostas urbanísticas e arquitetônicas: o passado x presente/futuro das cidades.

³ A relação e a planilha contem os bens tombados dos bairros da Saúde, Gamboa e Santo Cristo nas instâncias do Município, Estado e Federal.

Entre as décadas de 1940 e 1960 pouco se fez com relação a medidas de preservação do patrimônio histórico e cultural existente na atual região portuária do Rio de Janeiro.

2.3. O pensamento da preservação na década de 1960.

No contexto europeu de pós-guerra, a década de 1960 é marcada pelos debates e recomendações relativos à salvaguarda dos bens culturais. A Conferência Geral da Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura, reunida em 1962 em Paris, entre de seus princípios gerais, considera que:

A salvaguarda não deveria limitar-se às paisagens e aos sítios naturais, mas estender-se também às paisagens e sítios cuja formação se deve, no todo ou em parte, à obra do homem. Assim, **disposições especiais deveriam ser tomadas para assegurar a salvaguarda** de algumas paisagens e de determinados sítios, tais como as paisagens e **sítios urbanos, que são, geralmente, os mais ameaçados, especialmente pelas obras de construção e pela especulação imobiliária.** Uma proteção especial deveria ser assegurada às proximidades dos monumentos. (CURY, 2000, p. 83).

Neste momento, podemos perceber a atenção e preocupação com o entorno dos monumentos tombados. Acrescenta-se o interesse pela manutenção dos antigos tecidos urbanos considerados obsoletos, passíveis de serem demolidos com as novas propostas de renovação urbana. A Recomendação relativa à “salvaguarda da beleza e do caráter das paisagens e sítios” reforça esse pensamento no quesito “proteção legal de sítios isolados”, onde no item 20, considera que: “Os sítios isolados e de pequenas dimensões, naturais ou urbanos, [...] que apresentam um interesse excepcional, deveriam ser protegidos por lei. Deveriam ser igualmente protegidos por lei [...] imóveis que cercam um monumento notável” (CURY, 2000, p. 86). A Recomendação estimula a criação nos estados de órgãos governamentais e não-governamentais de proteção.

Outro quesito importante abordado pela Recomendação (item V) refere-se à “Educação do Público”, com ações voltadas para conscientização da população quanto ao respeito às paisagens e sítios e ao conhecimento das normas de salvaguarda. Essas iniciativas teriam a participação de professores e educadores junto às escolas; de

Estados-membros, com a tarefa de criar espaços em museus, para abordagem das características das culturas regionais; da imprensa, de associações privadas, de órgãos voltados ao turismo etc., com a função de assessorar na distribuição de material para publicidade, filmes, transmissões de televisão ou rádio, folhetos, livros, periódicos, tudo com cunho didático e em prol da difusão de informações; assim como de jornais nacionais e internacionais, em uma extensa ação no sentido de valorizar os sítios e paisagens naturais ou criadas pelo homem, reforçando a importância de sua preservação.

Na evolução dessa linha de debates temos, em 1964, a Carta de Veneza, carta internacional sobre conservação e restauração de monumentos e sítios, elaborada no II Congresso internacional de arquitetos e técnicos dos monumentos históricos, realizado em Veneza, que lançará novos conceitos sobre a conservação do patrimônio cultural. Com olhar não apenas para o monumento histórico isolado, mas para todo o tecido urbano antigo que compõe a paisagem da cidade, carregado de sentimento de pertencimento àquela comunidade. Um olhar para as obras menores e modestas, que se transformaram no decorrer do tempo em patrimônio vivo merecedor de ser conservado, mantendo a identidade e história do lugar.

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.** (CURY, 2000, p. 92).

Nesse sentido, a Carta de Veneza pode ser considerada um novo marco conceitual quanto à ideia de monumento histórico e cultural, em que as pequenas construções do habitar cotidiano das cidades assumem, de forma natural, papel primordial na memória coletiva, mantendo a relação entre homem, tempo e lugar, tendo em toda a sua plenitude e autenticidade, uma função útil à sociedade.

Nesse panorama europeu, de reconhecimento da importância de se conservar e integrar antigos tecidos urbanos aos novos projetos de renovação urbana, podemos considerar que o crescimento da malha urbana de uma cidade pode ser caracterizado pela sobreposição de momentos históricos e pelas relações sócio-espaciais que vão se

sedimentando e adaptando às novas necessidades contemporâneas, gerando assim novas estruturas em permanente transformação, em um movimento contínuo (BENEVOLO, 2007).

Em uma análise histórica, o centro da cidade do Rio de Janeiro passou por um processo de crescimento e adensamento de edifícios comerciais e de escritórios, que resultou na transferência de grande parte da população residente para outros bairros ou áreas mais valorizadas no perímetro urbano, criando novos centros ou subcentros. Entretanto, nas últimas duas décadas, observamos uma reversão, se considerarmos a reabilitação e reocupação dos centros, ou seja, uma retomada do interesse por essas áreas, desencadeando um movimento de volta da periferia para centro antigo (ABREU, 2006).

Apesar dos esforços e medidas tomados anteriormente pelo SPHAN em relação ao patrimônio da área do porto, com o tombamento isolado de monumentos históricos, somente nas décadas de 1960 e 1970, provavelmente sob a influência direta dos novos conceitos de conservação e restauração de monumentos e sítios históricos contidos no texto da Carta de Veneza, manifestaram-se na área central da cidade do Rio de Janeiro, bem como na região portuária, as preocupações com relação à preservação do patrimônio histórico e cultural existentes.

Além de políticas públicas e debates acadêmicos sobre a retomada do centro da cidade, há o fato de que urbanizar áreas mais afastadas da cidade torna-se extremamente dispendioso para os cofres públicos, além de dificultar o deslocamento da população mais pobre para seus locais de trabalho.

O processo de reabilitação e requalificação do centro histórico tem o intuito também de preservar a memória urbana do lugar, uma vez que na ocupação do espaço urbano movida por interesse puramente econômico, via-de-regra, essa preocupação é secundária.

Nesse contexto, foi criado, em 31 de dezembro de 1964 e ainda como um departamento do antigo Estado da Guanabara, o primeiro órgão estadual de patrimônio cultural, que teve suas atividades iniciadas em 15 de julho de 1965, data do primeiro ato de tombamento estadual do Rio de Janeiro. O Instituto Estadual do Patrimônio Cultural (INEPAC) inovou ao ampliar os conceitos sobre o que preservar, com um olhar mais abrangente sobre o patrimônio cultural, com o tombamento de edifícios, monumentos e

paisagens, valorizando pequenos marcos da cultura brasileira, privilegiando a preservação de conjuntos históricos ou naturais.

Conhecer a importância destes marcos é o primeiro passo para perceber a importância de sua preservação. Aprende-se, assim, que patrimônio cultural não são apenas museus – mas também as construções ou paisagens que, **de geração em geração, ganharam significado simbólico e ajudam a construir, numa comunidade, uma identidade comum.** (PATRIMÔNIO CULTURAL, 2005, p. XLVI. Grifo nosso).

Em consonância com a filosofia do INEPAC, podemos destacar o primeiro tombamento, em 1966, na região portuária, da antiga estação e cocheira da Linha de Carris e Villa Guarany, situada no bairro de Santo Cristo (ver planilha no anexo). Um importante testemunho do final do século XVIII, que não constou da listagem do IPHAN em 1937, que dava prioridade aos monumentos construídos no período colonial e imperial, ou que dessem a noção de identidade nacional. O edifício, construído em 1883, composto por um chalé avarandado, de dois pavimentos, é um testemunho do precário sistema de transporte coletivo da cidade, feito na época por bondes de tração animal, ligando a praia Formosa a São Cristóvão. Em 1907 a linha foi eletrificada, permanecendo em funcionamento até 1963.

Assim, podemos dizer que:

O INEPAC surgiu com a missão de agir juntamente com o órgão federal, impedindo a destruição de prédios, monumentos e documentos que tivessem significado especial por sua qualidade estética, por representarem uma época ou estilo ou, ainda, por sua ligação a uma personalidade relevante da história fluminense. Aos poucos, acrescentaram-se à lista os bens expressivos de um modo de vida urbano – uma vila operária, um coreto – e ainda as paisagens que, por serem marcos visuais de uma região, tornaram-se símbolos daquele local. (PATRIMÔNIO CULTURAL, 2005, p. XLVI. Grifo nosso)

Apesar dos esforços do INEPAC, temos apenas um tombamento isolado na área correspondente à região portuária, não incorporando ainda os novos conceitos propostos pela Carta de Veneza, no sentido de se preservar todo um conjunto de pequenas obras modestas, que representassem a ocupação e história dessa pequena

porção da cidade, esquecida, mas merecedora de reconhecimento de sua identidade local e cultural.

Entre os meses novembro e dezembro de 1967, a Reunião sobre conservação e utilização de monumentos e sítios de interesse histórico e artístico – Norma de Quito (Organização dos Estados Americanos – OEA), alertará em seu item VIII, *O interesse social e a ação cívica*, que é “presumível que os primeiros esforços dirigidos à revalorização do patrimônio monumental encontrem uma ampla zona de resistência na órbita dos interesses privados”. Ainda nesse mesmo item, a Norma enfatiza a questão do “menosprezo por todas as manifestações do passado” e da falta destas à adequação ao novo “moderno estilo de vida”. Aponta a falta de “formação cívica” no sentido de julgar os interesses sociais, e finaliza pontuando que “os membros de uma população contagiada pela ‘febre do progresso’ não podem medir as consequências dos atos de vandalismo urbanístico que realizam alegremente, com a indiferença ou a cumplicidade das autoridades locais”. (CURY, 2000, p. 115).

Não há como não nos remetermos à região portuária, naquele momento, e em consonância com a política rodoviarista, potencializada na cidade, nas décadas de 1950 e 1960, ao lembrarmos-nos da construção da perimetral, que a atravessou de um extremo a outro, por toda a extensão do porto, atendendo, na época, aos interesses dos governantes e às concepções de progresso vigentes.

A Norma de Quito aponta para a importância de se valorizar o patrimônio histórico ou artístico, no sentido de reabilitá-lo para sua importante contribuição ao desenvolvimento da região.

Em outras palavras, **trata-se de incorporar a um potencial econômico um valor atual**; de pôr em produtividade uma riqueza inexplorada, mediante um processo de revalorização que, longe de diminuir sua significação puramente histórica ou artística, a enriquece, **passando-a do domínio exclusivo de minorias eruditas ao conhecimento e fruição de maiorias populares**. (CURY, 2000, p. 111. Grifo nosso).

Em resumo, destaca a relação direta do patrimônio monumental e artístico com construções mais simples que compõe o seu entorno imediato, e que o resultado dessa relação é benéfico para ambos, no sentido de valorização de todo o perímetro urbano em que se encontra esse monumento. Aponta também que a implantação de construções mais novas está comprometida diretamente com a vizinhança do bem tombado, e que,

de certa maneira, no futuro, passarão a fazer parte dele quando a área de entorno for valorizada. Logo, “as normas protecionistas e os planos de valorização têm que estender-se, portanto, a todo o âmbito do monumento”. Portanto, a diversidade de monumentos e demais edificações de interesse histórico e artístico, localizados num determinado núcleo de valor ambiental, “se relacionam entre si e exercem um efeito multiplicador sobre o resto da área, que ficaria revalorizada em conjunto, como consequência de um plano de revalorização” e de um plano de melhorias para as principais construções que compõe esse núcleo. (CURY, 2000, p. 112). Outro fator de interesse que podemos destacar é a abordagem da Norma, no item VII, com relação aos “monumentos em função do turismo”. Podemos ressaltar aqui, que o tema do turismo é destacado e tratado com a devida importância que o assunto requer. A Norma aponta que os valores culturais dados a um bem não sofrem consequências ao serem vinculados a interesses turísticos. Pelo contrário, justamente o interesse do turista pelos monumentos e o aumento do número de visitantes, contribuem diretamente para a consolidação e consciências desses bens na identidade nacional. Sua preservação e valorização constituem a história viva, assim como legitimam a dignidade da nação.

Praticamente um ano depois, em novembro de 1968, a Recomendação sobre conservação dos bens culturais ameaçados pela execução de obras públicas ou privadas (Conferência Geral da UNESCO – 15ª sessão), realizada em Paris, atenta para as questões da vulnerabilidade do patrimônio histórico e cultural frente ao desenvolvimento e renovação urbanos e, entre os “princípios gerais”, determina que sejam tomadas medidas necessárias para assegurar “a preservação do conjunto de um sítio, de um monumento ou de outros tipos de bens culturais imóveis contra os efeitos das obras públicas e privadas”. Ainda neste sentido, chama atenção para que sejam tomadas medidas preventivas, considerando:

- a) **Os projetos de expansão ou de renovação urbana**, ainda que respeitem monumentos protegidos por lei, **mas possam vir a modificar estruturas de menor importância e, assim, destruir as vinculações e o quadro que envolve os monumentos nos bairros históricos.**
- b) **As obras similares em locais onde conjuntos tradicionais de valor cultural possam correr perigo de destruição por não se constituírem em monumentos protegidos por lei.** (CURY, 2000, p. 127. Grifo nosso).

É interessante salientarmos na Recomendação a preocupação com as obras chamadas modestas que, por não estarem protegidas por lei, correm o risco de ser demolidas no processo de renovação urbana. É apontada como essencial para qualquer plano de urbanização que se queira implantar a preservação dos conjuntos que constituem, como um todo, o monumento. Propõe, então, uma legislação em que:

Os Estados-membros deveriam **promulgar ou manter em vigor**, tanto em escala nacional quanto regional, **uma legislação que assegure a preservação ou o salvamento dos bens culturais ameaçados pela realização de obras públicas ou privadas**, de acordo com as normas e princípios definidos nesta recomendação.
(CURY, 2000, p. 129. Grifo nosso).

Nesse contexto, e com as ideias e parâmetros de patrimônio cultural difundidos pela carta de Veneza em 1964, do reconhecimento e valorização de arquiteturas menores, não monumentais, começa um novo movimento da legislação brasileira no sentido de salvaguardar as obras modestas. Não mais apenas o olhar para o monumento, visão criada em 1937 pelo IPHAN e pelo Decreto-Lei de 25, mas também para o desenvolvimento e consolidação de ideias no sentido de proteção dessas áreas urbanas das cidades brasileiras.

Com esse pensamento foi criado em 1969, ainda como Estado da Guanabara, o Conselho Estadual de Tombamento (CET), através do Decreto-Lei Estadual nº 2 de 11 de abril de 1969, com o objetivo de ser um órgão consultivo e de assessoramento ao então Governo do Estado da Guanabara, atuando em conjunto com o Instituto Estadual de Patrimônio Cultural (INEPAC). O Conselho tinha como uma de suas propostas a proteção de arquitetura não monumental.

Com relação ao entorno dos bens tombados, o Decreto-Lei acima citado “Define os Bens Integrantes do Patrimônio Histórico, Artístico e Paisagístico do Estado da Guanabara e institui medidas para a sua proteção”, e estabelece os critérios para tombamentos de bens culturais públicos ou particulares, e determina:

Artigo 7º - **Sem a prévia audiência** da Divisão do Patrimônio Histórico e Artístico **não se expedirá nem se renovar a licença** para obra, para afixação de anúncios, cartazes, ou letreiros, ou para instalação de atividade comercial ou industrial, em imóvel tombado.

Parágrafo único – O disposto neste artigo aplica-se também às licenças referentes a imóveis situados nas proximidades do bem tombado, e à aprovação, modificação ou revogação de projetos urbanísticos, inclusive os de loteamento, desde que possam repercutir de alguma forma na segurança, na integridade estética, **na ambiência ou na visibilidade do bem tombado, assim como sua inserção no conjunto panorâmico ou urbanístico circunjacente.** (DECRETO-LEI ESTADUAL Nº 2 DE 11 DE ABRIL DE 1969. Disponível em: www.inepac.rj.gov.br. Acesso em: 14 fev 2014. Grifo nosso).

Percebem-se no documento a importância dada às características e peculiaridades dos tipos de tombamento e a clara preocupação com as construções que compõem o entorno do bem tombado, com destaque para a importância de se manter sua ambiência e visibilidade.

2.4. O olhar sobre a preservação a partir da década de 1970.

O início da década de 1970 é marcado pelo “1º Encontro dos governadores de Estado, secretários estaduais da área cultural, prefeitos de municípios interessados, presidentes e representantes de instituições culturais”, realizado em Brasília, em 1970, e pelo “II Encontro para governadores para preservação do patrimônio histórico, artístico, arqueológico e natural do Brasil”, ocorrido em Salvador, em 1971. Ambos os encontros, promovidos pelo Ministério de Educação e Cultura são marcados pela ampliação e visão do conceito de patrimônio cultural, no sentido da importância destes para a construção da memória nacional, a partir de testemunhos históricos das culturas regionais.

Os documentos elaborados a partir desses encontros foram o Compromisso de Brasília e o Compromisso de Salvador, em que se consolidou a proposta de atribuição da conservação do patrimônio cultural também aos Estados e Municípios, com a criação, assim, de três esferas públicas, a federal, a estadual e a municipal. Nesse sentido, Lúcio Costa exprime muito bem no anexo ao Compromisso de Brasília o novo conceito de distribuição da tarefa de salvaguardar o patrimônio:

(...) é, pois, chegado o momento de cada Estado criar o seu próprio serviço de proteção vinculado à universidade local, às municipalidades e à DPHAN para que assim participe diretamente da obra penosa e benemérita de preservar os últimos testemunhos desse

passado que é raiz do que somos – e seremos. (CURY, 2000, p. 141).

Além de ratificar os termos do Compromisso de Salvador, o Compromisso de Brasília irá recomendar “a criação de legislação complementar, no sentido de ampliar o conceito de visibilidade de bem tombado, para atendimento ao conceito de ambiência”. Assim, é importante destacarmos aqui, o início de preocupação e do debate sobre o tema visibilidade e ambiência, ideia reforçada com a recomendação seguinte, da “criação de legislação complementar, no sentido de proteção mais eficiente dos conjuntos paisagísticos, arquitetônicos e urbanos de valor cultural e de suas ambiências”. Ainda seguindo as recomendações, é reforçada a ideia da participação mais ativa e da orientação das esferas municipais, estaduais e federais na proteção do patrimônio cultural e natural protegidos por lei, na elaboração de planos diretores e urbanos, sejam eles projetos de obras públicas ou privadas.

Esse início de década pode ser caracterizado por um olhar para as obras mais modestas, deixa-se de olhar o patrimônio cultural e histórico apenas como obras arquitetônicas monumentais, e passa-se a reconhecer o significado de qualquer obra arquitetônica dos períodos colonial, imperial e republicano brasileiro.

Com essa ideologia, em 1975, os textos da Declaração e do Manifesto de Amsterdã, elaborados a partir do Congresso do patrimônio arquitetônico europeu, consolidam o conceito de “Conservação Integrada” e pontuam a importância da conservação e da integração do patrimônio histórico e cultural aos novos planos urbanísticos e regionais, com a participação da população local, dando prioridade à permanência do uso residencial.

A Declaração expõe que a conservação do tecido urbano é de importância vital para a consciência da história, e que “esse patrimônio compreende não somente as construções isoladas de um valor excepcional e seu entorno, mas também os conjuntos, bairros de cidades e aldeias que apresentem interesse histórico ou cultural”. É categórica ao afirmar que a “conservação integrada conclama à responsabilidade os poderes públicos locais e apela para a participação dos cidadãos” (CURY, 2000, p. 200-204), e que as novas propostas urbanas devem levar em conta a realidade social e física local, para que se possa dar continuidade à existência dessas comunidades. O Manifesto é taxativo ao dizer que: “o patrimônio arquitetônico dá testemunho da presença da história

e de sua importância em nossa vida”. Afirma ainda que este “é uma parte essencial da memória dos homens de hoje em dia e se não for possível transmiti-la às gerações futuras na sua riqueza autêntica e em sua diversidade, a humanidade seria amputada de uma parte de consciência de sua própria continuidade”. E sob um olhar sociológico, a “conservação integrada afasta as ameaças”, logo, há a clara a preocupação para que nos sítios históricos, “sua restauração deva ser conduzida por um espírito de justiça social e não deve ser acompanhada pelo êxodo de todos os habitantes de condição modesta”. No entanto, apesar dessas recomendações, não foi o que de fato aconteceu em algumas áreas do Rio de Janeiro, nos projetos urbanos implantados em nossa cidade nas décadas seguintes. (CURY, 2000, p. 212-214).

O esvaziamento populacional do centro da cidade, a partir da segunda metade do século XX, e a falta de incentivo a empreendimentos na região voltados para habitação, além da transferência da capital do País do Rio de Janeiro para Brasília em 1960, tiveram como consequência a redução do fluxo de pessoas, do número de prédios com funções institucionais e da importância do centro da cidade como referência de lugar carregado de significados para a memória e identidade da cidade (ABREU, 1988).

Portanto, no início da década de 1970, no Rio de Janeiro, mediante todos os encontros e congressos, e engajados nos debates, a classe intelectual e os técnicos do poder público municipal, demonstraram pertinente preocupação com relação ao futuro e permanência do patrimônio histórico da cidade, frente à forte especulação imobiliária, que vinha em processo crescente desde a década de 1930, principalmente com a verticalização do Centro e a expansão dos bairros da Zona Sul.

A legislação municipal permitia edificações novas com gabaritos muito altos, principalmente no centro da cidade e na região portuária. Os Planos de Alinhamento (PAs) para o centro, com relação à abertura de novas vias, propunha um alargamento muito grande, o que ocasionava redução considerável nos novos lotes, tornando-os inviáveis econômica e fisicamente para a construção de novas edificações. Assim, indiretamente, essa legislação contribuiu para a permanência dos antigos sobrados, uma vez que era mais vantajoso mantê-los.

Associadas ao valor simbólico e afetivo dados pelos usuários, a permanência e não derrubada destes edifícios também contava com o apoio dos comerciantes locais, que viam como ameaça a seu pequeno comércio local a construção de novos edifícios

com gabaritos e padrões altos. Eles recebiam ser expulsos de seus estabelecimentos e, conseqüentemente, da região.

Vale lembrar que existiam na época vários projetos urbanísticos e viários para a região central e adjacências que previam a abertura de grandes avenidas, vias de ligação do Centro com as demais regiões da cidade, ainda com a mentalidade e influência do discurso rodoviarista da década de 1950, que justificava a demolição da malha urbana já consolidada, para o alargamento e abertura de avenidas, construção de viadutos e túneis, no caso em questão, a construção da perimetral desde a Praça XV até o Caju, cruzando de ponta a ponta, a região portuária. A obra começou em 1950, tendo sua última parte concluída em torno de 1978.

Apesar de todo o discurso que vinha sendo mantido sobre a preservação das obras modestas, isso não foi posto em prática pelos governantes e técnicos. Uma quantidade significativa de construções antigas foi demolida para a implantação do elevado.

Entretanto, em 1976, a Conferência Geral da Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura, reunida em Nairobi, para a formulação da “Recomendação relativa à salvaguarda dos conjuntos históricos e sua função na vida contemporânea”, documento conhecido como “Recomendação de Nairobi”, é ressaltada a importância do conceito de “ambiência” dos conjuntos históricos como o “quadro natural ou construído que influi na percepção estática ou dinâmica dos mesmos, ou a eles se vincula de maneira imediata no espaço, ou laços sociais, econômicos ou culturais”. Propõe novas diretrizes com relação aos projetos e processos de planejamento das cidades e à integração e conservação do patrimônio histórico, com ênfase em sua proteção contra qualquer deterioração, uso inadequado, acréscimos e intervenções que os descaracterizem de sua concepção original. O texto fala claramente da importância de se preservar os conjuntos históricos e a compatibilizá-los com as novas exigências contemporâneas, destacando a salvaguarda como a associação da “contribuição da autoridade pública a dos proprietários particulares ou coletivos e a dos habitantes e usuários, isoladamente ou em grupos, cujas iniciativas e participação ativa deveriam ser estimuladas”. (CURY, 2000, p. 220)

Nesse contexto, a historiadora Françoise Choay (2001) assinala que, a partir de 1975, é colocada em questão no cenário internacional a integração dos conjuntos históricos à vida coletiva contemporânea.

Cidades e conjuntos arquitetônicos antigos: tendo se tornado patrimônios históricos de pleno direito, os centros e os bairros históricos antigos oferecem atualmente uma imagem privilegiada, sintética e de certa forma magnificada, das dificuldades e contradições com as quais se confrontam a valorização do patrimônio arquitetônico em geral, e em especial sua reutilização ou, em outras palavras, sua **integração na vida contemporânea**.

[...]

O valor social do patrimônio menor e das malhas históricas, já reconhecido por Giovannoni, é avaliado à luz de **interesses imobiliários e turísticos**, cujo extraordinário desenvolvimento ele mal podia imaginar. Além disso, **pela primeira vez, a conservação viva dos conjuntos antigos é apresentada como um meio de lutar não apenas pela proteção de particularismos étnicas e locais, mas também contra o processo planetário de banalização e estandardização das sociedades e de seu meio.** (CHOAY, 2001, p. 222 e 223. Grifo nosso).

2.5. Valorização dos sítios urbanos da região portuária na década de 1980 pelas instâncias federal e estadual.

O início da década de 1980 é marcado pelas iniciativas de âmbito federal e estadual, no sentido de salvaguardar o patrimônio cultural constituído de obras arquitetônicas modestas na região portuária.

Com relação à instância federal, até àquela década, apenas um número pequeno de edificações históricas monumentais foi tombado nos bairros da Saúde, Gamboa, Santo Cristo, Caju e parte do Centro.

Portanto, em 1981, provavelmente estimulado por todas diretrizes expressas nas Cartas e Recomendações das últimas décadas, o IPHAN⁴, através do projeto ProMemória, realizou o *Inventário do Morro da Conceição* com o objetivo de sugerir ao poder municipal uma legislação apropriada para áreas com visíveis sinais de descaracterização e deterioração do patrimônio histórico e arquitetônico local.

Vale lembrar que a importância de se formular um inventário, para que possa haver uma efetiva “conservação integrada”, já era conceituada na Declaração de Amsterdã em 1975:

⁴ Em 1979, o IPHAN se divide em SPHAN (órgão normativo) e na Fundação Nacional pró-Memória – FNpM (órgão executivo) e em 1990, ambos são extintos.

A fim de tornar possível essa integração, é conveniente organizar o inventário das construções, dos conjuntos arquitetônicos e dos sítios, o que compreende a delimitação das zonas periféricas de proteção. Seria desejável, que esses inventários fossem largamente difundidos, notadamente entre autoridades regionais e locais, assim como, entre os responsáveis pelo planejamento físico-territorial e pelo plano urbano como um todo, a fim de chamar sua atenção para as construções e zonas dignas de serem protegidas. **Tal inventário fornecerá uma base realista para a conservação, no que diz respeito ao elemento qualitativo fundamental para a gestão dos espaços.** (CURY, 2000, p. 203. Grifo nosso)

No inventário elaborado vemos, desde aquela época, a preocupação com gabaritos, ambiência e valorização do patrimônio arquitetônico da área estudada e o alerta para a questão do entorno e ambiência desses bens. Questão claramente exposta no Art.18 do Decreto-Lei nº 25 de 30 de novembro de 1937.

Sem prévia autorização do Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, não se poderá, na vizinhança da coisa tombada, fazer construção que lhe impeça ou reduza a visibilidade, nem nela colocar anúncios ou cartazes, sob pena de ser mandada destruir a obra ou retirar o objeto, impondo-se neste caso a multa de cinquenta por cento do valor do mesmo objeto. (DECRETO-LEI nº 25/37. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Decreto-Lei/Del0025.htm. Acesso em 16 jun. 2015. Grifo nosso).

O trabalho elaborado pela equipe foi dividido em quatro etapas (INVENTÁRIO, 1981, p. 63):

- Primeira etapa: chamada de levantamento cadastral sumário, consistia no preenchimento de uma ficha cadastral para a identificação dos bens, com levantamento fotográfico, estado de conservação e características tipológicas (ver Anexo 3 – Modelo de ficha cadastral);
- Segunda etapa: nomeada “Determinação do potencial histórico e estético da área”, foi realizada partindo de pesquisas nos arquivos do IPHAN e do município sobre a ocupação, analisando a história da área e ainda a identificação da época das construções, bem como das posturas municipais que poderiam afetar a homogeneidade do conjunto;
- Terceira etapa: foi realizado o “Mapeamento de dados colhidos nas fases anteriores” quando, após análise dos dados colhidos, verificou-se a

possibilidade de revogação dos Planos de Alinhamento (PA), que tinham como proposta a renovação da área. Mediante argumentos utilizados pela equipe junto ao município, a ideia seria de transformá-los em projetos de preservação de suas fachadas e volumetrias, no âmbito municipal;

Apoiados nestes contatos com o Município e no desejo das comunidades locais e de entidades de amigos do centro e zona portuária, concluímos pela proposta de portaria de controle que permitisse àquela área livrar-se das investidas da especulação mais recente, principalmente através de edifícios-garagem. **As indicações ali contidas são, ao nosso ver, apenas o primeiro passo para salvaguardar os entornos dos bens tombados, permitindo que sobrevivam como elementos tão importantes para a memória da cidade quanto os bens que o ambientam.** (INVENTÁRIO, 1981, p. 9. Grifo nosso)

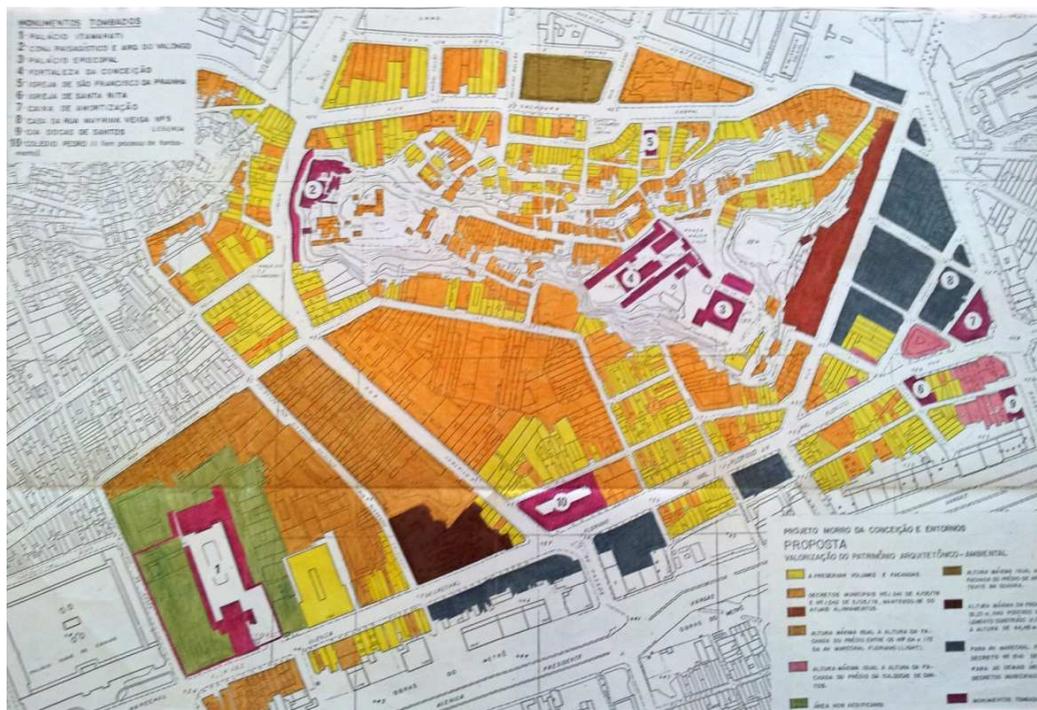


Figura 49: Inventário do Morro da Conceição – no mapa do Morro da Conceição e adjacências, podemos observar a proposta do projeto para a elaboração de portaria de controle de gabaritos e forma de ocupação.

Figura 50: Legenda do mapa acima.

- Quarta etapa: “Elaboração de portaria de controle de gabaritos e forma de ocupação”, teve como objetivo “resguardar os entornos dos monumentos dos bens tombados existentes na área estudada, bem como indicar outros bens ou grupos de móveis julgados como de valor para preservação”.

Ainda no âmbito de licenças de obras para reformas ou para novas construções que compõem o entorno de bens tombados, e sob o prisma de ambiência e visibilidade, o IPHAN estabelece “Portarias”, como instrumentos de proteção para áreas de entorno, ou que envolvem os bens tombados, em que delimita poligonais e define normas de ocupação dessas áreas como, por exemplo, o gabarito, no intuito de preservar a ambiência e visibilidade inerentes aos bens. Através da Portaria n.º 02, de 14 de maio de 1986, irá especificar a área de abrangência da região portuária e do Centro da cidade:

Determinar as especificações para construções, inclusive reformas e acréscimos, nas áreas de entorno do Palácio Itamaraty, na Avenida Marechal Floriano; o Conjunto arquitetônico do Jardim e Morro do Valongo; o Palácio Episcopal e a Fortaleza da Conceição, no Morro da Conceição; a Igreja de São Francisco da Prainha, no adro da Prainha; a Igreja de Santa Rita, no Largo de Santa Rita; o Edifício da Antiga Caixa de Amortização, na Avenida Rio Branco; a Casa na Rua Mayrink Veiga n.º 9; o Edifício da Cia. Docas de Santos, na Avenida Rio Branco, e o Colégio Pedro II, na Avenida Marechal Floriano. (PORTARIA N.º 02, DE 14 DE MAIO DE 1986. Disponível em:

http://portal.iphan.gov.br/uploads/legislacao/Portaria_n_002_de_14_de_marco_de_1986.pdf. Acesso em 17 jun 2105. Grifo nosso)

Essa Portaria será revogada pela Portaria n.º 135 de 13 março de 2013, delimitando nova poligonal de abrangência de bens, quando são acrescentados o entorno da Estação D. Pedro II, o Prédio da Light, e a Casa na Ladeira do Valongo n.º 21, além de dar novas diretrizes para os bens tombados. No documento o IPHAN especifica que:

Que é dever do Poder Público zelar pela preservação da autenticidade e integridade dos referidos bens tombados, bem como de sua visibilidade e ambiência;

A necessidade de estabelecer parâmetros para as intervenções propostas para as áreas de entorno dos bens supramencionados, visando preservar sua visibilidade e ambiência;

A necessidade de revisão do disposto pela Portaria n.º 2, de 14 de março de 1986, que deixou de atender às atuais demandas e

solicitações existentes sobre a área de entorno dos bens supramencionados.

(PORTARIA Nº 135 DE 13 MARÇO DE 2013. Disponível em: http://portal.iphan.gov.br/uploads/legislacao/Portaria_n_135_de_13_de_marco_de_2013.pdf. Acesso em: 17 jun 2015. Grifo nosso)

É importante ressaltarmos que os bens tombados dessa Portaria após 1938, estão localizados na região do Centro, nas adjacências da região portuária. Nenhum novo bem foi tombado nos bairros da Saúde, Gamboa e Santo Cristo, permanecendo os mesmos desde 1938.

Na instância estadual, o Decreto-Lei nº 2, de 11 de abril de 1969, foi alterado pela Lei nº 509 de 3 de dezembro de 1981, determinando que competia ao Conselho Estadual de Tombamento (CET) a atribuição de proteger o patrimônio cultural do Estado do Rio de Janeiro, através de pareceres sobre atos de tombamento de bens de interesse cultural e de se pronunciar quanto a propostas de intervenção para os bens protegidos. O documento aborda, em seu o Artigo 2º, parágrafo II, a questão de ambiência e visibilidade do bem tombado:

3 – à concessão de licença para obras em imóveis situados nas proximidades de bem tombado pelo Estado e à aprovação, modificação ou revogação de **projetos urbanísticos**, inclusive os de loteamento, desde que, umas ou outras, **possam repercutir de alguma forma na segurança, na integridade estética, na ambiência ou na visibilidade de bem tombado pelo Estado, assim como em sua inserção no conjunto panorâmico ou urbanístico circunjacente.** (LEI Nº 509 DE 3 DE DEZEMBRO DE 1981. Disponível em: http://www.inepac.rj.gov.br/application/assets/img//site/LegislacaoEstadual_11out05.pdf. Acesso em: 18 jan 2015. Grifo nosso)

O Decreto nº 5.808 de 13 de julho de 1982, regulamentou a Lei nº 509/81, dispondo sobre o CET e dando outras providências. O Artigo 2º, parágrafo II, se manterá na íntegra. Entretanto, desde 1966, nenhum outro bem foi tombado pelo Estado na região portuária até o final da década de 1990, quando alguns exemplares serão tombados.

São representativos de tombamento estadual na área da região portuária os seguintes imóveis (ver no Anexo 1 – relação dos bens com os dados do processo de

tombamento de cada um e Anexo 2 – planilha com a listagem dos bens por bairro e instância de proteção):

Bairro da Saúde:

- Pedra do Sal, criando em seu entorno uma área de tutela – tombado em 1987;
- Prédio da Alfândega – tombado em 1998;
- Prédio da Superintendência Regional da Polícia Federal (Antiga Imprensa Nacional) – tombado em 1998.

Bairro da Gamboa:

- Cemitério dos Ingleses – tombado em 1988.
- Reservatório do Livramento – tombado em 1998.

Visando maior rigor quanto à preservação e salvaguarda do patrimônio histórico, o Decreto nº 23.055, de 16 de abril de 1997, irá abordar a questão da eficiência de atuação do Estado, com o objetivo de preservar e promover os bens culturais. Assim, decreta que:

Art. 1º - A Secretaria de Estado de Cultura e Esporte, com a assessoria do Conselho Estadual de Tombamento e apoio técnico imediato do Instituto Estadual do Patrimônio Cultural - **INECPAC, exercerá, a forma da lei, o poder de polícia de competência do Estado, relativo à prevenção, controle e repressão de atividades que ponham em risco ou causem dano aos bens culturais, sejam eles materiais ou imateriais, públicos ou privados, naturais ou produto da ação humana.** (DECRETO Nº 23.055, DE 16 DE ABRIL DE 1997. Disponível em: http://www.inepac.rj.gov.br/application/assets/img//site/LegislacaoEstadual_11out05.pdf. Acesso em: 18 jan 2015. Grifo nosso)

Podemos então perceber que a atuação do Estado com relação ao tombamento do patrimônio cultural da região portuária se dá praticamente nos finais das décadas de 1980 e 1990, com alguns poucos exemplares, estando a região, durante as décadas

anteriores, sem nenhuma participação expressiva do INEPAC com relação a medidas de tombamentos na área.

2.6. Papel do Município na preservação do patrimônio na região portuária a partir da década de 1980.

Na década de 1980, inicia-se nova fase de olhar/ver/perceber/respeitar/proteger o patrimônio histórico e cultural da cidade. Inicia-se também, todo um movimento de novos pensamentos, legislações e visões patrimoniais pelas nossas instituições, IPHAN e INEPAC, como vimos anteriormente.

Paralelamente a esses fatores, o país vivia em meados dos anos 1980 a redemocratização, com a abertura política permitindo à população opinar e se expressar, com a organização de associações de bairros, de moradores, comerciárias, sociedades civis, intelectuais, arquitetos e urbanistas, na tentativa de se ter voz ativa para a preservação do patrimônio cultural e arquitetônico da cidade.

Nessas circunstâncias, havia a necessidade de se criar um órgão de tutela municipal para a proteção do patrimônio cultural da cidade, e com essa atribuição foi criado, pela Lei Municipal nº 161 de 5 de maio de 1980, o Conselho Municipal de Proteção do Patrimônio Cultural (CMPC).

O CMPC constituiu-se em órgão assessor do Prefeito da cidade nas questões relativas à política de proteção do patrimônio cultural carioca, cujo principal instrumento era o tombamento, instituído pela lei municipal 166/80.

[...]

Em 1984, foi estabelecida, a partir da Secretaria Executiva do CMPC, a Diretoria de Patrimônio Cultural e Artístico do Departamento Geral de Cultura, órgão da Secretaria Municipal de Educação e Cultura.

[...]

Em 1986, a criação da Secretaria Municipal de Cultura/SMC originou o Departamento Geral de Cultura que passou a abrigar a Diretoria de Patrimônio Artístico e Cultural. No mesmo ano, o Decreto Municipal 6.024, transformou a Diretoria de Patrimônio Cultural e Artístico em Departamento Geral de Patrimônio Cultural/DGPC. (CARLOS, 2008, p. 153-155).

A nova visão de preservação de sítios e conjuntos arquitetônicos não mais como monumentos isolados, somados aos postulados da Carta de Veneza (1964), estimulou os técnicos da prefeitura, arquitetos e escritores, a formarem o grupo de trabalho que elaborou e aplicou na cidade do Rio de Janeiro, de uma forma até pioneira para a época, o Projeto Corredor Cultural. Este processo resultou na aprovação da Lei nº 506 de 17 de janeiro de 1984, de Preservação Paisagística e Ambiental do Centro da Cidade do Rio de Janeiro, conhecida como Lei do Corredor Cultural, que reconhece o Corredor Cultural como uma Zona Especial do centro histórico da cidade, definindo condições básicas para a sua preservação paisagística e ambiental.

A Lei instituiu uma comissão permanente, o Grupo Executivo do Corredor Cultural/RIOARTE, encarregado da fiscalização quanto ao cumprimento integral dos dispositivos legais e de orientar, a partir do Escritório Técnico do Corredor Cultural, os responsáveis pelos 1.300 imóveis por ela abrangidos.

Esse novo contexto social e urbanístico em que a cidade estava vivendo, gerou novos instrumentos específicos de proteção ao patrimônio arquitetônico, visando os conjuntos de edificações mais simples como, por exemplo, os pequenos sobrados coloniais e neoclássicos, porém não mais aplicando o instrumento de tombamento, que não seria adequado ao caso, e sim o de preservação do conjunto edificado.

Em 1985, o Decreto municipal 5.459 protegeu o patrimônio arquitetônico dos bairros da Saúde, Gamboa, Santo Cristo e parte do Centro. Esse decreto de preservação ficou conhecido como Projeto SAGAS, extremamente importante, porque contou com a participação direta das comunidades envolvidas. O trabalho foi realizado em prol de melhorias na qualidade de vida de seus moradores e usuários, com o objetivo de preservar e conservar o patrimônio cultural urbano, buscando mecanismos para a manutenção arquitetônica dos imóveis selecionados para preservação e tombamento, compostos em sua grande maioria por sobrados de dois pavimentos, com comércio no térreo e residência no pavimento superior.

Vale lembrar que a importância da participação direta dos habitantes locais e a política de um bom planejamento estavam sendo discutidas em Washington em 1986, através da “Carta Internacional para a salvaguarda das cidades históricas”, conhecida com Carta de Washington, que tem como princípios e objetivos:

1. Para ser eficaz, a salvaguarda das cidades e bairros históricos deve ser parte integrante de uma política coerente de desenvolvimento econômico e social e, ser considerada no planejamento físico territorial e nos planos urbanos em todos os níveis.

[...]

3. A participação e o comprometimento dos habitantes da cidade são indispensáveis ao êxito da salvaguarda e devem ser estimulados. Devem ser buscados em todas as circunstâncias, e favorecidos pela necessidade de tomada de consciência de todas as gerações. **Não se deve jamais esquecer que a salvaguarda das cidades e bairros históricos diz respeito primeiramente a seus habitantes.** (CURY, 2000, p. 282-283. Grifo nosso)

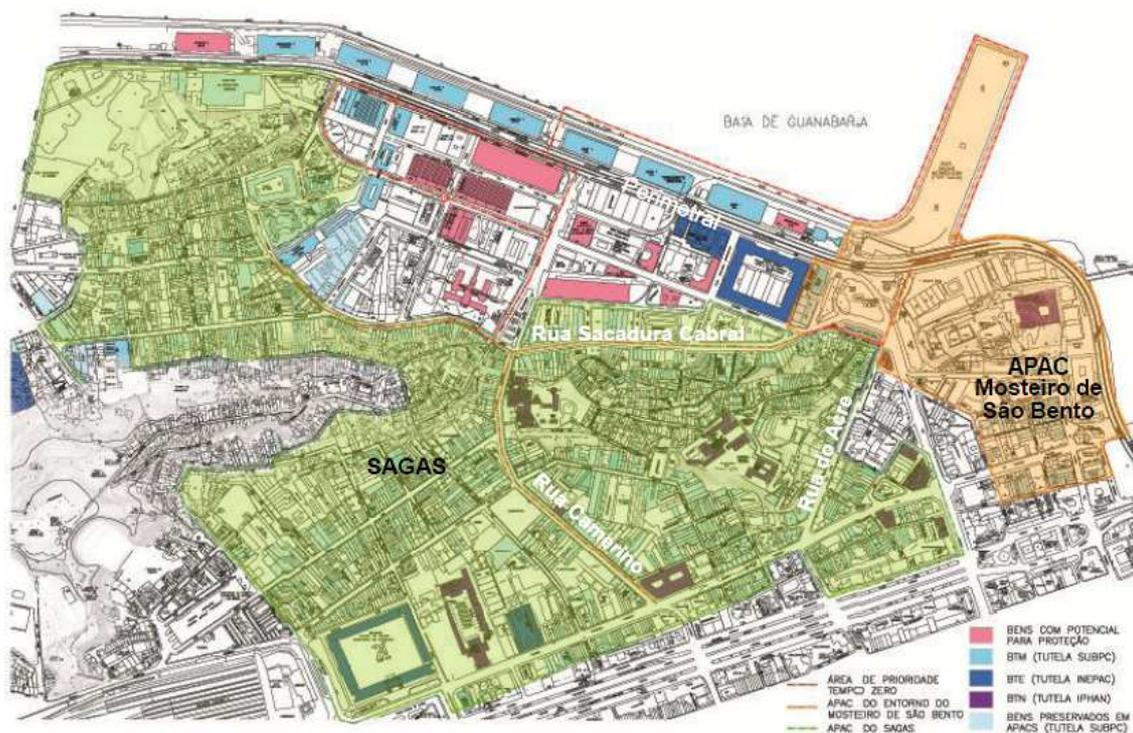


Figura 51: Mapa com a delimitação do projeto SAGAS na cor verde.

Nessa mesma época, outra questão relevante que está sendo debatida é a do *déficit* habitacional. No caso da cidade do Rio de Janeiro é muito nítida a subutilização das edificações, principalmente na área central e portuária. O tema será o cerne do debate do 1º Seminário Brasileiro para Preservação e Revitalização de Centros Históricos, realizado em Petrópolis, em 1987. O documento gerado nesse encontro é conhecido como Carta de Petrópolis, em que se proferiu o conceito de Sítio Histórico Urbano (SHU), entendido como “o espaço que concentra testemunhos do fazer cultural da cidade em suas diversas manifestações”. Esse espaço é constituído de paisagens

naturais e construções: “assim como a vivência de seus habitantes num espaço de valores produzidos no passado e no presente, em processo dinâmico de transformação, devendo os novos espaços urbanos serem entendidos na sua dimensão de testemunhos ambientais em formação”. Sendo a polifuncionalidade uma das características da SHU, sua preservação se dá no uso residencial e comercial, universos do trabalho e do cotidiano, “guardando essa heterogeneidade, deve a moradia constituir-se na função primordial do espaço edificado, haja vista a flagrante carência habitacional brasileira”. A Carta é taxativa neste sentido, afirmando que “especial atenção deve ser dada à permanência no SHU das populações residentes e das atividades tradicionais, desde que compatíveis com sua ambiência”. (CURY, 2000, p. 286).

No mesmo ano de 1987, surge a figura jurídica da Área de Preservação Ambiental (APA), regulamentada pelo Decreto Municipal n.º 7.612.

Em 1988, o Decreto n.º 7351 de 14 de janeiro, regulamentou a Lei n.º 971, de 04 de maio de 1987, que instituiu a Área de Proteção Ambiental (APA) dos bairros da Saúde, Santo Cristo, Gamboa e Centro. Podemos destacar como principais atribuições da Lei: a manutenção das características consideradas importantes na ambiência e identidade cultural da área; a preservação dos bens culturais que apresentem características morfológicas típicas e recorrentes na área; o estabelecimento de critérios para novos gabaritos; a prévia aprovação para demolições e construções; a criação de um escritório técnico, para fiscalização e acompanhamento das intervenções.

Art. 39 Fica constituído o Escritório Técnico do Projeto Sagas, com a participação do Instituto Municipal de Arte e Cultura – RIOARTE, na estrutura do Departamento-Geral de Patrimônio Cultural, da Secretaria Municipal de Cultura, **para auxiliar e orientar a comunidade na preservação e reconstituição dos imóveis da Área de Proteção Ambiental (APA)** instituída pela Lei nº 971, de 4 de maio de 1987, bem como para elaborar projetos e programas de recuperação dos logradouros públicos que a compõem. (DECRETO Nº 7.351, DE 14 DE JANEIRO DE 1988. Disponível em: http://www0.rio.rj.gov.br/patrimonio/pastas/legislacao/centro_dec_7351_88_sagas.pdf. Acesso em: 17 jun 2015. Grifo nosso)

Segundo Claudio Carlos (2008):

A experiência obtida através do desenvolvimento do Projeto Sagas que culminou na decretação da APA de mesmo nome, foi considerada, à época, por técnicos da prefeitura como suficiente e adequada para ser aplicada em toda a cidade [...]. (CARLOS, 2008, p. 99)

Em 1992, é elaborado o Plano Diretor Decenal da Cidade do Rio de Janeiro, instituído pela Lei Complementar n.º 16 de 1992, que cria Área de Proteção do Ambiente Cultural (APAC), constituindo um avanço na questão da proteção e conservação de áreas de interesse cultural da cidade, delineando um leque bastante abrangente de modalidades e instrumentos de proteção e conservação desses espaços da cidade, que abrangem os sítios edificados, naturais e arqueológicos.

O Plano Diretor tem como objetivo proteger as áreas com características ambientais e urbanas de notável interesse para a identidade cultural da cidade. Estabeleceu-se também a conceituação e a diferenciação entre as APAs e as APACs. A Secretaria Municipal das Culturas é que gerencia esse instrumento urbanístico. Como contrapartida para os interesses privados, a prefeitura dispôs em legislação a isenção de impostos, tais como: Imposto Sobre Serviço de Qualquer Natureza (ISS), Imposto Sobre a Propriedade Predial e Territorial Urbana (IPTU) e Taxas de Obras em Áreas Particulares (TOAP), para os imóveis de interesse histórico, arquitetônico, cultural e de preservação paisagística,

No Capítulo I, em “Política de meio Ambiente e Valorização do Patrimônio Cultural”, do Título VII do Plano Diretor, teremos a Subseção I, “Unidades de Conservação Ambiental”, onde o Artigo 124 classifica estas Unidades em:

Inciso III – Área de Proteção do Ambiente Cultural – APAC, de domínio público ou privado, a que apresenta relevante interesse cultural e características paisagísticas notáveis, cuja ocupação deve ser compatível com a valorização e proteção da sua paisagem e do seu ambiente urbano e com a preservação de seus conjuntos urbanos. (PLANO DIRETOR DECENAL, 1993, p. 57)

A Subseção IV, no mesmo capítulo, refere-se ao “Programa de Proteção e Valorização do Patrimônio Cultural e Ambiente Urbano” e, no Artigo 130, o define e estabelece os principais pontos a serem considerados nos processos de criação e gestão das APACs, que compreende:

Inciso I – a delimitação e declaração das áreas de Proteção do Ambiente Cultural e definição de critérios de proteção;
Inciso II – a proteção e valorização da paisagem e dos conjuntos urbanos de interesse;
[...]

Inciso IV – a elaboração de projetos de recomposição da paisagem, do ambiente urbano e da recuperação dos logradouros e espaços públicos, visando á sua adequação dos conjuntos protegidos.

A revisão dos Projetos de Alinhamento em vigor para os logradouros incluídos em Áreas de Proteção do Ambiente Cultural que estejam em desacordo com seus critérios de preservação;

[...]

Inciso X – o controle e fiscalização das obras, instalações e atividades que incidam sobre os bens tombados e suas áreas de entorno e nas Áreas de Proteção do Ambiente Cultural;

Inciso XI – a integração das ações de proteção, conservação e revitalização do patrimônio cultural entre órgãos e entidades municipais, estaduais e a comunidade. (PLANO DIRETOR DECENAL, 1993, p.61-62)

As diretrizes e programas estabelecidos por este “novo” instrumento tiveram origem em discussões antigas, que trataram da importância dos conjuntos urbanos nos grandes centros metropolitanos e que assumiram caráter mais amplo, menos pontual, possibilitando assim a geração de diversas alternativas ao patrimônio cultural da cidade, no campo de sua conservação.

Essas diretrizes, preservando o ambiente, a paisagem e sua fisionomia, aproximam o patrimônio cultural do cotidiano da cidade e da vida de seus habitantes e representam a parceria do poder público com a comunidade que, em diversas ocasiões, inicia o processo de discussão e reivindica a proteção da memória edificada de seu bairro, para a manutenção da qualidade de vida, e a participação no planejamento da cidade.

Também em 1992, o Decreto Municipal nº 11.860 de 23 de dezembro de 1992 criou e delimitou a Área de Especial Interesse Urbanístico (AEIU) da zona portuária.

Cabe destacar que a AEIU foi definida a partir do interesse manifestado pelos diversos segmentos representados nos sucessivos grupos de trabalho que vislumbravam na área um grande potencial econômico-financeiro em face de sua proximidade à área central de negócios. O restante da área portuária ficou a espera de um futuro duvidoso, proporcionado pelas incertezas das leis do mercado imobiliário, devido a sua localização nada privilegiada: próxima ao Canal do Mangue, Rodoviária Novo Rio e Avenida Brasil. (CARLOS, 2010)

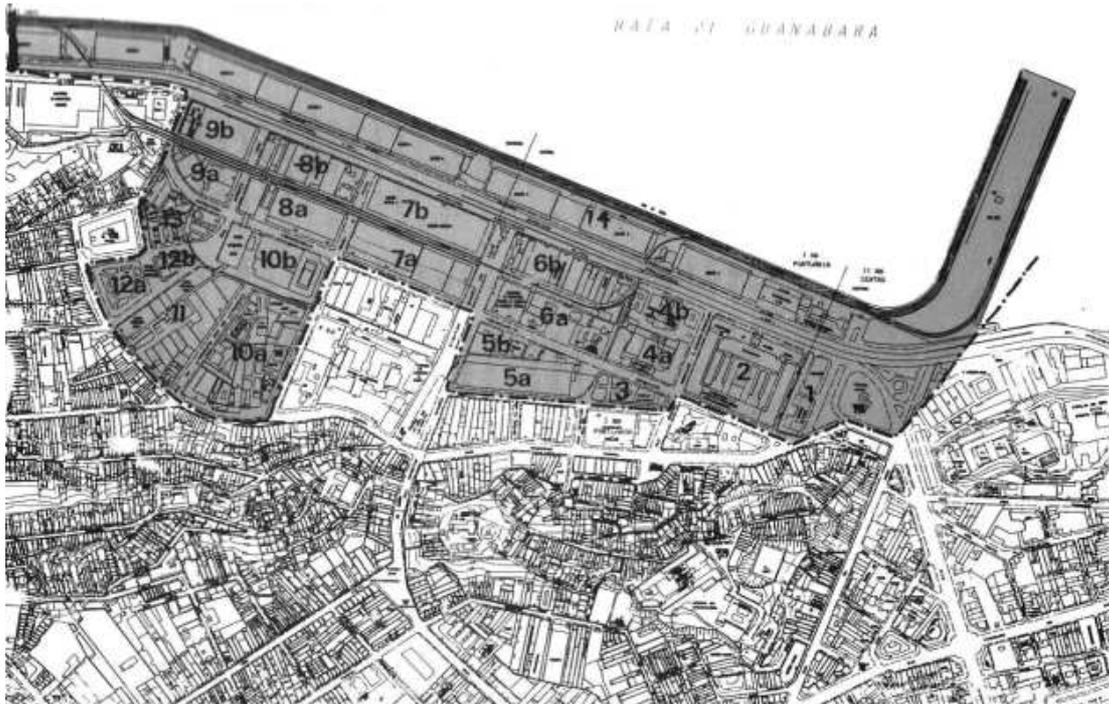


Figura 52: No mapa em um tom mais escuro, a delimitação da Área de Especial Interesse Urbanístico (AEIU).

Projeto Pró-Rio Morro da Conceição

Em 1998 foi firmado um acordo de cooperação técnica entre a prefeitura da cidade e o governo da França, através dos Ministérios do Equipamento, da Cultura e das Relações Exteriores franceses, em que técnicos e especialistas em patrimônio histórico e em reabilitação participaram da elaboração do projeto Pró-Rio Morro da Conceição. O projeto teve a duração de aproximadamente três anos, com uma abordagem interdisciplinar e a participação da população local, e cuja ideia era aplicar a metodologia desenvolvida na renovação de áreas degradadas na França e adaptá-la às especificidades da realidade da área estudada.

As duas principais vertentes do projeto são a requalificação das áreas públicas e a recuperação do parque privado. Foram as análises da rica documentação acumulada e do profundo conhecimento de campo que apontaram os princípios determinantes deste processo de ocupação. Nesta perspectiva estão previstas intervenções hierarquizadas em diferentes níveis de complexidade, incluindo aquelas de restauração, quando constatado o valor supremo da edificação ou da ambiência em questão, e as de recuperação de espaços públicos ou de edificações, quando se tratar de um exemplar que caracterize a imagem do Morro.

Finalmente, podem ocorrer ainda intervenções que envolvam novas construções, nos casos onde o objetivo seja a valorização do espaço através da costura do tecido urbano existente ou de preenchimento dos vazios. (SIGAUD, 2000, p. 17)

A primeira etapa do projeto foi o levantamento de todas as informações existentes da área: planos urbanísticos; legislações vigentes; tipologia arquitetônica; topografia do Morro; bens tombados ou preservados; serviços públicos como abastecimento de água, esgoto sanitário, sistema de drenagem, fornecimento de gás, rede de iluminação pública e coleta de lixo. Assim como foram feitas pesquisas socioeconômicas, fundiárias, imobiliárias e arqueológicas, estas últimas, nos jardins do Valongo.

Além de estudos sobre uso e ocupação do solo, áreas verdes e públicas, o projeto também fez uma análise das relações com a cidade, através de planos visuais, identificando pontos entre o Morro e a cidade, onde ainda fosse possível sua visibilidade mútua.

A partir destes pontos fomos construindo os seus planos visuais externos. De maneira inversa, procuramos identificar os pontos de visadas panorâmicas a partir de seu interior em direção à cidade. Desta forma, estabelecemos alguns cones de visão a serem privilegiados e valorizados no desenvolvimento do projeto. Muito desses pontos foram por nós considerados então como pontos notáveis, representando uma referência interna ou externa do Morro. (SIGAUD, 2000, p. 53)

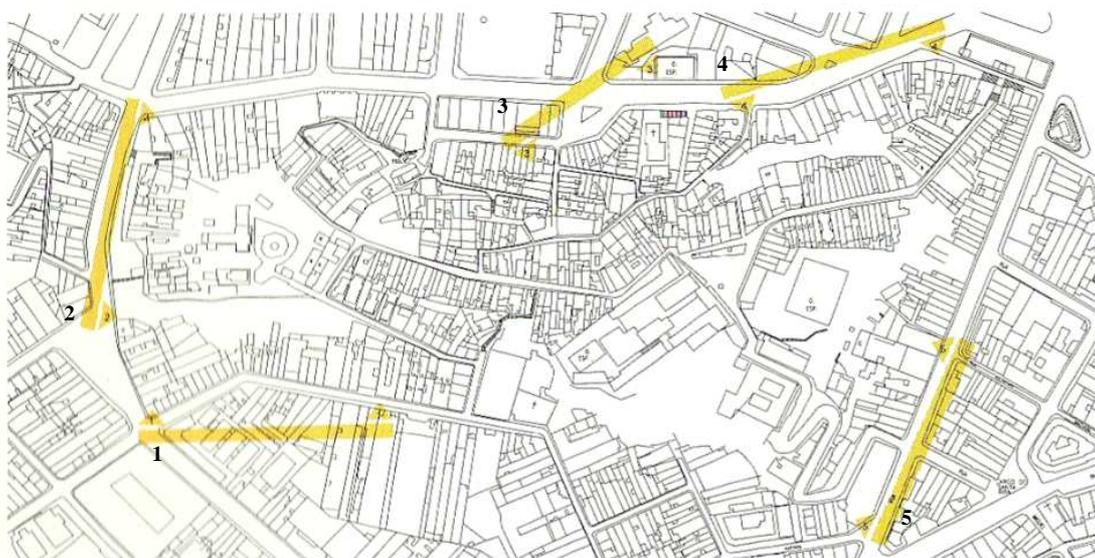


Figura 53: Planta Baixa do Morro da Conceição com os Planos Visuais para o entorno imediato, elaborada pelo Projeto Pró-Rio Morro da Conceição.

MORRO DA CONCEIÇÃO

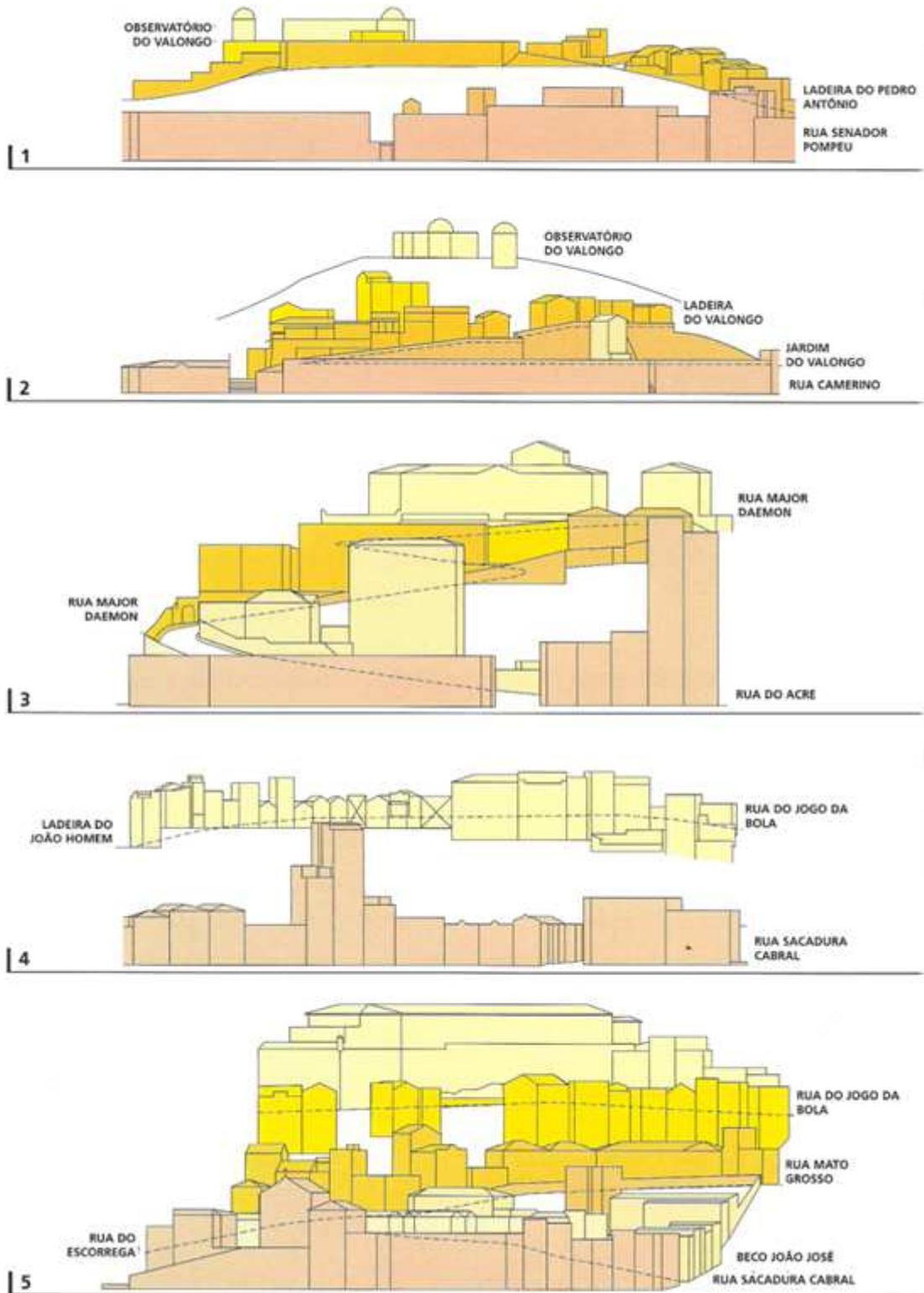


Figura 54: Cortes do Morro da Conceição com os Planos Visuais para o entorno imediato.

A área de abrangência das propostas do projeto Pró-Rio Morro da Conceição está inserida na do projeto SAGAS e, conseqüentemente, na delimitação do bairro da Saúde. Até o início do ano de 2008, o antigo Departamento Geral de Patrimônio Cultural (DGPC) era o órgão responsável pela aplicação da política de proteção do patrimônio cultural na esfera municipal, tendo como atribuições: o inventário, registro, regulamentação, fiscalização e implementação de ações que visassem à proteção legal dos bens de natureza tangível e intangível, proporcionando a preservação da memória cultural carioca. Ou seja, a de:

Definir as áreas a serem inventariadas e estudadas, tendo como parâmetros a evolução urbana da Cidade, os locais de grande concentração de bens culturais, as áreas onde o processo de crescimento e renovação implique em ameaça da perda da identidade cultural e as áreas eleitas pelos demais órgãos da Prefeitura para redefinição da legislação de uso e ocupação do solo. (CARLOS, 1997)

Em março de 2006, o então prefeito Cesar Maia cria a Secretaria Extraordinária de Relações Institucionais, exclusivamente para cuidar do patrimônio histórico e cultural da cidade, através do Decreto nº 26.239 de 6 de março que, em seu Artigo 1º, decreta a criação da Secretaria Extraordinária de Promoção, Defesa, Desenvolvimento e Revitalização do Patrimônio e da Memória Histórica-Cultural da Cidade do Rio de Janeiro (SEDREPACH).

Em 2009, no início do mandato do prefeito Eduardo Paes, o Decreto nº 30.339 de 01 de janeiro, no Artigo 5º item II, incorporou à Secretaria Municipal de Cultura as funções de Promoção, Defesa, Desenvolvimento e Revitalização do Patrimônio e da Memória Histórico-Cultural da Cidade do Rio de Janeiro, antes exercidas pela SEDREPAHC, passando a ser denominada Subsecretaria de Patrimônio Cultural, Intervenção Urbana, Arquitetura e Design.

Em 2012, pelo do Decreto nº 35879 de 05 de Julho, foi criado o Instituto Rio Patrimônio da Humanidade (IRPH), ratificado pela Lei 5547 de 27 de Dezembro de 2012, como órgão estruturado no Gabinete do Prefeito.

Relação dos bens tombados e preservados pelo município nos bairros da Saúde, Gamboa, Santo Cristo e parte do Centro. (ver no Anexo 1 – relação dos bens com os dados do processo de tombamento de cada um e Anexo 2 – planilha com a listagem dos bens por bairro e instância de proteção)

Bairro da Saúde:

- Estátua: Hipômenes;
- Estátua: Atalanta;
- Fundação Manoel Lino Costa;
- Oratório do Morro da Providência;
- Prédio à Rua Sacadura Cabral.

Bairro da Gamboa:

- Duas pinturas murais que decoram bares tradicionais;
- Albergue da Boa Vontade;
- Centro Cultural José Bonifácio;
- Escadaria na Rua Costa Barros (entre a Travessa Rosa Saião e Travessa Ladeira do Livramento);
- Estátuas na Rua Pedro Ernesto, nº80;
- Galpões da estrada de Ferro Central do Brasil;
- Pinturas a óleo sobre alvenaria;
- Pinturas de Nilton Bravo.

Bairro de Santo Cristo:

- Armazéns 01 a 07 à Av. Rodrigues Alves s/n.º;
- Chafariz “A fonte da Criança” na Praça Santo Cristo;
- Edifício à Rua Farnese, n.º 45;
- Edifício à Rua Farnese, n.ºs 49 e 51;
- Edifício de apartamentos à Rua Barão da Gamboa, n.ºs 164 a 184;
- Galpão à Av. Rodrigues Alves, n.ºs 303/331;
- Igreja de São Pedro;
- Hospital de Nossa Senhora da Saúde e Capela de Nossa Senhora das Graças;
- Imóvel à Rua Equador, n.º 476;
- Sede da extinta revista “O Cruzeiro”;
- Trapiche Modesto Leal;
- Vila na Rua Marquês de Sapucaí;
- Vila Operária da Gamboa.

Centro – Bens que constam como Centro, porém estão diretamente ligadas aos bairros da Saúde, Gamboa e Santo Cristo:

- Edifício “A Noite” na Praça Mauá, n.º 7;
- Estátua na Escola Rivadávia Correa na Praça Mauá, n.º 2;
- Estátua no Palácio Itamaraty na Praça Mauá, n.º 2;
- Imóvel na Praça Mauá, n.º 2;
- Imóvel na Praça Mauá, n.º 10;
- Moinho Fluminense na Rua Sacadura Cabral, n.º 290.

Bens Tombados

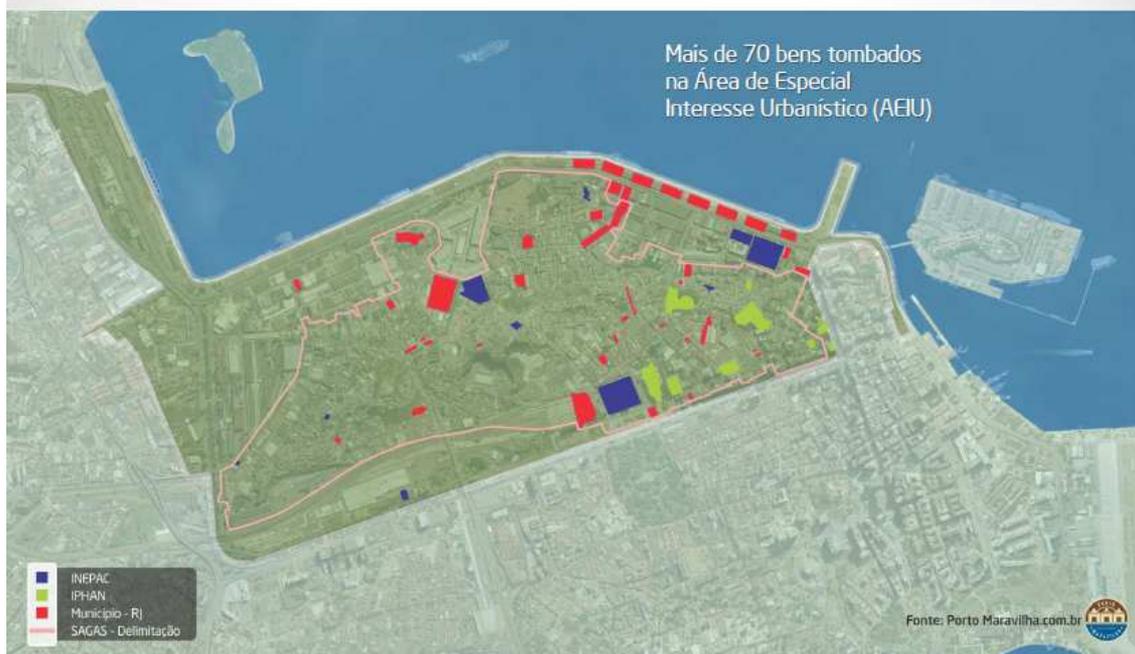


Figura 55: Mapa do projeto Porto Maravilha com a localização dos bens tombados e preservados da região portuária.

Capítulo 3: Planos e Projetos Urbanos a partir da década de 1980.

O terceiro capítulo trata das análises comparativas dos planos e projetos urbanos elaborados, implantados ou não, nas últimas três décadas, na região portuária. Como visto no Capítulo I, as operações portuárias já na década de 1970 passaram por diminuição significativa de suas funções, estando a estrutura do porto e seu entorno subutilizados.

Destacamos, nesse contexto, a grande evolução no porte das embarcações, com a entrada em operação dos navios tipo porta-contêineres, de maior calado, que passaram a exigir maior profundidade no canal de acesso ao porto. A introdução desse modal acarretou também alteração radical nas instalações portuárias, adaptadas ao embarque, desembarque e estocagem dos contêineres. O equipamento de manuseio é totalmente diferente dos guindastes tradicionais e a estocagem prescinde de grandes galpões cobertos. Os antigos armazéns, em alvenaria, tornaram-se obsoletos e subutilizados. Apenas o trecho entre os armazéns 7 a 18 continuou sendo utilizado para as chamadas cargas gerais. Os trechos do cais de São Cristóvão e do Caju foram destinados à movimentação de contêineres. (DEL RIO, 1991)

Paralelamente, ocorreu o adensamento populacional no entorno do porto (fenômeno observado em muitas outras cidades, não só no Brasil), incompatível com atividades portuárias, que demandam intensa movimentação de grandes volumes de carga. No Rio, a situação foi agravada com o abandono do transporte ferroviário em favor do rodoviário. Esses dois fatores levaram ao declínio das atividades portuárias na região do antigo porto e, conseqüentemente, a seu abandono e degradação.

Entretanto, sua relativa proximidade do centro econômico da cidade despertou a atenção do poder público para uma área com grande potencial de revitalização urbana, tornando-a objeto de várias propostas de projetos.

As instalações para atividades portuárias, de serviço, comércio, indústria, etc., na região, ocupam terrenos oriundos dos aterramentos para construção do novo porto, no início de século XIX. São terrenos de marinha, sob domínio da União, cuja posse por particulares se dá por aforamento, o que dificultava suas transferências.

Mas um facilitador para a intervenção na área é um decreto presidencial recentemente publicado (decreto 97.101 de 06/12/88) que estabelece procedimentos para a execução de programa de “desmobilização” de bens de empresas públicas e sociedades de economia mista, como a CDRJ. A partir deste decreto, os imóveis considerados não vinculados às atividades operacionais do porto, ou seja, aqueles subutilizados, podem ser alienados para outros proprietários e usos não portuários. (DEL RIO, 1991, p. 265).

A maioria das áreas onde há interesse direto para as intervenções urbanísticas é de grande porte e de propriedade de órgãos estatais ou do governo. A maior área pertence à Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ), em seguida à Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima (RFFSA) sendo a União o terceiro maior proprietário.

Um estudo realizado em 1983 pela RIO-PART Participações e Empreendimentos S.A., em parceria com a Associação Comercial do Rio de Janeiro, já indicava, na época, uma área de 77.500 m² no total, composta por terrenos e armazéns abandonados e/ou ociosos, como o terreno do antigo Moinho Inglês; imóveis pertencentes a órgãos públicos, não mais utilizados para suas funções originais, como no caso dos pátios ferroviários, da Marinha e da Praia Formosa; e diversos armazéns antes destinados a funções portuárias. (DEL RIO, 1991, p. 268).

No âmbito desse estudo da RIO-PART, foi realizado o *Seminário de Desenvolvimento da Área Portuária do Rio de Janeiro*, em que foram debatidas várias questões para a revitalização, renovação e valorização da área. Porém, segundo Del Rio, o que se podia constatar no resultado do estudo, era a incapacidade do poder público do Rio de Janeiro de gerir um processo e uma iniciativa tão ampla e extensa, tendo como base instituições conflitantes e tão pouco sólidas, o que resultou na defesa de que o setor privado deveria assumir o papel prioritário no processo de elaboração de projetos dessa magnitude. Entenda-se por setor privado o grupo da sociedade representado pelas grandes companhias de caráter privado, que visam ao retorno lucrativo do capital investido.

Em sua pesquisa, Del Rio cita a tentativa da RIO-PART de atrair o capital estrangeiro por meio de propostas de parceria para a implantação de um Centro de Comércio Internacional e reurbanização de seu entorno. Nenhum dos projetos, no entanto, saiu do papel. (DEL RIO, 1991, p.292)

Del Rio aponta como única iniciativa concreta do setor privado de revitalizar da área, indiretamente na expectativa de um desenvolvimento local, a construção do edifício comercial pela empresa João Fortes Engenharia, conhecido como “RB 1”, por estar situado no início da Avenida Rio Branco, no nº1, na Praça Mauá. Segundo pesquisa realizada pela Associação dos Dirigentes e Empresários do Mercado Imobiliário (ADEMI) esse empreendimento originou o único pedido de licenciamento na região portuária na década de 1980. (DEL RIO, 1991, p. 288).



Figura 56: Vista do edifício RB 1 com sua arquitetura pós-moderna, desde a Praça Mauá



Figura 57: Vista do edifício RB 1 desde a Baía de Guanabara. Podemos observar nesta imagem, o contraste de gabarito e de estilo arquitetônico em relação às construções adjacentes.

A intenção do empreendimento era a revitalização da área com a estratégia do *marketing* sobre o projeto do edifício, que tem sua fachada em estilo pós-moderno. A empresa, além de revitalizar a Praça Mauá, publicou na ocasião, dois livros sobre a história dos bairros da região portuária e da Praça Mauá.

A partir da década de 1980, a região portuária se tornará objeto de vários projetos de revitalização e requalificação, com a finalidade de torná-la novamente parte integrante e dinâmica da cidade.

3.1. Plano de Desenvolvimento Urbano da Retaguarda do Porto do Rio de Janeiro (PLANAVE)

A empresa PLANAVE. S.A – Estudos de Projetos de Engenharia, foi contratada pela Portobrás – Empresa de Portos do Brasil S.A. para a elaboração do Plano de Desenvolvimento Urbano da Retaguarda do Porto do Rio de Janeiro. O relatório final, entregue em dezembro de 1989, objetivou apresentar novas propostas para o desenvolvimento da região portuária, abordando seus aspectos históricos, sua função e demanda portuária da época, suas potencialidades, estudo do zoneamento da área, assim como a ocupação e uso do solo. Dentre suas várias propostas, destacaremos a mudanças de uso do solo para a região portuária.

- Ocupações preservadas: uso misto com comércio, serviços, residências, indústrias, depósitos e armazéns; o uso exclusivamente residencial; uso institucional e/ou equipamentos; espaços verdes e encostas;
- Ocupações propostas: Teleporto e o World Trade Center (W.T.C);
- Setor de diversões e comércio; comércio, serviços e habitação; parques residenciais com uso exclusivamente residencial; uso institucional e/ou equipamentos; espaços livres, com praças, parques, passeios, jardins e estacionamentos.

A proposta de renovação do plano de revitalização deveria ocorrer “na medida do interesse dos proprietários de imóveis vetustos e abandonados em substituí-los por novas e modernas edificações” (PLANAVE, 1990). O plano não tem como proposta a demolição ou a desapropriação das áreas, pois considera que essa política resultaria em esvaziamento do bairro, mas sim a construção de novos empreendimentos. A ideia seria a convivência do novo com o antigo.

O plano teria o objetivo a ser alcançado fixar normas, gabaritos e condições do uso do solo, estabelecendo para as ocupações propostas, gabaritos e taxas de ocupação de acordo com os diversos setores classificados na área.

Porém, prevê que: “as áreas previstas para a implantação do “teleporto”⁵, dos equipamentos e dos edifícios institucionais, bem como dos “shoppings centers” devem ser consideradas como áreas especiais sujeitas a projetos específicos, não cabendo prefixação de gabaritos”. (PLANAVE, 1990)

Assim, sem um pré-estabelecimento dos gabaritos, o projeto abre precedente para que grandes torres, com número elevado de pavimentos, possam ser edificadas na região, sem estudo prévio de possíveis impactos no seu entorno.

Entretanto, nesse mesmo projeto, há uma tabela estabelecendo números máximos de pavimentos e taxa máxima de ocupação para algumas edificações segundo os setores e usos:

- Teleporto: estabelece um gabarito de 40 (quarenta) pavimentos para o edifício garagem, mas deixa em aberto as torres de escritórios.
- Setor de diversão e comércio: até 2 (dois) pavimentos.
- Shopping Centers: até 4 (quatro) pavimentos.
- Setor de comércio, serviços e habitação: variável para torres ou blocos.
- Parques residenciais: até 15 (quinze) pavimentos.
- Equipamentos: variável.

⁵ Teleporto – Este equipamento tem como função prioritária dotar o Porto do Rio de Janeiro de um moderno sistema de teleprocessamento para controle operacional, através de um edifício inteligente, que também poderá abrigar funções comerciais relativas às atividades portuárias em questão. (PLANAVE, 1989, p. 81)

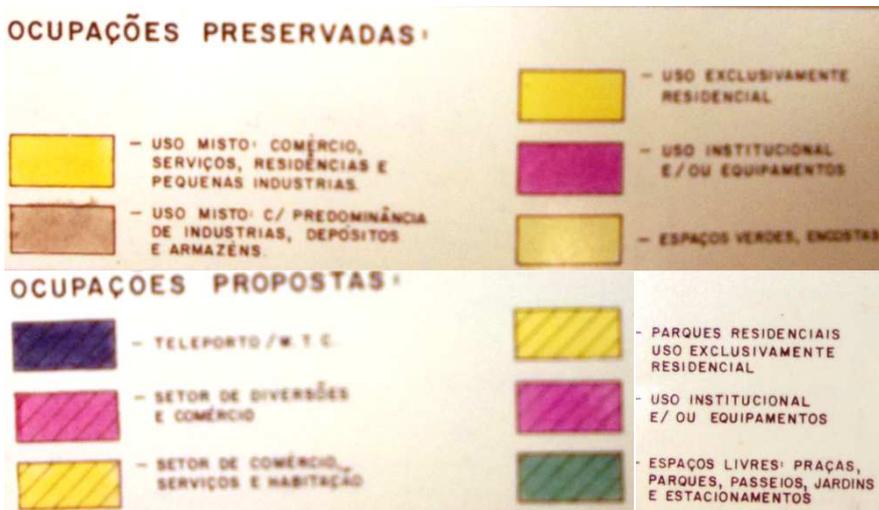


Figura 58: Mapa com os setores das ocupações propostas e ocupações preservadas.

Figura 59: Detalhe das legendas do mapa acima.

A seguir, análise dos mapas com os setores e propostas das ocupações preservadas e das ocupações propostas, com foco nos bairros da Saúde e Gamboa. Observa-se que o aumento significativo do gabarito causaria grandes impactos visuais e ambientais para a área em questão: a implantação do complexo do Teleporto na Gamboa criaria uma grande barreira vertical para a vista da cidade desde a Baía de Guanabara, e os edifícios voltados para a habitação, comércio e serviços na Saúde, constituiriam também uma grande barreira visual com relação ao Morro da Conceição. Lembre-se que, nessa área especificamente, existem vários bens tombados pelo IPHAN e que já havia sido elaborado, em 1981, através do projeto Pró-Memória, o Inventário do Morro da Conceição e adjacências, com o objetivo de publicar uma portaria de controle de gabaritos e forma de ocupação da área em questão.

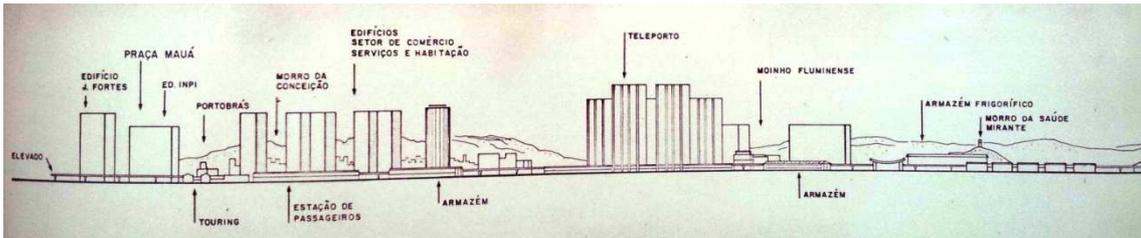


Figura 60: Corte esquemático do projeto com as propostas de gabarito para a região portuária. Abaixo, podemos observar partes do corte ampliadas.

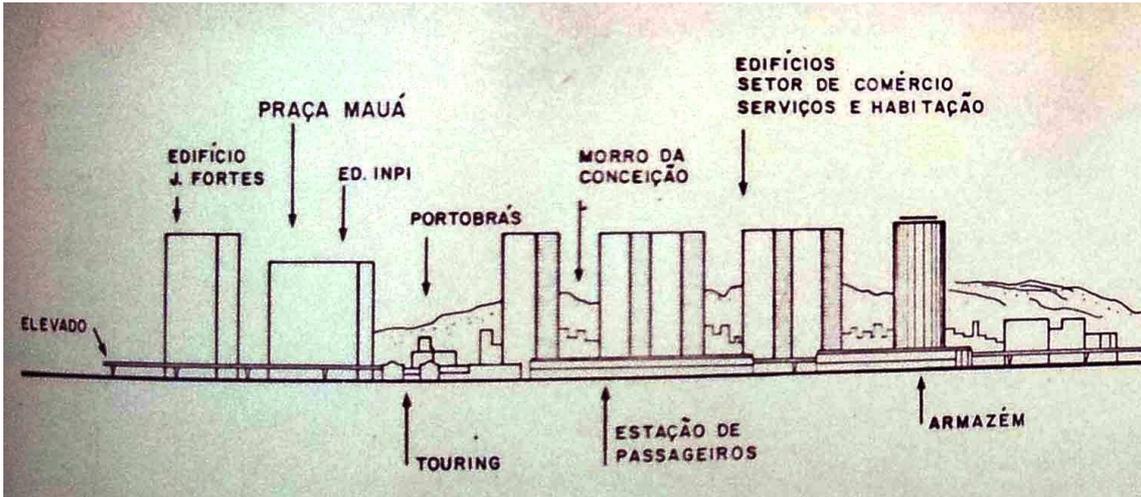


Figura 61: Parte do corte esquemático do projeto. Percebe-se que com a implantação de edifícios altos na orla da Saúde não se poderá ver o Morro da Conceição desde a Baía.

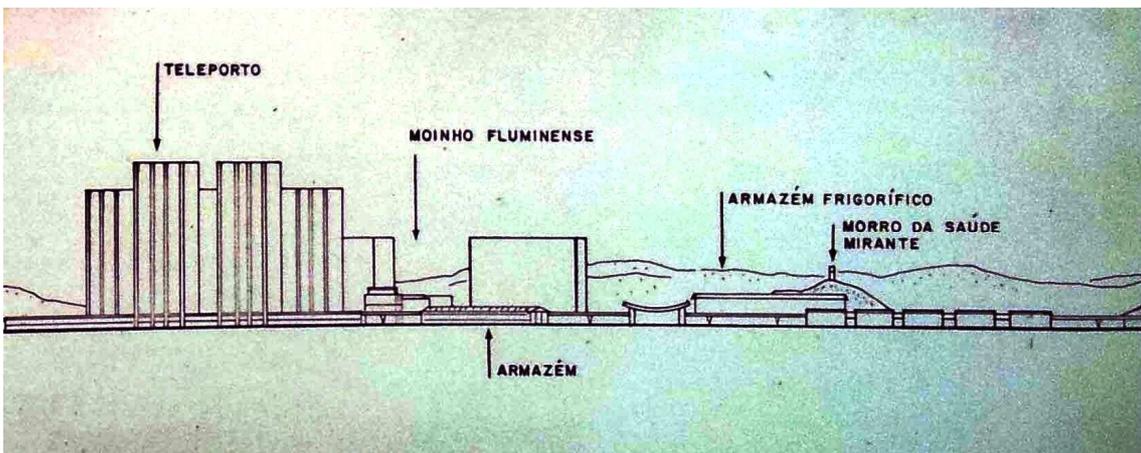


Figura 62: Parte do corte esquemático do projeto. Podemos observar a massa volumétrica para a proposta do projeto Teleporto.

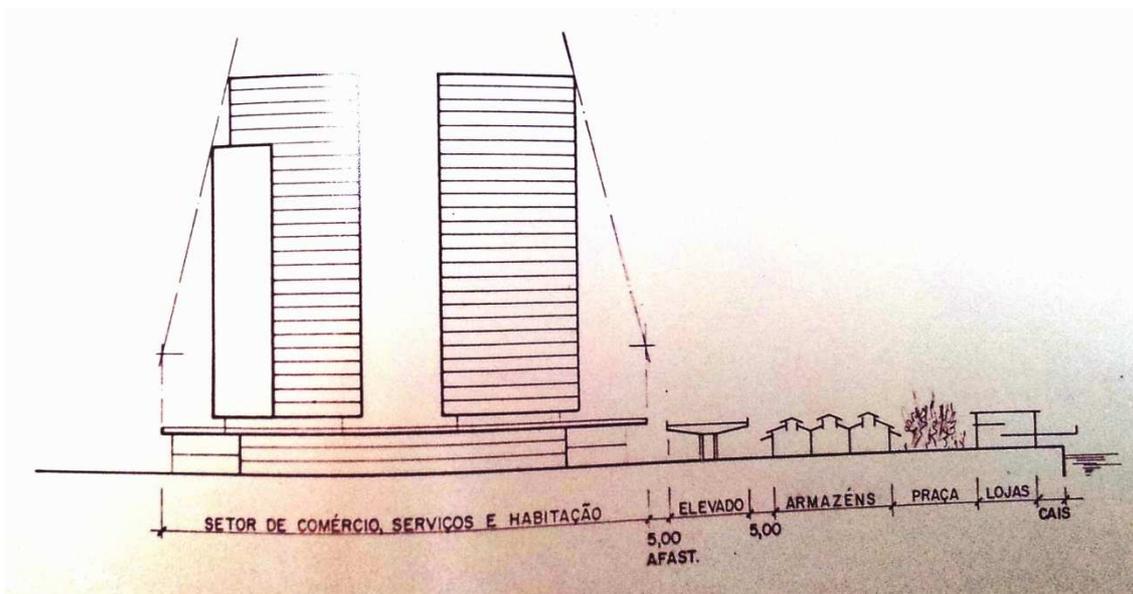


Figura 63: Corte esquemático do projeto do bairro da Saúde para o setor de comércio, serviços e habitação. “[...], o “lay-out” e o perfil aqui apresentados tem apenas, o objetivo de exemplificar uma das incontáveis soluções possíveis dentro dos critérios estabelecidos”. (PLANAVE, 1990).

Portanto, através da análise dos desenhos elaborados pela PLANAVE, enfatizamos mais uma vez a desproporção entre o gabarito existente e o gabarito proposto para os bairros da Saúde e Gamboa, objetos de estudo dessa tese. Entretanto, o Projeto Porto Maravilha também adotou o aumento de gabarito nestas mesmas proporções no seu projeto de reurbanização da região portuária.

O projeto da PLANAVE tem propostas para mudanças do sistema viário, estabelecendo como implantação prioritária a ampliação da largura do canteiro central da atual Av. Rodrigues Alves e dos retornos. Para implantações de longo prazo, a construção de duas novas rampas de acesso ao elevador da perimetral e, posteriormente, a implantação do metrô de superfície.

3.2. Projeto da Companhia DOCAS do Rio de Janeiro

Em agosto de 1991 foi elaborado o Projeto da Companhia DOCAS do Estado do Rio de Janeiro – CDRJ com a proposta de revitalização da Área Portuária da Gamboa.

Foi realizado um estudo detalhado da área, com o levantamento de ocupação e uso do solo, bem como gabaritos e situações fundiárias. O trabalho adotou algumas

premissas básicas, a partir das quais foram definidos os objetivos gerais do projeto (DOCAS, 1991, p. 8):

- Maximizar o desempenho da Área Portuária da Gamboa no contexto urbano e regional, propiciando uma região autossustentável;
- Melhorar as condições ambientais e, conseqüentemente, a qualidade de vida;
- Preservar e reforçar o caráter histórico-cultural da região.

No decorrer de seu texto verifica-se que os objetivos que se pretende sejam alcançados são “conflitantes”. Portanto, a proposta deverá “procurar ponto de equilíbrio entre os objetivos, de forma a evitar distorções e deterioração”. Para tal, foram estabelecidos a níveis mais setoriais, os seguintes objetivos específicos (DOCAS, 1991, p. 9)

- Identificar usos urbanos mais rentáveis para a região, determinando sua participação percentual e sua distribuição espacial, com vista a uma estruturação orgânica e funcional da área;
- Identificar as funções, atividades e equipamentos dos setores público e privado, nos âmbitos local e regional, mais adequados para a implantação na Área Portuária da Gamboa, em função de suas potencialidades;
- Promover ações mitigatórias visando minimizar os impactos negativos causados pelos corredores viários, sem prejuízo desses sistemas;
- Preservar e valorizar os aspectos histórico-culturais e paisagísticos existentes na área, de modo a integrar estas características à imagem do novo bairro.

São explicitados, no primeiro item, o caráter especulativo que viabilizaria o projeto, com relação à área portuária e, no último item, a preocupação em se resgatar a “imagem do novo bairro”. O questionamento é: se essa “imagem” seria de caráter histórico negativo, como apresentado no primeiro capítulo desta pesquisa, ou uma nova “imagem” no sentido de “merchandising ou marketing”?

Entre várias metas e estratégias estabelecidas pelo plano de renovação da área em questão, com relação à “Qualidade Histórica”, temos (DOCAS, 1990, p. 55):

Meta:

- Preservar, restaurar e reutilizar o potencial histórico-cultural da área portuária.

Estratégias:

- Manter compromisso entre a preservação e a renovação, no sentido de alcançar um equilíbrio entre o antigo e o novo;
- Preservar e valorizar as características históricas dos bairros e, particularmente, das áreas habitacionais existentes;
- Adequar as estruturas significativas à instalação de novos usos, e renovar as áreas descaracterizadas;
- Preservar e reforçar a atual imagem da área portuária, através da preservação de estruturas e espaços representativos das atividades ali desenvolvidas;
- Proporcionar o reaproveitamento das edificações antigas para usos diversos;
- Criar mecanismos de suporte à ação de moradores na restauração das edificações habitacionais;
- Apoiar e reforçar os projetos de preservação já em andamento.

É interessante destacarmos aqui que, apesar do curto espaço de tempo do projeto PLANAVE para este do Porto Maravilha, percebemos mudança no discurso, com relação à preservação e reutilização do patrimônio existente na área.

Podemos afirmar que algumas dessas metas e estratégias foram aproveitadas, desenvolvidas e implantadas no atual projeto Porto Maravilha, que se encontra em fase de execução na região portuária, abordado no próximo capítulo.

Com relação às “Intervenções Arquitetônicas”, temos (DOCAS, 1991, p. 56):

Meta:

- Promover a qualificação arquitetônica da área.

Estratégias: dentre as nove estratégias propostas pelo projeto, destacaremos alguns itens.

- Criar uma imagem contemporânea para a área, seja por intermédio de edifícios de linguagem arquitetônica inovadora, seja pelo contraste deles com a arquitetura antiga revitalizada;
- Inserir novos padrões arquitetônicos em consonância com os encontrados na área, através da forma ou da escala, de modo a reforçar sua identidade;
- Harmonizar os novos edifícios com o perfil paisagístico da área.

Sem dúvida, há um desafio para o projeto e implantação das novas propostas edilícias para a área. Certamente são necessários harmonia e diálogo com as antigas edificações existentes e, em contrapartida, novos projetos que contemplem as necessidades e exigências contemporâneas das novas construções.

Ainda na questão da “Concepção Urbanística e Arquitetônica” da proposta, destaca-se o item da “Implantação de Projeto de Impacto”, onde o texto cita que “a área necessita de uma radical mudança de imagem, no caso presente, passe a gerar expectativas positivas, devidas ao teor inovador das propostas para a revitalização...”. O texto argumenta ainda que “os níveis de degradação e de abandono da área já consolidam, junto à população do Rio de Janeiro um sentimento depreciativo, cuja revisão depende de um projeto de impacto, com a criação de eventos novos de tal dimensão que possam suplantar a atual imagem” (DOCAS, 1991, p. 58 e 59).

Porém, após a análise das propostas, no que diz respeito ao aumento dos gabaritos na área, principalmente nos bairros da Saúde e Gamboa, ainda dentro da questão acima citada, verificamos que o item “Implantação de Centros de Bairro”, entre outros aspectos, afirma que:

Da conformação topográfica particular da área, somada às disposições da legislação urbanística vigente, resultou a **proposição de estudos para as edificações a serem construídas**, particularmente no que tange ao **trecho entre o Morro da Conceição e o Morro da Gamboa**, de modo a não ferir a sua linha natural de coroamento. A obediência aos limites impostos tanto pela paisagem, quanto pelas edificações existentes, assegura a harmonia das novas intervenções em relação ao cenário já consolidado.

A conservação de gabaritos baixos e homogêneos dos armazéns dos cais do porto é a maior garantia de que a revitalização da área portuária se fará de maneira reverente à situação encontrada, e ao que a mesma representa para a história do Rio de Janeiro (DOCAS, 1991, p. 59. Grifo nosso)

Para a implantação da proposta de revitalização, a área portuária foi segmentada em polos indutores de desenvolvimento, sendo os polos IA e IB, aproximadamente correspondentes aos bairros da Saúde e Gamboa. Porém, após análise das pranchas com mapas e cortes descritivos da área, com “a proposição de estudos para as edificações a serem construídas”, verificamos que não há efetivamente um respeito a esses limites topográficos e às edificações existentes.

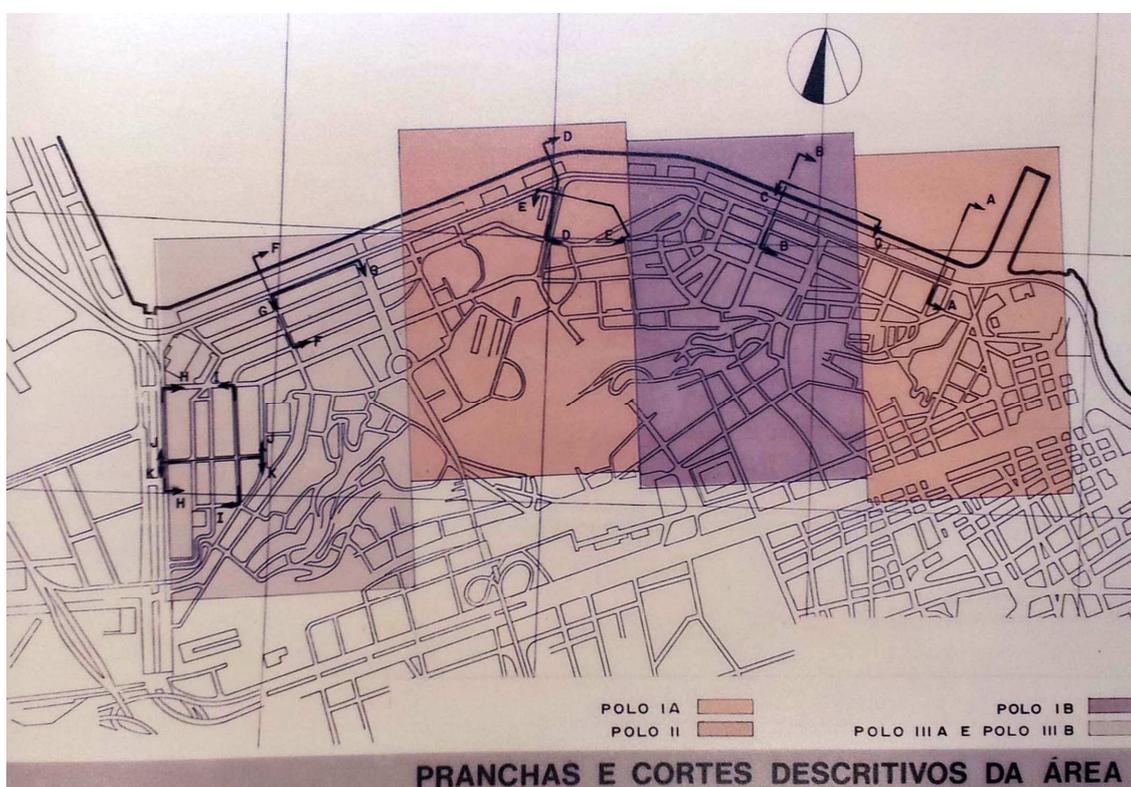


Figura 64: Mapa de abrangência do projeto com a delimitação dos quatro polos propostos e as posições dos onze cortes (de A a K) que compõe a proposta do mesmo.

O projeto das DOCAS fez também o estudo de uma “linha imaginária de coroamento” por toda a extensão da região portuária. Portanto, no que diz respeito aos polos IA e IB com relação à questão dos gabaritos, há a proposta de um conjunto de edifícios de grande porte para o Centro de Negócios, somando-se ao turismo, lazer e cultura. Esse conjunto seria inserido na quadra onde está o Moinho Fluminense, e se tomaria por base do gabarito para as novas construções a altura da torre do silo, mantendo assim, segundo a proposta, o perfil urbano da zona portuária naquele momento.

O texto é claro em dizer que uma das condicionantes favoráveis para a revitalização da área é:

Geomorfologia composta por uma cadeia de morros que compõe o perfil natural da área Sul e por aqueles mais próximos da linha do cais, que trazem variedade topográfica à planície criada pelo aterro da zona portuária, criando pontos de especial interesse paisagístico. (DOCAS, 1991.)

Para exemplificarmos, pegaremos apenas a região da Saúde e parte da Gamboa, que está demarcada no corte a seguir como “Detalhe 1”.

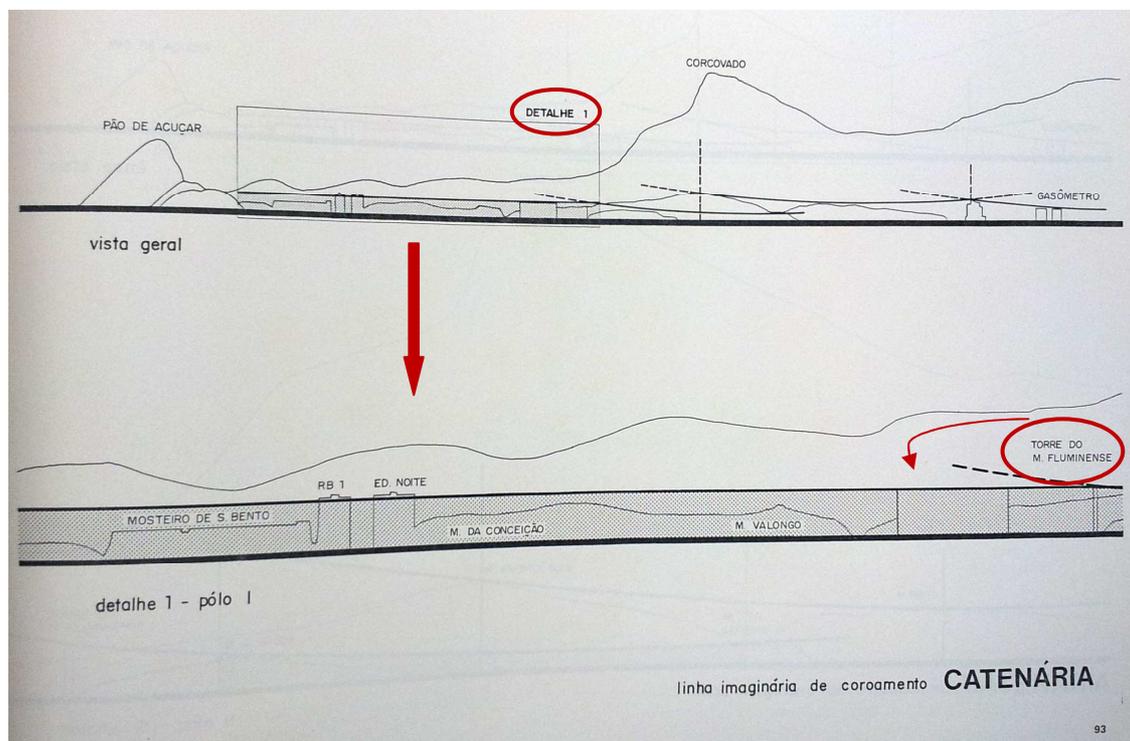


Figura 65: Corte esquemático da orla da região portuária. No “Detalhe 1”, podemos observar a “linha imaginária de coroamento” feita nesta área a partir da altura da torre do Moinho Fluminense.

A nova proposta de estabelecimento de altura de gabarito do projeto DOCAS para as novas construções vai de encontro ao próprio discurso do projeto, que afirma a importância de se manter os gabaritos das construções existentes baixos e homogêneos, para maior garantia da revitalização da área. O texto também se contradiz quanto a não ferir a linha natural de coroamento, uma vez que a “Linha Imaginária” proposta fica acima da linha de coroamento dos Morros da Conceição e da Gamboa.

Quanto ao partido arquitetônico a ser adotado, será o da incorporação da base do “armazém existente, utilizando-o para comércio e garagem, sendo que a partir dessa base eleva-se uma expansão vertical, com volumes em vidro e revestimento opaco, cujas proporções são similares às do Moinho Fluminense” (DOCAS, 1991, p. 75).

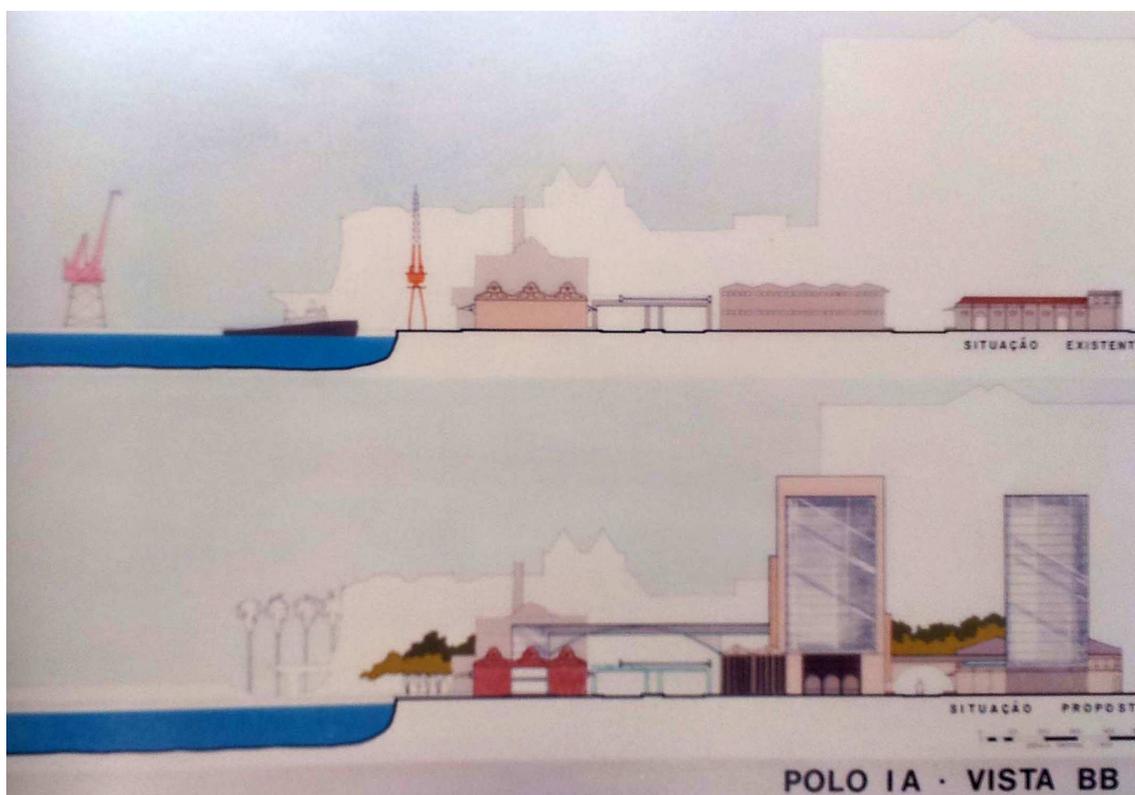


Figura 66: Corte esquemático (vista BB) na área correspondente ao polo IA do projeto de renovação. Aqui se percebe a diferença de gabaritos entre a “situação existente” e a “situação proposta”, o que alteraria, e muito, a questão de visibilidade e ambiência do patrimônio tombado ou preservado dos bairros da Saúde e da Gamboa.

Analisando as propostas de renovação dos polos IA e IB, pode-se sintetizar, com relação ao uso do solo, a revitalização em todo o entorno da Praça Mauá, sendo esta utilizada como elo entre o início da Av. Rio Branco e a região portuária propriamente dita, através da criação de espaços verdes para lazer e de um passeio

público ao longo do cais. O Píer Mauá também seria transformado em área pública de lazer e de comércio, com o remanejamento e remontagem dos armazéns 7, 8 e 10. Sendo os demais armazéns utilizados para atividades voltadas ao turismo e à cultura.

A partir do armazém 3, a sugestão é de uma passarela que passasse por cima do elevador da perimetral até o Centro de Negócios proposto para o armazém, localizada externamente, como alusão aos arcos existentes do Moinho Fluminense. O terreno do Moinho Inglês, receberia um complexo comercial com lojas, escritórios, lazer, garagem e hotel. Quanto às antigas edificações, seriam reabilitadas e restauradas para novos usos.



Figura 67:
Remanejamento dos
armazéns 7, 8 e 10 para
o Píer Mauá.



Figura 68: Proposta de
um Shopping Center
nas antigas instalações
do Moinho Fluminense.

Essa é a ideia de renovação dos autores do projeto com relação à “Qualidade Histórica”, no que diz respeito às estratégias propostas, que seriam: “adequar as estruturas significativas à instalação de novos usos e renovar as áreas descaracterizadas” ou “preservar e reforçar a atual imagem da área portuária, através da preservação de estruturas e espaços representativos das atividades ali desenvolvidas”. Independentemente da justificativa dada, o remanejamento dos armazéns, assim como a demolição ou não da perimetral, já eram vistos como condicionantes a serem enfrentadas e superadas para a implantação do projeto:

Existência da via perimetral elevada, enquanto barreira física de difícil transposição, causadora de transtornos de ordem ambiental e psicológica, **somando-se a outra barreira conformada pelos armazéns do cais do porto, separando o interior da área da linha d’água que qualifica enquanto litoral marítimo.** (DOCAS, 1991, p. 54. Grifo nosso).

No texto do projeto percebe-se, nas “entrelinhas”, que, desde o início dos anos 1990, considera-se a possibilidade de, no futuro, demolir essas barreiras. Observa-se que estes elementos representam uma “barreira” entre o interior e a linha d’água, porém prédios com um significativo gabarito são vistos como uma possibilidade de simplesmente estarmos substituindo uns pelos outros. O Projeto Porto Maravilha demoliu efetivamente a Perimetral desde a Praça XV até a Avenida Francisco Bicalho, manteve, porém, os armazéns.

Após as análises citadas acima, pode-se concluir que, mais uma vez, propostas de mudança do uso do solo, juntamente com o aumento de gabaritos na região portuária, parecem ser a única opção de proposta que se tem como solução para a revitalização e renovação da região portuária. De certa forma, essa também será a solução adotada pelo Projeto Porto Maravilha, através da mudança da legislação vigente para a área.

3.3. Projeto de Estruturação Urbana da Área Portuária - PEU

O Projeto de Estruturação Urbana foi elaborado pela Câmara Técnica da Secretaria Municipal de Cultura / Departamento Geral do Patrimônio Cultural da cidade do Rio de Janeiro – DGPC, em março de 1992. O Grupo de Trabalho foi criado pelo Decreto nº 10.057, de 13 de março de 1991 e formado por técnicos de vários órgãos da prefeitura, além de representantes da RFFSA, da Companhia Docas do Rio de Janeiro, da Associação Comercial e Sindicato dos Estivadores e Trabalhadores em Estiva dos Minérios do Rio de Janeiro.

O Decreto Nº 322/74, que regulamentou o Zoneamento do Município do Rio de Janeiro, classificou a área do porto em si, que corresponde aproximadamente à área aterrada, como Zona Portuária (ZP). O estudo elaborado pela Câmara Técnica promoveu, na época, levantamento minucioso da zona portuária, em que os seguintes itens foram analisados: (PEU, 1992, p. 6)

- Legislação vigente para a área em questão;
- Imóveis de interesse para a preservação;
- Situação de sistema viário e dos transportes;
- Localização de terrenos e imóveis vazios;
- Usos mais adequados para a área.

Após o levantamento e análise dos dados coletados, a Câmara Técnica apresentou um relatório final com propostas para o sistema viário, preservação ambiental, uso e ocupação do solo e uma minuta de projeto de lei de uso e ocupação do solo. O relatório, porém, na época, sofreu críticas por parte dos próprios órgãos participantes do Grupo de Trabalho.

Abaixo, relacionaremos de forma sintética algumas das propostas elaboradas pela Câmara de Trabalho: (PEU, 1992, p. 16 – 28)

Sistema Viário:

- Introdução do Veículo Leve sobre Trilhos (VLT) ao longo da Avenida Rodrigues Alves, fazendo a integração rodoviária, ferroviária, portuária e metroviária;
- Retirada no prazo de até 5 anos do Terminal Mariano Procópio, assim como das linhas intermunicipais situadas próximas à Praça Mauá;
- Transferência do terminal Rodoviário Novo Rio, com linhas interestaduais, para área periférica da cidade, no prazo de até 10 anos, preservando, porém, no local, um novo terminal com melhores estudos de impacto.

Preservação Ambiental:

Por conta da importância histórica e cultural de várias edificações e dos armazéns localizados ao longo do Cais da Gamboa, a região foi dividida em duas áreas – A e B.

Área A – onde está o maior número de edificações de valor histórico, delimitada pela Praça Mauá, Rua Sacadura Cabral, Av. Rodrigues Alves, na altura do armazém nº 08.

A proposta sugere a apreciação pelo Conselho Municipal de Proteção do Patrimônio Cultural do tombamento das seguintes edificações de tipologia eclética, que representavam ainda a primeira ocupação da área.

- Armazéns de nº 1, 2, 3, 4, 5, 6 e 7;
- Armazéns de nº 303/301 da Av. Rodrigues Alves;
- Prédios de nº 02 e 10 da Praça Mauá

Área B – devido à baixa incidência de edificações de interesse histórico e cultural, a área foi destinada a novas propostas de renovação urbana. Entretanto, o conjunto formado pelo armazém nº 379 e os sobrados de nº 433, 435 e 437 da Avenida Rodrigues Alves, está localizado nos limites da Área de Proteção Ambiental dos bairros da Saúde, Gamboa e Santo Cristo, e os técnicos recomendaram incluí-los na lista de imóveis preservados pelo Decreto nº 7351 de 14/11/88.

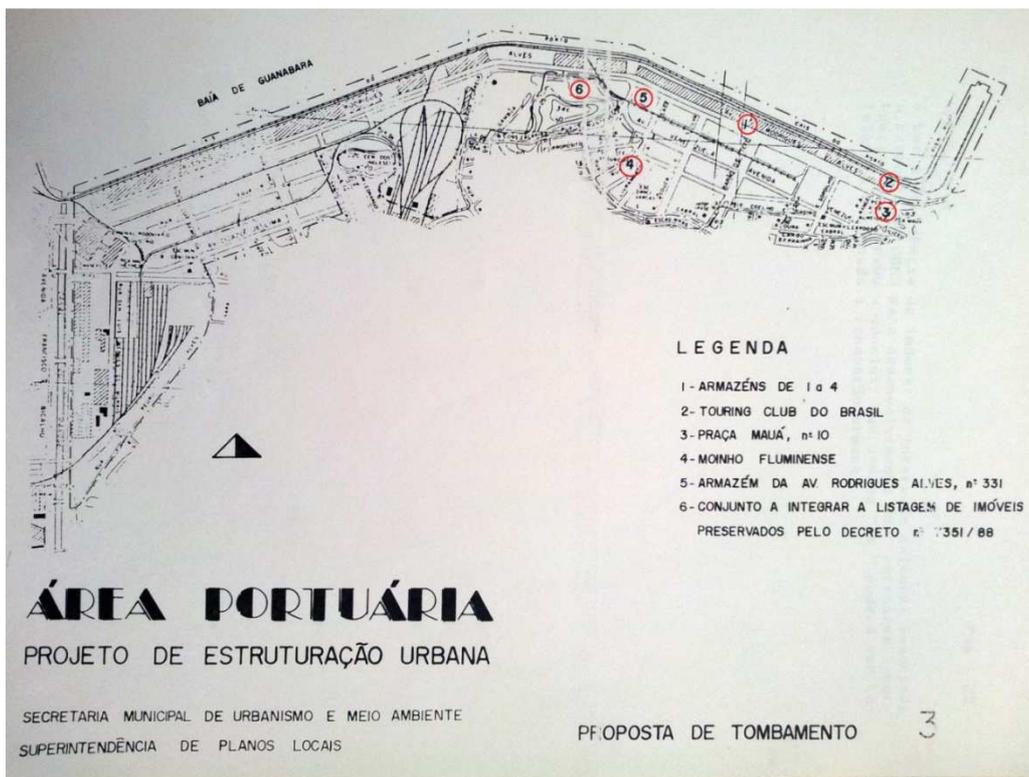


Figura 69: Mapa com a proposta de bens a serem tombados pelo Conselho Municipal de Proteção do Patrimônio Cultural.

Propostas e Justificativas: uso do solo, gabaritos e IAT (Índice de Aproveitamento de Terreno):

- Zona Comercial e de Serviços (ZCS) – área entre a Praça Mauá e Rua Silvino Montenegro com gabaritos de 60 e 45 metros, devido ao fato de estar próxima à Área Central de Negócios e vista naturalmente como futura extensão desta. IAT de 7,5 e 5,5. Parte da área da ZCS foi determinada como Área Especial Interesse Turístico⁶ (AEIT), abrangendo o lado par da Av. Rodrigues Alves, o Píer Mauá, os armazéns de números 1 a 4, a estação de passageiros e o prédio do Touring Club do Brasil. Para essa área manteve-se a altura de 13,50 metros, que corresponde à altura dos armazéns propostos para tombamento. IAT de 0,5;
- Zona Residencial (ZR) – área entre as Ruas Rivadavia Correia, Gamboa e Av. Rodrigues Alves (lado ímpar) com gabarito de seis pavimentos, devido ao fato de

⁶ Delimitação da Área de Especial Interesse Turístico (AEIT) – Do entroncamento da Praça Mauá com a Av. Rodrigues Alves, por esta (incluindo apenas o lado par) até o prolongamento da Rua Souza e Silva, seguindo por este até o cais do porto, por este (incluído e incluindo o Píer Mauá) até o ponto de partida. (PEU, 1992, p. 38).

estar próxima à área preservada pelo projeto SAGAS e ao Morro da Saúde. Gabaritos de 20 metros e 10,50 metros para as áreas vizinhas ao projeto SAGAS, devido aos morros pouco elevados que caracterizam a região. IAT de 1,5 e 3,0;

- Zona de Uso Misto (ZUM) – área entre as Avenidas Rodrigues Alves, Francisco Bicalho e Cidade de Lima e as Ruas Rivadavia Correia e Pedro Alves. O gabarito dessa área é de 34 metros com IAT de 4,0.

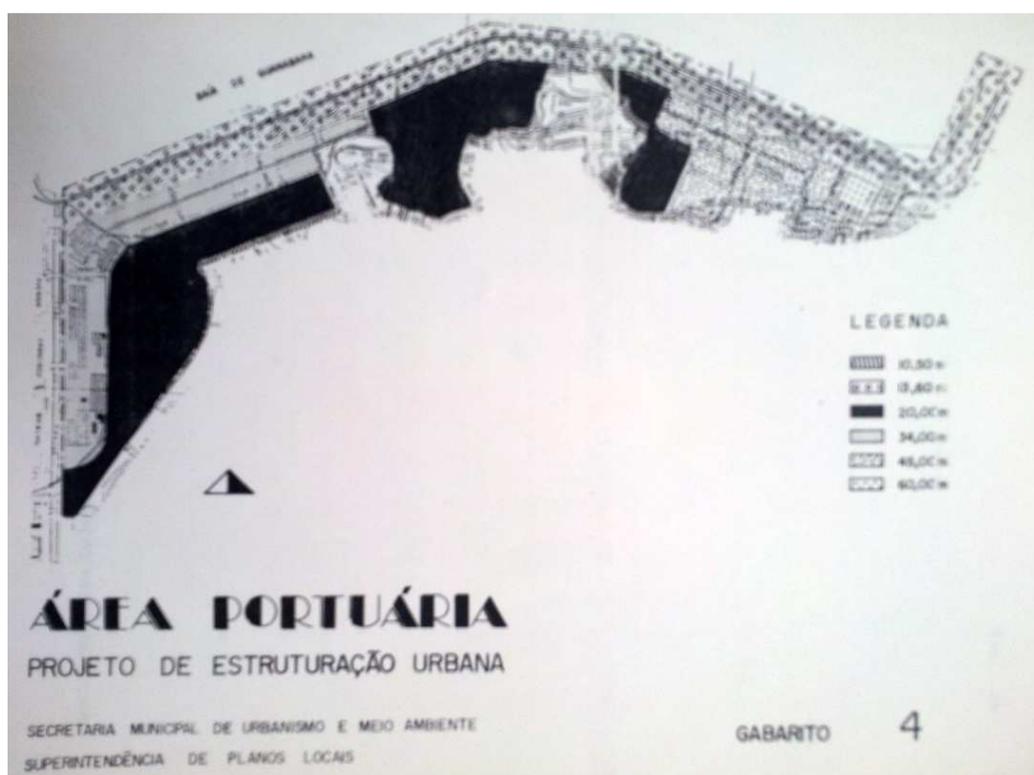


Figura 70: Mapa com a proposta de novos gabaritos para a área portuária.

Analisando a proposta do Projeto de Estruturação Urbana (PEU) para a região percebemos a proposta de gabaritos muito altos para a ZCS, que tornariam possível a construção de grandes edificações comerciais, causando, assim, na região da Saúde, a possível perda da visibilidade dos bens tombados da região e do Morro da Conceição.

Podemos ainda dizer que a necessidade de criação de uma Área de Especial Interesse Urbanístico (AEIU) ficou clara no relatório final desta proposta. Levando-se em consideração as diretrizes do Plano Diretor da cidade do Rio de Janeiro de 1992, a AEIU propicia melhor análise e estudo da área.

3.4. Projeto do Relatório Básico (PRB) – Área de Especial Interesse Urbanístico (AEIU) da Zona Portuária do Rio de Janeiro

O relatório Básico da Área de Especial Interesse Urbanístico (AEIU) foi elaborado pela Coordenação da Área de Planejamento da Superintendência de Planos Locais da Cidade do Rio de Janeiro, no período de janeiro a julho de 1993.

Para sua elaboração foram reunidos e avaliados todos os trabalhos e levantamentos existentes até então sobre a região portuária, com o objetivo final de produzir um relatório com diretrizes para um projeto de revitalização da área do entorno do porto, com proposta de novas ocupações dos espaços visando: lazer, turismo, cultura, residências, preservação do patrimônio histórico-arquitetônico, recuperação de espaços ociosos e melhoria das condições ambientais da orla marítima, integrando-a à cidade.

Esse material foi então encaminhado a um Grupo de Trabalho criado pelo Decreto nº 12.065 de 11 de maio de 1993, com a finalidade de fornecer subsídios para a elaboração de parâmetros de uso do solo e ocupação, para a revitalização e desenvolvimento da zona portuária, compreendida pelo trecho descrito no anexo I do Decreto nº 11.880 de 23 de dezembro de 1992, que cria e delimita a Área de Especial Interesse Urbanístico (AEIU) da região portuária, que abrangia originalmente apenas partes dos bairros da Saúde e da Gamboa. Em 2009, para a implantação do Projeto Porto Maravilha, foi criada e delimitada nova AEIU da região portuária por lei complementar municipal, passando a abranger integralmente os bairros da Saúde, Gamboa, Santo Cristo e parte do Caju e do Centro.

O grupo de trabalho, para subsidiar o desenvolvimento dos trabalhos, deverá promover discussões técnicas com entidades que detenham dados sobre a área e estejam no processo de revitalização.

O produto final do grupo deverá conter um plano estratégico da ação que defina parceiros e forneça instrumentos capazes de promover o início dos trabalhos de revitalização.

Cada um dos integrantes do grupo de trabalho fornecerá dados pertinentes à área de atuação do órgão a que pertence, cumprindo tarefas a serem estipuladas pelo próprio grupo.

Dessa forma esperamos definir assuntos que hoje emperram o desenvolvimento no local, como por exemplo, a transformação de uso dos armazéns através de legislação especial. (PRB, 1993, p. 19)

A coleta de dados da região foi feita por meio de: levantamento de campo; levantamento da legislação vigente; pesquisa em documentação cartográfica (IPLANRIO e Arquivo Geral da cidade do Rio de Janeiro); pesquisa em diversos trabalhos existentes para a área (RIOPART, Câmara Técnica, PLANAVE, Cia DOCAS etc...); levantamento da proposta de tombamento e preservação do DGPC. Para o processo de revitalização da área, foram consideradas áreas de renovação aquelas que estariam na época subutilizadas, vazias ou invadidas. (PRB, 1993).

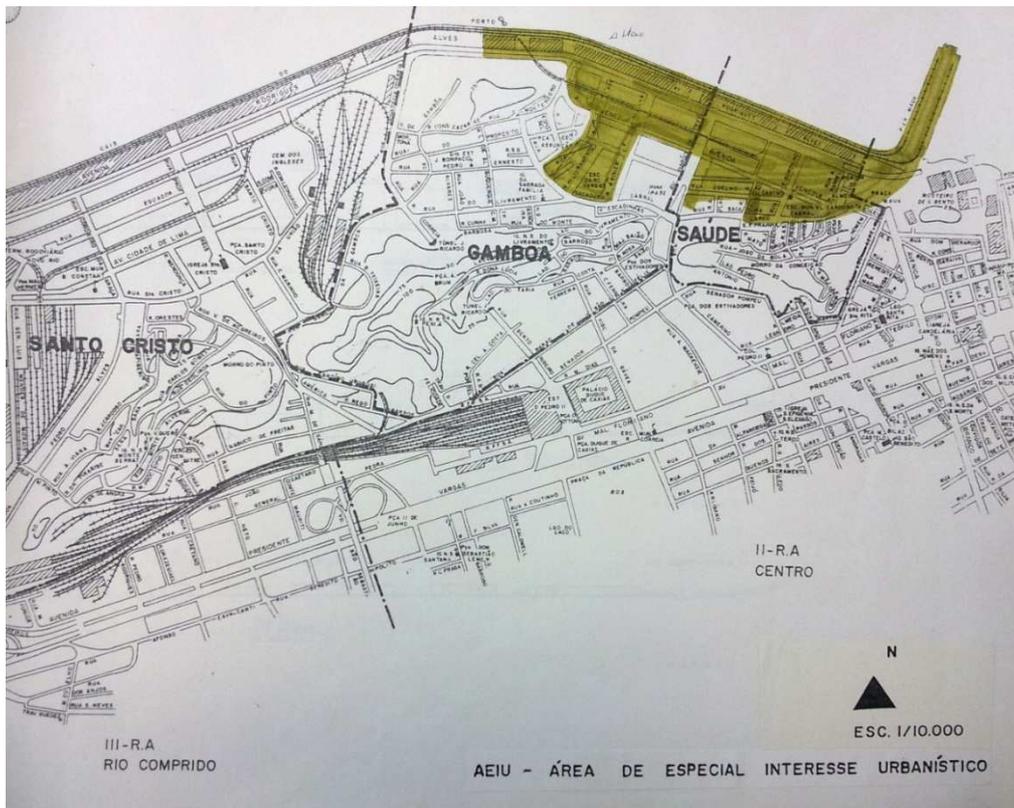


Figura 71: Mapa com a proposta de delimitação da Área Especial de Interesse Urbanístico para a região portuária. Podemos observar que a área abrange apenas parte dos bairros da Saúde e da Gamboa.

Dentre as diretrizes gerais propostas pelo Relatório Básico, podemos destacar:

1. A necessidade de se viabilizar o redesenho urbano e a melhoria da qualidade do ambiente local;
2. Valorizar e reciclar espaços, com usos compatíveis com o rico patrimônio cultural, histórico e arquitetônico;

3. Incentivos ao uso de atividades turísticas, culturais e de lazer nas adjacências da Praça Mauá, podendo incluir os atuais armazéns na linha do cais e píer;
4. Reciclagem dos armazéns e de outras edificações antigas, com a ocupação de atividades geradoras de emprego, além de moradias;
5. A necessária reformulação do transporte coletivo;
6. A implantação de novas linhas circulares, para atendimento aos bairros locais; Veículo Leve sobre Trilhos (VLT) interligando os principais pontos e terminais da área;
7. Intervenções de pequena escala, como a melhoria dos serviços públicos e a transformação de algumas vias em ruas de pedestres, fazendo a ligação com o cais.

Essas diretrizes foram embasadas no estudo feito por Vicente Del Rio (1991), em que o autor aponta os principais componentes necessários para tornar a região portuária parte integrante da dinâmica da cidade. O relatório descreve os seguintes itens para esse dinamismo: patrimônio histórico-arquitetônico; plena utilização dos espaços existentes; recuperação da simbiose cidade-corpo d'água; mistura de usos e atividades; promoção turística; participação dos setores público e privado. Tais componentes teriam maior ou menor intensidade de participação nas propostas de revitalização para a área, onde, segundo o autor, diversos programas já implantados se baseiam no conceito de *marketing* da região. Um dos fatores para o sucesso de intervenções e revitalizações, é a formação de uma nova imagem para a área, por meio de atrativos diversos, como os relacionados acima. Entre os mais utilizados estão os centros de comércio internacional, hotéis, marinas públicas, conjuntos de lojas e restaurantes, museus e, por último, habitação.

O próprio relatório expõe possíveis efeitos da implantação de projetos de revitalização, como:

1. As melhorias urbanísticas podem provocar uma elevação do preço do solo, gerando um possível processo de gentrificação;
2. Maior participação da indústria do turismo nas áreas centrais históricas, com geração de empregos especializados ou não;

3. Implantação de programas habitacionais;
4. Aumento do interesse histórico e cultural, consolidando o centro como lugar simbólico por excelência;
5. Participação programada do setor privado.

É interessante destacar que todos esses itens foram também considerados para a implantação do Projeto Porto Maravilha, o que reforça a ideia do aproveitamento das principais propostas dos planos anteriores para a elaboração do novo plano, pois para a realização desse Relatório Básico foi feita uma análise, com a construção de quadro com resumos e conclusões referentes aos usos, gabaritos, sistema viário, preservação ambiental, *boulevard*, Píer, Praça Mauá e Terminal Mariano Procópio de todos os planos e projetos anteriores propostos para a região portuária (PLANAVE, DOCAS, Utopia Praticável, *World Trade Center* e Ministério dos Transportes).

Com relação ao uso do solo e ao gabarito, o Relatório Básico propõe as seguintes diretrizes (PRB, 1993, p. 54):

1. Reutilização dos armazéns e áreas abandonadas existentes, servindo de moradias, comércio e serviços, preservando assim estas áreas, consideradas de uso portuário remanescente, para que se viabilize novamente a transparência para o mar, já há muito perdida. Para que isso aconteça será necessária a criação de uma legislação específica que dê utilização a esses armazéns, pois, atualmente, com a legislação vigente não é possível.
2. Redefinir o quadro de usos, colocando apenas as atividades que não são permitidas na área, e não amarrar uso e atividade na tipologia da edificação. Admitir que se tenha maior variedade nos diferentes tipos de atividades.
3. No caso industrial, permitir apenas estabelecimentos de pequeno e médio porte, desde que de natureza não poluente.
4. Valorizar, conservar e preservar as edificações e conjuntos arquitetônicos de interesse cultural, histórico, arquitetônico e paisagístico da área.
5. Incentivar o uso residencial na área, melhorar e dar uso de lazer e turismo ao Píer criando uma área de animação.

6. Quanto ao gabarito e altura das novas edificações, devem ser definidos por quadras.
7. No caso das áreas próximas aos morros do Pinto e da Conceição, que a visibilidade dos morros não fique prejudicada, já que constituem patrimônio paisagístico e cultural objeto de proteção ambiental.
8. Expansão da Área Central de Negócios em direção a Praça Mauá, fazendo assim uma ligação direta Centro/Praça Mauá.

Nas diretrizes acima destaca-se a inclusão da questão da visibilidade dos morros existentes, no caso, o Morro do Pinto e o Morro da Conceição, que já integravam, na época, o patrimônio paisagístico e cultural da cidade.

Com relação ao gabarito da área, o proposto para a quadra da Polícia Federal é compatível com o do edifício RB 1 na Avenida Rio Branco. As demais áreas que compreendem a Área de Especial Interesse Urbanístico (AEIU) terão o gabarito entre 16,5 metros e 20 metros, que podemos considerar elevado para a região, o que resultaria em possível barreira visual com relação ao Morro da Conceição.

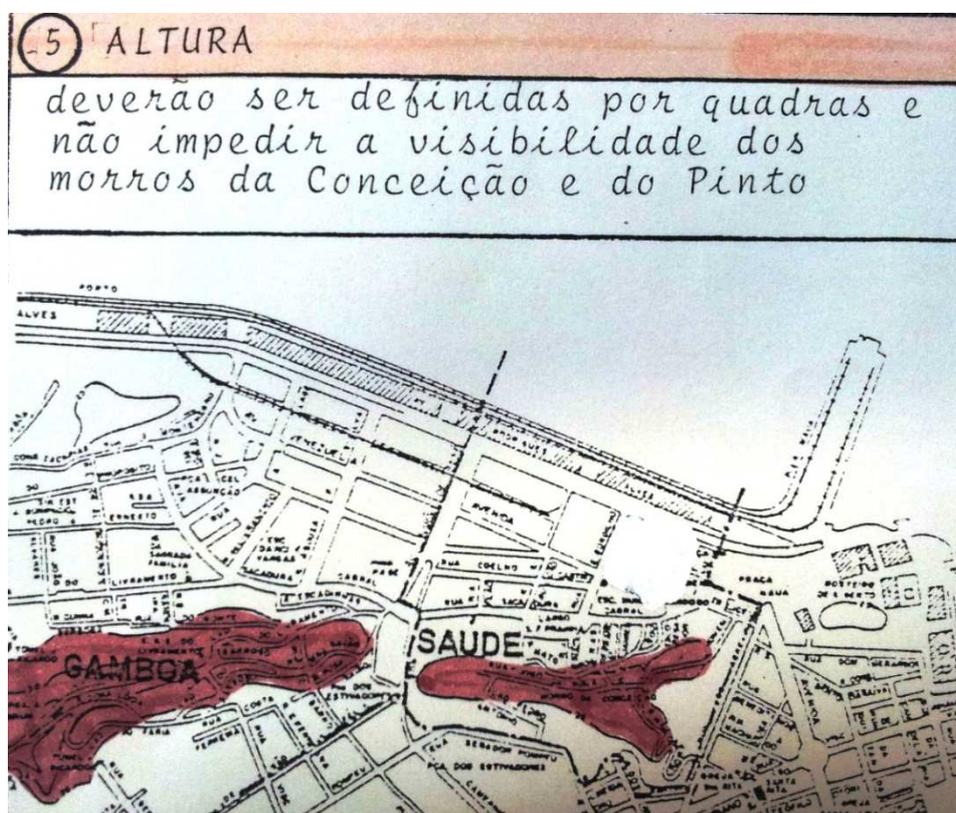


Figura 72: Mapa do Relatório Básico com os Morros do Pinto e Conceição assinalados.

O relatório também aponta para os principais obstáculos para a implantação do projeto.

Dentre os vários obstáculos citados no documento, podemos destacar dois (PRB, 1993, p. 56):

1. O bloqueio à orla marítima pelos anexos dos armazéns da companhia DOCAS do Rio de Janeiro e pelas edificações de propriedade da Marinha desvaloriza paisagisticamente a área, impedindo o acesso e a visão do privilegiado patrimônio natural formado pelo espelho d'água da baía de Guanabara e seu entorno.
2. A inexistência de um órgão gestor impede que se inicie o processo de revitalização para a área em questão e se concilie projetos e propostas das diversas entidades interessadas na área, dos maiores proprietários ao poder público.

Com relação ao primeiro item, observa-se a importância da tentativa de se resgatar a relação entre a cidade e o mar. Quanto ao segundo item, o relatório aponta como um dos principais entraves nos processos de revitalização a falta de um órgão gestor. Isso foi uma possível justificativa para a criação do órgão gestor do projeto Porto Maravilha, porém com a diferença de que atualmente esse órgão abrange toda a região portuária, e no caso do Projeto do Relatório Básico, abrangeria apenas a área correspondente à Área de Especial Interesse Urbanístico (AEIU), pois é importante para que a implantação do projeto siga um plano estratégico para cada etapa.

A proposta de gestão também menciona a importância da participação direta da iniciativa privada nos investimentos na área. A troca de benefícios entre os órgãos públicos e os empreendedores, é chamada de Operações Interligadas, que constam no Plano Diretor da cidade do Rio de Janeiro.

Como ações pontuais, o resgate da memória urbana é valorizado, assim como o resgate do mar. A orla marítima considerada vai desde a Praça XV até o Porto, formando um grande corredor cultural, através da estimulação da vocação turística da área, com o aproveitamento de espaços ociosos e o resgate da história da cidade. Nesse item podemos destacar o seguinte item:

Os espaços passíveis de recuperação seriam uma resposta imediata e devem ser objeto de propostas de desenho urbano coordenados de forma a permitir uma leitura da sinalização visual que os identifiquem, não como monumentos isolados, e sim como conjuntos valiosos de patrimônio arquitetônico, urbano, cultural e social da cidade do Rio de Janeiro e do país como um todo. (PRB, 1993, p. 61)

Foi reconhecida, portanto, a importância de se resgatar não apenas os monumentos tombados ou preservados na região portuária, mas abranger também o conjunto arquitetônico formado por obras modestas, que irão compor todo o cenário da região, com o objetivo de resgatar a memória de toda a área de entorno ao porto.

3.5. Projeto de pesquisa – A Área Portuária do Rio de Janeiro: uma proposta de revitalização

No início de 2001, a professora e arquiteta Evelyn Furquim Werneck Lima apresentou à Prefeitura do Rio de Janeiro, após três anos de pesquisa, um estudo para a revitalização da região portuária com propostas para a renovação da área. O trabalho foi realizado no Laboratório de Pesquisas Urbano-Arquitetônico com alunos de graduação e pós-graduação do Instituto Metodista Benett.

A pesquisa teve como meta conciliar as teorias urbanas culturalistas e as progressistas e analisar comparativamente projetos semelhantes em áreas portuárias de outras cidades, como a revitalização portuária de Boston, Baltimore, South Seaport em Nova York, Porto Madero em Buenos Aires, Expo'98, em Lisboa, Barcelona, Recife, Belém e Docklands, em Londres. O estudo dessas experiências já implantadas servirá de balizador para a apreciação das características dos projetos e de gestão, que tiveram êxito, sem que houvesse a remoção da população local. A intenção foi de avaliar a possibilidade de adequação desses projetos ao caso do porto do Rio de Janeiro.

A análise comparativa de projetos análogos realizados para a região portuária contemplou os seguintes: Planave; DOCAS; Câmara Técnica da Prefeitura da cidade do Rio de Janeiro (PCRJ); World Trade Center (W.T.C.); Utopia Praticável: Ministério dos Transportes e AEIU decretada pela PCRJ. O estudo de cada projeto foi dividido em duas partes, sendo a primeira a “Síntese da Proposta”, onde os dados como usos,

gabaritos, sistema viário, preservação, boulevard, Píer, Praça Mauá/Terminal Mariano Procópio foram cuidadosamente analisados e em seguida, na segunda parte, foi elaborada uma “Análise Crítica” pelo grupo de estudo, em que considerações positivas e negativas são feitas. O resultado foi uma nova delimitação para a área de intervenção, assim como a identificação das áreas renováveis. Definiu-se também o aproveitamento de áreas e edificações, tomando como base o perfil das populações local e usuária.

O projeto teve como objetivo manter o tecido urbano antigo, principalmente nas áreas mais elevadas, com a utilização dos antigos sobrados para o uso residencial e comércio no andar térreo, através do restauro das edificações, reciclagem e renovação do uso. Ao mesmo tempo buscou-se a reestruturação dos espaços da área aterrada no início do século XX, que se tornaram ociosos ou subutilizados em consequência da obsolescência das instalações portuárias. Foram também apresentadas propostas de melhoramentos na infraestrutura urbana, com melhorias no sistema viário e transportes intermodais, e a proposta de um parque a beira-mar, no local onde não há tombamento dos galpões, evidenciando a preocupação da autora em devolver a essa parte da cidade o acesso ao mar, dificultado mais ainda pelo elevado Juscelino Kubitschek (Perimetral). O projeto sugere inclusive que se preveja tratamento adequado sobre e sob sua pista, no sentido de criar “uma ambiência mais convidativa ao transeunte”. Aparentemente àquela época ainda não se cogitava de sua demolição, ocorrida posteriormente.

O projeto explicita a escolha do binômio Cultura e Habitação como estratégia de novos usos para os galpões abandonados, os espaços vazios e os sobrados ainda recuperáveis.

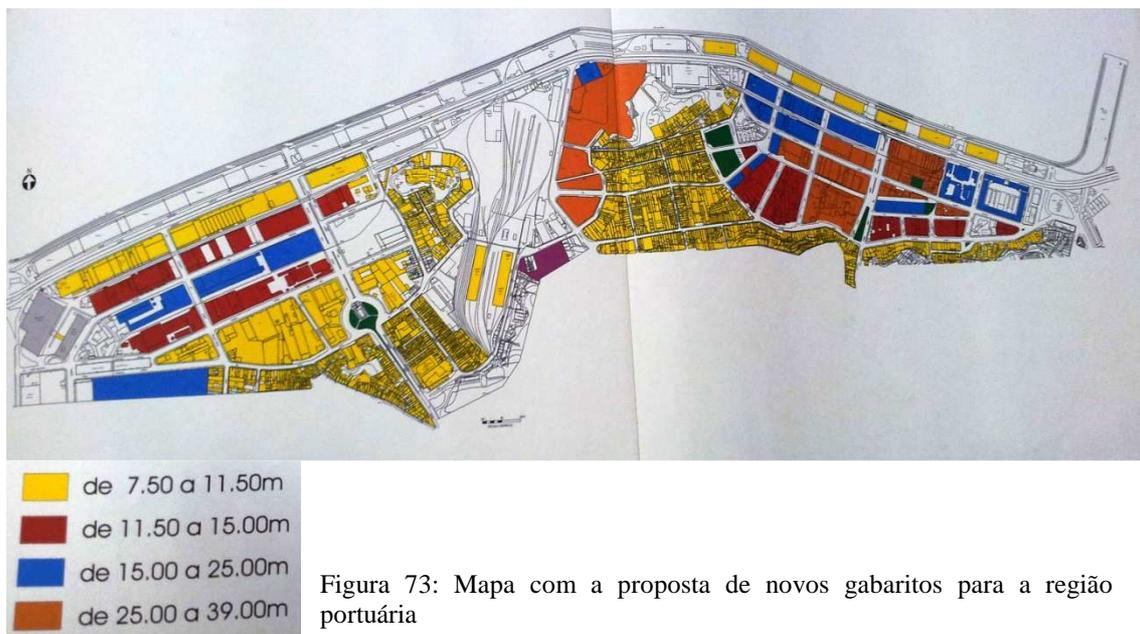
Aos galpões junto ao mar seria destinado o uso cultural, com sua ocupação por teatros, restaurantes, centros culturais, de moda, de lazer, escolas e até universidades. Tornar-se-iam, conseqüentemente, pontos turísticos e geradores de emprego e renda.

A permanência, preconizada pelo projeto, da população moradora atual, esbarra no fato de que se trata de pessoas de baixa renda, sem condições de arcar com os custos das obras de restauro. A solução seria a oferta de financiamento especial aos proprietários, subsidiado, por instituições financeiras oficiais (Caixa Econômica Federal ou Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social). Haveria, entretanto, a valorização imediata dos imóveis e, conseqüentemente o aumento de aluguéis e impostos, inviabilizando a permanências dos atuais moradores. A conciliação da reabilitação dos imóveis com a permanência dos inquilinos atuais exige medidas

financeiras e sociais, como verificadas nos casos estudados de Portugal e França, onde se impôs aos proprietários beneficiados a manutenção de um “aluguel social”. No caso de venda dos imóveis valorizados haverá a inserção de novos extratos sociais, sem a expulsão dos moradores atuais, como previsto e defendido no projeto.

Paralelamente à melhoria da infraestrutura de transporte, rede de água e esgoto, iluminação pública, coleta de lixo, etc., deverá ser fomentado o uso multifuncional dos imóveis, com pequenos comércios, de modo a manter viva a região, mesmo à noite.

Para o Píer Mauá, a proposta foi de projetar um Centro de Convenções, um Hotel e um Museu da História e da Cidade, com a finalidade de atender não só aos turistas, mas também a pesquisadores e estudantes, com mapas, maquetes e imagens da nossa cidade. No local está sendo construído atualmente o Museu do Amanhã.



3.6. Plano de Recuperação e Revitalização da Região Portuária do Rio de Janeiro – Porto do Rio

Em 2001, a Prefeitura da cidade do Rio de Janeiro, através da Secretaria Municipal de Urbanismo e do Instituto Pereira Passos, apresenta o projeto de recuperação da região portuária via valorização do patrimônio histórico e arquitetônico da área, com viés na política de reaproveitamento dos imóveis, preservados ou não, para uso habitacional.

A ideia era a promoção da área como espaço estratégico para o desenvolvimento urbano, com melhorias no sistema viário, na infraestrutura e mudanças na legislação para o uso e ocupação do solo, o que tornaria a área mais atrativa para novos empreendimentos privados e potencializaria os interesses turísticos calcados no patrimônio histórico e cultural existente na região.

O projeto teria como pressupostos básicos:

1. Tratar a área como um espaço estratégico de desenvolvimento;
2. Tornar a região atrativa para novos empreendimentos privados;
3. Romper o caráter de isolamento dos bairros portuários;
4. Reintegrar a área à paisagem e ao uso da Baía de Guanabara;
5. Valorizar o patrimônio arquitetônico e urbano local;
6. Criar uma política que vise ao reaproveitamento de imóveis de valor histórico;
7. Investir em melhorias pontuais de locais emblemáticos;
8. Instituir um órgão gestor para o desenvolvimento da região portuária.

Um dos programas de ações para impulsionar o desenvolvimento da área seria alterar as atuais condições de utilização e ocupação do solo, mudando o zoneamento da área, para a implantação de uso misto e/ou de comércio. Outra diretriz seria fomentar o crédito e o apoio às atividades econômicas de pequena escala existentes nos bairros e a valorização das antigas formas arquitetônicas, induzindo a reciclagem de usos.

Outro ponto importante: a intenção de aumentar o potencial construtivo para a região, com a criação de áreas para empreendimentos imobiliários, centros comerciais, hotéis e centros culturais.

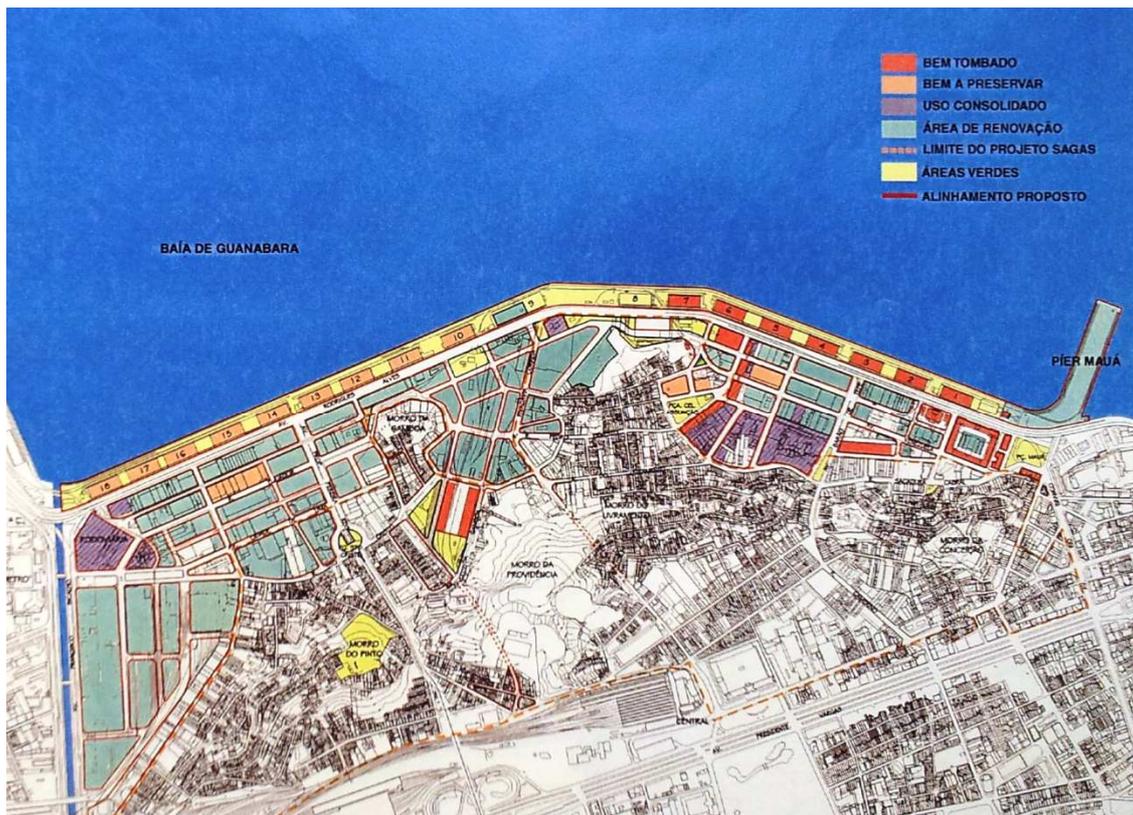


Figura 74: mapa com a área em potencial de renovação da região portuária do projeto Porto do Rio.



Figura 75: mapa com a vista área da região portuária do projeto Porto do Rio com a simulação do potencial construtivo para à área.

Com relação ao Pier Mauá, a ideia era a implantação de uma filial do Museu Guggenheim, seguindo o modelo da cidade de Bilbao na Espanha, cujo museu se tornou referência da cidade, com o projeto do arquiteto Jean Nouvel, e estimulou o turismo na região. As negociações com a Fundação Guggenheim se estenderam, sem êxito, até o

ano de 2004. O Projeto Porto Maravilha retomou a ideia do museu, contratou um arquiteto de renome internacional para projetá-lo, e está em construção no local o Museu do Amanhã, projetado pelo espanhol Santiago Calatrava.

Capítulo 4: O Projeto Porto Maravilha.

Nos capítulos anteriores vimos o processo de transformação espacial da zona portuária da cidade do Rio de Janeiro, especialmente o decorrente de projetos urbanísticos delineados desde a construção do porto na virada do século XIX para o século XX.

A pretensão da cidade do Rio de Janeiro de vir a sediar grandes eventos como os jogos da Copa do Mundo, ocorrida em 2014, e as Olimpíadas e Paraolimpíadas, em 2016, exigiu a adequação dos espaços e a modernização da infraestrutura urbana e justificou a implantação do Projeto Porto Maravilha na região portuária. A abordagem dessa adequação vale-se da interdisciplinaridade, na busca de estratégias que visam à transformação da malha urbana da região, e implica a mudança da legislação, que se deu pela Lei Municipal Complementar n° 101/2009 (ver Anexo 4 – Planilha de Leis e Decretos).

A origem do conflito entre a realidade do que está acontecendo no Porto Maravilha e a localização do bairro da Saúde especificamente, tem a ver com a primeira transformação das políticas públicas de habitação a partir da década de 1940. A construção da legalidade urbana e sua relação com o equilíbrio socioambiental, no caso da região portuária do Rio de Janeiro, surgem de uma nova visão de atuação do Estado frente às novas formas de apropriação do espaço urbano. Os órgãos de planejamento passam a atuar como órgãos normativos, e é nesse momento que o governo consegue planejar a cidade como atividade ligada ao projeto, consolidando a ideia modernista e funcionalista do zoneamento como o principal instrumento de planejamento. O problema aparece quando se sobressai uma legislação urbanística, que forma parte de um sistema legal, frente a determinado modelo de gestão e de Estado, que estrutura e garante relações espaciais intrinsecamente desiguais.

O Estado administra o conflito de interesses entre os atores econômicos, sociais e políticos, a favor ou contra a tendência de desenvolvimento urbanístico da região portuária, através de projetos de renovação e requalificação dos espaços, nem sempre atendendo aos anseios da população atingida.

Diante deste quadro, cresce o papel do direito urbanístico, indo além do direito administrativo. No entanto, durante um bom tempo, as decisões básicas sobre o urbanismo ficaram dissociadas do direito de propriedade privada do solo, atribuídas a um centro que já não se legitima como proprietário, senão como titular do poder público e responsável pela ordem coletiva, a Administração¹. (CAVALLAZZI, 2012, p. 95)

As tensões geradas pelo conflito entre o direito urbanístico e o direito administrativo, em termos de política pública relacionada ao patrimônio e paisagem, se vêm refletidas na proposta legal de aumento de gabaritos, indo de encontro às legislações vigentes das instâncias patrimoniais. A mudança na legislação imposta pela prefeitura da cidade teve suas primeiras ideias do urbanismo funcionalista², desde meados do século XX, que coloca a cultura em um patamar abaixo dos interesses políticos e econômicos.

Por enquanto, o conflito lógico, racional e analítico que existe entre a realidade “real” (o que está acontecendo agora) e a realidade normativa (o que deveria ser feito, segundo a lei), no caso, o aumento dos gabaritos na região portuária, pode ser analisado em diferentes dimensões do modelo de desenvolvimento, segundo a tendência (o que está acontecendo agora e que provavelmente vai acontecer no futuro).

Na dimensão cultural da problemática em estudo seria, de certa forma, prudente que se fizesse uma pesquisa entre a população mais vulnerável, a respeito de sua capacidade de se adaptar às mudanças que já estão acontecendo.

Acontece a mesma coisa na dimensão social, ante a incapacidade da sociedade de se organizar efetivamente e tirar proveito dessas mudanças. Como, por exemplo, associações de moradores e sua capacidade real de participar politicamente e melhorar economicamente, mais além da valorização de seus imóveis.

O maior conflito, porém, é evidente no aspecto ambiental da realidade dos bairros, onde as mudanças urbanísticas propostas, como o aumento dos gabaritos permitidos por lei, vão de encontro à valorização da paisagem, que, paradoxalmente, foi um dos argumentos utilizados pela prefeitura para justificar a demolição da perimetral. A demolição, entretanto, já estava prevista no Projeto Porto Maravilha.

¹ Temos em conta que o direito urbanístico é um ramo multidisciplinar do direito.

² Quatro funções: lazer, trabalho, mobilidade e habitação.

A delimitação da área de abrangência do Projeto engloba por completo os bairros de Santo Cristo, Gamboa e Saúde, e partes dos bairros de São Cristóvão, Centro e Cidade Nova, totalizando uma área de em torno de cinco milhões de metros quadrados.

Embasada na Lei Complementar Municipal nº 101/2009, a definição e delimitação da área a ser atingida pelo projeto Porto Maravilha é criada pelo Decreto 26.852, de 08 de agosto de 2006, que:

Cria e delimita a Área de Especial Interesse Urbanístico da Região Portuária do Rio de Janeiro para fins que indica, declara de utilidade pública imóveis, estabelece condições para parceria com o setor privado e autoriza a constituição de grupo de trabalho. (DECRETO 26.852/2006).

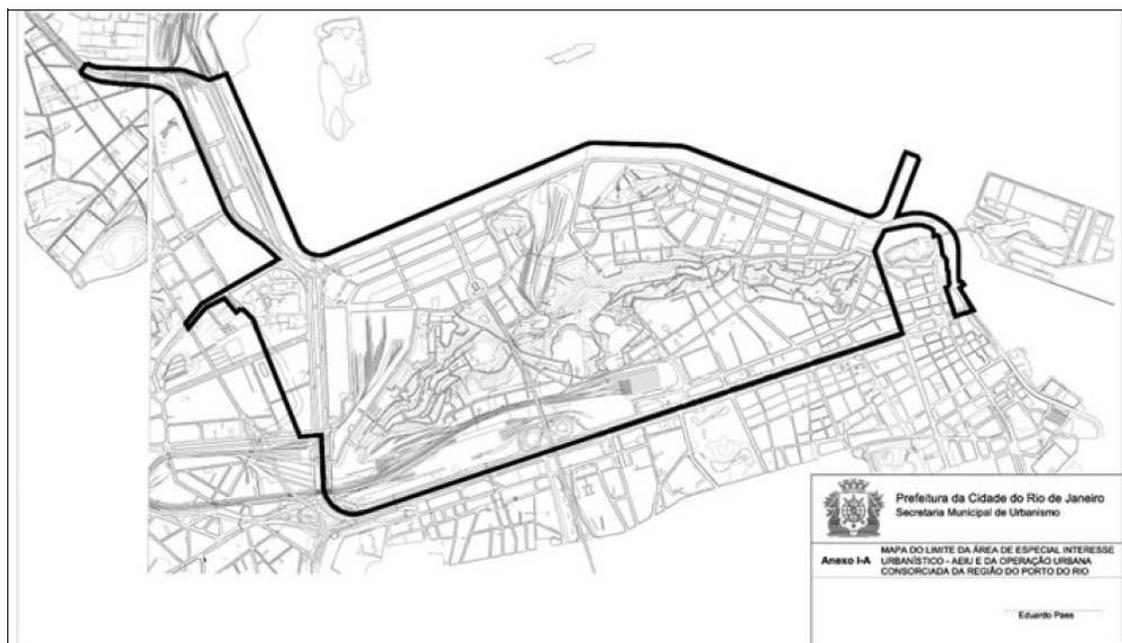


Figura 76: Descrição do limite da Área de Especial Interesse Urbanístico (AEIU) e da área da Operação Urbana Consorciada da região do Porto do Rio. (Ver o Anexo 5 – Lei Municipal Complementar n.º 101/2009).

4.1. Legislações, conceitos e diretrizes do Projeto Porto Maravilha.

A implantação do Projeto Porto Maravilha valeu-se, como base legal, da modificação e regulamentações de decretos e leis. A Constituição Federal de 1988 determina no seu artigo 21, inciso XX, a responsabilidade da União na instituição de diretrizes gerais para o desenvolvimento urbano das cidades. Seus artigos 182 e 183 dispõem sobre a Política de Desenvolvimento Urbano, a ser executada pelo poder público municipal de cada cidade, o que podemos considerar uma grande vitória no sentido de uma participação mais ativa de entidades civis e de movimentos sociais em defesa do direito à cidade, no intuito de buscar melhorias urbanas e qualidade em seu *habitat*. Regulamentadora desses dois artigos, a Lei nº 10.257 de 10 de julho de 2001, trouxe à caótica realidade urbana brasileira um novo alento para o debate e a implantação de políticas públicas.

Essa nova Lei, denominada Estatuto da Cidade, Artigo 1, Parágrafo Único, estabelece “normas de ordem pública e de interesse social que regulam o uso da propriedade urbana em prol do bem coletivo, da segurança e do bem-estar dos cidadãos, bem como do equilíbrio ambiental”. A norma irá tratar: do parcelamento, edificação ou utilização compulsórios; do imposto sobre a propriedade predial e territorial urbana progressivo no tempo; da desapropriação com pagamento em títulos; do usucapião especial de imóvel urbano; do direito de superfície; do direito de preempção; da outorga onerosa do direito de construir; das operações urbanas consorciadas; da transferência do direito de construir; do estudo de impacto de vizinhança; da instituição do plano diretor da política de desenvolvimento urbano para cidades com mais de 20 mil habitantes; da disposição sobre a gestão democrática da cidade, etc. (OLIVEIRA, 2001).

Assim, o Estado, através da esfera municipal, deverá indicar a função social da propriedade e da cidade, buscando dentro das possibilidades um equilíbrio entre os interesses públicos e privados no território urbano. Abordaremos o caso específico da região portuária.

Portanto, para a orientação e aplicação das normas, o Plano Diretor, aprovado no Estatuto da Cidade, Art. 40, é um “instrumento básico da política de desenvolvimento e expansão urbana” do município. É uma lei municipal elaborada pela Prefeitura com a participação da Câmara Municipal e da sociedade civil que visa a

estabelecer e organizar o crescimento, o funcionamento, o planejamento territorial da cidade e a orientar as prioridades de investimentos. O Plano Diretor tem como objetivos orientar as ações do poder público, visando a compatibilizar os interesses privados e coletivos, garantir, de forma mais justa, os benefícios da urbanização, os princípios da reforma urbana, o direito à cidade e à cidadania e a gestão democrática da cidade. De forma sintética, o Plano Diretor tem como função: garantir o atendimento às necessidades da cidade e uma melhor qualidade de vida urbana, preservar e restaurar os sistemas ambientais, promover a regularização fundiária e consolidar os princípios da reforma urbana.

Com base legal no Artigo 32 do Estatuto da Cidade, e embasada na Lei Municipal nº 101/2009, que modifica o plano diretor da cidade, possibilitando investimentos na área em infraestrutura urbana através de recursos privados, é instituída a Operação Urbana Consorciada (OUC).

Na seção X, “Das Operações Urbanas Consorciadas”, Artigo 32, parágrafo 1º:

Considera-se operação urbana consorciada o conjunto de intervenções e medidas coordenadas pelo Poder Público municipal, com a participação de proprietários, moradores, usuários permanentes e investidores privados, com o objetivo de alcançar em uma área transformações urbanísticas estruturais, melhorias sociais e a valorização ambiental.

Entre as responsabilidades atribuídas à OUC, esta deverá ter como prioridades: “delimitar o perímetro de abrangência; ser objeto de leis específicas; estipular um estoque de área adicional a ser comercializada; estabelecer programas de investimentos e utilizar todos os recursos arrecadados na realização do programa estabelecido na lei”. Ainda de acordo com o projeto, a OUC tem como diretrizes (CDURP, 2009):

- A mudança de uso e aumento de índice de aproveitamento básico (gabarito) dos terrenos para financiamento de obras de infraestrutura;
- A cobrança de outorga para a construção acima do índice de aproveitamento básico, via emissão de Certificados de Potencial Construtivo (CEPAC's), instrumentos que abordaremos adiante, no item 4.4;

- O recurso aos CEPAC's, que são títulos mobiliários, regulados pela Comissão de Valores Mobiliários (CVM), que podem ser negociados no mercado até a sua vinculação a um determinado lote;
- O investimento dos recursos captados integral e exclusivamente na área.

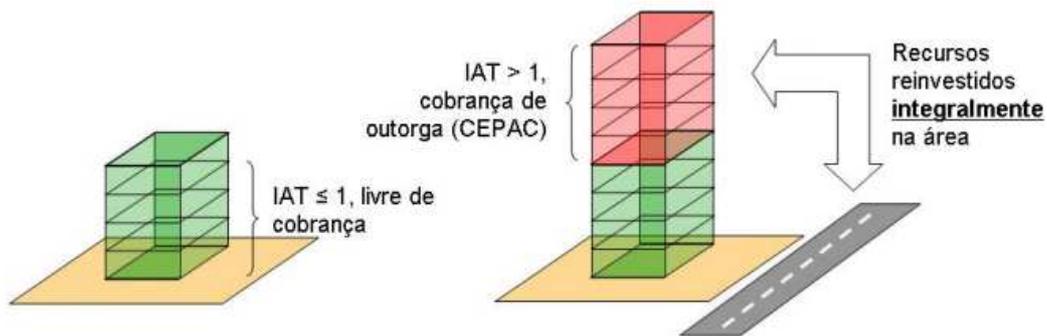


Figura 77: gráfico de exemplo Certificado de Potencial Construtivo (CEPAC).

Obs.: Índice de Aproveitamento do Terreno (IAT): relação entre a área a ser construída e a área do terreno.



Figura 78: Mapa de Índices de Aproveitamento Máximo proposto para a OUC do Projeto Porto Maravilha.

Para a implantação do projeto foi criada a empresa pública Companhia de Desenvolvimento Urbano e Regional do Porto do Rio (CDURP), que, por meio da Lei Complementar nº102/2009, tem como atribuição controlar todo o processo de implantação de projetos de melhorias de infraestrutura urbana, através de uma operação consorciada entre setor público e o setor privado.

A CDURP tem como missão “orquestrar ações para integrar e capacitar áreas urbanas no sentido de dar a todos o direito a uma cidade sustentável”, além de ser o órgão responsável por disponibilizar para o mercado os terrenos na área que abrange o projeto e por fomentar o “dinamismo econômico e social da região portuária”. (CDURP, 2009).

A CDURP está embasada em três pilares: Poder Concedente – gere o contrato com a concessionária Porto Novo³ e a articula com os demais órgãos públicos; Operação Urbana – presta contas à comissão de valores mobiliários e participa da aprovação dos empreendimentos, em conjunto com a Secretaria Municipal de Urbanismo; Agência de Desenvolvimento – fomenta o dinamismo econômico e social da região e é responsável pela disponibilização de parte dos terrenos do mercado. (CDURP, 2009).

O projeto de revitalização de toda a área compreenderá duas fases: Fase 1 – será financiada com recursos públicos e Fase 2 – será financiada com recursos privados oriundos da Operação Urbana Consorciada. Essa parceria pretende atrair investimentos para novas unidades residenciais, comerciais e de serviços, sedes de empresas, estabelecimentos hoteleiros, equipamentos culturais e de lazer.

O projeto deverá atuar em quatro frentes: infraestrutura; habitação; cultura e entretenimento; comércio e indústria. (CDURP, 2009).

O projeto tem como proposta a recuperação da infraestrutura urbana, visando ao transporte e ao meio ambiente, de acordo com os novos usos do solo para a área. São estas as propostas informadas pelas propagandas institucionais feitas pelo governo da cidade do Rio de Janeiro:

- Requalificação de um milhão de metros quadrados de infraestrutura urbana;

³ A Concessionária Porto Novo é responsável pela operação e manutenção dos serviços e obras na região portuária.

- Desenvolvimento de potencial construtivo de até cinco milhões de metros quadrados;
- Preservação e melhoria do meio ambiente, com arborização de calçadas (aproximadamente quarenta quilômetros), novas praças e parques, e limpeza do canal do mangue;
- Criação de vinte mil empregos diretos durante as fases 1 e 2;
- Investimento de R\$ 3 bilhões.

No quesito habitação, o projeto tem como proposta a melhoria das edificações habitacionais existentes e a atração de novos moradores para a região. São estas as propostas:

- Crescimento de moradores na região de 20 mil para 100 mil;
- Recuperação do casario, através do programa Novas Alternativas;
- Instalação de Unidades de Polícia Pacificadora no Morro da Providência.

A OCUPAÇÃO DO PORTO SERÁ PRIORIZADA ATRAVÉS DO REFORÇO DAS VOCAÇÕES JÁ EXISTENTES EM CADA REGIÃO



Figura 79: Áreas de atuação dos objetivos do Projeto Porto Maravilha, de acordo com a vocação de cada área.

No quesito cultura e entretenimento, a proposta do projeto tem como base a criação de um polo turístico, a melhoria das edificações habitacionais existentes e a implantação de novos equipamentos culturais e de entretenimento.

No quesito comércio e indústria, o projeto tem como proposta a atração de grandes empresas das áreas de tecnologia e inovação, de modernização e de incrementos da atividade portuária de carga e descarga e do turismo marítimo. Visa à geração de impostos na ordem de R\$ 200 milhões.

4.2. Fase 1 do Projeto Porto Maravilha.

A primeira fase do projeto compreende uma série de melhorias para todo o entorno do porto, abrangendo os bairros formadores da região portuária. Foram feitas obras, como investimentos em iluminação pública, recuperação de parte do patrimônio cultural, pavimentação, calçamento, drenagem e plantio de árvores, assim como a reurbanização do histórico Morro da Conceição, marco da ocupação da cidade no século XVI. Em andamento, a construção do museu do amanhã no píer Mauá. De acordo com o cronograma do projeto e a propaganda institucional do governo, estão previstas as seguintes obras, das quais algumas etapas já foram concluídas ou parcialmente concluídas, com investimento da Prefeitura estimado em R\$ 200 milhões:

- Urbanização do Píer Mauá, em andamento;
- Revitalização da Praça Mauá, em andamento;
- Implantação do trecho inicial do Binário do Porto, concluído;
- Demolição da alça de subida do viaduto da perimetral, concluído;
- Construção de garagem subterrânea na Praça Mauá para 900 veículos, em andamento;
- Reurbanização do Morro da Conceição (vias locais, enterramento de rede elétrica, restauração de patrimônio histórico: Jardim do Valongo e Pedra do Sal), concluída;

- Calçamento, iluminação pública, drenagem e arborização dos eixos Barão de Tefé, Camerino, Venezuela, Rodrigues Alves e Sacadura Cabral; parcialmente executado;



Figura 80: Áreas de abrangência da Fase 1 do Projeto Porto Maravilha.

Como exemplo da primeira fase, podemos citar a proposta de revitalização do Píer Mauá e o projeto do arquiteto Santiago Calatrava para o Museu do Amanhã, que está em fase de construção no antigo píer.



Figuras 81: Vista do Píer Mauá com as obras de fundação do Museu do Amanhã no Píer Mauá em 09/2012.



Figuras 82: Vista do Píer Mauá com as obras de construção do Museu do Amanhã em 06/2015.

Outro exemplo são as obras de calçamento, iluminação pública, drenagem e arborização dos eixos Barão de Tefé, Camerino, Venezuela, Rodrigues Alves e Sacadura Cabral, que já estão concluídas.



Figuras 83: Obras de melhorias de infraestrutura urbana na Rua Barão de Tefé em andamento.



Figuras 84: Obras de melhorias de infraestrutura urbana na Rua Barão de Tefé concluídas.



Figuras 85: Obras de melhorias de infraestrutura urbana na Rua Sacadura Cabral em andamento.



Figuras 86: Obras de melhorias de infraestrutura urbana na Rua Sacadura Cabral concluídas.

4.3. Fase 2 do Projeto Porto Maravilha.

A segunda fase do projeto *Porto Maravilha* contempla toda a infraestrutura básica para a área da região portuária. Estão previstas as seguintes obras:

- Reurbanização de aproximadamente 40 km de vias (pavimentação, drenagem, sinalização, iluminação, arborização de calçadas e canteiros), implantação de novas vias e trechos de ciclovias;
- Implantação de novas redes de esgotamento sanitário, abastecimento de água, energia elétrica, telefonia e gás encanado;
- Implantação de sistema de melhoria da qualidade das águas do Canal do Mangue;
- Implantação de via interna de pista dupla, paralela à Rodrigues Alves (Binário do Porto);
- Demolição do Elevado da Perimetral no trecho entre a Praça Mauá e a Av. Francisco Bicalho;
- Construção de túnel entre a Praça. Mauá e a Av. Rodrigues Alves (na altura do Armazém 5) com aproximadamente 2,0 km de comprimento (dois sentidos);
- Construção de duas rampas ligando o viaduto do Gasômetro a Santo Cristo;
- Ampliação do atual túnel ferroviário sob o Morro da Providência, para receber tráfego de automóveis;
- Implantação de mobiliário urbano, tais como abrigos para automóveis, pontos de ônibus, lixeiras, totens, painéis informativos, bicicletários, etc.;



Figura 87: Área de abrangência da Fase 2 do Projeto Porto Maravilha

4.4. Certificado de Potencial Adicional de Construção (CEPAC).

O Certificado de Potencial Adicional de Construção (CEPAC) é o instrumento que permite a ampliação do potencial construtivo para a área em questão, criado pela Lei Federal 10.257/2001 e embasado na Lei Municipal nº 101/2009, que cria a Área Especial Interesse Urbanístico (AEIU) da região portuária. Tem como objetivo financiar obras de grande porte previstas pela Operação Urbanística Consorciada (OUC), sem que o município tenha que utilizar recursos vinculados ao orçamento municipal. (ver Anexo 6 – O que o CEPAC?)

A Seção X “Das operações urbanas consorciadas” na Lei 10.257/2001, em seu Artigo 34 expõe que:

A lei específica que aprovar a operação urbana consorciada poderá prever a emissão pelo Município de **quantidade determinada** de certificados de potencial adicional de construção, que serão alienados

em leilão ou utilizados diretamente no pagamento das obras necessárias à própria operação. (Grifo nosso)

Parágrafo 1: “Os certificados de potencial adicional de construção serão livremente negociados, mas conversíveis em direito de construir unicamente na área objeto da operação”.

As emissões de CEPAC's são regidas pelas determinações contidas na Instrução 401/03 da Comissão de Valores Mobiliários, que regulamenta a emissão desses títulos, as responsabilidades pelo acompanhamento da OUC e indica a forma de exercício dos direitos assegurados pelos CEPAC's. Estes são valores imobiliários emitidos pela Prefeitura do Rio de Janeiro, utilizados como meio de pagamento de contrapartida para a outorga de Direito Urbanístico Adicional dentro do perímetro da Operação Urbana Consorciada da Região do Porto do Rio de Janeiro (OUCPRJ). Cada CEPAC equivale a determinado número de m² para utilização em área adicional de construção ou em modificação de usos e parâmetros de um terreno ou projeto. (ver Anexo 7 – Reportagem Jornal O Globo).

Entretanto, para que o sistema seja implantado, a Prefeitura da cidade precisa emitir esses certificados. Portanto, em junho de 2011, 6.436.722 de títulos foram arrematados em leilão, em um lote único, pelo Fundo de Investimento Imobiliário Porto Maravilha (FIIPM), administrado pela Caixa Econômica Federal, no valor de R\$ 3,5 bilhões⁴.

No dia 22 de outubro de 2014, foram oferecidos 100 mil CEPAC's da OUCRJ com valor inicial de R\$ 115 milhões e preço unitário mínimo de R\$ 1.150,00. A Caixa Econômica Federal negociou diretamente com os investidores, como sócia ou utilizando CEPAC's como meio de permuta para os futuros empreendimentos na região portuária. Nessa segunda comercialização, a venda dos CEPAC's foi realizada através de sistema eletrônico de negociação da BM&F Bovespa, por meio de leilão aberto a qualquer tipo de investidor. Porém, apenas 26% deste quantitativo foram negociados sem que fosse divulgada qual corretora os adquiriu⁵.

Segundo a Companhia de Desenvolvimento Urbano da Região do Porto do Rio de Janeiro (CDURP), os recursos da venda dos CEPAC's serão usados na requalificação da área. A intenção é que o próprio valor criado nesse tipo de operação seja uma forma

⁴ Dados informados pelo site da prefeitura. Disponível em: http://portomaravilha.com.br/conteudo/canalInvestidor/suplemento_grafica.pdf. Acessado em 31 out 2013

⁵ Idem

de financiamento para as obras de renovação urbana, sem ônus para o orçamento público.

Faixa de Equivalência	Área não residencial	Área residencial
A1	0,4	0,8
B1	0,5	0,8
B2	0,7	1
B3	0,8	1,2
C1	0,4	0,8
C2	0,6	1
C3	0,8	1,4
D1	0,5	0,8
D2	0,6	1
D3	0,7	1,2
D4	1	1,4
E1	0,4	1,2
F1	1	1,4
L1	1	1,2
J1	0,9	1
M1	0,4	1

Figura 88: tabela da Faixa de Equivalência e o coeficiente para cada área a ser utilizada. (CDUR, 2009)



Figura 89: Exemplo de CEPAC em um edifício. (CDUR, 2009)

De acordo com a legislação, o potencial construtivo é a área que pode ser construída em um determinado terreno. Para isto, a AEIU da região do porto do Rio de Janeiro subdividiu a área em quatorze setores, do Setor A ao Setor N, sendo que para cada um existe delimitação de gabarito, faixa de equivalência⁶, taxa de ocupação do solo e coeficiente de aproveitamento máximo do terreno. Segundo a OUCPRJ, foram criados 4.089.502 m² de CEPAC's para a região.

⁶ Segundo o site da prefeitura, a faixa de equivalência é “um zoneamento na AEIU do Porto do Rio de Janeiro que define quantos CEPAC's serão necessários para construir um metro quadrado em determinada faixa de equivalência. O coeficiente deve ser utilizado em cada setor, para empreendimentos residenciais e não residenciais. “ In <http://www.portomaravilha.com.br/web/cepac/#>

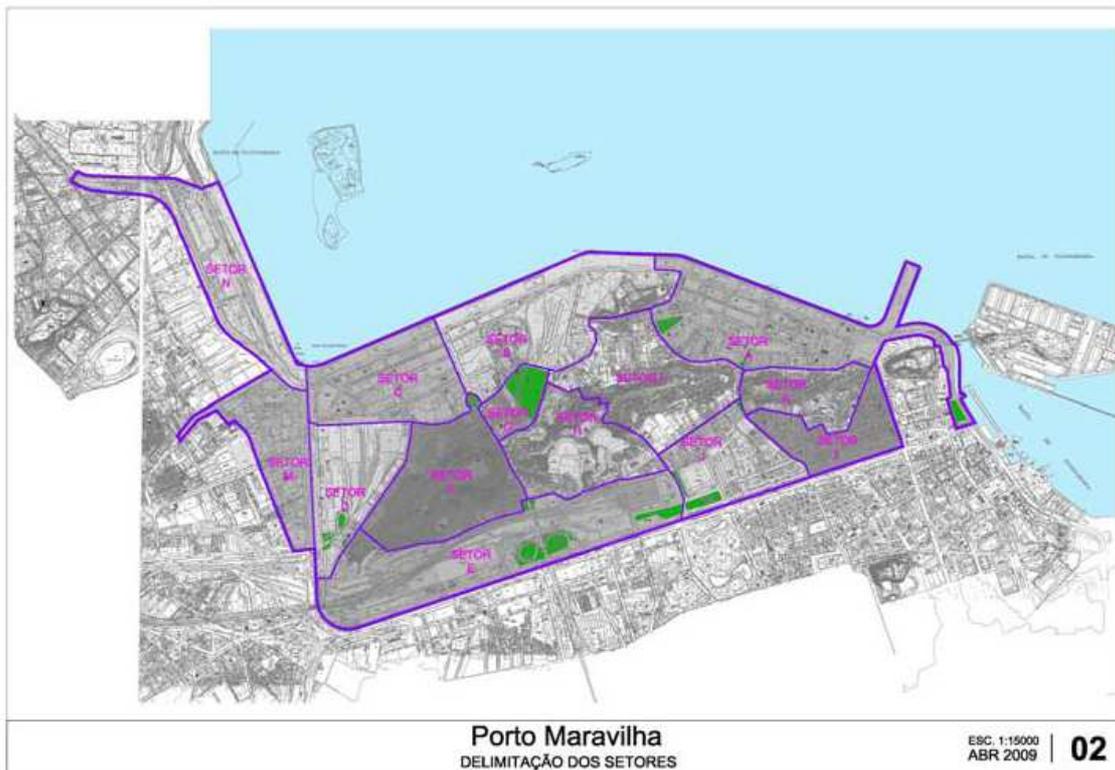


Figura 90: Mapa da criação dos 14 subsetores na região portuária



Figura 91: Mapa das quadras com aplicação de CEPAC para a OUC do Projeto Porto Maravilha.

Em outras palavras, os CEPAC's são as ferramentas jurídicas que possibilitam à instância municipal o aumento do gabarito das intervenções nas AEIU e o uso de áreas onde antes trâmites jurídicos impediam intervenções.

O objetivo final é estimular novos empreendimentos para a região, através de investimentos privados, graças ao aumento da área construída ou ao seu potencial de utilização.

De acordo com o projeto, os gabaritos foram aumentados para viabilizar a revitalização da região portuária.

Foram alterados os gabaritos da Zona Portuária (setores A, B, C e D), Zona Residencial 5 (setores A, B e C), Zona Especial 8 (setor E), Zonas de Uso Misto de São Cristóvão (setor M) e parte da Área Central 1 (setores I e J). As demais áreas (Zona Residencial 3, Área Central 2 e parte da Área Central 1) terão seu gabarito atual preservado, pois muitas estão restringidas por áreas de preservação ambiental e por serem entorno de edificações tombadas.

A altura máxima dos setores A e B foi ampliada para 90m, onde antes era 18m. As áreas de entorno dos morros terão sua ambiência preservada com a manutenção de um gabarito mais baixo: 7,5m, 11m e 15m de acordo com o local e a restrição existente.

Os setores C, D, E e M terão gabaritos mais altos, por se tratarem de áreas que não interferem na paisagem dos morros arredores e onde se pode alcançar uma maior escala na renovação urbana, que virá a ser referência para o resto da cidade. Assim se conformarão quadras com gabaritos de 90m, 120m e 150m. Da mesma forma que nos setores A e B, as franjas dos morros serão preservadas com limites menores de alturas (15m e 60m). (CDURP, 2009. Grifo nosso).

Porém, apesar do discurso do projeto de manter ou restringir o gabarito nas proximidades de áreas de preservação ambiental, ou no entorno imediato do bem tombado, não é o que vemos ao analisarmos as propostas e mapas elaborados para o Projeto Porto Maravilha. Principalmente no Setor A, onde se encontra o maior número de bens tombados ou preservados na região.

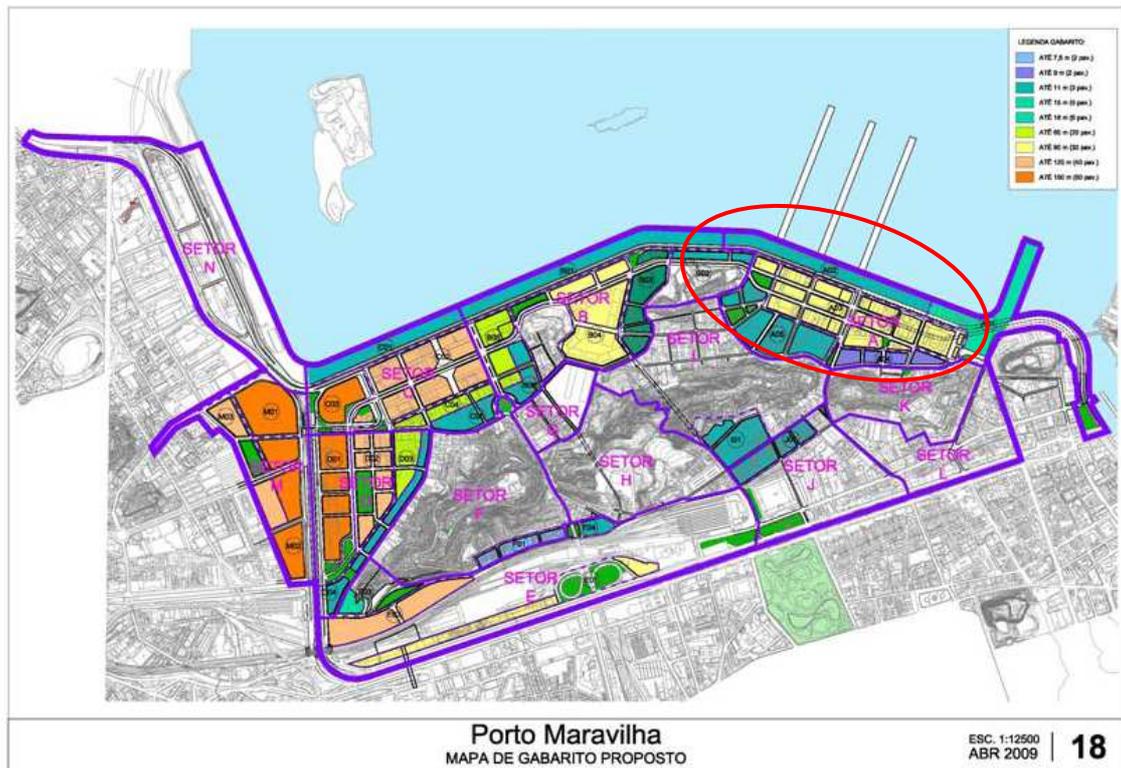


Figura 92: Mapa com as propostas do aumento do gabarito das quadras para do Projeto Porto Maravilha. No detalhe, o setor A onde existe um significativo número de bens tombados ou preservados.

Figura 93: Legendados gabaritos propostos pelo Projeto Porto Maravilha para à região portuária.

4.5 Propostas referentes à proteção do patrimônio histórico e cultural.

A Operação Urbana Consorciada (OUC) é um conjunto de medidas e intervenções coordenadas pelo Poder Público com parceria da população e de investidores privados, com o objetivo de alcançar melhorias sociais, valorização ambiental e transformações urbanísticas em uma determinada área. Essa denominação específica foi regulamentada pelo Estatuto da Cidade em 2001. O instrumento

encontrou respaldo na crescente participação do capital privado nas questões públicas, como a implantação de infraestrutura urbana. Portanto, para a aplicabilidade desse instrumento é necessário o plano de Operação Urbana Consorciada conter um “estudo prévio de impacto de vizinhança” (ESTATUTO DA CIDADE, Artigo 33, Inciso V).

A Operação Urbana Consorciada da Área de Especial Interesse Urbanístico da Região Portuária do Rio de Janeiro elaborou um relatório do “Estudo de Impactos de Vizinhança” (EIV), em que várias questões relativas à região foram abordadas, sendo o quinto capítulo uma análise da “Situação Atual e Futura”, relacionada ao patrimônio histórico da região. O capítulo foi dividido em vários subcapítulos, entre eles o subcapítulo 12 - “Paisagem Urbana: Patrimônio Cultural e Arqueológico”⁷, em que foi realizado um levantamento minucioso e a catalogação de acordo com a instância e grau de preservação de todo o patrimônio existente na área de abrangência do projeto, que foram utilizados como fonte de dados para esta pesquisa.

A Companhia de Desenvolvimento Urbano da Região do Porto do Rio (CDURP), responsável pelo Projeto Porto Maravilha, criou os Programas “Porto Cidadão” e “Porto Cultural”. Ambos os programas têm a função de articular ações do poder público e parcerias com o setor privado, com o intuito de fomentar e apoiar iniciativas que promovam o desenvolvimento socioeconômico da população que hoje vive na região e a valorização do seu patrimônio histórico. Essa estratégia de programas tem como objetivo a contribuição para o fortalecimento da sociedade civil da região.

O Programa Porto Maravilha Cultural adota as seguintes linhas de ação⁸:

- Recuperação e restauração material do patrimônio artístico e/ou arquitetônico;
- Valorização do Patrimônio Cultural Imaterial;
- Preservação e valorização da memória e das manifestações culturais;
- Exploração econômica do patrimônio material e imaterial, respeitados os princípios de integridade e sustentabilidade do patrimônio, de inclusão e de desenvolvimento social;
- Produção de conhecimento sobre a memória da região e inovação na sua exploração sustentável;

⁷ Disponível em:

<http://portomaravilha.com.br/conteudo/eiv/V.%20Situacao%20Atual%20e%20Futura%2012.%20Paisagem%20Urbana_12.1%20Patrimonio%20Cultural.pdf>. Acesso em: 05 nov 2013.

⁸ Disponível em: <<http://portomaravilha.com.br/web/sup/canalSocProgValor.aspx>>. Acesso em: 15 out 2013.

- Formação e pesquisa, incluindo a produção de publicações sobre o patrimônio material e imaterial da região portuária.

Com apoio nos pensamentos de diferentes teóricos do Patrimônio, constantes em algumas das Cartas Patrimoniais, discorreremos sobre as diversas percepções de patrimônio cultural, material e imaterial e sobre como elas se relacionam com as transformações propostas pelo Projeto Porto Maravilha.

O entendimento do uso e da apropriação do patrimônio por parte da comunidade como ferramenta para a preservação do mesmo pode ser considerado como uma das contribuições da Carta de Veneza (1964) à noção de patrimônio apresentada pelo projeto Porto Maravilha. Propostas como Museus, revitalização da área e restauração de prédios, se analisadas segundo a Carta, possibilitarão uma melhor relação entre a área e sua comunidade, assim como a preservação, a manutenção do patrimônio e a valorização do mesmo para o restante da sociedade.

Destacamos aqui que a Carta determina que, apesar dos aspectos positivos da funcionalidade do patrimônio, este “não pode nem deve alterar a disposição ou a decoração dos edifícios”. Essa restrição, entretanto, não é radical e as alterações desse tipo encontradas nas diversas intervenções que compõem o Projeto Porto Maravilha são justificadas pela degradação de determinados bens, antes do início do projeto e/ou pela nova função dada ao bem dentro da área.

Ao nos apoiarmos nas cartas patrimoniais, destacamos ainda a Carta do México-Xochimilco (2007), que, ao considerar a relação entre a preservação e valorização do patrimônio e a manutenção da identidade, se aproxima de algumas das propostas do projeto Porto Maravilha, ao ressaltar a importância da identidade na preservação patrimonial e o papel do governo nas políticas patrimoniais.

Nas políticas públicas relativas à proteção do Patrimônio Cultural, deverão ser considerados os projetos orientados para o desenvolvimento sustentável dos monumentos e sítios, entendendo por este conceito não só o uso racional do Patrimônio Cultural para sua transmissão às gerações futuras, como também a criação de programas que, sob regimes de parceria e corresponsabilidade social, permitam aos habitantes gerarem projetos produtivos com vocação para a conservação, que trazem como benefícios: **a revalorização do seu Patrimônio, o fortalecimento das raízes e identidade, bem como**

melhorando a sua qualidade de vida. (CARTA DE MÉXICO-XOCHIMILCO. Disponível em: http://www.icomos.org.br/outras_noticias/Carta_de_Mexico-Xochimilco.pdf. Acesso em: 16 out 2013. Grifo nosso).

A Carta do México-Xochimilco (2007) destaca ainda a necessidade de se pensar no quanto tais projetos relativos à manutenção e preservação patrimonial serão sustentáveis e como eles influenciarão na qualidade de vida das comunidades em seu entorno. Nos canais de acesso às informações acerca do andamento do Projeto Porto Maravilha, essa preocupação é evidenciada quando explicita “o desafio de promover mudanças que beneficiem moradores e frequentadores da região e, ao mesmo tempo, de preservar sua identidade cultural e arquitetônica” (PROJETO PORTO MARAVILHA. Disponível em: http://portomaravilha.com.br/web/sup/porto_maravilha_cultural.aspx. Acesso em: 10 out 2013).

Ainda sobre as premissas da Carta de México-Xochimilco (2007), as linhas de ação do Projeto demonstram aparente incoerência ao fazerem uma abordagem diferenciada de entorno, no momento em que essas ações abrangem parte da paisagem urbana que compõe a área. Apenas neste espaço criam e utilizam ferramentas de proteção, ao mesmo tempo em que permitem transformar o restante do entorno na busca de melhor relação entre os diferentes bens nele dispostos. O entendimento atribuído a esse espaço pelo Projeto Porto Maravilha seria a perspectiva aplicada que, conforme a Carta de México-Xochimilco (2007), pode “superar uma concepção fragmentada ou limitada do patrimônio, visando uma conservação mais profunda”.

A Declaração de Xi’An (2005) aborda temas como a relação entre os monumentos e sítios e seu entorno, dando atenção à maneira como se conserva o patrimônio em sítios onde ocorrem mudanças. Logo de início, a carta define entorno como “um atributo da autenticidade que demanda proteção mediante a delimitação de zonas de respeito” (MOTTA, 2010, p. 161). Assim a carta explana acerca da importância de se considerar e de se definir o entorno:

A definição de entorno requer compreender a história, a evolução e o caráter dos arredores do bem cultural. Trata-se de um processo que deve considerar múltiplos fatores, inclusive a experiência de aproximação ao sítio e ao próprio bem cultural. (MOTTA, 2010, p.162)

A Declaração de Xi`An apresenta a importância de compreender, documentar e interpretar o entorno em diferentes contextos, incluindo nestes a evolução do que seria o entorno do entorno (arredores). A ampla área atingida pelo projeto Porto Maravilha abriga diferentes contextos e bens culturais, históricos e patrimoniais e quando ele dá conta de estudos arqueológicos, patrimoniais, culturais, urbanísticos e sociais, podemos entender essa abordagem como os múltiplos fatores previstos pela carta.

Dentre tantas recomendações do documento que podem ser percebidas no Projeto Porto Maravilha, destacamos a abordagem multidisciplinar do projeto e a preocupação com os impactos ambientais resultantes das intervenções. Assim como consideramos que o Projeto Porto Maravilha em si, com sua diversidade de medidas e intervenções, atende à Declaração de Xi`An (2005), no que diz respeito a “políticas, estratégias e práticas para gestão sustentável do entorno, também exigem sua aplicação coerente e continuada e de sua adequação às particularidades locais e culturais”.

Além das cartas patrimoniais, podemos nos valer de alguns teóricos para entender a ideia de patrimônio apresentada pelo projeto Porto Maravilha. Dentre elas destacamos a autora Françoise Choay em sua obra “A Alegoria do Patrimônio”. Choay afirma que a origem da palavra patrimônio estava “ligada às estruturas familiares, econômicas e jurídicas de uma sociedade estável, enraizada no espaço e no tempo” (CHOAY, 2001, p.11), além de apresentar diferentes significados e categorias para o termo patrimônio. Nessas categorias a autora destaca divisões como a natural e a cultural, uma ligada à natureza e outra à cultura; além de destacar os diferentes usos dados a esta com o passar dos anos. Dentre as diferentes especificidades do patrimônio a autora destaca o patrimônio histórico:

A expressão designa um bem destinado ao usufruto de uma comunidade que se ampliou a dimensões planetárias, constituído pela acumulação contínua de uma diversidade de objetos, que se congregam por seu passado comum: obras e obras-primas das belas-artes e das artes aplicadas, trabalhos e produtos de todos os saberes e *savoir-faire* dos seres humanos. (CHOAY, 2001, p. 11).

No que tange o projeto da área portuária do Rio de Janeiro, em 1976, com a Recomendação de Nairobi, uma série de critérios relativos à salvaguarda dos conjuntos históricos e à sua função na vida contemporânea é determinada. Nas palavras de Françoise Choay:

[...] a Unesco adotou uma recomendação relativa à proteção dos conjuntos históricos tradicionais e ao seu papel na vida contemporânea, que continua sendo a exposição de motivos e argumentação mais complexa em favor de um tratamento não museal das malhas urbanas contemporâneas. Esse documento constitui também o texto mais lúcido sobre os perigos inerentes a essa política. (CHOAY, 2001, p. 223).

Essa compreensão de patrimônio pode ser aplicada a muitos dos bens encontrados na AEIU. Porém, quanto à dimensão cultural, o subcapítulo 12 – Paisagem Urbana: Patrimônio Cultural e Arqueológico:

O patrimônio cultural não se restringe apenas a imóveis oficiais isolados, igrejas ou palácios, mas, na sua concepção contemporânea, se estende a imóveis particulares, trechos urbanos e até ambientes naturais de importância paisagística, passando por imagens, mobiliário, utensílios e outros bens móveis. (ESTUDO DE IMPACTO DE VIZINHANÇA, 2009, p.350)

Destacamos nos dois casos a amplitude da compreensão de patrimônio, que deve ser sempre considerada, visto que além de diferentes valorações, o uso e a fruição são mutáveis. Outra questão a ser considerada são os diferentes tipos de bens dispostos na área em análise. Para um entendimento maior da complexidade e heterogeneidade desses bens, apresentaremos a seguir as intervenções que o projeto Porto Maravilha propõe nos bens patrimoniais da zona portuária.

4.6 Ações e propostas de preservação do Projeto Porto Maravilha.

Ao abordar a questão dos diferentes patrimônios dispostos na área atingida pelo projeto Porto Maravilha, o subcapítulo 12 do quinto capítulo do EIV diz que:

O processo de preservação da área na qual se insere a ocupação urbana consorciada (OUC) do Projeto Porto Maravilha indica o reconhecimento do valor e da importância cultural da região, especialmente em termos da formação das primeiras áreas urbanas com funções religiosas, militares e residenciais centrais e que depois acompanharam o desenvolvimento das funções portuárias de acesso e comércio. Indica valor também da implantação urbana de inspiração

portuguesa, guardada no parcelamento do solo e no traçado das ruas, edificações e ambiências que representam testemunhos da historicidade destes lugares e seu papel fundamental na implantação e evolução urbana da cidade. (ESTUDO DE IMPACTO DE VIZINHANÇA, 2009, p. 371)

Considerando as diversas atribuições culturais possíveis dos bens patrimoniais dispostos na região portuária do Rio de Janeiro, alguns com mais de 150 anos, e que o Projeto Porto Maravilha está sendo executado, acrescentando novas edificações à AEIU, ao mesmo tempo em que este trabalho é produzido, surge a necessidade de analisarmos quanto das propostas de intervenção já foram realizadas e quantas foram modificadas ou mesmo ignoradas. Para tanto, utilizaremos como fonte para análise do andamento das ações propostas pelo Projeto Porto Maravilha como intervenções na zona portuária do Rio de Janeiro, os relatórios trimestrais (Disponíveis em <http://portomaravilha.com.br/web/esq/mnuTransparencia.aspx>, acessado em 25/11/2013) do projeto disponibilizados entre o primeiro trimestre de 2010 e o terceiro trimestre de 2013, além de nos apoiarmos em informações do prospecto da OUC. (Disponível em <http://www.portomaravilha.com.br/conteudo/canalInvestidor/prospecto-22-03-2013.pdf>, acessado em 25/11/2013).

Das ações relacionadas ao patrimônio cultural destacamos o programa Porto Maravilha Cultural, o lançamento de editais referentes a programas culturais e à valorização do patrimônio da área, as visitas guiadas gratuitas pela região portuária, dentre outros. Cabe ainda ressaltar que em todos os relatórios é destacado o diálogo com a comunidade, investidores, moradores, acadêmicos e empresários (diretamente e através de imprensa e mídias sociais), além de, por vezes, para apresentação do projeto, serem noticiadas reuniões com moradores e, nas fases iniciais de implantação, visitas a museus, casa de cultura, espaços culturais e similares da região portuária. Outro projeto que figura nos relatórios é o programa Porto Maravilha Cidadão que pretende unir cidadania e cultura, para a formação profissional, qualificação, educação, produção e integração da sociedade.

Dentre os dados levantados, constantes no subcapítulo 12 - “Paisagem Urbana: Patrimônio Cultural e Arqueológico” cabe destacar que, em fevereiro de 2011, durante as escavações de drenagem da Rua Camerino, foram encontrados o Cais da Imperatriz (séc. XIX) e o Cais do Valongo (séc. XVIII). Unindo o achado a outros projetos

culturais desenvolvidos na região, surgiu a ideia de criação pela CDURP do “Circuito Histórico e Arqueológico de Celebração da Herança Africana da Região Portuária”⁹, que inclui os bens assinalados no mapa abaixo com o “Circuito da Herança Africana”.



Figura 94: Mapa com a localização dos bens tombados ou preservados do “Circuito de Herança Africana”.

- Cais do Valongo e Cais da Imperatriz:

O Cais do Valongo é considerado o principal ponto de desembarque de escravos vindos da África, tendo recebido centenas de milhares deles. Há controvérsia entre historiadores quanto aos números e à data de construção do cais, mas é ponto pacífico que na região do Valongo devem ter sido desembarcados até um milhão de escravos, não necessariamente no Cais do Valongo, construído entre 1790 e 1817. A data adotada pelo Projeto Porto Maravilha para a construção do cais, como consta em suas publicações, é o ano de 1811. Cessado o tráfico de escravos, em 1842 o Cais do Valongo é aterrado e sobre ele construído outro cais, para receber a princesa Thereza Cristina, noiva do futuro Imperador D. Pedro II. O novo cais passou a chamar-se Cais da Imperatriz. O aterramento do Cais do Valongo teria tido também o objetivo de enterrar os vestígios e a lembrança da prática vergonhosa do tráfico de pessoas para

⁹ A CDURP publicou um prospecto-guia do Circuito, que foi também objeto de reportagem do jornal O Globo, de 16/07/2013. (ver Anexo 8 – Reportagem Jornal O Globo)

escravizá-las. Em 1911 deu-se o aterramento do Cais da Imperatriz, como parte das reformas urbanísticas da cidade, no início do século XX. Em 2011, dois séculos depois de sua construção, aproveitando as obras de reurbanização do Porto Maravilha, arqueólogos resgataram o riquíssimo sítio arqueológico de onde foram recolhidas e milhares de peças, que comprovam o intenso tráfico de escravos na região. As peças coletadas farão parte do acervo do museu e laboratório de arqueologia a ser instalado no recém-restaurado Galpão da Gamboa, onde os visitantes poderão acompanhar o trabalho de limpeza e catalogação. Após a remoção das camadas de terra que os recobriam, o Cais do Valongo e o Cais da Imperatriz estão expostos à visitação pública e são candidatos a patrimônio da humanidade, sendo considerados o maior sítio arqueológico da diáspora africana no mundo.



Figura 95: Escavações do Cais da Imperatriz e Cais do Valongo.



Figura 96: Podemos ver a sobreposição dos cais.

- Centro Cultural José Bonifácio:

Como será e como era: com a implosão do Elevado da Perimetral, a nova Via Expressa contará com pouco mais de 5 km de extensão, três faixas em cada sentido, o maior túnel urbano do País – de 2.570 metros –, além de um grande passeio público com ciclovia.

Casarão em estilo neoclássico, de 1877, inaugurado por D. Pedro II e primeiro prédio do Rio projetado para funcionar como escola pública e que, nos anos 90, foi transformado no Centro de Referência da Cultura Afro-brasileira. O prédio da Rua Pedro Ernesto, na Gamboa, estava em péssimas condições e foi recuperado, ao custo de R\$ 3,4 milhões, obtidos com a venda de Certificados de Potencial Adicional de Construção (CEPAC's). Além da exposição permanente de algumas peças

arqueológicas recolhidas nas obras do Porto, o Centro vai proporcionar mostras temporárias que tenham a ver com a cultura negra, terá uma biblioteca sobre o tema um centro de convenções e um restaurante especializado na culinária africana. A expectativa é de que o centro cultural seja um chamariz para a área conhecida como pequena África, formada pelo Cais do Valongo, o Instituto dos Pretos Novos e a Pedra do Sal.



Figura 97: Fachada do Centro Cultural José Bonifácio.

- Instituto Pretos Novos:

Pretos Novos eram escravos recém-chegados, que muitas vezes não resistiam às doenças e maus tratos da viagem, faleciam logo após o desembarque e eram enterrados próximo ao local de comercialização. Com a mudança do mercado de escravos da antiga Rua Direita (atual Primeiro de Março), no centro do Rio, para o Valongo, o Cemitério dos Pretos Novos do Largo de Santa Rita foi transferido para o Caminho da Gamboa (atual Rua Pedro Ernesto). Em 1996, os proprietários da casa da Rua Pedro Ernesto 36, construída no século XVII, ao realizarem escavações para reforma, depararam-se com ossadas e objetos de cerâmica, vidro e metal. Os órgãos competentes foram acionados e o local foi reconhecido como importante sítio arqueológico, com grande potencial histórico. Atualmente a casa funciona como centro cultural para resgate da cultura africana, com biblioteca, cursos e oficinas sobre a temática negra.



Figura 98: Interior Cemitério dos Pretos Novos. Atualmente funciona o Instituto Pretos Novos.

- Largo do Depósito:

Para onde foi transferida a comercialização de escravos, em 1776. Aí se concentravam os chamados “negociantes de grosso trato”, que controlavam o mercado. Posteriormente o local passou a se denominar Praça dos Estivadores e foi revitalizado pelo Projeto Porto Maravilha.



Figura 99: Largo do Depósito

- Pedra do Sal:

No século XVII, no bairro da Saúde, nas imediações da Pedra da Prinha, surgiram as primeiras grandes docas e trapiches, e era onde os escravos descarregavam o sal, daí o local passar a ser denominado Pedra do Sal. Havia também um mercado de escravos. Nela foram esculpidos degraus para facilitar o acesso. Tornou-se reduto da cultura negra, e é considerada como local de nascimento do samba carioca. A região sofreu apenas intervenções de limpeza para sua integração ao Circuito Histórico e Arqueológico da Celebração da Herança Africana, criado Maravilha Cultural.



Figura 100: Pedra do Sal

- Jardim do Valongo:

Parque projetado por Luís Rey, inaugurado em 1906, surgiu da necessidade de estabilizar a encosta íngreme do Morro da Conceição, quando do alargamento da antiga Rua do Valongo, que ligava o Cais do Valongo ao Largo do Depósito, como parte do plano de remodelação e embelezamento da cidade pelo prefeito Pereira Passos. Na restauração do Jardim houve a preocupação de se manter o mais fiel possível ao original, embora não se disponha do projeto da época. Foram utilizadas fotografias e desenhos que indicavam as espécies vegetais que foram replantadas. Havia quatro estátuas representando deuses gregos (Minerva, Mercúrio, Marte e Ceres), trazidas da antiga Praça Municipal, projetada por Grand-Jean de Montigny que, por terem sofrido vandalismo, foram transferidas para o Palácio da Cidade e em seus lugares foram colocadas réplicas.



Figura 101: Jardins Suspenso do Valongo.



Figura 102: Réplicas das imagens dos Jardins Suspenso do Valongo.

Algumas intervenções relacionadas com o Circuito ainda estão em andamento. O projeto do Circuito comunga com as diretrizes urbanísticas da OUCPRJ, que pretende:

Possibilitar a recuperação de imóveis com importância para a proteção do patrimônio cultural e a criação de circuito histórico-cultural, contemplando a devida identificação dos patrimônios materiais e imateriais, passado e presente, e capacitação técnica na área de turismo e hotelaria, visando promover o circuito. (PROJETO PORTO MARAVILHA, 2009)

Obras emergenciais também são citadas nos relatórios, como a contenção emergencial da estrutura e intervenções de restauro na Igreja de São Francisco da Prainha, previstas no último relatório de 2012 e iniciadas somente em setembro de 2013, causando atrasos no cronograma. A pequena igreja foi construída pelo Padre Francisco da Motta em 1696 e doada em testamento para a Ordem Terceira de São Francisco da Penitência em 1704. A igreja compõe o conjunto de edifícios tombados pelo IPHAN no bairro da Saúde.



Figura 103: Fachada principal da pequena Igreja.



Figura 104: Vista da Igreja São Francisco da Prainha desde a Rua Sacadura Cabral, obras em andamento.

Até o momento, podemos perceber que as obras relacionadas ao patrimônio histórico da região portuária são realizadas de forma pontual, através da restauração ou revitalização apenas do bem propriamente dito.

É interessante, porém, destacarmos que esse Circuito Cultural pode ser classificado dentro das propostas da Carta de Itinerários Culturais, elaborada pelo Comitê Científico Internacional dos Itinerários Culturais (CCIIC) do ICOMOS, ratificada pela 16ª Assembleia Geral do ICOMOS, em 4 de Outubro de 2008, em Québec no Canadá, onde esses circuitos representam os processos evolutivos e dinâmicos das relações sociais humanas, realçando a rica diversidade das contribuições culturais de diferentes povos no patrimônio histórico local. Um dos objetivos da Carta é:

Definir as orientações, os princípios e os critérios principais para uma correta utilização dos Itinerários Culturais enquanto recurso para um desenvolvimento social e econômico durável, respeitando a sua autenticidade e integridade, a sua conservação e o seu sentido histórico. (ICOMOS, 2008)

A revitalização das ruínas dos galpões foi a primeira ação do Programa Porto Maravilha Cultural, com recursos oriundos da venda dos CEPAC's. O projeto restaurou os antigos edifícios em alvenaria de tijolos aparentes, assim como duas composições ferroviárias que ainda se encontravam no local. Os galpões foram transformados em laboratório de arqueologia, para onde todos os objetos encontrados até o momento nas escavações do Porto Maravilha estão sendo transferidos.



Figura 105: Vista das ruínas dos galpões da Gamboa antes da revitalização.



Figura 106: Vista dos galpões da Gamboa após a revitalização.

O complexo do Moinho Fluminense, segundo a proposta do Projeto Porto Maravilha, passará por mudanças radicais até 2016 e terá influência em seu entorno. O

projeto é uma parceria entre a Vinci Partners e a Carioca Engenharia e a entrega do empreendimento está prevista para 2018.

No térreo, o projeto contempla abertura de um centro comercial com 15 mil metros quadrados de lojas voltadas para as ruas. Andares superiores abrigarão escritórios e, por fim, um hotel com 219 quartos ocupará, inclusive, os característicos silos avistados de longe. Além disso, uma torre moderna integrará o conjunto de edifícios históricos unindo modernidade e tradição.

[...]

A área do empreendimento abrange 100 mil metros quadrados. O projeto prevê estacionamento com 1.200 vagas para atender ao movimento gerado. (PROJETO PORTO MARAVILHA, 2009).



Figura 107: Simulação do pátio interno do Moinho com o novo Centro Comercial.



Figura 108: segundo o projeto, os silos do moinho serão ocupados pelos quartos do futuro hotel.

O Museu do Amanhã de autoria do arquiteto espanhol Santiago Calatrava ainda se encontra em construção no Píer Mauá. A entrega da obra estava prevista para dezembro de 2013, mas até o momento não foi concluída. Apesar de o Píer não ser preservado ou tombado, está no contexto de renovação e revitalização da Praça Mauá, além de estar em um raio de distância muito próximo aos bens patrimoniais da região, principalmente ao Morro da Conceição.

O edifício compõe o conjunto de obras programadas pela Prefeitura através da Parceria Público-Privada (PPP) com orçamento de R\$ 215 milhões, custeadas pela venda dos CEPAC's, e com o investimento de R\$ 65 milhões do Banco Santander, seu

principal patrocinador. A edificação terá 320 metros de comprimento e 23 metros de altura. (PROJETO PORTO MARAVILHA, 2015).



Figura 109: Projeto do Museu do Amanhã do arquiteto Santiago Calatrava no Pôr Mauá

As obras do Museu de Arte do Rio (MAR) também foram concluídas em abril de 2013, com a restauração do Palacete Dom João VI, inaugurado em 1916 e tombado pelo município em 2010. O projeto partiu da união do antigo palacete com o novo edifício de arquitetura contemporânea, buscando a harmonia através da cobertura em forma de ondas do mar.



Figura 110: Projeto do Museu do Mar com sua marcante cobertura em forma de onda sobre o antigo Palacete Dom João VI.

Algumas das intervenções e propostas identificadas em documentos referentes ao Projeto Porto Maravilha não são citadas com clareza nos relatórios trimestrais. O prospecto do projeto destaca a importância da restauração e uso de prédios como o Palacete D. João VI, o “A Noite”, o Touring Club, a Estação Marítima de Passageiros (ESMAPA), os armazéns de 1 a 6 do Cais do Porto, o prédio da Imprensa Nacional, o Terminal Mariano Procópio e o depósito da Biblioteca Nacional, dentre outros. Porém, alguns destes bens não foram citados nos relatórios trimestrais, assim como muitos outros bens dispostos na AEIU.

Assim, muitas das intervenções previstas vão sendo executadas com aparente atraso, enquanto algumas outras nem são oficialmente comentadas. O Projeto Porto Maravilha vai sendo escrito no cotidiano de suas intervenções.

Elevado da Perimetral

Com a expansão da cidade para a região sul, a partir do início do século passado, já nos anos 1930/1940 a ligação entre as Zonas Norte e Sul passou a ser objeto de preocupação e estudos por parte da administração municipal. O primeiro esboço de uma avenida perimetral (note-se que todas as soluções previam a passagem pelo centro da cidade) surgiu na década de 1940 e não previa uma via elevada. Foi abandonado.

O segundo projeto surgiu em meados da década de 1950. Previa um túnel subterrâneo iniciando próximo ao antigo Arsenal de Marinha, passando por baixo do Mosteiro de São Bento (como acabou sendo executado nesse do Porto Maravilha), voltando à superfície na altura da Praça Mauá e seguindo por cima da Avenida Rodrigues Alves. Os militares, entretanto, não permitiram a construção do túnel tão próximo ao Arsenal, e a via teve que ser construída toda elevada, da Praça XV à Rodoviária, na Avenida Francisco Bicalho.

Desde sua construção, o elevado sempre foi alvo de controvérsia, por parte tanto da população leiga quanto de setores técnicos especializados.

Urbanistas e paisagista criticavam sua estética e sua contribuição para a degradação da região do porto e para o isolamento do entorno da orla marítima.

Em meados do século passado, a conscientização quanto à preservação do meio ambiente e da cultura não estava tão arraigada em parcela significativa da sociedade, como hoje. O aterramento de um manguezal, por exemplo, era uma atitude progressista. Hoje é crime ambiental. Não havia tanta preocupação em preservar a história da cidade e construções antigas eram demolidas em nome da modernidade. Aspectos relacionados a impactos ambientais e culturais negativos não eram relevantes. Prevalencia a ótica desenvolvimentista e se privilegiava o meio de transporte rodoviário. O Brasil já festejava os bons resultados de sua incipiente indústria automobilística.

Como via urbana, é inegável importância que o elevado teve, haja vista os 72.000 veículos que diariamente por ele transitavam até a data em que foi interditado para a demolição. Em seu lugar, que solução haveria para o problema da mobilidade urbana? Segundo a CDURP:

Hoje, estudos técnicos comprovam que a remoção da Perimetral é fundamental para melhorar o trânsito na região. E a decisão de substituir viadutos deste porte não é ideia exótica ou sem fundamentação. A Pesquisa **Vida e Morte das Autovias Urbanas** do Institute for Transportation & Development Policy (ITDP) apurou que 17 cidades dos Estados Unidos, da Europa e de países asiáticos já substituíram seus grandes viadutos. (CDURP, 2009).

O problema do custo foi equacionado, com a parceria público-privada do Porto Maravilha, com o aporte de recursos da Prefeitura do Rio, financiada pelo BNDES e, segundo os administradores municipais defensores da demolição, com a venda do entulho e das estruturas metálicas retiradas.

Quanto à mobilidade urbana, estão em andamento obras de reurbanização, de implantação de transporte rápido por ônibus (BRT) e de veículo leve sobre trilhos (VLT) que, espera-se, deverão atender à demanda que era suprida pelo elevado demolido e pela Avenida Rodrigues Alves.



Figura 111: Mapa com a Via Expressa projetada, da Pça XV ao Caju.

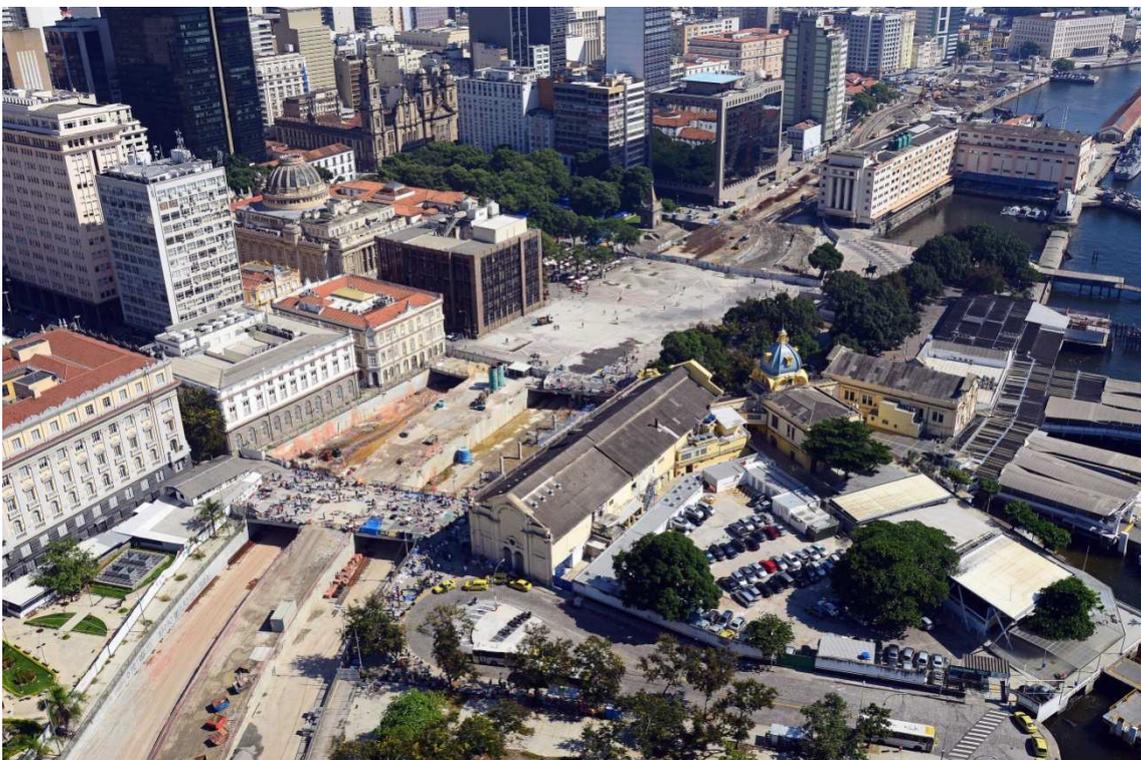


Figura 112: Foto da entrada do mergulhão da Via Expressa na Praça XV.

Como será e como era: com a implosão do Elevado da Perimetral, a nova Via Expressa contará com pouco mais de 5 km de extensão, três faixas em cada sentido, o maior túnel urbano do País – de 2.570 metros –, além de um grande passeio público com ciclovia.



Figura 113: Foto do elevado da Perimetral, demolido, na altura do Armazém 8.



Figura 114: Simulação da Via Expressa, em substituição ao Elevado da Perimetral, mostrando a saída do Mergulhão, na altura do Armazém 8.

4.7 A legislação e o aumento de gabaritos

A implantação do projeto Porto Maravilha na região portuária do Rio de Janeiro pode ser classificada como uma intervenção urbanística de grande porte, e quanto maior o empreendimento maior será o impacto em sua área de abrangência.

Esse novo ordenamento territorial, por se tratar de um projeto de escala extensa, em uma área com características e interesses distintos de cada classe social direta ou indiretamente afetada, com interesses públicos e privados a serem conciliados, exigirá a interveniência efetiva do Estado. Lembrando que este é o único que dispõe do poder de legislar, estabelecer novos termos para uso e ocupação.

A Lei 10.257/2001, já mencionada nesta pesquisa e conhecida como o Estatuto da Cidade, em sua Seção XII, “Do Estudo de Impacto de Vizinhança” (EIV), que entendemos como instrumento de mediação entre os interesses privados dos empreendedores e o bem da coletividade, garante o direito à qualidade urbana de quem mora ou transita no entorno da obra e, posteriormente, na área afetada pelas modificações e implantações. Em seus artigos 36 a 38, determina-se que o estudo seja elaborado pelo empreendedor, sendo analisado e aprovado pelo poder público. No nosso caso, o estudo foi elaborado pela Operação Urbana Consorciada Urbana da Região do Porto do Rio.

Art. 36. Lei municipal definirá os empreendimentos e atividades privados ou públicos em área urbana que dependerão de elaboração de estudo prévio de impacto de vizinhança (EIV) para obter as licenças ou autorizações de construção, ampliação ou funcionamento a cargo do Poder Público municipal.

A elaboração do Estudo de Impacto de Vizinhança (EIV) deverá preceder qualquer edificação, ou mesmo obra de infraestrutura no espaço urbano que envolva mudanças paisagísticas e ou de fluxos viários, a ponto de interferir de algum modo no entorno.

Art. 37. O EIV será executado de forma a contemplar os efeitos positivos e negativos do empreendimento ou atividade quanto à qualidade de vida da população residente na área e suas proximidades, incluindo a análise, no mínimo, das seguintes questões:

I – adensamento populacional;

- II – equipamentos urbanos e comunitários;
- III – uso e ocupação do solo;
- IV – valorização imobiliária;
- V – geração de tráfego e demanda por transporte público;
- VI – ventilação e iluminação;
- VII – paisagem urbana e patrimônio natural e cultural.

Portanto, entre os aspectos relacionados acima daremos ênfase à abordagem do item VII, analisando os possíveis impactos que poderão ser gerados a partir das mudanças no uso do solo e do aumento do gabarito, e o consequente início do processo de verticalização da região portuária sobre o patrimônio natural e cultural.

O relatório de Estudo de Impacto de Vizinhança elaborado pela OUC teve como objetivo avaliar os impactos gerados pela implantação do Projeto Porto Maravilha na região portuária. Foram apresentadas: informações gerais do empreendedor; justificativa e descrição do empreendimento; aspectos legais pertinentes; diagnóstico e prognóstico ambiental da área de influência direta e indireta e da área de intervenção; análise e Avaliação dos Impactos Ambientais e respectivas medidas mitigadoras.

O estudo fez, portanto, uma análise de todos os elementos contidos no perímetro de abrangência do projeto, considerando a situação atual da área, para que se pudesse estudar a possibilidades de alterações, pela implantação do empreendimento proposto. Em cada item avaliado foi feita uma projeção dos impactos previstos e sua situação futura, e ao final a mitigação dos impactos.

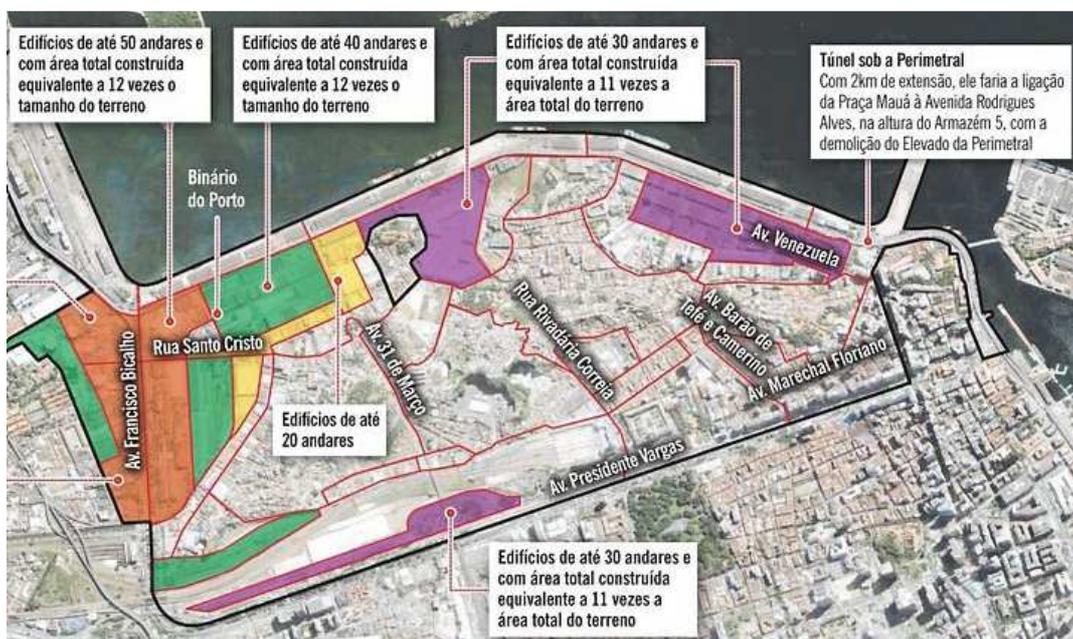


Figura 115: Mapa com a potencialidade de aumento de gabarito das áreas que abrangem o projeto Porto Maravilha.

No item 5 desse Estudo, “Uso e Ocupação do solo”, é feito o levantamento de cada um dos quatorze setores em que foi subdividido o projeto. São analisados os seguintes itens: sítio; o uso e ocupação do solo; estrutura viária e de transportes; tipologia das edificações. Ao final dessa análise, é proposto para cada área de intervenção: novo zoneamento; novo gabarito; nova taxa de ocupação; IAT e novos parâmetros edilícios.

Para toda a extensão da área com potencial de renovação, é proposto um aumento considerável do gabarito, apesar de o próprio estudo afirmar que “o aumento de gabarito poderia tirar a ambiência das áreas no entorno dos morros. Para isto deveriam ser definidos gabaritos mais baixos nesses locais” (Estudo de Impacto de Vizinhança, p. 255)

Observamos certa incoerência no discurso, pelo fato de não vermos isso sendo proposto pelo EIV, onde na “Mitigação dos Impactos”, no item 5.6.2, “Comprometimento da ambiência dos morros em função dos novos gabaritos”, expõe que:

A altura máxima dos setores A e B foi ampliada para 90m, onde antes a altura máxima permitida era de 18m. As áreas de entorno dos morros, porém, terão sua ambiência reservada com a manutenção de um gabarito mais baixo: 7,5m, 11m e 15m de acordo com o local e a restrição existente.

Assim, considera-se que fica mitigado esse possível impacto, preservando a ambiência dos morros. (ESTUDO DE IMPACTO DE VIZINHANÇA, p. 256).

Será que realmente há mitigação desse possível impacto, uma vez que apenas a franja do Morro da Conceição manteve-se com 15 metros? Pois nos quarteirões adjacentes entre o Morro e o mar, o gabarito novo permite construções de até 90 metros, como podemos observar na simulação abaixo, do próprio Projeto Porto Maravilha.



Figura 116: Vista do setor A (compreende parte dos bairros da Saúde e Gamboa) do projeto Porto Maravilha. No detalhe, observamos as novas edificações de até 90m propostas para a área próxima ao Morro da Conceição, onde se perderá a visão do morro desde a parte plana da área e vice-versa.



Figura 117: Vista do setor B (compreende parte do bairro da Gamboa) do projeto Porto Maravilha. Na imagem, observamos as novas edificações de até 90m propostas para a área, formando um grande corredor de edifícios junto à orla, além do fato de estas novas edificações estarem muito próximas à pequena Igreja Nossa Senhora da Saúde (detalhe), tombada pelo IPHAN. Pela imagem, podemos perceber que o restante dos galpões, que não são tombados, são passíveis de demolição.

Com relação aos demais setores do projeto, estes terão a seguinte proposta de novo gabarito:

Os setores C, D, E e M terão gabaritos mais altos, por se tratarem de áreas que não interferem na paisagem dos morros arredores e onde se pode alcançar uma maior escala na renovação urbana, que virá a ser referência para o resto da cidade. Assim se conformarão quadras com gabaritos de 90m, 120m e 150m. Da mesma forma que nos setores A e B, as franjas dos morros serão preservadas com limites menores de alturas (15m e 60m).

Cabe ressaltar que a altura dos referidos gabaritos refere-se à altura do topo do último pavimento habitado, isto é, exclui os elementos das coberturas (caixas d'água, casa de máquinas de elevadores e outros). (EIV, p. 252).

Os setores C e D correspondem ao bairro de Santo Cristo, o setor M à parte de São Cristóvão junto à Avenida Francisco Bicalho e o setor E à parte do Centro, no entroncamento entre as Avenidas Presidente Vargas e Francisco Bicalho.



Figura 118: Vista parcial do setor B (à esquerda da imagem) e do setor C (à direita da imagem) do projeto Porto Maravilha. Observamos as novas construções de até 90m propostas para a área, formando uma grande massa volumétrica de edifícios no bairro de Santo Cristo.



Figura 119: Vista parcial do setor M (à esquerda do Canal do Mangue) e do setor D (à direita do Canal do Mangue) do projeto Porto Maravilha. Aqui também observamos as novas construções de até 90m propostas para a área, formando uma grande massa volumétrica de edifícios nas áreas de intervenção.

O impacto da elevação do gabarito sobre a ventilação e iluminação na região foi avaliado e admitiu-se o aumento de sombreamento das construções adjacentes, de gabarito mais baixo, bem como a mudança no regime de ventos, com o aumento da velocidade em certas áreas e a diminuição em outras.

Como medidas mitigadoras foram preconizados:

- um recuo proporcional à altura dos novos prédios, de modo que os mais altos terão maiores recuos, de modo a diminuir o tempo de sombreamento dos mais baixos;
- deixar os pavimentos térreos abertos à ventilação, com a adoção de pilotis, aliada a um maior espaçamento entre os prédios.

O que não foi considerado, e que certamente ocorrerá, é que a verticalização na orla constituirá uma barreira à ventilação vinda do mar, não só na região do porto, como também nos bairros adjacentes, com conseqüente aumento de temperatura ambiente.

Como medida mitigadora do excesso de insolação nas novas construções, foram recomendados voltar a orientação da fachada principal para leste e o uso de “brise soleil”. Quanto à primeira recomendação, nem sempre será possível atender. Quanto à segunda, dependerá de mudança da tendência atual de construir caixotes de vidro, verdadeiras estufas, dependentes de climatização artificial.

A verticalização terá como consequência o adensamento populacional da região e, concomitantemente, aumento na demanda por infraestrutura em termos de água tratada, esgoto, energia elétrica, meios de transporte e equipamento urbano. Esses itens já foram quantificados considerando uma demanda por parte de cerca de 300.000 pessoas, entre residentes, usuários e população flutuante. Uma vez que as capacidades desses recursos em execução, ou já executados, não poderão ser aumentadas, foi previsto o controle da demanda por meio do limite do estoque de CEPAC's. Se o sucesso do empreendimento não se concretizar, haverá recursos ociosos. Se for bem sucedido além do previsto, resta ver se a pressão dos interesses econômicos poderá ser neutralizada, para que a infraestrutura continue a atender a contento a demanda prevista.

No que se refere ao dimensionamento dos meios de transporte, é prevista para 2025 a plena ocupação dos empreendimentos nos diversos setores da Operação Urbana, e considera-se que até lá já estejam disponíveis as melhorias na infraestrutura viária e a implantação do sistema integrado de transportes (VLT), bem como a transferência da Rodoviária Novo Rio para outro local. Aparentemente não se conta com nada revolucionário em termos de meios de transporte, uma vez que os estudos se concentram no uso de autos (automóveis, ônibus e taxis) e nas vias a eles destinadas.

Quanto à poluição sonora, os níveis de ruído constatados atualmente já são muito elevados, de modo que, com o previsto aumento da vegetação e a implantação de barreiras acústicas, o EIV conclui que o impacto do Projeto deverá ser positivo.

A região do porto caracteriza-se pela diversidade social e de estrutura urbana, decorrentes de seu modo de ocupação. A Zona Portuária foi criada no início do século XX para viabilizar a implantação de um moderno porto capaz de atender às necessidades da época, mas que ao longo do século foi se tornando obsoleto. A região degradou-se em termos de infraestrutura: é sujeita a inundação, a drenagem é deficiente, assim como a iluminação pública e o esgotamento sanitário, que levaram ao êxodo de parte da população, com conseqüente desvalorização dos imóveis. A implantação da

infraestrutura pelo Projeto Porto Maravilha atrairá investimento em unidades residenciais, comerciais e de serviços, empreendimentos hoteleiros, culturais e de lazer, o que conseqüentemente levará à valorização imobiliária na região. Isso poderá inviabilizar a permanência da população de baixa renda o que, como sabemos, já ocorreu em outras áreas da cidade como, por exemplo, na erradicação dos cortiços no Centro, quando da abertura das avenidas Central e Presidente Vargas e na das favelas da Praia do Pinto no Leblon e da Catacumba, no entorno da Lagoa Rodrigo de Freitas, cujos locais são hoje ocupados por conjuntos de prédios das classes média e média-alta. Atualmente, embora não decorrente de ação direta do Estado, a ocupação crescente do Morro do Vidigal por um extrato social mais abastado pode levar ao êxodo da população tradicional, por ser um ponto privilegiado demais para a classe social que o habita. As conseqüências são: a favelização dos morros da cidade, na tentativa da população expulsa de se manter próxima à região central da cidade; seu assentamento em áreas periféricas e distantes; sua mudança para municípios limítrofes, com a conseqüente criação de verdadeiras cidades-dormitórios. Esses dois últimos casos acarretarão a necessidade de grandes deslocamentos de expressivo contingente da população, com conseqüente sobrecarga dos meios de transporte.

Capítulo 5 – Impactos do Projeto Porto maravilha: visibilidade e ambiência do patrimônio cultural na região portuária

Ao tratarmos dos impactos advindos de uma proposta de intervenção urbana do porte do Projeto Porto Maravilha devemos ter, de forma clara, sobretudo pela postura analítica que adotamos no decorrer do presente trabalho, a avaliação das consequências dos rebatimentos daqueles sobre a preservação do patrimônio cultural.

A qualificação de patrimônio cultural, segundo entendemos, liga-se a sua relevância como registro e testemunho que, no caso das cidades, identifica capítulos significativos da constituição de sua espacialidade. Esta é elemento fundamental para a leitura de seus códigos, e a conseqüente identificação do indivíduo com o ambiente, até mesmo porque este o abriga. Boa parte da identidade sócio-espacial pode ser atribuída à relação de reconhecimento da vida que se liga a tal espacialidade.

Falar em patrimônio cultural edificado, ou melhor, na sua preservação, só ganha o devido sentido se atentarmos para as permanências espaço temporais incorporadas pelos elementos que as representam e, portanto, justificam a necessidade da prática da preservação. Vale ressaltar a relação entre morfologias espaciais e percepções ambientais, ambas estabelecidas no processo de constituição da espacialidade. Importante, efetivamente, é a escala do pedestre, como medida de sua proximidade e de sua inserção nos fatos e eventos que suscitam ou suscitarão a necessidade de preservação de dado patrimônio cultural, como em nosso caso.

Na zona portuária coexistem sobrados antigos, do século XIX, edificações do século XX e contemporâneas, criando uma variedade e diversidade de tipologias, espaços e equipamentos públicos, numa mescla de funções de moradia, comércio, institucional, lazer e turismo, que desenham uma região bastante peculiar e interessante.

Para a consecução do trabalho a que nos propusemos teríamos que recorrer a um embasamento teórico. Dentre a vasta bibliografia disponível sobre o tema elegemos três autores de renome e competência incontestáveis: Kevin Lynch (1981), Gordon Cullen (2010) e Maria Elaine Kohlsdorf (2000).

Uma vez que nosso intuito é avaliar os impactos das intervenções sobre os sítios de valor histórico, temos que identificar o que nesses sítios pode ser afetado, que características ou propriedades deles deverão ser consideradas, sob que aspecto os

impactos devem ser avaliados. Eles devem ser preservados, não só no sentido de não serem destruídos ou danificados, mas de permanecerem visíveis e acessíveis à população.

O trabalho de Lynch (1981) não foi direcionado particularmente a monumentos ou sítios históricos e sim a estudar como percebemos a cidade e seus elementos constituintes, que ele agrupou em cinco tipos: caminhos, limites, bairros, pontos nodais e marcos. De acordo com a conceituação de cada um desses elementos, apresentada pelo autor, para nosso propósito, o que interessa são o bairro e o marco, por ser possível uma analogia deles com sítios urbanos e monumentos ou construções isoladas.

Para Lynch (1981), bairros são “partes razoavelmente grandes da cidade nas quais o observador pode entrar, e que são percebidas como possuindo alguma característica comum, identificadora”. O critério para a definição de bairro é, portanto, eminentemente visual, perceptivo, nada tendo a ver com o critério administrativo. As características que determinam os bairros são da mais variada natureza: texturas, espaços, formas, usos, atividades, habitantes, símbolos, etc., e por que não, historicidade. Esta última característica seria identificada através de outro conceito elaborado também por Lynch (1981), que é o da percepção ambiental, através da qual é evocada no observador uma determinada imagem, também chamada de legibilidade, que leva, no caso, a que ele identifique o sítio como histórico. Essa qualidade do sítio tem que ser preservada, como condição imprescindível para que ele conserve seu caráter histórico.

Marcos são elementos singulares, tais como torres, domos, edifícios, esculturas etc. Devem ter algum aspecto que seja único ou memorável no contexto, o que pode ocorrer de duas maneiras: sendo visto a partir de muitos pontos, ou por meio do contraste com elementos mais próximos. Essas duas condições do elemento de caráter histórico ou seu entorno não podem ser afetadas pelas intervenções urbanísticas.

Como vimos anteriormente, esta pesquisa foi realizada baseada na metodologia desenvolvida por Maria Elaine Kohlsdorf (2000), que permite a análise dos sítios urbanos partindo não apenas de dados recolhidos de determinada configuração urbana, mas também da observação das relações sociais historicamente estabelecidas.

Para melhor compreensão da metodologia adotada utilizaremos o estudo desenvolvido por Kohlsdorf (2000), para a análise do espaço urbano, com vistas às

propostas de projetos de planejamento e de renovação urbanos, preservando a identidade histórica e cultural dos lugares. A proposta de uma “Metodologia para recolhimento de dados de configuração urbana em sítios tombados” (KOHLSDORF, 2000), foi apresentada ao IPHAN, com o objetivo de fornecer um instrumento técnico para melhor definição de normas e critérios de intervenção, bem como para o desenvolvimento de ações de proteção nas áreas urbanas tombadas pela instituição.

A vitalidade que nos é emprestada por Kohlsdorf (1981), permite a desconstrução da ideia de cidade, frequentemente referida no cotidiano das pessoas como espaço impessoal, carente de significados e, mais do que explicar a morfologia urbana, nos permite a reaproximação identitária com o espaço que habitamos.

Passamos, portanto, a estabelecer inúmeras relações e atividades pautadas pela redescoberta de laços afetivos histórico e socialmente situados no tempo e no espaço, capazes de nos despertar para a relevância e a necessidade de ações voltadas à preservação dos sítios urbanos, como forma de preservação da memória e da identidade.

Cabe observarmos o conteúdo do Estudo de Impacto de Vizinhança elaborado pela OUC com a finalidade de levantamento de todos os bens tombados localizados na região:

A poligonal definida como área da operação urbana consorciada do Projeto Porto Maravilha envolve expressivo conjunto de bens considerados como portadores de valor cultural para a cidade do Rio de Janeiro, protegidos de forma complementar pelas diferentes instâncias responsáveis pela tutela dos bens tombados e suas áreas de proteção a nível Municipal, Estadual e Federal. (Estudo de Impacto de Vizinhança, p. 352)

Porém, o fato de haverem realizado o levantamento e mapeamento não significa necessariamente que os impactos negativos da implantação do projeto serão mitigados por seus executores, nem tampouco que aqueles se restringirão à área delimitada, apesar de o texto reconhecer o valor histórico dos imóveis para a formação da história e o desenvolvimento da cidade. O texto admite também que o IPHAN emite “Portarias” que delimitam poligonais e definem normas de ocupação das áreas de entorno dos bens tombados a nível federal. Assim como cita, em termos de proteção estadual, o Decreto-Lei n.º 2 de 11 de abril de 1969 que “Define os Bens Integrantes do Patrimônio Histórico, Artístico e Paisagístico do Estado da Guanabara e institui medidas

para a sua proteção”. Na instância Municipal, o texto comenta as APAC’s e a legislação de preservação.

Para melhor estudo de caso, faremos um recorte espacial da região portuária dentro das delimitações da Área Especial de Interesse Urbanístico (AEIU), utilizando a setorização feita pelo Projeto Porto Maravilha. É importante identificarmos nossa área de estudo, detentora de patrimônio histórico relevante para a formação da memória e da identidade da cidade.

Restringir-nos-emos, portanto, aos setores A e K do projeto, onde está localizada a maior parte dos bens de valor histórico e cultural da área de abrangência do projeto. O setor A abrange parte dos bairros da Saúde e da Gamboa, em cuja área há bens tombados nas instâncias Municipal, Estadual e Federal. O setor K abrange a outra parte do bairro da Saúde, que corresponde ao Morro da Conceição, onde o casario é preservado pelo município através da APAC do Morro da Conceição e há bens tombados pelo INEPAC e pelo IPHAN.

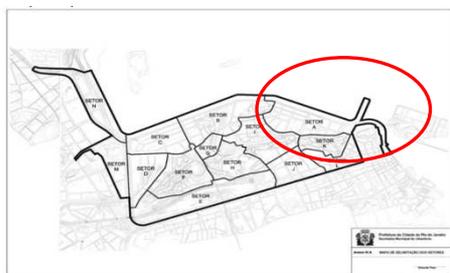


Figura 120: Mapa da delimitação da AEIU do Projeto Porto Maravilha. No detalhe, os setores A e K.



Figura 121: Mapa com o recorte espacial, setores A e K do Projeto Porto Maravilha.

Dentro dessa setorização, o projeto Porto Maravilha subdividiu a região em 11 núcleos homogêneos que, segundo o projeto, “têm por finalidade evidenciar suas peculiaridades e seu potencial de desenvolvimento. Os núcleos estão apresentados segundo suas características predominantes, seus locais de destaque (marcos urbanos), sua geografia e sua vocação” (CDURP, 2009). Portanto, em nossa área de estudo, teremos: os núcleos Praça Mauá e Saúde, que correspondem ao setor A e o núcleo do Morro da Conceição, que corresponde ao setor K. Nos mapas estão marcados os pontos turísticos e culturais catalogados em 14 categorias pelo projeto.



Figura 122: Listagem das 14 categorias propostas pelo Projeto Porto Maravilha para os núcleos.

- **Núcleo da Praça Mauá (setor A)**

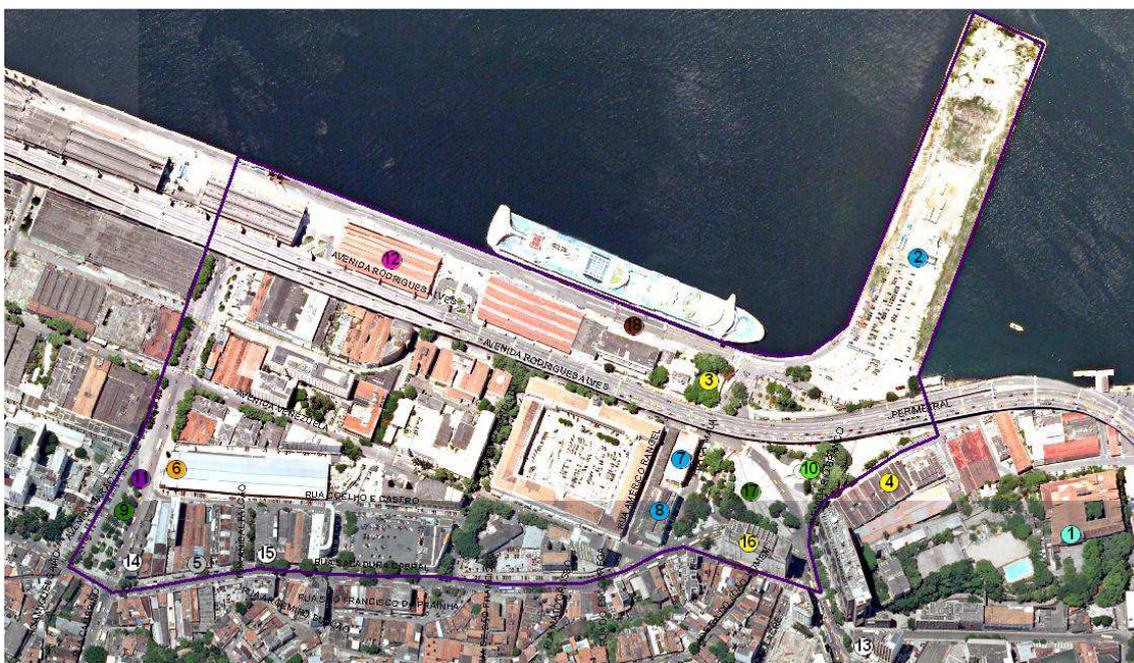


Figura 123: Mapa com o recorte espacial correspondente ao núcleo da Praça Mauá e a listagem de pontos culturais e turísticos.

Listagem das categorias do núcleo da Praça Mauá:

Ponto	Nome	Categoria
1	Mosteiro de São Bento	Igreja / Espaço Religioso
2	Museu do Amanhã	Museu
3	Edifício Touring Club	Interesse Arquitetônico
4	Distrito Naval	Interesse Arquitetônico
5	The Week	Casa Noturna
6	Galpão Ação da Cidadania	Centro Cultural
7	MAR - Museu de Arte do Rio	Museu
8	Escola do Olhar	Museu
9	Cais da Imperatriz	Monumento
10	Praça Mauá	Parque / Praça
11	Cais do Valongo e da Imperatriz	Sítio Histórico
12	Armazéns do Porto	Cinema / Teatro / Espetáculos
13	Hotel São Bento	Hotel / Hospedagem
14	Hotel Barão de Tefé	Hotel / Hospedagem

15	Hotel Villa Regia	Hotel / Hospedagem
16	Edifício A Noite	Interesse Arquitetônico
17	Barão de Mauá	Monumento
18	Terminal Marítimo de Passageiros	Transportes

Os elementos de destaque que podemos apontar para o núcleo da Praça Mauá são: o terminal de passageiros de transatlânticos, o Museu do Mar e o Futuro Museu do Amanhã, o sítio arqueológico do cais do Valongo, o Galpão Ação e Cidadania, os galpões tombados junto à orla e os prédios institucionais. Esses elementos, de certa forma, dão um impulso ao desenvolvimento de atividades turísticas e de entretenimento para a área.

- **Núcleo da Saúde (setor A)**



Figura 124: Mapa com o recorte espacial correspondente ao núcleo da Saúde e a listagem de pontos culturais e turísticos.

Listagem das categorias do núcleo da Saúde:

68	Cia de Mistérios e Novidades	Cinema / Teatro / Espetáculos
69	Batalhão da PM	Interesse Arquitetônico
70	Igreja N.Sra. da Saúde	Igreja / Espaço Religioso
71	Arco e Silo Moinho Fluminense	Interesse Arquitetônico
72	Cemitério dos Pretos Novos	Sítio Histórico
73	Praça da Harmonia	Parque / Praça
74	Porto Saúde	Bar / Restaurante
75	AquaRio	Museu
76	Pinturas retratando indígenas	Painéis / Pinturas
77	Pinturas de Nilton Bravo	Painéis / Pinturas

No núcleo da Saúde destacam-se: a grande concentração de armazéns, muitos deles desocupados, o centro cultural do Cemitério dos Pretos Novos, painéis e pinturas preservadas, o conjunto arquitetônico preservado que abriga o complexo do Moinho Fluminense e a Igreja de Nossa Senhora da Saúde de 1742, no morro da Saúde e tombada pelo IPHAN. Apesar de administrativamente a região estar inserida no bairro da Gamboa, registros históricos indicam que o bairro da Saúde ia até o morro homônimo.

- **Núcleo do Morro da Conceição (setor K)**



Figura 125: Mapa com o recorte espacial correspondente ao núcleo do Morro da Conceição e a listagem de pontos culturais e turísticos.

Listagem das categorias do núcleo do Morro da Conceição:

19	Praça dos Estivadores	Parque / Praça
20	antigo mictório público	Interesse Arquitetônico
21	Observatório do Valongo	Interesse Arquitetônico
22	Museu Cartográfico	Museu
23	Trapiche Gamboa	Casa Noturna
24	Mirante Morro da Conceição	Mirante
25	Pedra do Sal	Sítio Histórico
26	Angú do Gomes	Bar / Restaurante
27	Imaculada	Bar / Restaurante
28	Igreja de S. Francisco da Prainha	Igreja / Espaço Religioso
29	Sá Cabral	Bar / Restaurante
30	Largo São Francisco da Prainha	Parque / Praça
31	Jardim Suspenso do Valongo	Sítio Histórico
32	Fortaleza da Conceição	Interesse Arquitetônico

33	Hotel Gallery	Hotel / Hospedagem
34	Cabaret Kalesa	Casa Noturna
35	Praça Leopoldo Martins	Parque / Praça
36	Mirante do Valongo	Mirante
37	Estátuas do Valongo	Monumento
38	Imagem de N. Sra. da Conceição	Monumento
39	Gracioso	Bar / Restaurante

O que podemos destacar no núcleo do Morro da Conceição é: a área essencialmente residencial, com sobrados ecléticos e neoclássicos preservados pela APAC do Morro da Conceição e monumentos históricos tombados, como o Observatório do Valongo, o Jardim Suspenso do Valongo, o Palácio Episcopal, a Igreja de São Francisco da Prainha e a Pedra do Sal. É uma área de grande interesse turístico, de fácil acesso a pé, por meio de suas escadarias e ladeiras ou pela própria Pedra do Sal ou pelo Jardim do Valongo.

Observemos que estamos lidando com um sítio urbano de grande potencial histórico e cultural, cujas particularidades devem ser analisadas rigorosamente pelos empreendedores públicos ou privados, e que seu valor como patrimônio da cidade deve permanecer no tempo e como objeto de reconhecimento e respeito. Sabemos que uma das finalidades da conservação do patrimônio é seu reconhecimento pelas gerações presentes e futuras, conservando registros e marcos históricos e sociais.

Portanto, é importante termos claro que, ao definirmos objetivamente os elementos que caracterizam o valor cultural excepcional do lugar também compreendamos o quanto esses elementos são reconhecidos pelos indivíduos que o habitam, frequentam, visitam ou simplesmente por ele passam. Essas duas premissas encontram-se respaldadas no conceito de memória, no que refere às marcas temporais deixadas no espaço socialmente utilizado, e de identidade, como um conjunto de características e elementos dos lugares, capazes de torná-los únicos e inconfundíveis.

Memória e identidade são tomadas como eixos reflexivos, associados à observação das propriedades informativas dos lugares e ao papel dos processos cognitivos, ambas condições *sine qua non* para a consecução das metas de preservação de bens culturais. (KOHLSDORF, 2000, p. 6)

Nesse sentido, devemos avaliar a preservação da região portuária, vendo-a como sítio histórico urbano bastante complexo (não apenas por suas dimensões físicas

ou por sua diversidade de paisagem, que o individualiza), composto por um patrimônio de natureza tanto material quanto imaterial, com uma escala ímpar de possibilidades, pela rica variação de práticas culturais que, se devidamente resguardadas, formam a memória de um povo.

É importante compreendermos que o sítio histórico urbano é um elemento vivo passível de movimentos e mudanças. Porém, é importante também atentarmos para as constantes transformações drásticas em sua malha, que podem desfigurá-lo, fazendo com que perca suas referências e raízes culturais, conseqüentemente sua memória e identidade, fundamentais nos processos de identificação e construção de lembranças, pois “memória e identidade são indissociáveis, porque a primeira indica a coerência da história interior e a identidade, como permanência no tempo, edifica a história do sujeito” (KOHLSDORF, 2000, p. 9).

O instrumento de ligação entre memória e identidade é dado pelas relações sociais que, intrinsecamente, compartilham códigos. Assim, para a preservação de sítios urbanos é preciso que seja revelada a face desses lugares, para que eles possam ser conhecidos e incorporados pelo sujeito.

O discurso sustentado pelo Projeto Porto Maravilha explora os aspectos culturais e históricos dos bens tombados da região, principalmente nos bairros da Saúde e da Gamboa, exaltando a importância histórica destes para a formação de nossa cidade e para o resgate de nossos laços culturais.

Sabemos que a percepção dos lugares se dá de acordo com suas coordenadas, com suas características do conjunto, e nunca de forma parcial, pois a percepção é um sentido importante na produção da imagem mental dos lugares. A identificação dos lugares em nossa memória se dá com muito mais facilidade no âmbito da percepção do que no da imagem visual simplesmente (KOHLSDORF, 2000, p. 10). Significa que a questão da percepção de ambiência do bem tombado é primordial para a formação da nossa imagem mental do lugar, da construção de sua memória pelo indivíduo. O que nos leva a questionar mais uma vez o aumento considerável dos gabaritos, principalmente do setor A do projeto Porto Maravilha, onde, no entorno dos bens tombados da área, serão permitidas novas edificações de até 90 metros de altura.

5.1 A metodologia de Kohlsdorf (2000) e o levantamento de dados.

A forma como conferimos atributos ao espaço são determinantes na forma de captação das características configurativas dos lugares da cidade, o que envolve inúmeras operações mentais revisadas pelo indivíduo através de sua percepção. Segundo Kohlsdorf (2000), o mecanismo perceptivo do ser humano faz com que os lugares sejam apreendidos através de três predicados: do movimento dos indivíduos; da seleção das informações ofertadas pela forma do espaço e da transformação de suas características morfológicas.

Através do movimento, a imagem percebida mostra-se em perspectivas cônicas, que irão desconstruindo e deformando as linhas e grandezas das edificações. Assim, a percepção de certo lugar, através do movimento do indivíduo se dá por meio das sequências de cenas, que são representadas por um ou mais cones visuais (chamados também de campos visuais).

A percepção dos sítios urbanos apoia-se em duas decodificações universais: **a referência de posição (topológica), e a perspectiva;** tais noções chegam-nos como efeitos visuais (topológicos e perspectivos), **que são responsáveis pela formulação de campos visuais.** (KOHLSDORF, 2000, p. 13. Grifo nosso).

A percepção seleciona as informações no nível cognitivo, porém, como estamos falando de espaço urbano, o principal critério para analisá-lo será a quantidade adequada de estímulos visuais, pois a qualidade e a quantidade de informações contidas nas formas físicas que compõe o espaço são responsáveis diretamente pelo estímulo, tanto visual quanto de nossa memória. Nesse sentido, quando o indivíduo está em movimento, ele não é capaz de, em seu trajeto, captar todas as cenas possíveis, mas apenas as imagens cujo grau de estímulo forma o suficiente para que sejam captadas. Portanto, a seleção é subjetiva. Logo, os pontos de interesse, em que há um registro perceptivo, são constituídos de estações de sequências, onde se encontram os cones ou campos visuais.

As informações recebidas pela apreensão dos espaços também são alteradas pela percepção e formam significados na memória do observador. Porém, o resultado dessa decodificação é subjetivo, na medida em que será atrelado às particularidades da

memória de cada indivíduo. Entretanto, as referências básicas cognitivas que dão a noção de lugar são compreendidas da mesma maneira por qualquer pessoa e se estabelecem como noções topológicas e perspectivas.

A primeira noção, a topológica, está relacionada com o corpo do observador e com os limites do espaço em que este se encontra. A segunda noção, perspectiva, é a que organiza a cena no campo visual do observador como, por exemplo, o perfil do conjunto de edifícios ou a cota de coroamento das construções. Porém, ambas as noções se manifestam pelas leis da percepção, quando apreendidas diretamente do lugar, por seus habitantes ou visitantes do sítio urbano.

Um indivíduo não percebe um edifício ou um setor da cidade em representação gráfica em planta baixa ou em corte e elevações, mas sim, percebe essas composições de volumetria quando se afasta ou se aproxima delas, quando se estabelece um limite físico para o corpo e visão, atraindo a atenção para o final da cena, através da perspectiva do olhar ou para interrupções bruscas de cheios e vazios.

A percepção se dará através: da “geometria da percepção”, em que os objetos diminuem de tamanho à medida que se distanciam do observador, as figuras se ocultam umas nas outras e as paralelas se encontram no infinito e da “geometria projetual”, em que as proporções e dimensões se mantêm, sem as distorções da perspectiva. Portanto:

Enquanto a **geometria da percepção** representa o mundo tal como o vivenciamos sensivelmente, a **geometria projetual** o expressa como jamais será efetivamente visto, mas oferece dados necessários à sua melhor compreensão e indispensáveis às ações técnicas sobre o mesmo – inclusive aquelas voltadas a sua preservação. (KOHLSDORF, 2000, p. 15. Grifo nosso).

A necessidade de trabalharmos em conjunto com esses dois sistemas de representação geométrica tem sido positiva ao coletarmos informações para a percepção do espaço. O somatório de elementos como plantas, cortes, elevações, perspectivas (cavaleiras e axonométrica), é importante para a determinação de pautas sequenciais que irão formar o espaço percebido.

Após a coleta de dados de apreensão do espaço, faz-se necessário também apoiá-la no conhecimento da história do sítio urbano. Por isso a importância de se fazer primeiramente toda a pesquisa sobre a ocupação e transformações urbanas sofridas por aquele espaço urbano, bem como o levantamento dos bens preservados ou tombados existente na região.

Uma vez que se tenha coletado as características perceptíveis do sítio urbano, se dará então início à representação do projeto arquitetônico e urbanístico para as novas propostas de preservação para aquele determinado espaço. Portanto, deverão ser levadas em conta as informações colhidas baseadas nas percepções formadas pelo observador, pois os traços de identidade que queremos preservar devem ser investigados a partir de sua relevância na percepção dos indivíduos. Lembrando que é importante considerar que percebemos sempre o espaço em sua totalidade e não em elementos isolados.

Logo, **a noção de totalidade é fundamental quando se observam os lugares de valor histórico, cultural e artístico e afetivo**, pois é por meio da captura de conjuntos, **via percepção**, que as pessoas entrarão em contato com **a memória dos povos inscrita no espaço**. (KOHLSDORF, 2000, p. 16. Grifo nosso).

Segundo Kohlsdorf (2000), as modalidades de projeções ortogonais e de perspectivas não são suficientes para expressar o espaço urbano. A estrutura morfológica do espaço urbano se forma a partir da articulação das projeções ortogonais, mais as categorias parciais ou elementares, constituídas pelos três conjuntos de componentes volumétricos: os elementos do sítio físico, os elementos edílios e os elementos complementares, que organizam o espaço da cidade.

Os princípios teóricos e as diretrizes metodológicas acima apresentadas servirão de base para as categorias inventariais, que veremos adiante, podem ser assim sintetizadas (KOHLSDORF, 2000, p. 20):

- a) Por serem processos sociais, os sítios urbanos apresentam mudanças em sua configuração, mas são capazes de manter sua identidade em certos atributos perceptíveis, que devem ser o objeto das ações de preservação;
- b) Por tal razão, o inventário de dados de configuração urbana para preservação de sítios tombados deve concentrar-se nos atributos responsáveis por sua identidade morfológica;
- c) A análise de configuração não é um instrumento isolado na preservação dos sítios urbanos, devendo ser percebida pelo conhecimento da história dos mesmos e sendo entendida apenas quando iluminada por subsídios oferecidos pela ciência histórica;

- d) As características com que os lugares se apresentam à percepção dos indivíduos devem estar presentes na investigação de seus traços de identidade, bem como as diretrizes de sua preservação, nas diversas instâncias normativas;
- e) As duas questões anteriores realizam-se por meio de procedimentos aplicados a ambos os níveis cognitivos (percepção e a representação geométrica euclidiana do espaço): análise em que se buscam os atributos de identidade dos lugares considerados; avaliação da intensidade da referida identidade, pois os lugares a possuem em graus diferentes; e propostas para preservação e reforço dos traços de identidade dos lugares considerados;
- f) Os principais atributos perceptíveis da identidade dos sítios urbanos são de natureza morfológica, mas sua configuração apresenta-se diferentemente, na percepção e nas percepções geométricas euclidianas;
- g) Em função do item anterior, é indispensável que se trabalhe os dois níveis de abordagem dos lugares estabelecendo-se pontes entre eles;
- h) Os procedimentos e as categorias de análise são instrumentos genéricos, mas devem ser adequados a cada situação considerada.

As Categorias Inventariais são divididas em dois sistemas de análise: de “Percepção do Espaço” e de “Representação Projetual”. Os dados coletados em ambos os sistemas serão suficientes para a análise do sítio urbano tombado, assim como receptíveis aos instrumentos legislativos existentes para a área estudada. Portanto, para a coleta dos dados desta pesquisa foram utilizados mapas cadastrais, fotografias, desenhos de observação e perspectivas, reportagens em jornal ou em sites pela internet, croquis (ver Anexo 9 – 14) e as propostas contidas no Projeto Porto Maravilha. Logo, para a aplicação da metodologia de Kohlsdorf na região estudada (setores A e K) foi importante estabelecer quais categorias seriam analisadas dentro das catalogadas pelo projeto: sítio histórico, interesse arquitetônico, igreja/espço religioso, praça/parque e museu. A escolha dessas categorias deveu-se a corresponderem ao patrimônio histórico e cultural tombado, ou preservado, pelas instâncias municipal, estadual e federal.

5.2 A metodologia de Kohlsdorf e a análise dos impactos: visibilidade e ambiência do patrimônio cultural arquitetônico.

5.2.1 Categorias inventariais de percepção do espaço.

Para a aplicação do sistema de categorias inventariais de percepção do espaço faz-se necessária as coletas de dados sobre a configuração da área tal como elas serão apresentadas à percepção do observador, a partir da observação do pedestre. A percepção dependerá necessariamente do movimento do observador, partindo de um percurso determinado. Portanto, essas categorias baseiam-se no registro sequencial, ou sequencias visuais. Para tanto, é necessário identificar o percurso, ou trajeto, que será analisado na área considerada.

A percepção do observador em relação à área dá-se pela quantidade e frequência de estímulos visuais oferecidos na configuração do espaço percorrido. No decorrer do trajeto, em certo momento, cenas são registradas em intervalos de distâncias regulares ou irregulares.

Esses momentos são denominados “estações”, que são pontos ou locais onde haja estímulos ao longo do trajeto, significativos para a apreensão de determinado sítio. São pontos em que o olhar do observador é atraído por uma determinada configuração ou cena. Logo, os “intervalos” são as distâncias entre os pontos ou locais onde ocorrem os estímulos para a captação da cena. (KOHLSDORF, 2000, p. 34-35)

Tais cenas, chamadas de **campos visuais** são, na verdade, cones que determinam o registro de estações, porque é por seu intermédio que recebemos os estímulos provenientes da configuração dos lugares. (KOHLSDORF, 2000, p. 38. Grifo nosso).

Durante o percurso realizado podemos ter distintas possibilidades de número e direção dos campos visuais, que irão contribuir para a construção da identidade do lugar. A composição das cenas registradas pelos campos visuais das sequências examinadas é importante para a análise de como se organizam os objetos fixos e estruturadores do espaço (edifícios e relevo), em termos de semelhanças ou diferenças morfológicas, de quantidade, da composição em relação uns aos outros e do papel em

cena. Esses elementos serão partes integrantes de composições morfológicas, que poderão oferecer diferentes estímulos visuais, que registramos em termos de: efeitos topológicos, nos situam no espaço, efeitos semânticos em função de leis de organização e efeitos perspectivos como indicador de noções universais de lugar. Os efeitos topológicos são noções construídas por composições de cenas contidas nos campos visuais e que indicam nossa posição no espaço. Representam a localização do observador e os limites do espaço onde se encontra, tais como paredes, pisos e eventuais tetos. (KOHLSDORF, 2000, p. 42 – 46).

Os efeitos perspectivos são noções construídas por composição de cenas contidas nos campos visuais, que indicam a organização de nossos planos visuais, pela composição da cena em perspectiva. Observam-se os elementos de realce, deformações de tamanho e forma dos objetos, efeitos de ocultamento do fundo de cena (impedimento), elementos que fecham as cenas (visual fechada), paredes laterais que parecem encontrar-se no fundo da perspectiva (direcionamento), cenas emolduradas por um plano vazado (emolduramento). Para inferi-los, procuram-se os elementos morfológicos fundamentais de organização da cena, como linhas ou superfícies, e suas relações compositivas básicas. (KOHLSDORF, 2000, p. 42 – 46).

Os efeitos semânticos são as relações estabelecidas entre os elementos de configuração que formam a paisagem delimitada na cena do campo visual e que indicam como se organizam os objetos fixos e estruturadores do espaço, em termos de semelhanças ou diferenças morfológicas, suas posições em relação uns aos outros e seu papel em cena. São essas características compositivas que estabelecem as leis semânticas entre seus elementos (contrastes, continuidade, dominância, originalidade, complexidade e associatividade) e as leis de composição plástica dos elementos (predominância ou equilíbrio entre unidade e diversidade, formação de subconjuntos por proximidade ou semelhança, grau de contraste entre o primeiro plano e fundo da cena). Para inferi-los, procuram-se também os elementos morfológicos fundamentais de organização de cena, como linhas e superfícies, e suas relações compositivas básicas. (KOHLSDORF, 2000, p. 42 – 46).

Abaixo, o recorte do setor A, que corresponde ao bairro da Saúde e parte do bairro da Gamboa e o setor K, correspondente ao Morro da Conceição. Nos mapas estão assinalados os bens tombados e preservados na área, de acordo com suas instâncias de

preservação, bem como os novos gabaritos propostos pelo Projeto Porto Maravilha para a região.

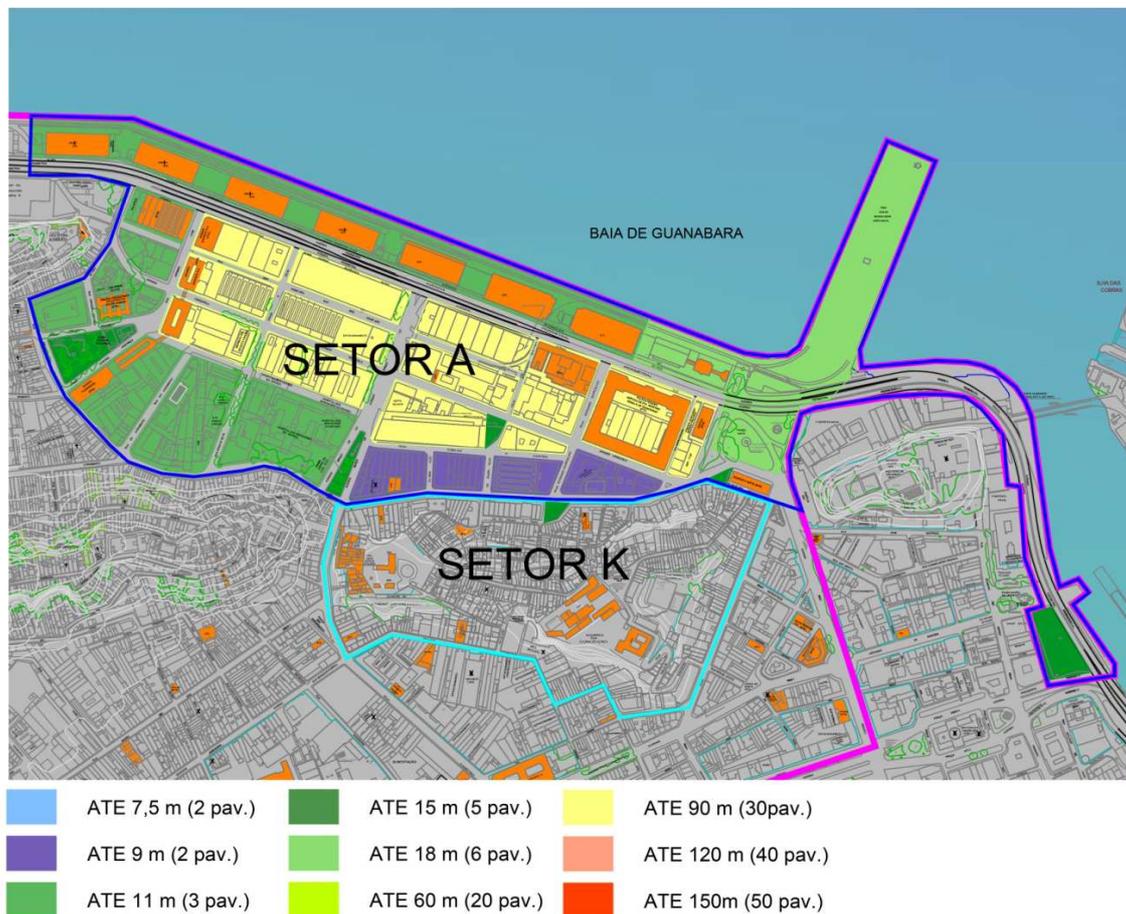


Figura 126: Mapa com a delimitação do setor A e setor K do Projeto Porto Maravilha, com as propostas de alteração de gabarito.

Com relação ao trabalho de pesquisa para esta tese, apresentaremos alguns croquis simulando o aumento do gabarito das construções localizadas no “setor A” do Projeto Porto Maravilha. Os croquis foram elaborados sobre os levantamentos fotográficos realizados no decorrer desta pesquisa, nas ruas que compõem o setor, composto por parte do bairro da Saúde e parte do bairro da Gamboa.

A ideia dessas simulações é termos uma noção do efeito das intervenções na região, ante a possibilidade aberta pelo próprio Projeto Porto Maravilha de construções de até 90 metros de altura, quanto à ambiência dos bens tombados, ou a partir de seu

entorno imediato, ruas e quadras adjacentes. Para a análise das imagens e seus efeitos, utilizamos Kohlsdorf como referência metodológica.

Para análise dos impactos do Projeto sobre o patrimônio histórico e cultural da área, selecionamos duas das principais avenidas que cruzam o “setor A”, as Avenidas Rodrigues Alves e Venezuela, por serem onde haverá maior incidência de aumento significativo de gabarito e por se prestarem mais ao atendimento do efeito semântico de orientabilidade proporcionado por um marco que ofereça ao observador melhor orientação para percorrer a cidade ou parte dela. Na Avenida Rodrigues Alves o marco seria a Praça Mauá e na Avenida Venezuela o Moinho Fluminense.

Em seguida, definimos o sentido do percurso de onde serão feitas as visadas de suas respectivas estações, com intervalos irregulares, resultando em cerca de uma visada por quadra, num total de oito.

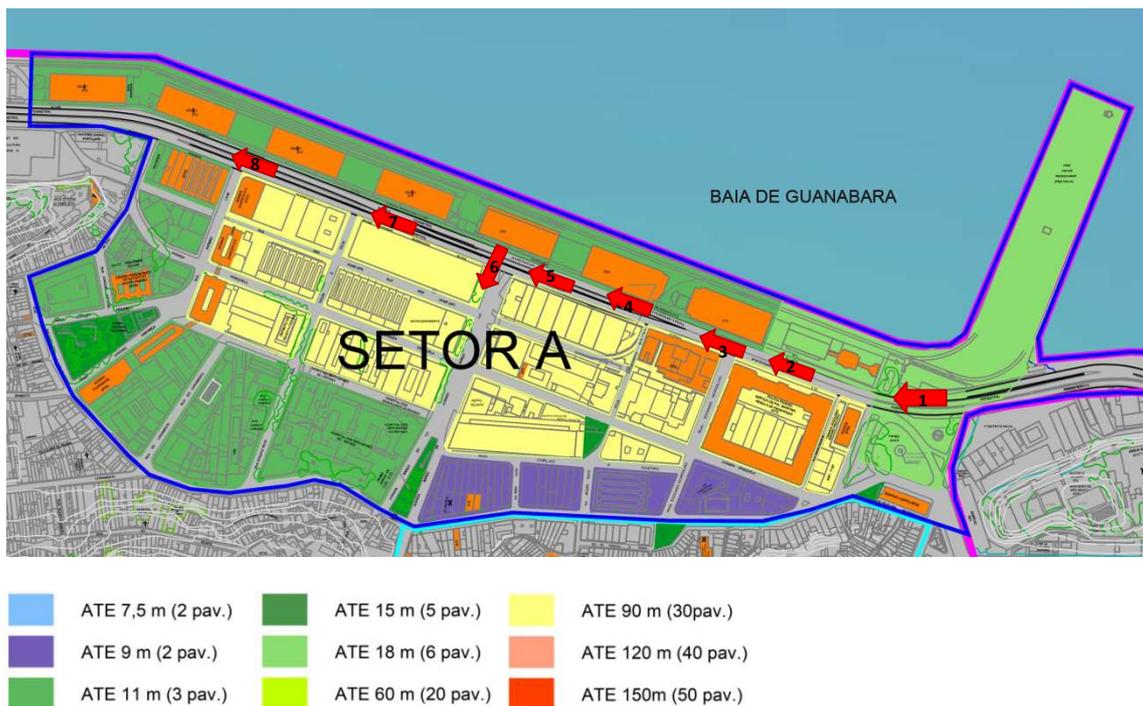


Figura 127: No mapa, o setor A, com o sentido do percurso na Av. Rodrigues Alves. As setas vermelhas representam as oito estações do trajeto.

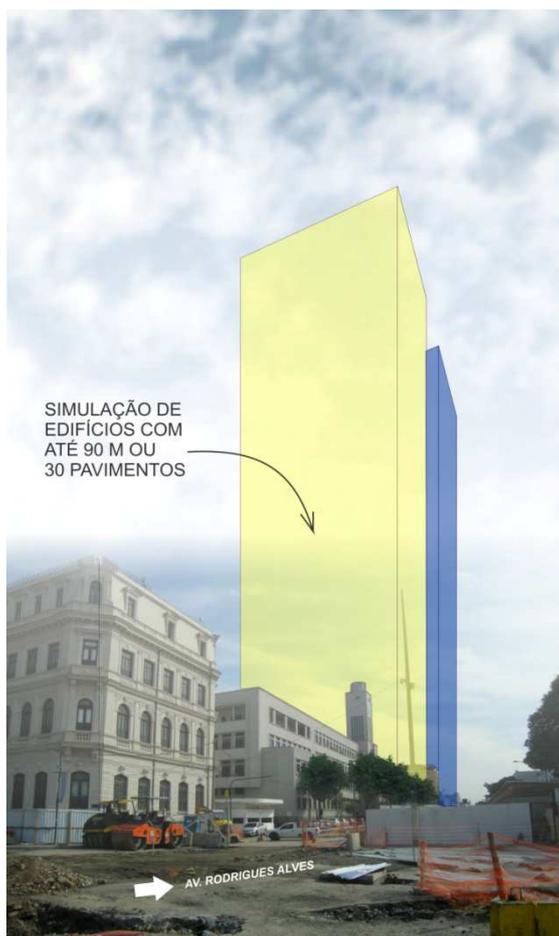


Figura 128: Avenida Rodrigues Alves. Primeira estação. Visada a partir da Praça Mauá.



Figura 129: Avenida Rodrigues Alves. Segunda estação. Visada a partir da Praça Mauá.

No lado direito das imagens, está a Estação Marítima de Passageiros, seguida dos armazéns do cais do porto, tudo tombado como patrimônio histórico e cultural, na instância municipal, com altura de cerca de dez metros, cuja visão está obstruída pelos tapumes da obra de demolição da Perimetral. À esquerda, em primeiro plano, está Palacete Dom João VI (de 1916, tombado pelo município em 2010), que compõe o conjunto do Museu de Arte do Rio (MAR), com cerca de vinte metros de altura. Em seguida, com três a cinco pavimentos, os prédios da Superintendência Regional da Polícia Federal (antiga Imprensa Nacional) e o prédio da Alfândega, ambos tombados pela instância estadual, em 1998.

O efeito semântico dessas novas construções sobre o conjunto, pelos critérios da metodologia de Kohlsdorf (2000), seria o de dominância, devido a sua altura exagerada em relação às construções vizinhas, e consequente quebra de continuidade.

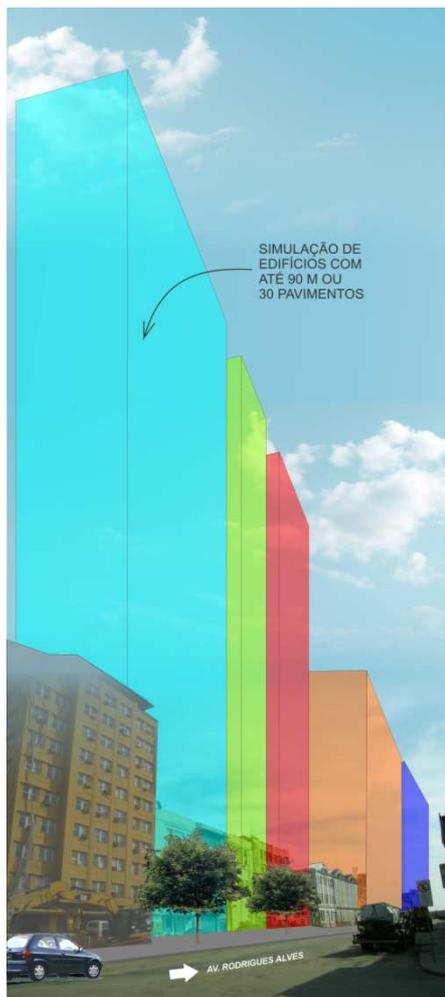


Figura 130: Avenida Rodrigues Alves. Terceira estação.



Figura 131: Avenida Rodrigues Alves. Quarta estação.

Em primeiro plano, na figura 131, está um prédio do Ministério da Agricultura (SFA/RJ), irrelevante como patrimônio histórico ou cultural, seguido de um conjunto de prédios, histórico e culturalmente sem valor e em péssimo estado de conservação, abandonados ou subutilizados e fortes candidatos a cederem lugar a novas construções, de grandes alturas, de acordo com o gabarito proposto pelo Projeto Porto Maravilha.

O conjunto de prédios brancos, à esquerda, na Figura 132, também não tem valor como patrimônio histórico ou cultural e estão subutilizados, podendo também dar lugar a novas construções, mais alta. À direita estão os antigos armazéns do cais do porto, tombados pelo município.

Com relação ao efeito semântico, os inconvenientes apontados são os mesmos da análise das figuras 129 e 130. Além disso, ressaltamos a grande proximidade com os

galpões tombados, que reduzirá ou impedirá a visibilidade deles desde outras perspectivas do entorno.

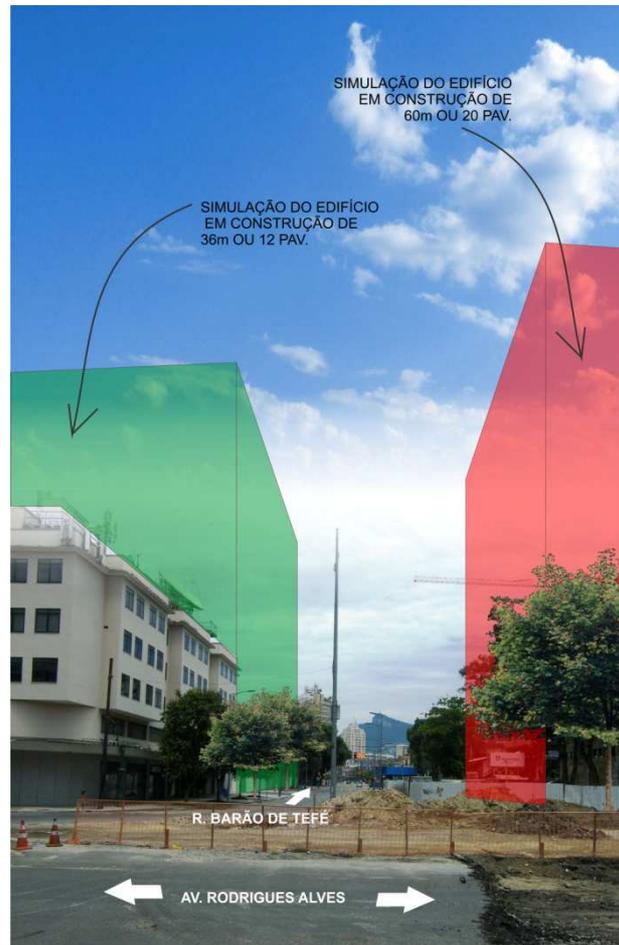


Figura 132: Avenida Rodrigues Alves. Quinta estação: a direção do olhar do observador foi mudada para a Av. Barão de Tefé. Ao fundo vê-se o Cristo Redentor e o prédio da Central do Brasil.

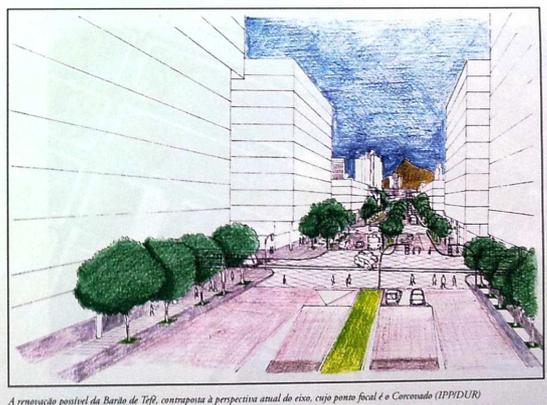


Figura 133: Croqui do projeto Porto do Rio, de 2001, valorizando a perspectiva ao Cristo Redentor.

O croqui acima, retirado do projeto Porto do Rio de 2001, em que se percebe a verticalização intensa da área, com a demolição de grande parte das edificações existentes para construção de novos empreendimentos com alturas maiores. O projeto Porto do Rio previa o aumento de todo o gabarito da região portuária, como os planos

anteriores, em que as propostas de mudança de uso e ocupação do solo permitiriam o aumento dos gabaritos, a fim de estimular novos investidores na região.

De certa forma, o Projeto Porto Maravilha é resultado de um conjunto de estudos e propostas, já elaboradas para a região portuária no decorrer das últimas décadas e que só agora estão efetivamente sendo implantados. Analisando, pelos critérios de Kohlsdorf (2000), a proposta do Projeto Porto Maravilha quanto ao aumento de gabarito e o impacto dos edifícios já em construção, concluímos que o efeito perspectivo de emolduramento que seria produzido pelo Projeto Porto do Rio será substituído pelo de estreitamento, como consequência do aumento de gabarito, exageradamente maior.

Observe-se que na Avenida Rodrigues Alves estão localizados os antigos galpões tombados pelo município, e a visibilidade deles desde o Morro da Conceição, ou quadras mais internas, estará completamente comprometida pelas novas edificações.

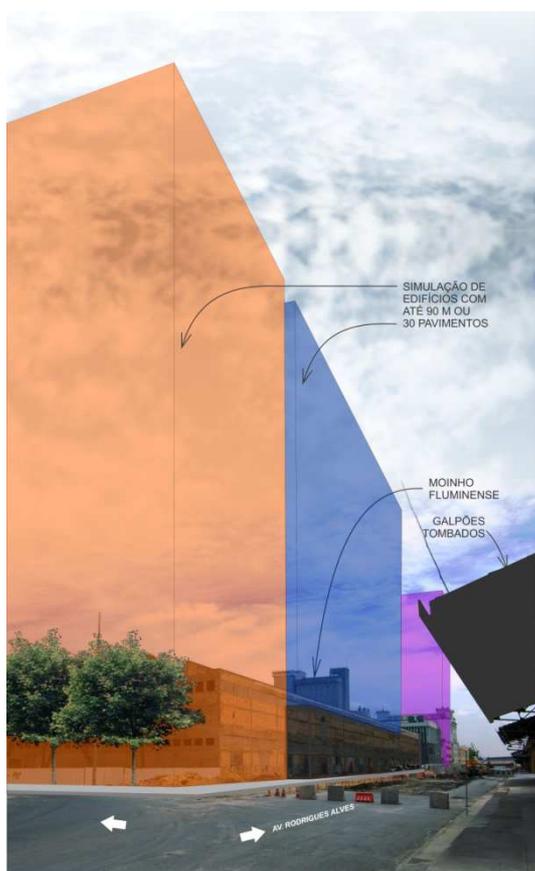


Figura 134: Avenida Rodrigues Alves. Sexta estação.



Figura 135: Avenida Rodrigues Alves. Sétima estação.

Na Figura 135, à esquerda, o galpão, em primeiro plano, está sendo utilizado como apoio para as obras do Projeto Porto Maravilha, mas, no futuro, certamente dará lugar a prédio cuja altura poderá atingir até 90 metros.

Os efeitos nocivos seriam os mesmos já apontados nas figuras 129 a 132: a dominância dos prédios mais altos, a quebra de continuidade e a grande proximidade aos bens patrimoniais já tombados, que impediria sua visibilidade desde o entorno.

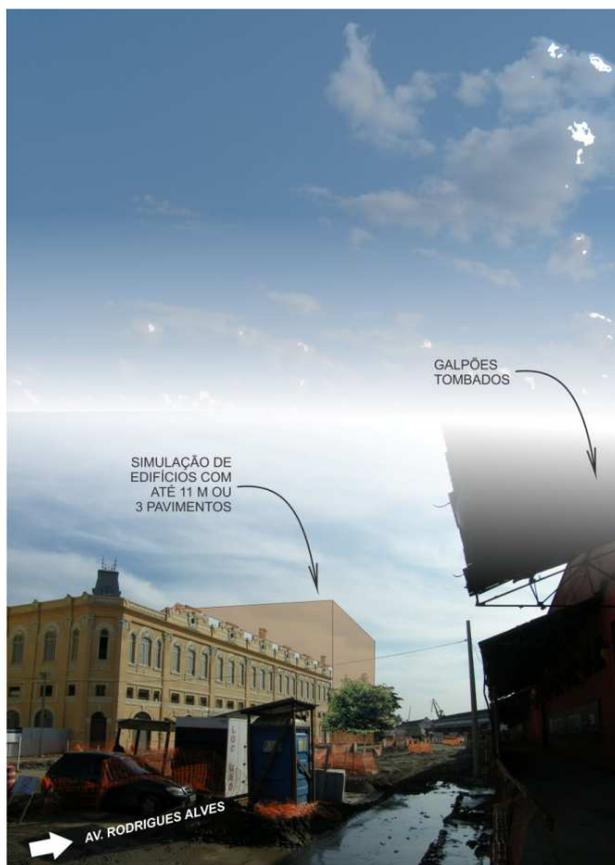


Figura 136: Oitava e última estação: na Av. Rodrigues Alves na altura do Moinho Fluminense e próximo à nova expansão do Teatro Municipal (prédio de 3 pavimentos ao fundo).

O outro percurso escolhido foi a Av. Venezuela desde o Moinho Fluminense em direção à Praça Mauá, entrando na Rua Argemiro Bulcão até a Rua Sacadura Cabral. Foram marcadas oito estações para análise.

Na Rua Sacadura Cabral não houve alteração de gabarito no Projeto Porto Maravilha, pelo fato de estar localizada na franja do Morro da Conceição.

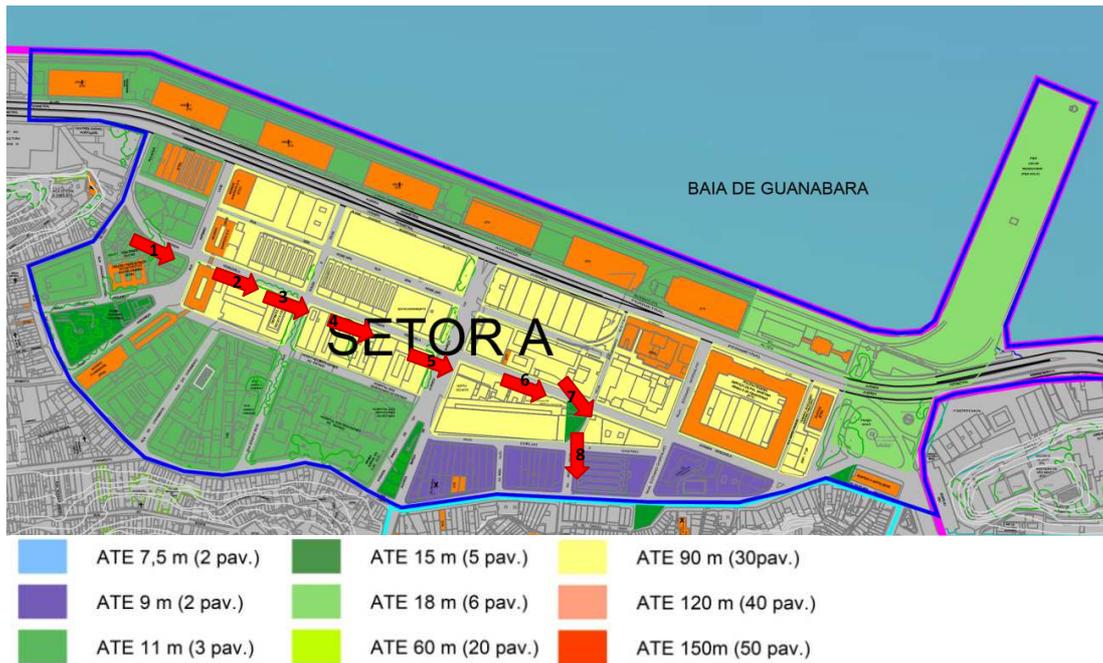


Figura 137: No mapa do setor A, com o sentido do trajeto na Av. Venezuela e, ao final, entrando na Rua Argemiro Bulcão, em direção ao Morro da Conceição.



Figura138: Avenida Venezuela. Primeira estação.

Figura 139: A imagem é uma ilustração, divulgada pelo Projeto Porto Maravilha, da possibilidade de construções no quarteirão adjacente ao Moinho Fluminense.



Na Figura 138 vê-se o Moinho Fluminense, com sua passarela e arco sobre a avenida. Antes dela existem, em ambos os lados, galpões abandonados ou subutilizados, que poderão ser substituídos por prédios de até três pavimentos. Depois do Moinho, porém, as edificações poderão chegar a 90 metros de altura, em ambos os lados da avenida, com o conseqüente efeito semântico de estreitamento, de acordo com a metodologia de Kohlsdorf.



Figura 140: Avenida Venezuela. Segunda estação

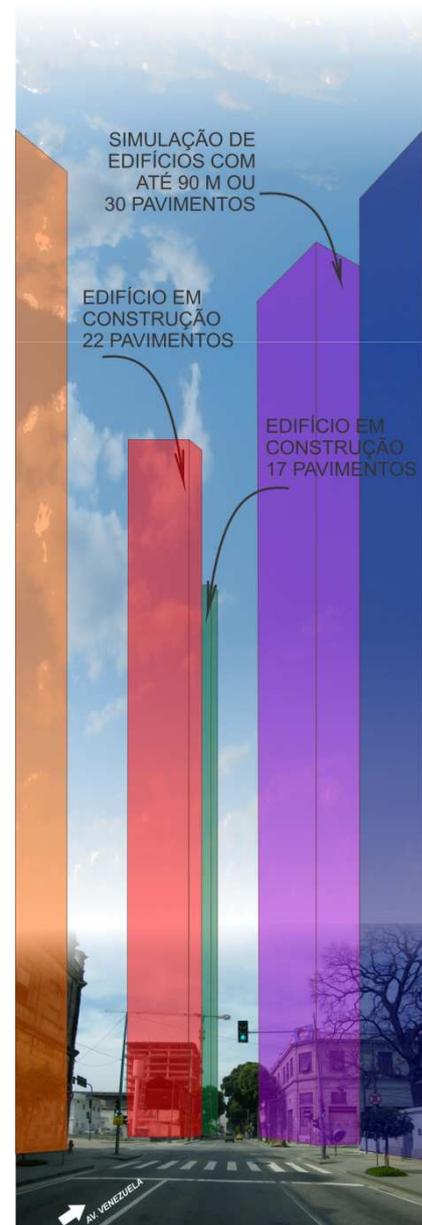


Figura 141: Avenida Venezuela. Terceira estação.

Nesse percurso existem várias edificações abandonadas, subutilizadas ou desocupadas. Nos locais representados nas figuras 140 e 141, existem galpões dos quais restam apenas fachadas escoradas, não havendo mais paredes laterais nem cobertura, com grande possibilidade de renovação por meio de novas construções de até 90 metros de altura. O efeito semântico será também de estreitamento.

Abaixo, um exemplo claro desta possibilidade. Todas as três edificações antigas marcadas na foto abaixo foram demolidas para a construção de dois edifícios, um de 22 e outro de 17 pavimentos, já em andamento, na esquina das Avenidas Venezuela com Barão de Tefé. Isso de certa forma é preocupante, porque no cenário do setor A, por exemplo, vê-se que a grande maioria é composta por galpões, nas mesmas condições, abandonados ou desativados. Trata-se de área passível de renovação, com possibilidade de demolições e construção de novas edificações.



Figura 142: Imagem de 2013. Esquina das Avenidas Venezuela e Barão de Tefé ainda com os prédios das esquinas que foram demolidos.

No lugar do pequeno edifício amarelo, ao fundo, onde funcionava o setor de Vigilância Agropecuária Internacional (INMET – 6ª DISME), do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento, está em construção o empreendimento da empresa de cosméticos L'Oréal, com 17 pavimentos.

Segundo as categorias de percepção de Kohlsdorf (2000), os campos visuais serão consideravelmente modificados a partir do olho do observador. Na quadra ao lado desses empreendimentos ficam as escavações do Cais do Valongo e da Imperatriz, que provavelmente perderão o equilíbrio entre essas escalas, embora, por se tratar de instalações abaixo do nível do solo, sofram mais influência de eventual cerceamento na superfície horizontal.

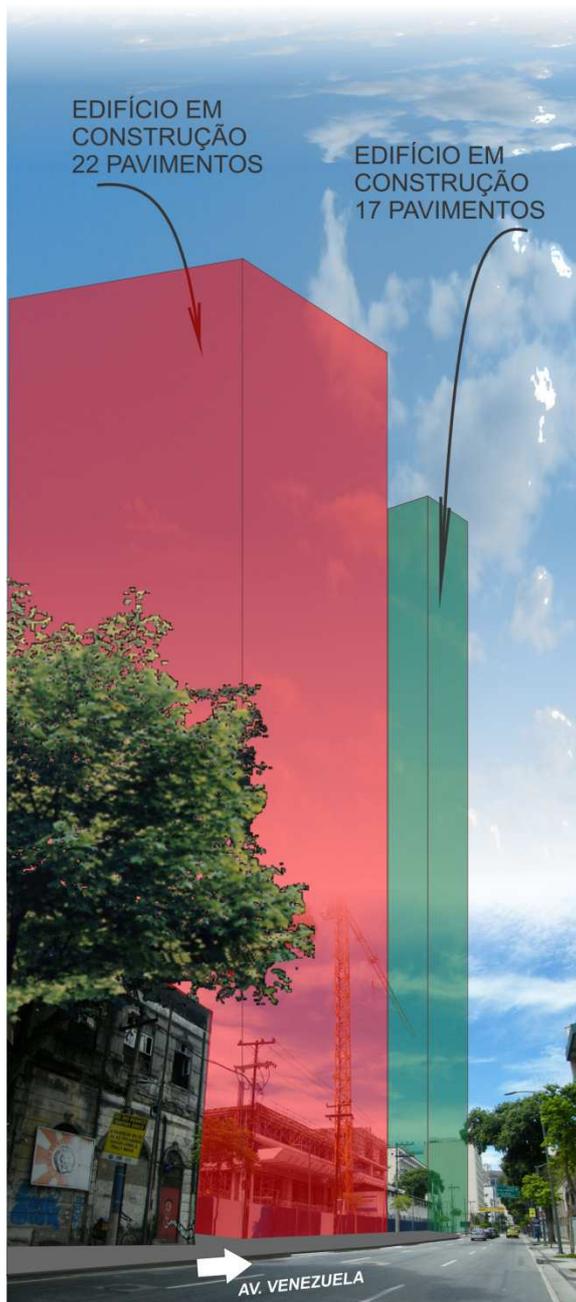


Figura 143: Avenida Venezuela. Quarta estação.



Figura 144: Avenida Venezuela. Quinta estação.



Figura 145 Destacado em vermelho, as escavações do antigo cais do Valongo.

No mapa da figura acima, percebemos a proximidade das escavações do Cais do Valongo e da Imperatriz na Avenida Barão de Tefé, com os novos empreendimentos que estão sendo construídos na esquina da Avenida Venezuela.

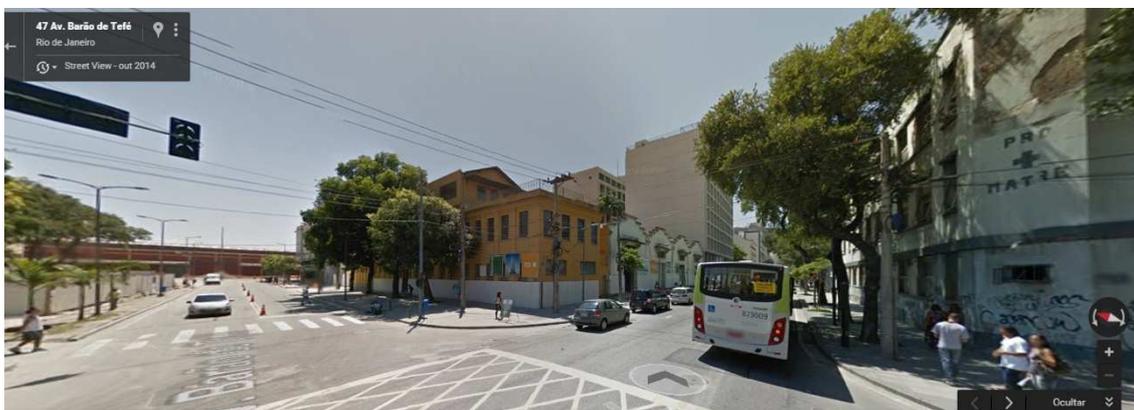


Figura 146: cruzamento das avenidas Barão de Tefé com Venezuela, ainda com o prédio e os galpões do Ministério da Agricultura.



Figura 147: Obra de construção do edifício-sede da L'Oréal, na esquina das avenidas Barão de Tefé e Venezuela.

A Figura 147 reproduz material publicitário da L'Oréal, ilustrando a construção de sua sede, de 17 pavimentos, utilizando o terreno do pequeno edifício amarelo, na esquina das avenidas Barão de Tefé com Venezuela, citado na Figura 142 e o dos galpões vizinhos a ele, onde funcionava o Setor de Transporte (SFA/RJ), também do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento, mostrados na Figura 146.



Figura 148: Em destaque, edifício da L'Oréal. A esquerda acima da imagem, os galpões tombado e direita, o casario que compõem o Morro da Conceição.

A construção do prédio da L'Oréal nos terrenos antes ocupados pelo Ministério da Fazenda, corrobora a expectativa de que prédios institucionais venham a ser substituídos por empreendimentos privados, edificados com grandes alturas, dentro dos gabaritos previstos no Projeto Porto Maravilha.

Na simulação da figura 147 do prédio da L'Oréal, é nítida o contrastes entre os gabaritos das edificações existentes no entorno, que vão desde os galpões tombados na orla até o Morro da Conceição, com a com a nova e futura edificaçãoda sede da empresa.



Figura 149: Outra ilustração, da L'Oréal, na Av. Venezuela, do lado direito, entre o Moinho Fluminense e a Av. barão de Tefé, já considerando a possibilidade de construções de até 90 metros.

Observamos na figura acima, que a massa de futuras edificações com o gabarito de até 90 metros, formará uma grande barreira visual entre os galpões tombados da orla e o Morro da Conceição preservado, deixando este completamente encoberto.

Na figura 150, ilustrando a continuação do percurso, verifica-se que, a partir do cruzamento com a Avenida Barão de Tefé, a Avenida Venezuela está consolidada, com prédios institucionais ou empresariais, de gabarito mais alto, mas ainda baixos, se comparados às novas propostas do Projeto Porto Maravilha.



Figura 150: Sexta estação. Avenida Venezuela.

Na Figura 150, verifica-se que, do cruzamento com a Rua Argemiro Beltrão em diante, em termos de edificações, a Avenida Venezuela consolidada com prédios de até dez pavimentos, com exceção de um grande terreno desocupado, no lado direito, utilizado atualmente como estacionamento de veículos.



Figura 151: Sétima estação. Cruzamento da Avenida Venezuela com a Rua Argemiro Beltrão.

Prosseguindo na Rua Argemiro Bulcão, há um terreno de esquina, utilizado atualmente como estacionamento e, por isso, com grande potencial de construção, simulada na Figura 151, localizado a apenas duas quadras da Rua Sacadura Cabral, muito próximo, portanto, do casario preservado da APAC do Morro da Conceição, que pode ser visto ao fundo. Esta visão seria perdida com a construção, no lugar do estacionamento.



Figura 152: Oitava estação. Cruzamento das ruas Argemiro Bulcão e Coelho de Castro.

No cruzamento das ruas Argemiro Bulcão e Coelho de Castro existe um grande terreno desocupado onde, na Figura 152, está simulada a construção de um prédio de 30 pavimentos, ainda dentro do gabarito de 90 metros previsto pelo Projeto Porto Maravilha. Nota-se que a visibilidade dos casarios do Morro da Conceição já é afetada por outros edifícios já existentes, com gabarito de em torno de 10 pavimentos. Além disso, uma eventual construção nesse terreno estaria muito próxima ao casario preservado da Rua Sacadura Cabral. De acordo com as categorias de percepção de Kohlsdorf, ocorrerá uma quebra de escala entre esse casario e as novas construções, gerando contraste entre o primeiro plano e o fundo de cena, que no caso, é o Morro da Conceição.

Em outra simulação, na Figura 153, uma vista do Moinho Fluminense, tombado pelo município, desde a pequena igreja de Nossa Senhora da Saúde, tombada pelo IPHAN, assinalada na Figura 153,.

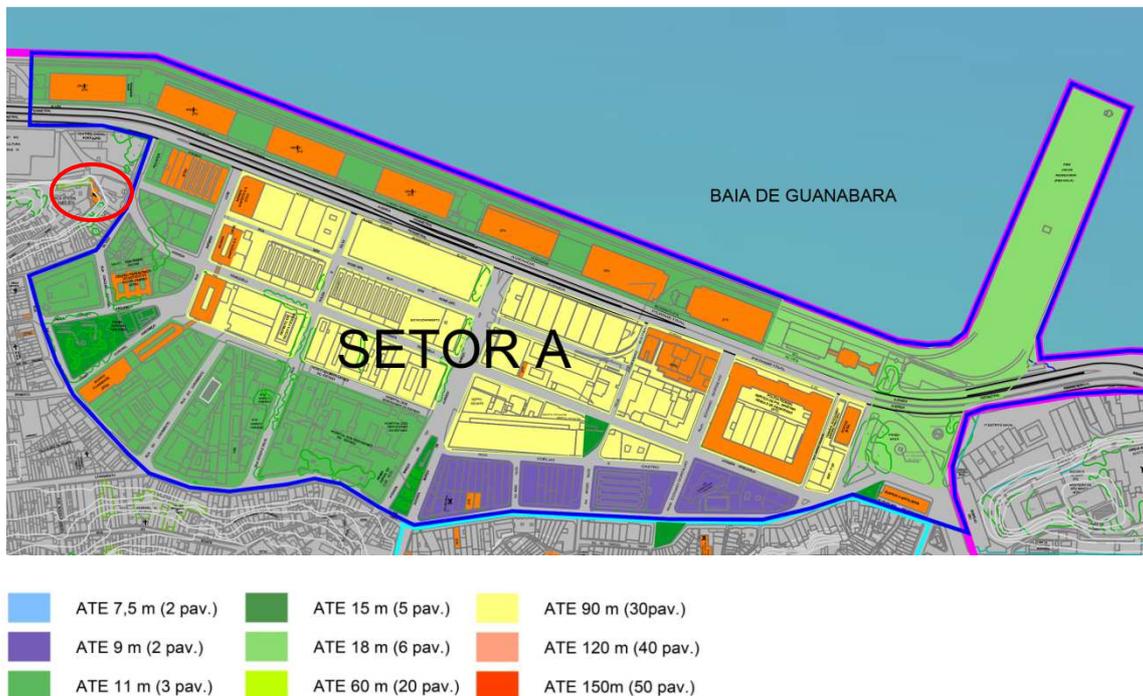


Figura 153: No mapa, assinalada em vermelho, a localização da pequena igreja da Saúde. Em laranja, os demais bens tombados na região.

Sabemos da possibilidade de construção de novos empreendimentos de até 90 metros nas quadras adjacentes, entre as avenidas Rodrigues Alves e Venezuela. A região possui expressivo número de construções tombadas ou preservadas, que constituem seu patrimônio histórico e cultural, e seu entorno imediato, em cujo entorno o gabarito é de 11 a 15 metros, pode sofrer grandes modificações, caso esses edifícios sejam construídos.

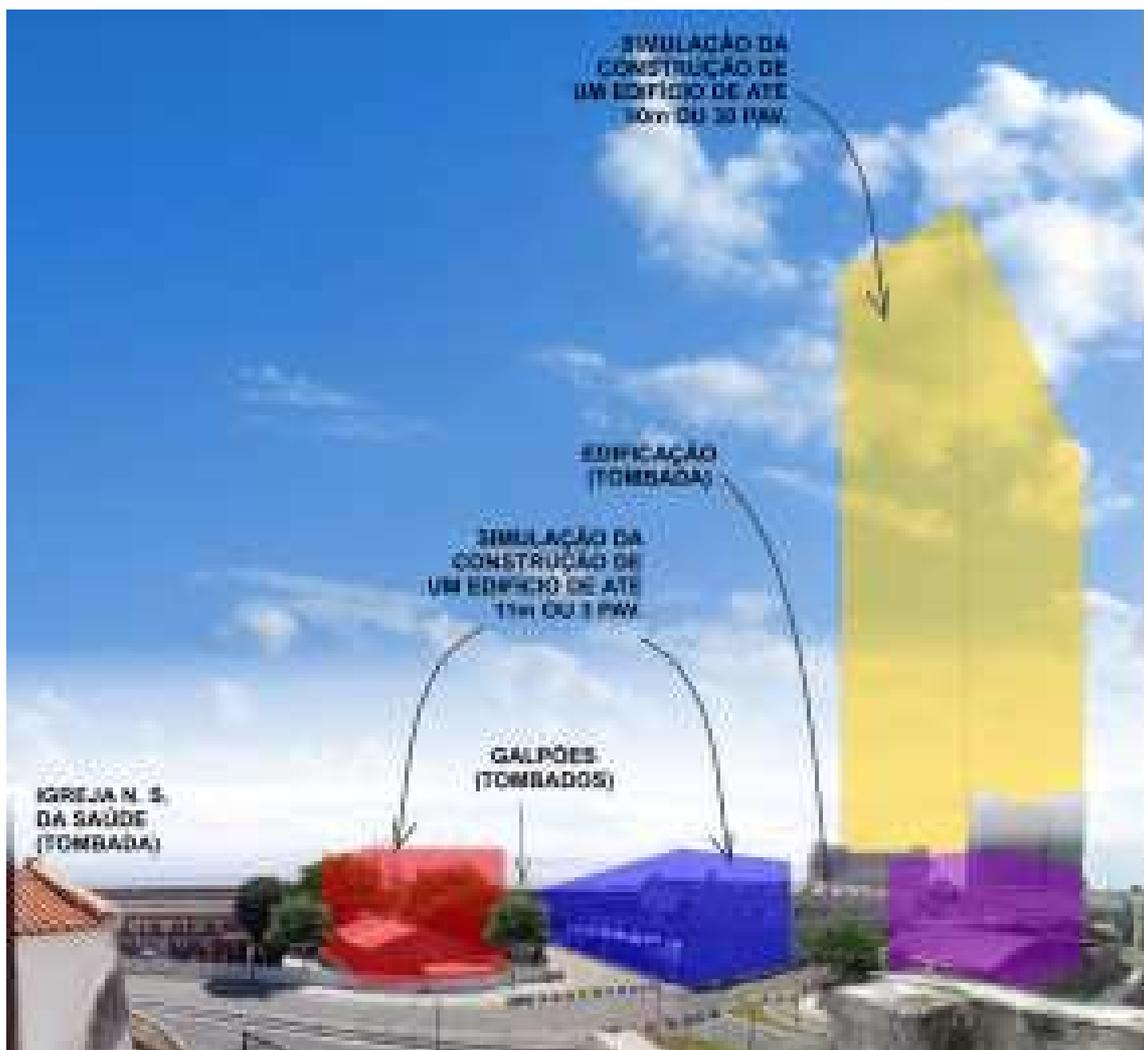


Figura 154: Simulação de vista desde a Igreja de Nossa Senhora da Saúde tombada pelo IPHAN.

A igreja Nossa Senhora da Saúde é tombada pelo IPHAN desde 1938, de acordo com a Portaria nº 420, de 22 de dezembro de 2010, que “Dispõe sobre os procedimentos a serem observados para a concessão de autorização para realização de intervenções em bens edificados tombados e nas respectivas áreas de entorno” e expõe que:

Considerando que é dever do Poder Público zelar pela integridade dos referidos bens, bem como pela sua visibilidade e ambiência;

Art. 1º Estabelecer as disposições gerais que regulam a aprovação de propostas e projetos de intervenção nos bens integrantes do patrimônio cultural tombado pelo Iphan, incluídos os espaços públicos urbanos, e nas respectivas áreas de entorno. (IPHAN, 2010)

Ainda dentro dos efeitos e fins da Portaria nº 420/2010 do IPHAN, são adotadas as seguintes definições:

I – Intervenção: toda alteração do aspecto físico, das condições de visibilidade, ou da ambiência de bem edificado tombado ou da sua área de entorno, tais como serviços de manutenção e conservação, reforma, demolição, construção, restauração, recuperação, ampliação, instalação, montagem e desmontagem, adaptação, escavação, arruamento, parcelamento e colocação de publicidade;

Na Seção III:

Art. 10. Mediante solicitação, o Iphan informará os critérios a serem observados para a realização de intervenção em bem tombado ou na sua área de entorno.

Aqui fica bem claro que os critérios mencionados pelo EIV são estabelecidos pelas instâncias de preservação, que neste caso, é o IPHAN. Entretanto, a Declaração de Xi`An (2006) expõe que devemos compreender, documentar e interpretar os entornos em contextos diversos, sendo importante, uma “análise das perspectivas visuais”, onde a “definição do entorno deve conjugar harmoniosamente seu caráter, seus valores e sua relação com o bem cultural” (DECLARAÇÃO DE XI`AN, 2006).

O EIV, em seu item 13, analisa a questão da “Poluição Visual” e **reconhece**, com relação à região portuária, que:

O relevo da região forma um importante diálogo com a orla do mar, fazendo com que **as vistas dos morros em direção ao oceano sejam parte essencial da vida diária de seus habitantes**. É necessário, portanto, entender como a paisagem construída afeta este aspecto da região. As edificações atuais são em grande parte construções de baixa altura e fachada contínua, criando uma atmosfera peculiar desta área do Rio de Janeiro que, mesmo ocupando grande parte da área, permite que as visadas não sejam bloqueadas. (EIV, 2009, p. 424. Grifo nosso)

Entretanto, o mesmo relatório também aponta que:

Os desenhos de corte abaixo mostram que as possíveis edificações futuras terão um gabarito máximo visivelmente maior do que o atual, o que poderia ser preocupante para os habitantes dos morros. É importante notar, porém, que **as áreas de gabarito mais alto estarão localizadas longe das encostas dos morros, fazendo assim com que a altura dos novos edifícios não afete diretamente as vistas dos**

morros em direção ao mar, havendo somente obstruções parciais de visão em certas áreas. (EIV, 2009, p. 426. Grifo nosso).

Assim, constata-se que o próprio EIV reconhece que, mesmo o aumento do gabarito ocorrendo após a franja do morro, ensejará o surgimento de uma barreira visual do Morro da Conceição em direção ao mar, como mostrado na simulação abaixo (Figura 153). Além de ser um morro com altura mais baixa que os demais, o Morro de Pinto e o da Providência, trata-se de um sítio urbano preservado e protegido por leis específicas. A visibilidade e ambiência destes bens deverão ser preservadas, tanto nos campos visuais dos morros para o mar, como das ruas adjacentes e/ou do mar para os morros.

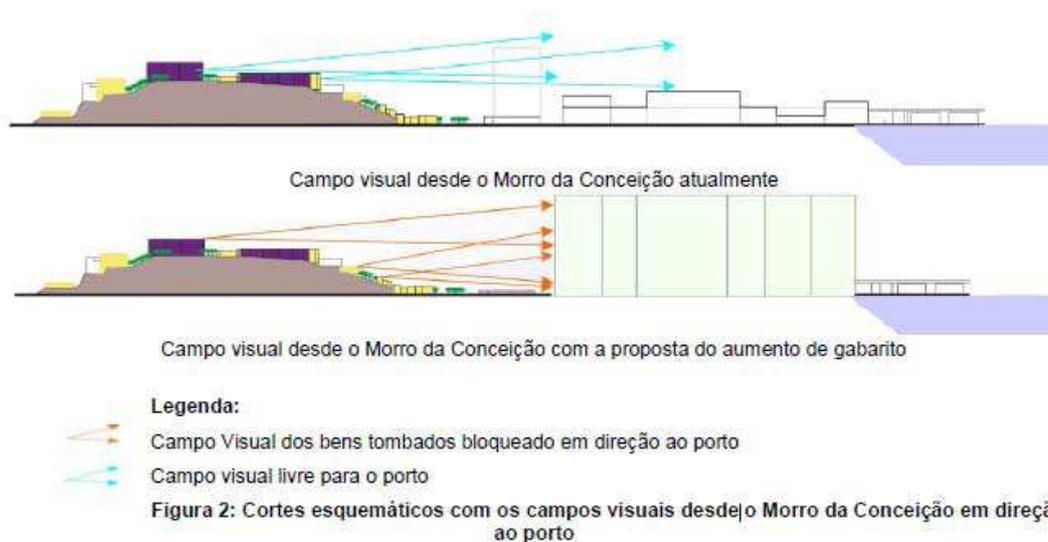


Figura 155: Croqui com a simulação da construção de edifícios de até 90 metros, nas quadras entre a Avenida Venezuela e Avenida Rodrigues Alves.

Ainda no item 13 do EIV, “Poluição Visual”, o estudo teve como objetivo “avaliar os impactos da Poluição Visual existente na região da Operação Urbana Consorciada e os impactos positivos ou negativos que serão gerados pelas transformações que serão implementadas” e frisa, nos “Procedimentos Metodológicos”, que “estamos diante de um local protegido por ato administrativo ou lei, por força de sua importância histórica, artística, arqueológica ou paisagística (bens tombados, via de regra)”. (EIV, 2009, p. 420).

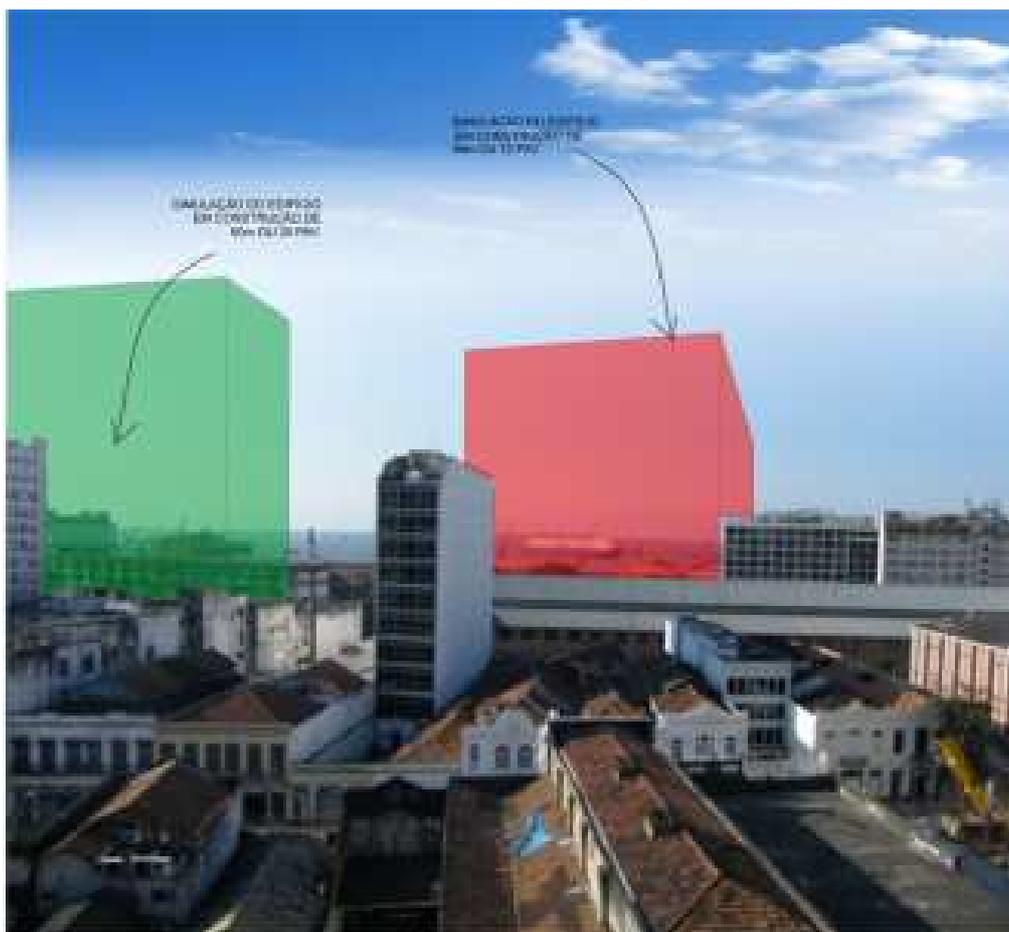


Figura 156: Simulação do efeito da construção de edifícios de até 90 metros nas esquinas entre a Avenida Venezuela e Avenida Barão de Tefé.

Um dos edifícios, cujos efeitos das construções em andamento são simulados na Figura 144, é o da sede da empresa L’Oréal, com 17 pavimentos.

Para a “Mitigação dos Impactos” e com relação à “verticalização de algumas áreas poderia tirar a ambiência de bens tombados e morros”, o EIV propõe que:

A verticalização de algumas áreas poderia tirar a ambiência dos morros e dos bens tombados. A Operação Urbana tem definido na Lei que a criou que as edificações junto aos morros tem gabarito limitado, justamente para proteger as características desses volumes. Já para as edificações distantes, a implementação da edificação verticalizada exige **recuos de modo a propiciar os vazios entre as construções e manter as características da paisagem**. Assim, considera-se que se trata de um impacto mitigável pela aplicação da legislação. Recomenda-se o estudo de casos isolados eventualmente não previstos em lei. (EIV, 2009, p. 427. Grifo nosso)

E complementa nas “Conclusões” finais do relatório, que:

Os impactos do empreendimento ao longo das fases de planejamento, instalação e operação, tem mitigação prevista na legislação da Operação Urbana, e neste relatório. **Uma vez adotadas as medidas mitigadoras previstas neste relatório, passarão a ser pouco significativos.** (EIV, 2009, p. 428. Grifo nosso)

Nesse contexto, outra situação que podemos demonstrar é a dos terrenos localizados à Rua Argemiro Bulcão, um na esquina com a Rua Sacadura Cabral e outro com a Avenida Venezuela.

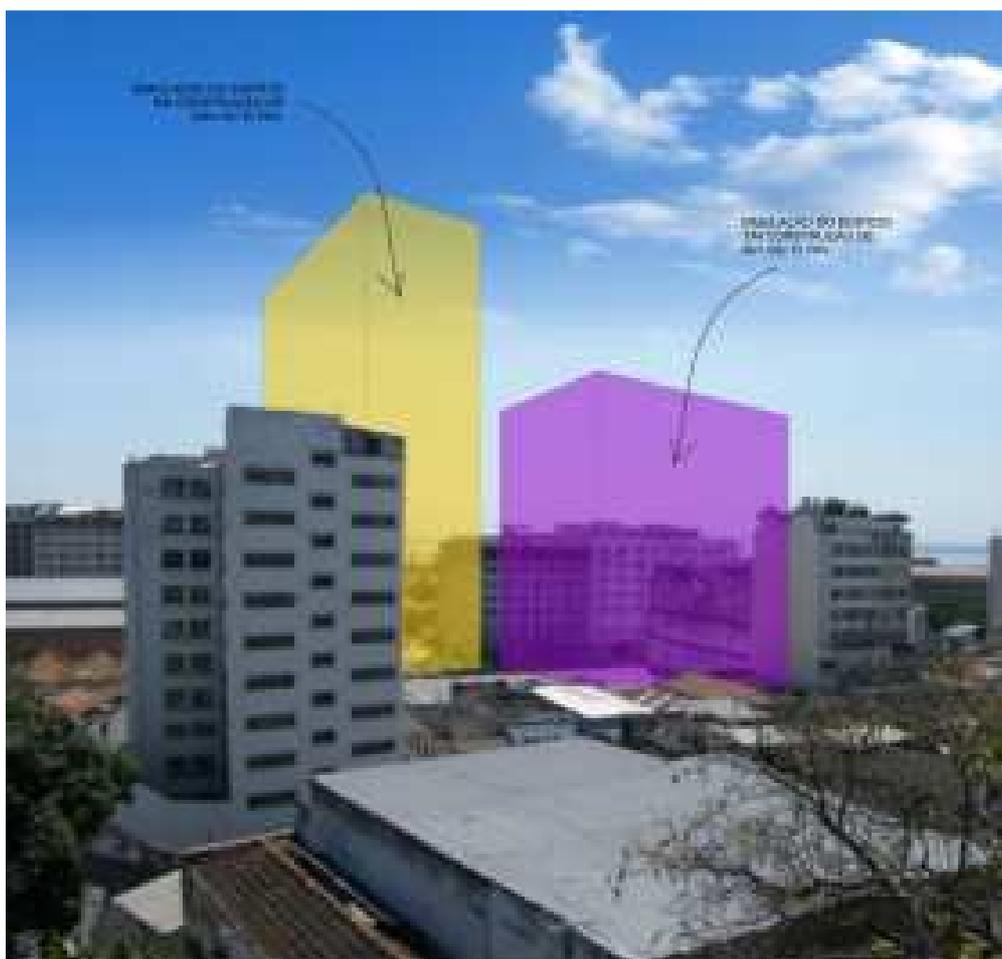


Figura 157: Simulação da construção de edifícios de até 90 metros na esquina da Rua Argemiro Bulcão com Avenida Venezuela e com a Rua Sacadura Cabral, vista desde o Morro da Conceição.



Figura 158: Simulação da construção de edifícios de até 90 metros na esquina da Rua Argemiro Bulcão com a Rua Sacadura Cabral, vista desde o Morro da Conceição.

No entender dos técnicos que elaboraram o relatório do EIV, os impactos negativos quanto à perda de visibilidade desde o Morro da Conceição estarão mitigados se proporcionarmos “vazios entre as construções” e, com relação com os futuros empreendimentos, haverá “somente obstruções parciais de visão”. Entretanto, a Carta de Xi`An, expõe que as grandes mudanças e seus impactos, tanto isolados como num conjunto, como é o caso do Morro da Conceição, decorrentes de transformações no entorno de edifícios ou de sítios de valor patrimonial, são um processo contínuo que requer acompanhamento e gestão.

Logo, é imprescindível a participação ativa das instâncias de preservação municipal, estadual e federal e da população atingida, no acompanhamento da implantação de obras de grande abrangência e porte como o Projeto Porto Maravilha, pois estas transformações rápidas e progressivas na paisagem da região portuária podem afetar de forma substancial e até mesmo irreversível, a relação e a contribuição do entorno para a formação do significado de um bem de valor patrimonial.

De acordo com o conceito de efeitos perspectivos de Kohlsdorf, o de mirante, como relação do lugar com seus circunvizinhos, possibilitando maior abrangência visual entre eles, ocasionando a percepção da *vista de paisagens*, estará irremediavelmente **comprometido no caso das construções no entorno do Morro da Conceição.**

5. 2.2. Categorias inventariais de representação projetual do espaço.

Na coleta e apresentação de dados sobre a configuração da área em estudo, seja a cidade ou uma fração dela, lança-se mão de representações geométricas precisas: projeções ortogonais, e perspectivas cavaleiras e axonométricas. Segundo Kohlsdorf, as categorias de representação projetual para recolhimento de dados de sítios urbanos tombados devem atender às condições de percepção e de pregnância (os lugares serem gravados facilmente na memória), além de se referirem à totalidade (estabelecimento da estrutura morfológica) das configurações e a suas partes constituintes (descrição dos volumes componentes da referida estrutura).

As categorias inventariais de representação projetual do espaço são:

Categorias de Totalidade:

- Categoria planta baixa
- Categoria conjunto de planos verticais

Categorias parciais:

- Categoria elementos de sítio físico
- Categoria elementos edifícios
- Categoria elementos complementares

Categoria síntese:

- Categoria estrutura interna do espaço

Para os fins a que nos propomos, a categoria planta baixa contribui para a determinação das estações, dos campos visuais e dos efeitos topológicos e perspectivos apreendidos na percepção.

Na categoria conjunto de planos verticais, o espaço da área em estudo é abordado como projeção ortogonal no plano vertical, produzindo perfis (elevações ou cortes) ou silhuetas (rebatimentos de vários planos verticais, a partir de pontos de observação). Nos inventários de sítios urbanos tombados, as silhuetas surgem nos cones visuais dos trajetos, definindo suas paredes e fechamentos das cenas, seus efeitos topológicos, perspectivos e semânticos. Podem ser construídas diversas silhuetas, internas e externas da área considerada, a partir dos pontos mais significativos. Elas são obtidas a partir de plantas e fotografias aéreas, em conjunto com fotos ou desenhos a partir de pontos relevantes.

Nas silhuetas devem ser observados os elementos:

- Linhas de terra: corresponde à linha de relevo do solo onde se assenta a silhueta e o importante é sua articulação com a linha de coroamento.
- Linha de coroamento: consiste num conjunto de segmentos imaginários que limitam o contorno superior da silhueta.
- Sistema de pontuações: mostra a quantidade, intensidade e variação de seus pontos mais altos (picos). Chama a atenção, principalmente quando possui muitos contrastes.
- Linhas de força: estão relacionadas à altura e à largura dos sólidos que formam a silhueta.

O desempenho da categoria planos verticais é avaliado pelo grau de pregnância (forte, média ou fraca) dos elementos da silhueta, a partir de suas leis semânticas (contraste, continuidade, dominância, originalidade, complexidade e associatividade) e de composição plástica (predominância ou equilíbrio entre unidade e diversidade) e pela sua incidência (forte, média ou fraca) no fortalecimento da identidade do sítio.

Na categoria elementos de sítio físico considera-se o modo como a configuração do relevo, da vegetação e das águas participam na composição da área em estudo e de sua identidade, podendo, por vezes, proporcionarem eventos sequenciais na percepção dos lugares.

A vegetação surge nos sítios urbanos como elementos isolados ou conjuntos volumétricos. É também elemento de composição de forma dos lugares, podendo

formar estações, campos e efeitos visuais (as árvores podem configurara paredes e tetos no espaço público, por exemplo, gerando efeitos topológicos e perspectivos).

As águas de superfície servem igualmente como elementos de composição da forma dos lugares e formação de estações (porque geralmente fazem efeito perspectivo de realce) e de vários efeitos visuais (por exemplo, visual fechada em sítios de relevo muito acidentado).

Na categoria elementos edifícios, os edifícios são analisados na função como componentes de lugares ou situações e não por si mesmos. São muito presentes na formação de eventos sequenciais, como estações, intervalos campos ou efeitos visuais.

A categoria elementos complementares é constituída por sinalização, meios de publicidade, pequenas construções e mobiliário urbano. São responsáveis por eventos sequenciais na estruturação da identidade na percepção dos lugares: esculturas, coretos, por exemplo, que podem produzir efeito perspectivo de realce, impedimento ou visual fechada.

A categoria estrutura interna é uma síntese das categorias anteriores, de totalidade ou parciais, e concentra-se na abordagem do espaço em suas diversas dimensões físicas.

Do que foi apresentado até aqui sobre as categorias projetuais, verifica-se que a conjunto de planos verticais é a mais importante para os fins que visamos. As demais atuam acessoriamente, basicamente para o estabelecimento de estações. Essa categoria recolhe dados sobre a totalidade da configuração do espaço analisado segundo o modo tradicional do desenho arquitetônico e urbanístico, de plantas, cortes e elevações, visando estabelecer a estrutura morfológica dos lugares, com o objetivo de descrever os volumes que compõem o espaço a ser preservado.

Nas silhuetas, a linha de coroamento é o elemento principal a ser observado, uma vez que consideramos que a fonte de maior impacto sobre os sítios analisados na região portuária deverá ser o aumento de gabarito para as futuras construções.

Em cada silhueta, a linha de coroamento define seu contorno por um conjunto de segmentos imaginários que a delimita em sua parte superior. A linha de coroamento é o elemento mais visualizável das silhuetas, pois demarca seu contorno. Se ela acompanha a trajetória da

linha de terra (isto é, se lhes é mais ou menos paralela), teremos uma noção imediata do relevo do solo. (KOHLSDORF, 2000, p. 57).

Seguem exemplos de planos verticais, com as respectivas linhas de coroamento, nas principais avenidas, Venezuela, Rodrigues Alves e Barão de Tefé:

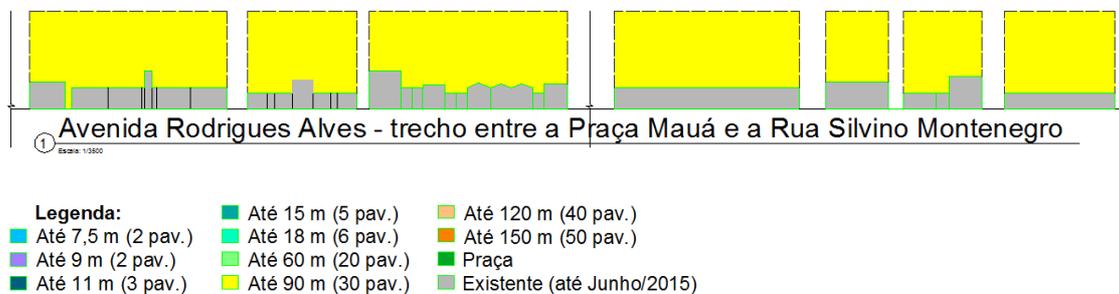


Figura 159: Elevação da Av. Rodrigues Alves no setor A do Projeto Porto Maravilha, com as linhas de coroamento atual e futura, com o aumento de gabarito para a área.

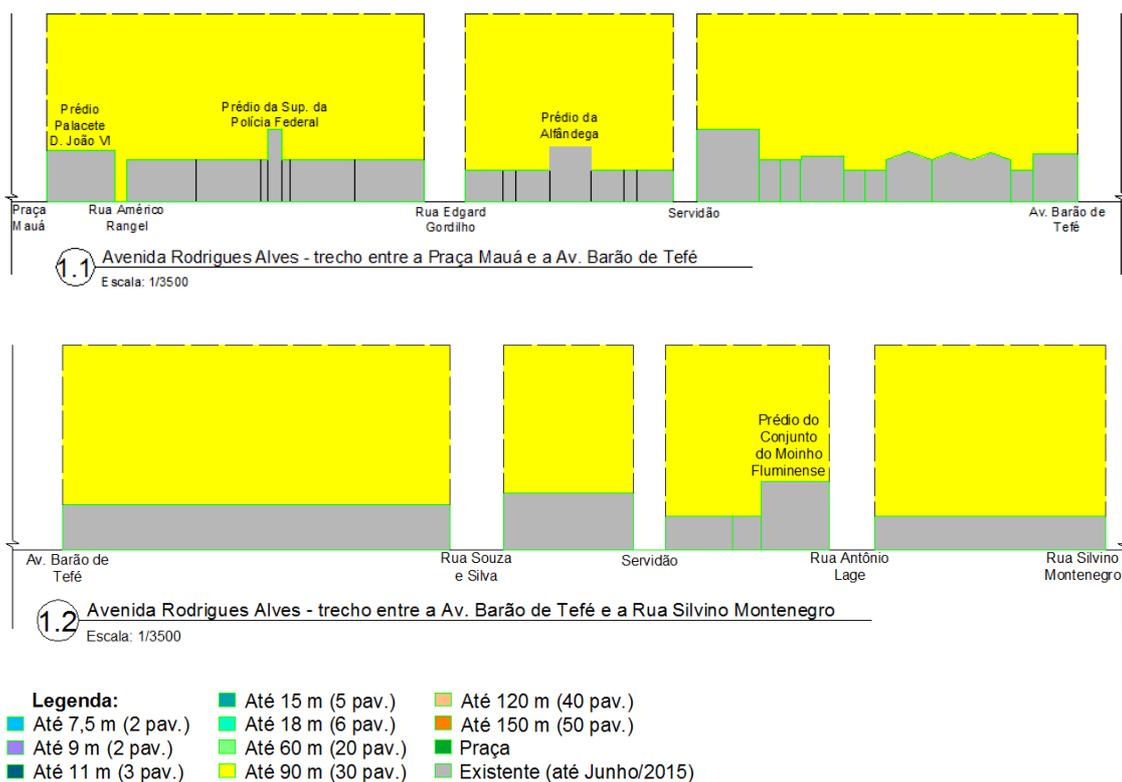


Figura 160: Ampliação da Figura

Verifica-se, pela observação das silhuetas em cinza, que ao longo de toda a avenida há a predominância de gabarito de quatro a cinco pavimentos. Pelos critérios de efeitos de percepção de Kohlsdorf, apesar da grande altura das novas construções,

não ocorrerá o efeito de estreitamento, pois elas estarão situadas em apenas um lado da avenida, mas causarão efeito de contraste entre as edificações tombadas, que permanecerão (armazéns do porto, o terminal de passageiros na Praça Mauá e os prédios da Superintendência Regional da Polícia Federal e da Alfândega). Entretanto, esse paredão de prédios muito altos constituirá uma barreira tanto visual quanto à ventilação das áreas internas da região.

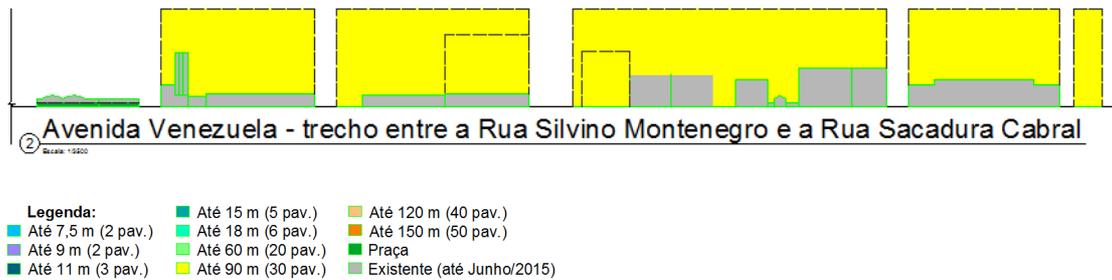


Figura 161: Elevação da Av. Venezuela no setor A do Projeto Porto Maravilha, com as linhas de coroamento atual e futura, com o aumento de gabarito para a área, no lado esquerdo, no sentido da Praça Mauá.

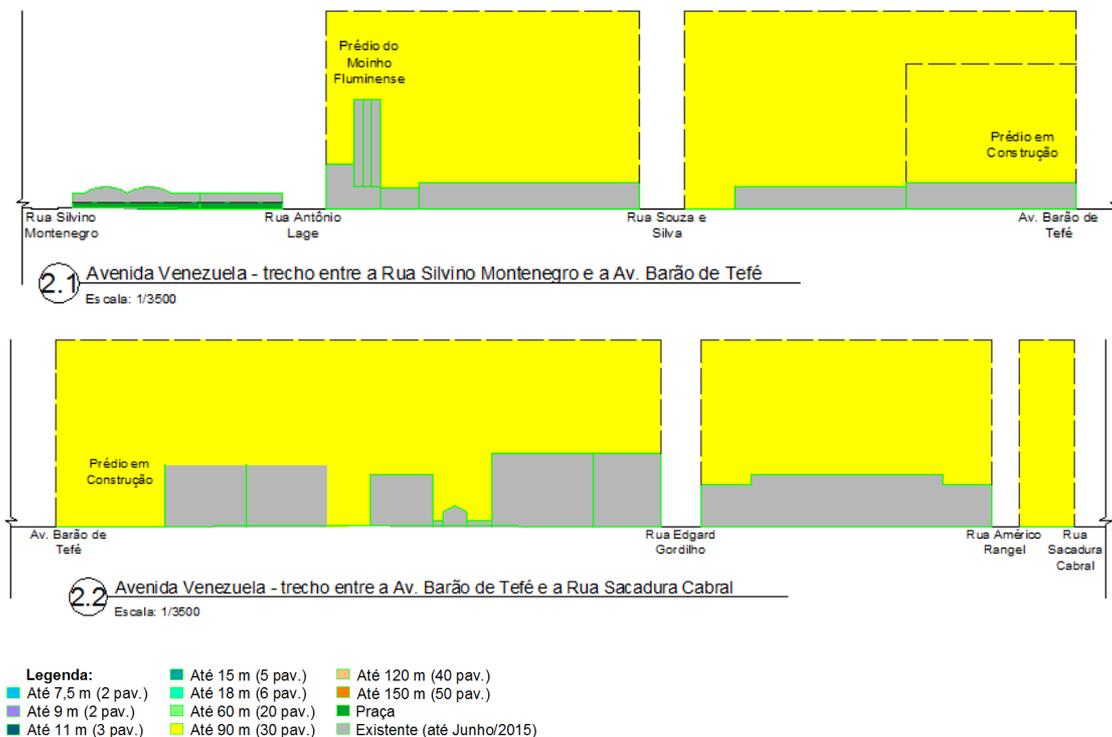


Figura 162: Ampliação da Figura

Na Avenida Venezuela, no trecho entre a Rua Silvino Montenegro e Avenida Barão de Tefé, a predominância é de prédios de até três pavimentos, que darão lugar a construções com alturas de até 90 metros. No trecho entre a Avenida Barão de Tefé e a Rua Sacadura Cabral predominam edificações com gabarito de até dez pavimentos, que deverão ser mantidas. Por trás desses dois trechos, nas quadras entre a Avenida Venezuela e a Avenida Rodrigues Alves também podem ser erguidos prédios com gabarito de até 90 metros.

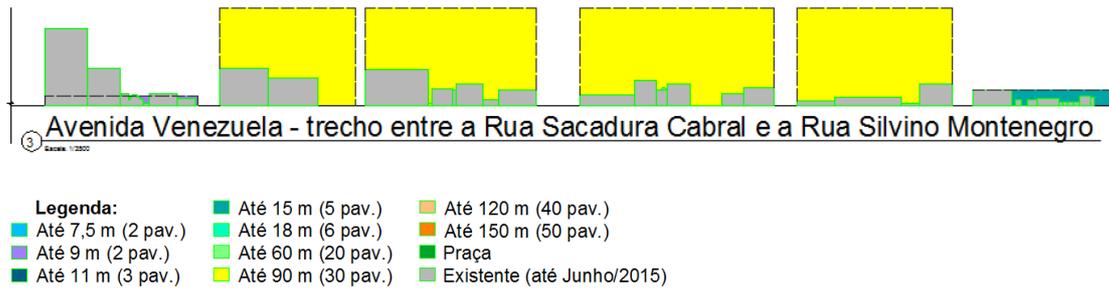


Figura 163: Elevação da Av. Venezuela no setor A do Projeto Porto Maravilha, com as linhas de coroamento atual e futura, com o aumento de gabarito para a área, no lado direito, no sentido da Praça Mauá.

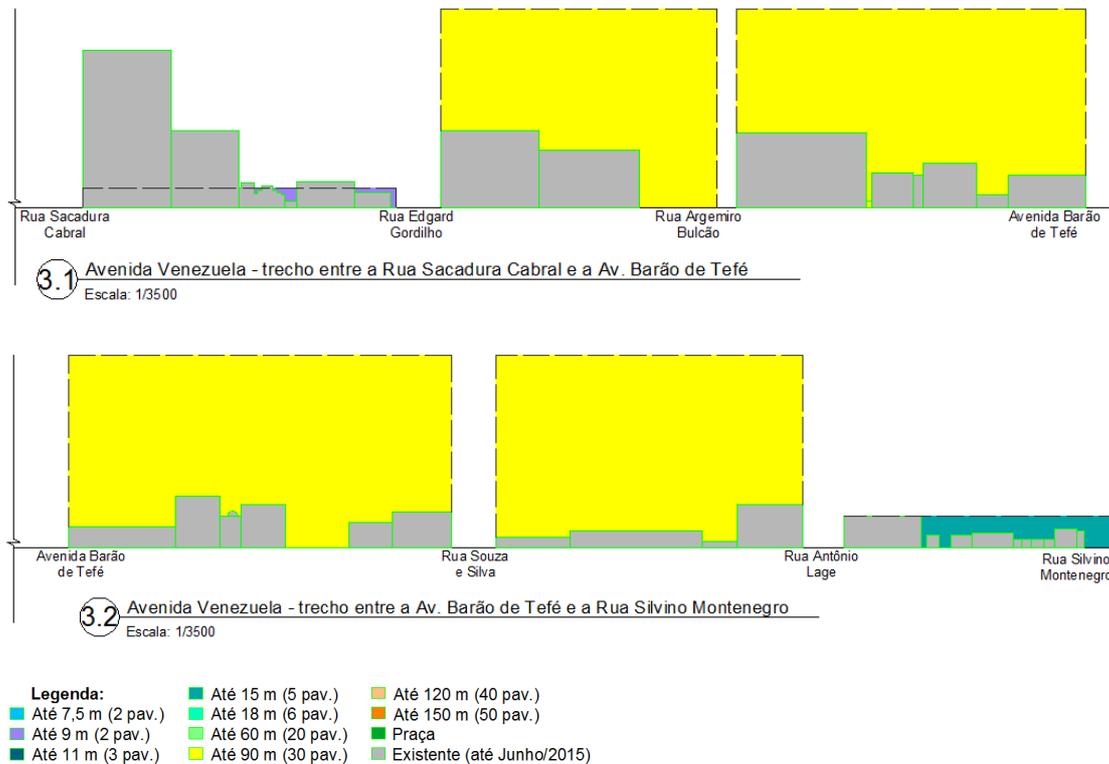


Figura 164: Ampliação da Figura

Na Avenida Venezuela, entre a Rua Silvino Montenegro e a Avenida Barão de Tefé, tudo indica, pelo desuso e mal estado das edificações, que elas darão lugar a novas construções com gabarito de até 90 metros. No trecho entre a Avenida Barão de Tefé e Rua Sacadura Cabral, apesar de a legislação já permitir edifícios com até 90 metros de altura, as edificações estão consolidadas, com gabarito de até dez pavimentos e dificilmente serão demolidas para usufruir do novo limite. Resta apenas a possibilidade de construção no terreno desocupado, na esquina com a Rua Argemiro Bulcão, utilizado atualmente como estacionamento.

Analisando o trecho entre a Rua Antônio Lage e Avenida Barão de Tefé, de acordo com os conceitos da metodologia de Kohlsdorf, concluímos que a possibilidade de construção de prédios com até 90 metros de altura, em ambos os lados da Avenida Venezuela, causará o efeito topológico de estreitamento.

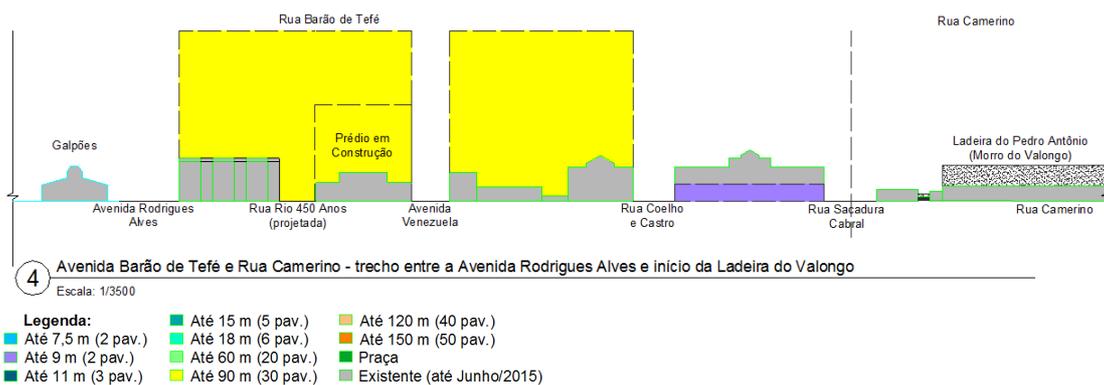


Figura 165: Elevação da Av. Barão de Tefé no setor A do Projeto Porto Maravilha, com as linhas de coroamento atual e futura, com o aumento de gabarito para a área, no lado esquerdo, no sentido da Rua Camerino.

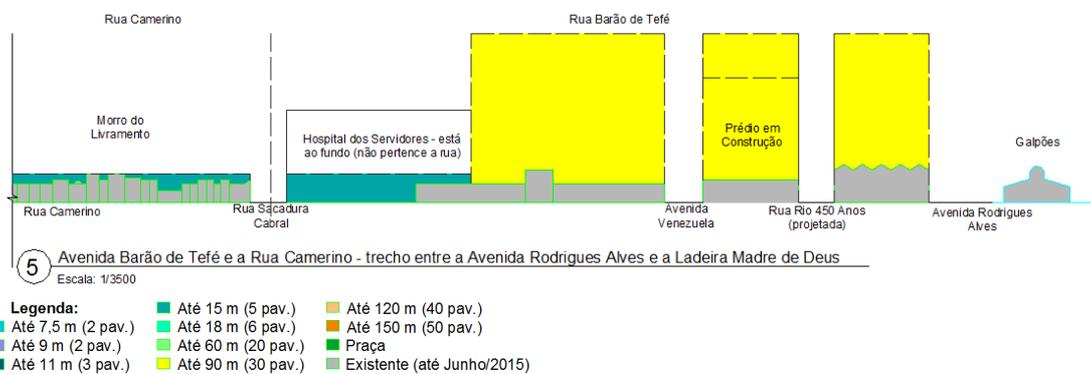


Figura 166: Elevação da Av. Barão de Tefé no setor A do Projeto Porto Maravilha, com as linhas de coroamento atual e futura, com o aumento de gabarito para a área, no lado direito, no sentido da Rua Camerino.

Na Avenida Barão de Tefé, no lado esquerdo, no sentido da Rua Camerino, há a possibilidade de construção edifícios de até 90 metros, entre a Avenida Rodrigues Alves e a Rua Coelho e Castro. Na esquina com a Avenida Venezuela já está sendo construído o prédio de 17 pavimentos, da empresa L'Oréal. Considerando os preceitos da metodologia de Kohlsdorf, verifica-se que o efeito perspectivo de mirante do Morro do Valongo será prejudicado.

No lado direito, no sentido da Rua Camerino, entre a Avenida Rodrigues Alves e a Rua Sacadura Cabral há também a possibilidade de edificações de até 90 metros. Entre a Rua Rio 450 Anos e a Avenida Venezuela já está em construção um prédio de 22 pavimentos. Próximo à Rua Sacadura Cabral estão as escavações do Cais do Valongo e Cais da Imperatriz, patrimônios culturais arqueológicos.

Considerações Finais

A região da atual zona portuária do Rio de Janeiro era constituída de várzeas alagadiças entre o sopé dos morros e a praia, o que dificultava seu acesso. Há indícios de que suas primeiras ocupações ocorreram já no século XVI, com pequenas casas de pescadores, chácaras e capelas, intensificaram-se no início do século XVII, porém consolidaram-se somente no século XVIII, com a transferência das atividades portuárias da Praça XV para a região do Valongo. Em busca de águas mais abrigadas que as da Praça XV, a atividade portuária na região iniciou-se com o desembarque de mercadorias e pessoas na pequena praia onde atualmente é a Praça Mauá.

A cidade não mereceu maior atenção por parte de Portugal até a ocorrência do ataque do pirata francês Duguay-Touin, em 1711. Após a expulsão dos franceses foi construída uma fortaleza no alto do Morro da Conceição, ao lado do Palácio Episcopal, já existente. Com a transferência da sede do Vice-reinado de Salvador para o Rio de Janeiro, em 1763, a cidade e seu porto passaram a ter maior relevância no relacionamento com a corte.

Importantes obras de drenagem e secagem de mangues, brejos e lagoas foram realizadas no decorrer do século XVIII, possibilitando a expansão da cidade para o interior e para os atuais bairros costeiros. Até então o centro comercial da cidade concentrava-se no entorno da Rua Direita, atual Rua 1º de Março, inclusive o de escravos que, além da visão degradante dessa atividade, tinha o inconveniente de servir de foco de epidemias como a varíola, entre outras. Esse aspecto, além da ainda relativa dificuldade de acesso, contribuiu para que a transferência das atividades portuárias para o Porto do Valongo redundasse em certo isolamento do âmbito da cidade e no estigma de pestífera para a região.

A partir do século XIX, com a chegada da corte portuguesa em 1808, a cidade do Rio de Janeiro passa a sofrer mudanças sociais e urbanísticas que irão se refletir, no decorrer do século, em obras de melhorias e de higienização, com início de grandes transformações em sua malha urbana. No começo do século XX, é feito grande aterro para a ampliação e modernização do porto da cidade, a fim atender ao crescente comércio marítimo, delineando novo traçado urbano. A região portuária consolidou,

nesse período, grande parte do patrimônio histórico e arquitetônico que hoje está preservado ou tombado.

No decorrer do século XX, a cidade do Rio de Janeiro buscou adaptar-se às demandas inerentes à criação, acumulação, e concentração do capital, ao crescimento da economia brasileira, à intensificação das atividades exportadoras e à crescente integração do país ao cenário capitalista internacional (ABREU, 1987, p.59). As contradições sociais foram ignoradas e tratadas como mera questão de desenho urbano, saneamento e realocação dos segmentos mais pobres da população em áreas afastadas da região central da cidade, como nos já citados casos dos cortiços do Centro e das favelas da Praia do Pinto e da Catacumba, no entorno da Lagoa Rodrigo de Freitas. As consequências são o sacrifício de quem necessita se deslocar para o trabalho ou para a utilização de recursos na região central e a sobrecarga dos meios de transporte.

A transferência da capital federal para Brasília acarretou a desocupação de prédios administrativos na região portuária, muitos dos quais se encontram até hoje vazios, abandonados ou subutilizados. Além disso, a modernização da atividade portuária e o deslocamento de grande parte de suas funções para o porto de Itaguaí deixou, como legado para a região, vários galpões vazios e obsoletos.

Diante desse quadro, houve um esvaziamento do centro histórico da cidade, agravado pelo Decreto 322/1976, vigente até 1994, que não permitia o uso residencial no núcleo central e o tornou restritivo em sua periferia imediata, com iniciativas de erradicação de cortiços e favelas. Outros fatores a considerar são: a crise econômica na década de 1980, que gerou o esvaziamento de edifícios comerciais, e a intensificação, no início da década de 1990, do neoliberalismo no país e sua consequente reestruturação produtiva.

A partir de então, o governo do município do Rio de Janeiro, em parceria com o setor privado, dá início a uma série de estudos e projetos para requalificação e renovação da região portuária. Quase todos com a premissa básica de mudança na legislação e no zoneamento, propondo transformações de uso e de ocupação do solo. Foram previstas intervenções no setor viário e de transporte, na modernização da infraestrutura urbana, no aumento de gabaritos, na construção de centros comerciais, estacionamentos e hotéis e, de certa forma, na valorização e preservação do patrimônio arquitetônico existente, através da reabilitação de seus casarios, estimulando a moradia e pequenos negócios.

Muitas das ações de preservação do patrimônio histórico da cidade e, mais especificamente, da região portuária, foram calcadas em Cartas e Recomendações Patrimoniais, resultantes de conclaves internacionais sobre o tema, que serviram como diretrizes para as instâncias municipal, estadual e federal de preservação de patrimônio histórico e cultural.

Atendendo aos preceitos da Carta de Atenas, por volta de 1960, ocorreu a fragmentação do espaço urbano, através da criação de diferentes zonas, de acordo com as atividades nelas preponderantes. Ao centro foi destinada a atividade de serviços e comércio, o que levou a que ele fique praticamente deserto fora do horário comercial. A zona portuária foi consagrada como tal, tendo sido até mesmo isolada do tráfego urbano pelo elevado da Perimetral.

Na década de 1960, com a Carta de Veneza, intensificou-se o debate sobre a interação dos monumentos, contextualizados com seu entorno. Não houve, porém, resultados práticos quanto à conservação dos casarios da região portuária, por serem estas obras menores e modestas, ainda não valorizadas como patrimônio vivo, mantenedor da identidade cultural do lugar. Os postulados da Carta de Veneza, entretanto, foram fundamentais para a valorização dos bens patrimoniais não monumentais, que norteou posteriormente a atuação do INEPAC e do Projeto Corredor Cultural.

A partir da década de 1970, o patrimônio é visto como expressão da dimensão cultural da política urbana, como reação à orientação desenvolvimentista das décadas anteriores e seu impacto negativo sobre as áreas históricas. Em decorrência dos preceitos das Recomendações de Nairóbi (1976), que ressaltam a importância do conceito de ambiência, passa a ser preconizada a integração da preservação dos conjuntos históricos no planejamento urbano. Como conjuntos históricos, passam a ser considerados patrimônios culturais e arquitetônicos não apenas monumentos ou construções isoladas, mas também as obras modestas, o tecido social e outros componentes materiais de determinado sítio. Os aspectos sociais passam a ser considerados nas intervenções estatais em áreas urbanas, surgindo assim o conceito de *conservação integrada*, consagrado pela Carta de Amsterdam (1975), que visa à recuperação da estrutura física, social e econômica do local, mantendo a população original, que deve ser consultada e envolvida nas tomadas de decisão. A conservação integrada contrapõe-se ao fenômeno da gentrificação, que consiste na substituição da

população e de usos originais por outros, de maior poder econômico, em decorrência da valorização resultante de benfeitorias realizadas na área pelo poder público.

A partir da década de 1980 a gestão pública passou a incorporar a participação da comunidade nas mais diversas áreas de atuação, surgindo então figuras como orçamento participativo, conselhos consultivos etc.. Surgiram também as primeiras experiências de parceria público-privadas.

Na criação do projeto SAGAS pelo município foram incorporados todos os conceitos acima, com a participação da população, aplicados na preservação de sítios históricos urbanos, em que pequenas e modestas construções têm suas características e tipologias preservadas, constituindo sua memória e identidade.

O Projeto Pró-memória, elaborado pelo IPHAN em 1981, realizou o Inventário do Morro da Conceição, que teve como um de seus objetivos a elaboração de “portaria de controle de gabaritos e forma de ocupação”, demonstrando já preocupação com o aumento de gabaritos no entorno imediato do Morro da Conceição, ao estabelecer alturas máximas para edificações na área.

Do Projeto Pró-Rio Morro da Conceição, desenvolvido pela Prefeitura, em 1998, destacamos o estudo de planos visuais a partir de pontos notáveis, de onde é possível sua visibilidade a partir da periferia imediata (ruas Sacadura Cabral, do Acre, Camerino e Senador Pompeu). O estudo, entretanto, não considerou a visibilidade mútua desde as avenidas Venezuela, Barão de Tefé e Rodrigues Alves. Um resultado importante desse projeto foi a criação da APAC do Morro da Conceição.

Observamos que, na década de 1990, os planos de renovação urbana passam a incorporar o enfoque cultural, mas continuam a se nortear pela lógica da economia e da valorização imobiliária, o que resulta, para o patrimônio histórico, na conotação de consumo, *marketing* e promoção política.

A integração entre as políticas de preservação e de planejamento urbano, entretanto, a nosso ver, permanece no terreno das intenções expressadas pelos respectivos órgãos, pois o conceito atual de patrimônio cultural parece não ter sido plenamente absorvido, como também não está bem definido o tipo de intervenção a ser sobre ele exercida. Ambos os órgãos ainda não conseguem equacionar satisfatoriamente as relações sociais, culturais e econômicas. Os de preservação privilegiam os aspectos

históricos e estéticos, e os de planejamento não perdem a visão eminentemente funcionalista da malha urbana.

Esses aspectos são evidenciados na análise, no Capítulo III, dos planos e projetos de renovação urbana elaborados para a região portuária: RIO-PART, PLANAVE, DOCAS, PEU, AEIU e Porto do Rio. Constata-se neles a incoerência entre o discurso preservacionista e as propostas de mudança de uso de solo e de aumento de gabarito para as construções na área.

A região portuária já era vista como área de grande potencial econômico e de renovação urbana, por estar perto do centro de negócios, de aeroportos e de grandes vias de acesso à cidade. Tem-se que reconhecer que o aspecto econômico é preponderante para a sustentabilidade, a longo prazo, de qualquer plano ou projeto. No caso da renovação urbana, a viabilidade econômica tem como fator intrínseco a valorização imobiliária. Esta, como já foi observado em outras intervenções urbanas, levou invariavelmente ao êxodo da população original, seja compulsoriamente pelo Estado, seja pelas leis de mercado. Não se constata em nenhum dos planos e propostas para a região portuária, incluindo o Projeto Porto Maravilha, proposta concreta para equacionar essa questão de cunho eminentemente social.

Para se ajustarem à nova ordem econômica globalizada – tornarem-se globalizadas – as administrações municipais têm lançado mão de projetos de intervenção urbana espetaculares: projetos de urbanismo de grande impacto, museus de arquitetura revolucionária, megaempreendimentos e revitalização de áreas portuárias obsoletas, voltados à cultura e lazer e a eventos internacionais. Tudo, dentro da lógica capitalista, torna-se mercadoria ou instrumento de marketing para “vender” a cidade. Os imensos recursos exigidos para a realização desses empreendimentos são obtidos graças à adoção do relativamente recente sistema de parceria público-privada.

Pelo menos no que tange à renovação ou revitalização urbana, algumas dessas experiências têm levado à gentrificação, à valorização do capital privado investido e à especulação imobiliária.

No próximo ano, 2016, a cidade do Rio de Janeiro sediará os Jogos Olímpicos Mundiais e os Jogos Paraolímpicos Mundiais, quando algumas instalações utilizarão parte da área central da cidade. Tendo a responsabilidade de abrigar estes megaeventos esportivos como estímulo, e pela necessidade de adequação dos espaços ao atendimento

às exigências de infraestrutura, o governo começou a implantar, desde 2009, o projeto de revitalização na região portuária, o Projeto Porto Maravilha, uma parceria público-privada, incentivando os investimentos na área.

Com base na Lei Complementar nº 101/2009, municipal, a área de abrangência do projeto é delimitada e é criada a Área de Especial Interesse Urbanístico (AEIU) da região portuária do Rio de Janeiro. É também instituída a Operação Urbana Consorciada que tem como uma das finalidades, estipular o estoque adicional de CEPAC's a ser comercializado para a área, através da mudança do uso e aumento do índice de aproveitamento básico.

A proposta de aumento de gabarito para a região portuária, com o objetivo de atrair futuros investimentos e fomentar a expansão do centro de negócios da cidade, consta em praticamente todos os projetos urbanos elaborados pelo setor público, ou privado, nas últimas décadas. A empresa pública Companhia de Desenvolvimento Urbano e Regional do Porto do Rio (CDURP) foi criada para a implantação do projeto, tendo o órgão como uma de suas funções a disponibilização de terrenos na área para o mercado imobiliário.

O aumento dos gabaritos pelo Projeto Porto Maravilha foi visto como uma forma de viabilizar a revitalização da região portuária, ao permitir a construção de prédios com alturas de até 150 metros no bairro de Santo Cristo e de até 90 metros nos bairros da Gamboa e da Saúde. Entretanto, um aumento de gabarito dessa magnitude contraria o teor Cartas e Recomendações patrimoniais, e o espírito dos Decretos e Portarias governamentais vigentes.

Entendemos que é importante a revitalização e renovação das áreas urbanas para o desenvolvimento e a melhoria da cidade. Porém, é importante também ressaltarmos que os possíveis impactos da implantação de projetos com a complexidade e abrangência como o Projeto Porto Maravilha, devem ser bastante discutidos nos meios acadêmicos e técnicos, e com a população afetada, pois sabemos que, concomitantemente com essas intervenções, existe a preocupação com a preservação do patrimônio histórico e cultural que já faz parte do imaginário popular.

O Projeto prevê medidas mitigatórias dos impactos negativos das intervenções propostas, ou já em execução, sobre transporte, água e esgoto, energia elétrica, ventilação, meio ambiente etc. Sob esses aspectos, sempre será possível mitigar, em

maior ou menor grau, os efeitos negativos. Quanto à ambiência e, principalmente, à visibilidade, podem surgir problemas insolúveis: uma vez interposta uma barreira opaca, não há como a visão transpô-la.

Percebemos que, pouco a pouco, novas edificações estão sendo construídas na área em estudo, transformando-a e a verticalizando-a. Porém, se atentarmos para o relatório de Estudo de Impactos de Vizinhança (EIV), elaborado pela OUC, no item 12, em que aborda a questão da “Paisagem Urbana: patrimônio Cultural e Arqueológico”, veremos que é feito um estudo sobre os “impactos previstos – e situação futura”, e que o texto avalia “o impacto dos gabaritos propostos sobre a preservação da ambiência e visibilidade de bens tombados”.

Entretanto, apesar de o texto mencionar a legislação do IPHAN com relação ao entorno, que determina que “não se pode na coisa tombada, fazer construção que lhe impeça ou reduza a visibilidade” (Decreto Nº. 25, de 30 de Novembro de 1937, já mencionado), apesar de reconhecer o valor da preservação e permanência das edificações que compõe a APAC e sua importância na formação das paisagens culturais, o EIV apenas **recomenda** que a análise dos projetos e de seus impactos, **merece** ser feita pelo órgão responsável pela preservação:

As construções lindeiras aos bens tombados pelas diferentes instâncias governamentais e suas áreas de tutela e sobre a APAC Sagas, **merecem** estudo dos órgãos de preservação no se que refere a possíveis impactos sobre a ambiência e visibilidade dos bens tombados. (EIV, 2009, p. 378. Grifo nosso).

Reconhecemos que o EIV não tem caráter mandatório respaldado na legislação, uma vez que a Lei Complementar Nº 101/2009, Art. 35, § 5º, restringe seu poder, ao determinar que “O EIV **poderá indicar** necessidade de modificações no programa básico de ocupação da área e de ajustes em parâmetros definidos nesta Lei Complementar, tendo em vista...”. (Grifo nosso)

Adiante, quanto à “Mitigação dos Impactos”, assim se manifesta: “Em relação aos gabaritos propostos para as áreas de entorno de bens tombados, medida mitigadora importante **seria** estabelecer critérios de ambiência para as construções lindeiras aos bens tombados” (EIV, 2009, p. 381. Grifo nosso). E expõe nas “Conclusões”, nos

parágrafo e item seguintes que: “Entende-se que **se forem adotadas** as medidas mitigadoras **recomendadas**, estarão atendidas as preocupações relativas à preservação do patrimônio histórico” (EIV, 2009, p.381. Grifo nosso), em que é mantido o tom tábido de suas observações e conclusões. O problema pode estar no fato de que o EIV é realizado pelo próprio executor do projeto, embora seja imprescindível a realização também do Estudo de Impacto Ambiental (EIA), de acordo com a legislação. É previsto que o EIA também contemple os impactos dos empreendimentos sobre o meio ambiente natural, social e cultural. Há então uma aparente redundância. A solução pode ser transferir a atribuições de realizar o EIV para o órgão que realiza o EIA, que tem maior poder de imposição de suas conclusões.

Há uma postura ou solução completamente subjetivas com relação a novos empreendimentos. Simplesmente mudou-se a legislação do uso e ocupação do solo e do aumento de gabaritos, porém, com relação à aprovação dos novos projetos junto às instâncias de preservação, não há uma determinação clara por parte do EIV. O resultado é que as decisões com relação às tímidas recomendações decorrentes do EIV, quanto à preservação do patrimônio arquitetônico e cultural na área do Projeto Porto Maravilha serão tomadas pelos próprios envolvidos e interessados no empreendimento.

No Capítulo V abordamos os impactos das intervenções urbanas do Projeto Porto Maravilha, basicamente sobre o patrimônio cultural e arquitetônico da região portuária do Rio de Janeiro, analisados à luz dos preceitos da metodologia desenvolvida por Maria Elaine Kohlsdorf para levantamento e avaliação de dados e de configuração urbanos.

Elegemos como objeto de estudo o aspecto mais preocupante das modificações para a área, que é o aumento expressivo do gabarito para as novas edificações que o Projeto pretende fomentar. É grande o número de prédios e galpões abandonados, deteriorados ou subutilizados, inclusive institucionais, que constituem enorme potencial de terrenos para novas edificações, que contribuirão para a intensa verticalização da região.

Em vista da grande extensão da região do porto, restringimos nosso estudo aos setores A e K, de acordo com a setorização do Projeto. O setor A abrange parte dos bairros da Saúde e Gamboa, onde há bens tombados pelas instâncias federal, estadual e municipal. O setor K abrange a outra parte do bairro da Saúde, onde se encontra o

Morro da Conceição, cujo casario é preservado pelo município através da APAC do Morro da Conceição e onde há bens tombados pelo INEPAC e pelo IPHAN.

A aplicação da metodologia de Kohlsdorf consiste na escolha de percursos significativos dentro da área a ser estudada, ao longo dos quais são estabelecidos pontos, de onde são feitas visadas em direções previamente escolhidas, tendo por referência a escala do pedestre. Escolhemos as avenidas Rodrigues Alves, Venezuela e Barão de Tefé para a configuração dos percursos.

Na Avenida Rodrigues Alves, onde o gabarito dos prédios poderá chegar a 90 metros, haverá, em vista da enorme diferença deles em relação aos remanescentes vizinhos, o efeito de dominância. Além disso, por estarem muito próximos dos antigos armazéns do cais do porto, tombados pelo município, comprometerão a visibilidade destes desde o Morro da Conceição. Vale ressaltar que o paredão de prédios com gabarito elevado constituirá uma barreira à ventilação da parte interna da região.

Na Avenida Venezuela, no entorno do Moinho Fluminense, por se tratar de bem tombado, o gabarito previsto está restrito a três pavimentos. Logo adiante, entretanto, as novas edificações poderão atingir 90 metros de altura, com o conseqüente efeito semântico de estreitamento da via. Nas proximidades da Rua Sacadura Cabral estão as escavações do Cais do Valongo e do Cais da Imperatriz que, por estarem abaixo do nível da via, não sofrerão nenhum efeito visual em decorrência das altas edificações da vizinhança. Na esquina com a Rua Argemiro Beltrão, se for levantada alguma edificação, a visão do casario preservado da APAC do Morro da Conceição, na Rua Sacadura Cabral, ficará comprometida.

Na Avenida Barão de Tefé, no lado esquerdo, no sentido da Rua Camerino, estão permitidas construções de até 90 metros de altura, que tirará o efeito perspectivo de mirante do Morro do Valongo.

Para mitigar os impactos decorrentes da verticalização de algumas áreas, o Estudo de Impacto de Vizinhança, propõe “recuos de modo a propiciar os vazios entre as construções e manter as características da paisagem”, o que consideramos insatisfatório.

Na área estritamente portuária, os efeitos nocivos (dentro do nosso escopo de estudo) sobre nosso patrimônio histórico e cultural são de natureza eminentemente visual e paisagística, para cuja mitigação as propostas apresentadas não são satisfatórias. Na área correspondente ao Morro da Conceição, em que o conceito de patrimônio cultural engloba sítios urbanos com

construções modestas, habitadas pela população tradicional e detentores de cultura e identidade próprias, o efeito mais preocupante, e que novamente enfatizamos, é o da já citada gentrificação, com o êxodo dessa população, em consequência da valorização imobiliária, decorrente das melhorias urbanas proporcionadas pelo poder público, e a afluência de novos moradores mais abastados. Não identificamos no Projeto Porto Maravilha, nem por parte do poder público, propostas de medidas concretas mitigatórias, o que evidencia a insensibilidade ante esse grave problema social.

Bibliografia

ABREU, Maurício de Almeida. **Evolução Urbana do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: IplanRIO/Zahar, 1988.

_____. **Geografia Histórica do Rio de Janeiro - 1502-1700**. Rio de Janeiro: Instituto Pereira Passos (IPP)/ Editora Andrea Jacobsen, 2010.

ANDREATA, Verena; Fernandez Conde, Luiz Paulo; Sabaté Bel, Joaquim. **Atlas dos Planos Urbanísticos do Rio de Janeiro de Beurepaire-Rohan ao Plano Estratégico**. Rio de Janeiro: Editora Vivercidades, 2008.

_____. **Cidades Quadradas Paraísos Circulares: Os planos urbanísticos do Rio de Janeiro no século XIX**. Rio de Janeiro: Mauad X, 2006.

BENEVOLO, Leonardo. **História das Cidades**. São Paulo: Perspectiva, 2007.

CARLOS, Cláudio Antonio. **Preservação de Áreas de Proteção do Ambiente Cultural (APAC) da Cidade do Rio de Janeiro - contribuição aos estudos e reflexão sobre o tema**. Rio de Janeiro: Pós-Graduação em Arquitetura – UFRJ, 1997. Monografia (Dissertação de Mestrado).

_____. **Áreas de Proteção do Ambiente Cultural (APAC): da idealização à banalização do patrimônio cultural**. Rio de Janeiro: Pós-Graduação em Urbanismo – Universidade Federal do Rio de Janeiro, 2008. Tese (Doutorado em Urbanismo)

_____. **Áreas de Proteção do Ambiente Cultural: a Conservação de bairros cariocas de 1979 a 2006**. São Paulo: Blucher Acadêmico, 2011.

CARTA DE MÉXICO-XOCHIMILCO. Disponível em: http://www.icomos.org.br/outras_noticias/Carta_de_Mexico-Xochimilco.pdf. Acesso em: 16 out 2013.

CAVALCANTI, Nireu. **O Rio de Janeiro setecentista: a vida e a construção da cidade da invasão francesa até a chegada da corte**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed., 2004.

COARACY, Vivaldo. **Memórias da cidade do Rio de Janeiro**. Coleção Rio 4 séculos. Volume 3. Rio de Janeiro: Editora José Olympio, 1965.

CHOAY, Françoise. **Alegoria do Patrimônio**. Trad. VIEIRA, Machado Luciano. São Paulo: Estação Liberdade: UNESP, 2001.

_____. **O Patrimônio em Questão: Antologia para um combate**. Tradução de João Gabriel Alves Domingos. Belo Horizonte, MG: Fino Traço, 2011.

COLETÂNEA DE LEIS SOBRE PRESERVAÇÃO DO PATRIMÔNIO. Rio de Janeiro: IPHAN, 2006.

COMPANHIA DE DESENVOLVIMENTO URBANO E REGIONAL DO PORTO DO RIO. Disponível em: <http://www.portomaravilha.com.br/index.aspx>. Acesso: vários acessos durante a elaboração desta pesquisa (2011-2015).

COMPANS, Rose. **Intervenções de recuperação de zonas urbanas centrais: experiências nacionais e internacionais.** In EMURB. Caminhos para o centro, São Paulo, 2004. pp 23-60.

CONSELHO INTERNACIONAL DE MONUMENTOS E SÍTIOS (ICOMOS). **Carta dos Itinerários Culturais.** Elaborada pelo Comitê Científico Internacional dos Itinerários Culturais (CIIC) do ICOMOS, ratificada pela 16ª Assembleia Geral do ICOMOS, em 4 de Outubro de 2008, Québec, Canadá.

CULLEN, Gordon. Paisagem Urbana. Lisboa, Portugal: Edições 70, 2010.

CURY, Isabelle (org.). **Cartas Patrimoniais.** 2 ed. Rio de Janeiro: IPHAN, 2000.

DECRETO Nº 7.351, DE 14 DE JANEIRO DE 1988. Disponível em: http://www0.rio.rj.gov.br/patrimonio/pastas/legislacao/centro_dec_7351_88_sagas.pdf. Acesso em: 17 jun 2015)

DECRETO-LEI nº 25 DE 30 DE NOVEMBRO DE 1937. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Decreto-Lei/Del0025.htm. Acesso em: 16 jun 2015.

DEL RIO, Vicente. **Desenho Urbano e Revitalização na Área Portuária do Rio de Janeiro: A Contribuição do Estudo da Percepção Ambiental.** Tese de Doutorado. Universidade de São Paulo, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, 1991.

ESTUDO DE IMPACTO DE VIZINHANÇA (2009). Operação Urbana Consorciada da Região do Porto do Rio. Disponível em: <http://www.portomaravilha.com.br/web/esq/estudosImpactoVizinhanca.aspx>. Acesso: vários acessos durante a elaboração desta pesquisa (2011-2015).

FERREIRA, Álvaro. **O projeto de revitalização da zona portuária do rio de janeiro: os atores sociais e a produção do espaço urbano.** Revista electrónica de geografía y ciencias sociales. Universidad de Barcelona. Vol. XIV, número. 331 (31), 1 de agosto de 2010. <<http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-331/sn-331-31.htm>>. Acesso em: 10 out 2010.

FERREZ, Gilberto. **O Rio Antigo do fotógrafo Marc Ferrez: paisagens e tipos humanos do Rio de Janeiro.** Rio de Janeiro: Editora Ex Libris Ltda, 1984.

FORTES ENGENHARIA, João. **História dos Bairros**. Rio de Janeiro: Editora Index, 1987.

FONSECA, Maria Cecília Londres. **O patrimônio em processo: trajetória da polícia federal de preservação no Brasil**. Rio de Janeiro: Editora UFRJ; MinC – Iphan, 2005.

GERSON, Brasil. **História das ruas do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: Livraria Brasileira, 1965.

INVENTÁRIO MORRO DA CONCEIÇÃO. Instituto do Patrimônio Histórico Nacional (IPHAN), 1981.

KOHLSDORF, Maria Elaine. **Metodologia para Recolhimento de Dados de Configuração Urbana em Sítios Tombados**. Brasília, 2000.

_____. **A Imagem topoceptiva do setor comercial sul de Brasília**.

<<http://www.unuhospedagem.com.br/revista/rbeur/index.php/anais/article/.../1704>.

Acesso em: 12 jan 2015.

KÜHL, Beatriz (Organizadora). **Gustavo Giovanoni: Textos Escolhidos**. Tradução Renata Campello Cabral, Carlos Roberto M. de Andrade, Beatriz Mugayar Kühl. São Paulo: Ateliê Editorial, 2013.

LIMA, Evelyn (Coordenadora). **Cadernos do Patrimônio Cultural**, nº 2, Departamento Geral de Patrimônio Cultural, Rio de Janeiro, 1990.

_____. **Corredor Cultural do Rio de Janeiro: uma visão teórica sobre as práticas da preservação do patrimônio cultural**. Fórum Patrimônio: ambiente construído e patrimônio sustentável. Belo Horizonte. v 1, nº 1, set/dez 2007.

_____. **Cultura e habitação: revitalizando a área portuária do Rio de Janeiro**. *Arquitextos*, São Paulo, ano 02, n. 019.07, Vitruvius, dez. 2001 <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/02.019/825>>.

LYNCH, Kevin. **A Boa Formada Cidade**. Lisboa, Portugal: Edições 70, 1981.

MENDONÇA, Paulo Knauss de. **O Rio de Janeiro da Pacificação: Franceses e Portugueses na disputa colonial**. 1965

MOREIRA, Clarissa da Costa. **A cidade contemporânea entre a *tabula rasa* e a preservação: cenários para o porto do Rio de Janeiro**. São Paulo: Ed. UNESP, 2004.

MOTTA, Lia. **Entorno dos bens Tombados**. Rio de Janeiro:IPHAN/DAF/Copedoc, 2010.

OLIVEIRA, Isabel Cristina Eiras de. **Estatuto da Cidade: para compreender...** Rio de Janeiro: IBAM/DUMA, 2001.

OLIVEIRA, Sônia Maria de Queiroz (organizadora). **Planos Urbanos do Rio de Janeiro: Plano Agache**. Rio de Janeiro: Centro de Arquitetura e Urbanismo (Rio de Janeiro), 2009.

PREFEITURA DO RIO DE JANEIRO, Instituto Pereira Passos. **Relatório do Projeto Sagas**. Rio de Janeiro, 1984. P. 64. Jul/Ago/84.

PREFEITURA DO RIO DE JANEIRO. Decretos. Site

<<http://www2.rio.rj.gov.br/smu/buscafacil/RelacaoDocumentos.asp?Tipo=Indice&cdAsociacao=86>>. Acesso em 25 jan 2013.

RABHA, Nina e PINHEIRO, Augusto Ivan. **Porto do Rio: história da construção do Porto do Rio**. Rio de Janeiro: Andrea Jakobson Estúdio, 2004.

RIBEIRO, Rafael Winter. **Paisagem cultural e patrimônio**. Rio de Janeiro: IPHAN, Copedoc, 2007.

SAKATA, Francine Mariliz Gramacho. **Paisagismo Urbano: Requalificação e Criação de Imagens**. São Paulo: EDUSP, 2011.

SECRETARIA MUNICIPAL DE URBANISMO. **Plano Diretor Decenal da Cidade do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro, 1993.

SIGAUD, Márcia Frota e PINHO, Claudia Maria M. de. **Morro da Conceição: da memória o futuro**. Rio de Janeiro: Sextante: Prefeitura, 2000.

THIESEN, Icléia; BARROS, Luitgarde e SANTANA, Marco Aurélio (Organizadores). **Vozes do Porto: memória e história oral**. Rio de Janeiro: Uni-Rio, 2005.

VAZ, Lilian Fessler. **Áreas centrais, projetos urbanísticos e vazios urbanos**. Revista Território, Rio de Janeiro. ano IV, n° 7, p. 51-66. Jul/dez. 1999.

_____. **A Área Central do Rio de Janeiro. Percepções e intervenções – uma visão sintética no decorrer do século XX**. Cadernos do IPPUR/UFRJ, Ano VIII, n° 2/3, set/dez 1994.

Anexos

- 1 Relação dos bens tombados com os dados do processo de tombamento nas três instâncias.
- 2 Planilha de Bens Tombados dos bairros de Saúde e Gamboa e Santo Cristo
- 3 Modelo de Ficha Cadastral – Inventário Morro da Conceição
- 4 Planilha de Leis e Decretos
- 5 Lei Complementar n.º 101, de 23 de novembro de 2009 – Delimitação da AEIU
- 6 O que é CEPAC?
- 7 Reportagens Jornal O Globo – CEPACs
- 8 Reportagem Jornal O Globo – Circuito Cultural
- 9 Mapa do bairro da Saúde – Bens Tombados e Preservados
- 10 Mapa do bairro da Gamboa – Bens Tombados e Preservados
- 11 Mapa do bairro de Santo Cristo – Bens Tombados e Preservados
- 12 Mapa do bairro da Saúde – Proposta de novos Gabaritos e Setorização do Projeto *Porto Maravilha*
- 13 Mapa do bairro da Gamboa – Proposta de novos Gabaritos Setorização do Projeto *Porto Maravilha*
- 14 Mapa do bairro de Santo Cristo – Proposta de novos Gabaritos Setorização do Projeto *Porto Maravilha*

O PATRIMÔNIO TOMBADO DA REGIÃO PORTUÁRIA: BAIRROS DA SAÚDE, GAMBOA E SANTO CRISTO

TOMBAMENTO FEDERAL - IPHAN

➤ Bairro da Saúde

- **Palácio Episcopal do Morro da Conceição:** localizado à Rua Major Daemon, n.º 81 sob o processo de n.º 0155-T-38 (outro processo: 0101-T-38). Inscrito no Livro de Tombo das Belas Artes – n.º inscr. 104, Vol. 1, F. 019, na data de 24/05/1938 e no Livro Histórico – n.º inscr.: 060, Vol. 1, F. 012, na data de 24/05/1938.



Figura 81: Palácio Episcopal

- **Fortaleza da Conceição** – datada de 1713, a fortaleza fica localizada na Praça Major Valô sob o processo n.º 0155-T-38 (outro processo: 101-T-38). Inscrito nos Livros do Tombo de Belas Artes – n.º inscr.: 099, Vol. 1, F. 018, na data de 24/05/1938 e no Livro Histórico – n.º inscr.: 038, Vol. 1, F. 008, na data de 24/05/1938. Atual como sede do Serviço Geográfico do Exército.



Figura 82: Vista da fachada da Fortaleza da Conceição desde a Praça Major Valô.



Figura 83: Vista da lateral da Fortaleza da Conceição desde a Rua Jogo da Bola.

- **Jardim e Morro do Valongo:** conjunto arquitetônico e paisagístico do Valongo localizado no Morro da Conceição. Prédios tombados à Ladeira do Valongo nº 25, 29, 31, 45 sob o processo nº 0099-T-38. Inscrito nos Livros do Tombo de Belas Artes – nº inscr.: 157, Vol. 1, F. 028, na data de 30/06/1938 no Livro Histórico – nº inscrição: 065, Vol. 1, F. 012, na data de 30/06/1938.



Figura 84: Vista dos Jardins do Valongo desde a Rua Camerino.



Figura 85: Vista dos Jardins do Valongo

- **Casa nº 21 da Ladeira do Morro do Valongo:** casa tombada na ladeira do Morro do Valongo, 21 sob o processo de nº 0010-T-38. Inscrito nos Livros do Tombo de Belas Artes – nº inscr.: 176, Vol. 1, F. 031, na data de 15/07/1938 e no Livro Arqueológico/Etnográfico/Paisagístico – nº inscr.: 004, Vol. 1, F. 02, na data de 15/07/1938.



Figura 86: Casa da Ladeira

- **Igreja de São Francisco da Prainha:** localizada à rua Sacadura Cabral s/n.º (Adro da Prainha, Morro da Conceição – Outras denominações: Igreja da Prainha) sob o processo nº 0022-T-38. Inscrito no Livro de Tombo de Belas Artes – nº inscr.: 162, Vol. 1, F.028 e Livro Histórico nº inscr.: 074 ,Vol. 1 ,F. 014; Data: 08/07/1938



Figura 87: Vista da Igreja São Francisco da Prainha desde a Rua Sacadura Cabral

➤ **Bairro da Gamboa**

- **Igreja de Nossa Senhora da Saúde:** localizada à rua Silvino Montenegro s/nº, sob o processo nº 0036-T-38. Inscrito no Livro de Tombo de Belas Artes: nº inscr.: 200; Vol. 1; F. 035; Data: 02/08/1938 e no Livro Histórico: nº inscr.: 096; Vol. 1; F. 017; Data: 02/08/1938.



Observação: “O tombamento inclui todo o seu acervo, de acordo com a Resolução do Conselho Consultivo da SPHAN, de 13/08/85, referente ao Processo Administrativo nº 13/85/SPHAN”.

Figura 88: Nossa Senhora da Saúde
Fonte: Operação Urbana Consorciada

➤ **Bairro de Santo Cristo** – não há bens tomabados

TOMBAMENTO ESTADUAL – INEPAC

➤ Bairro da Saúde

- **Pedra do Sal** – localizada à Rua Argemiro Bulcão. Processo n.º E-18/300.048/84
Datas: 23.11.1984 / 11.05.1987 (tombamento definitivo).

A Resolução n.º 23 de 27/04/1987, da Secretaria de Estado da Cultura determinou, em 11/05/87, o tombamento definitivo da Pedra do Sal, criando respectiva área de tutela identificada pelas seguintes edificações: Largo João da Baiana n.º 33 e 35; Largo João da Baiana propriamente dito; Rua São Francisco da Prainha n.º 51, esquina com a Rua Argemiro Bulcão; Travessa do Sereno n.º 27, 29, 43 e 45; Travessa Argemiro Bulcão n.º 37 a 53; e Rua Sacadura Cabral n.º 97, esquina com a Rua Argemiro Bulcão. (<http://www.inepac.rj.gov.br/>, acessado em 20/08/2011)



Figura 89: Pedra do Sal

➤ Bairro da Gamboa

- **Cemitério dos Ingleses (British Burial Ground)** – localizado à Rua da Gamboa, n.º 181. Processo n.º E-18/300.627/84. Datas: 11.01.1985 / 17.05.1988 (tombamento definitivo).

- **Alfândega** – localizada à Avenida Rodrigues Alves, nº 81. Processo nº E-18/001.539/98. Data: 09.12.1998



Figura 90: Fachada do prédio da Alfândega

- **Prédio da Superintendência Regional da Polícia Federal (Antiga Imprensa Nacional)** – localizado à Avenida Rodrigues Alves, nº 1. Processo nº E-18/001.539/98. Data: 09.12.1998

- **Reservatório do Livramento (1882)** – localizado à Rua Ladeira do Barroso, nº 202.

➤ **Bairro da Santo Cristo**

- **Reservatório do Morro do Pinto (1874)** – localizado à Rua Monte Alverne nº 40.

TOMBAMENTO MUNICIPAL

➤ Bairro da Saúde

- **Fundição Manoel Lino Costa** – localizado à Rua Sacadura Cabral, nº 152 e 154. Data do tombamento – 23/08/1986.



Figura 91: Prédio da Fundição Manoel Lino Costa

- **Prédio da Antiga Estrebaria** – localizada à Rua Sacadura Cabral, 145. Data do tombamento – 23/08/1986



Figura 92: Prédio da Antiga Estrebaria

- **Estátuas de Hipômenes e Atalanta** – Data do tombamento 05/10/2000. Obras atribuídas a Fonderie Du Val d'Osne.

- **Bem / Inscrição: Oratório do Morro da Providência** – localizado no Morro da Providência. Data do tombo – 23/08/1986.



Observação: Bem tombado municipal que está localizado fora da delimitação do bairro de Saúde, mas que consta como bem tombado do bairro.

Figura 93: Oratório do Morro da Providência

➤ **Bairro da Gamboa**

- **Duas pinturas murais que decoram bares tradicionais** – sem localização.
- **Albergue da Boa Vontade** – localizado à Praça da Harmonia s/n.º
- **Centro Cultural José Bonifácio** – localizado à Rua Pedro Ernesto, 80
- **Escadaria** – localizada à Rua Costa Barros (entre a Travessa Rosa Saião e Travessa Ladeira do Livramento)
- **Estátuas** – localizadas à Rua Pedro Ernesto, 80
- **Galpões da estrada de Ferro Central do Brasil** – localizados à Rua Barão da Gamboa com Rua da Gamboa (pátio de manobras da RFF)
- **Pinturas a óleo sobre alvenaria** – localizadas à Rua Propósito, 6 (Bar Tapajós)

- **Pinturas de Nilton Bravo** – localizadas à Rua Coronel Assunção 357-A (Café e Bar Sulista)

➤ **Bairro de Santo Cristo**

- **Armazéns de 01 a 07** – localizados à Avenida Rodrigues Alves, s/nº. Data do tombo – 05/10/2000

(Observação: Bens municipais que estão localizados dentro da delimitação do bairro de Saúde e Gamboa, mas que constam como Santo Cristo)



Figuras 94 e 95: Armazéns de 01 a 07

- **Chafariz “A fonte da Criança”** – localizado à Praça Santo Cristo
- **Edifício** – localizado à Rua Farnese, 45
- **Edifício** – localizado à Rua Farnese, 49 e 51
- **Edifício de apartamentos** – localizados à Rua Barão da Gamboa, 164 a 184
- **Galpão** – localizado à Av. Rodrigues Alves, 303/331
- **Trapiche Modesto Leal** – localizado à Rua Santo Cristo, 152

- **Vila na Rua Marquês de Sapucaí** – sem localização
- **Vila Operária da Gamboa** – sem localização

➤ **CENTRO – Bens que constam como Centro, porém estão diretamente ligadas aos bairros da Saúde e Gamboa**

- **Edifício “A Noite”** – localizado à Praça Mauá, 7
- **Estátua na Escola Rivadávia Correa** – localizada à Praça Mauá, 2
- **Estátua no Palácio Itamaraty** – localizada à Praça Mauá, 2
- **Imóvel** – localizado à Praça Mauá, 2
- **Imóvel** – localizada à Praça Mauá, 10
- **Moinho Fluminense** – localizado à Rua Sacadura Cabral, 290

LISTAGEM DOS BENS TOMBADOS NOS BAIRROS DE SAÚDE, GAMBOA E SANTO CRISTO

PROTEÇÃO FEDERAL

Bem Tombado	Localização	Processo	Data	Foto	Setor
BAIRRO DA SAÚDE					
Conjunto arquitetônico e paisagístico do Jardim e Morro do Valongo	Morro do Valongo	Processo nº 0099-T-38 Livro Belas Artes e Livro Histórico	30/06/1938		K
Casa da Ladeira	Morro do Valongo, 21	Processo de nº 0010-T-38 Livros do Tombo de Belas Artes e Arqueológico, Etnográfico e Paisagístico	15/07/1938		K
Fortaleza da Conceição	Praça Major Valo	Processo nº 0155-T-38 Livro Histórico e Tombo de Belas Artes	24/05/1938		K

Igreja de São Francisco da Prainha	Rua Sacadura Cabral s/n.º	processo nº 0022-T-38 Livros de Tombo de Belas Artes e Histórico	08/07/1938		K
Palácio Episcopal	Rua Major Daemon, 81	Processo de nº 0155-T-38 Livro Tombo de Belas Artes e Histórico	24/05/1938		K
BAIRRO DA GAMBOA					
Igreja Nossa Senhora da Saúde	Rua Silvino Montenegro s/n.	Processo nº 0464-T-52 Livro Arqueológico, Etnográfico e Paisagístico	14/07/1959		B

PROTEÇÃO ESTADUAL

Bem Tombado	Localização	Processo	Data	Foto	Setor
BAIRRO DA SAÚDE					
Pedra do Sal	Rua Argemiro Bulcão	Processo nº E-18/300.048/84	23.11.1984 11.05.1987 (tombamento definitivo)		K
BAIRRO DA GAMBOA					
Reservatório do Livramento (1882)	Ladeira do Barroso, 202				I/H
BAIRRO DE SANTO CRISTO					
Alfândega	Avenida Rodrigues Alves, 81				A

Cemitério dos Ingleses (British Burial Ground)	Rua da Gamboa, 181	Processo n° E- 8/300.627/84	11.01.1985 17.05.1988 (tombamento definitivo)		I
Prédio da antiga estação e cocheira da linha de Carris de Vila Guarani	Rua Pedro Alves, 210	Processo n° 03/300.485/65 Dec. "E" 1270	12.10.1966		D
Superintendência Regional da Polícia Federal, antiga Imprensa Nacional	Avenida Rodrigues Alves, 1				A
Reservatório do Morro do Pinto (1874)	Rua Monte Alverne, 40				F

PROTEÇÃO MUNICIPAL

Bem Tombado	Localização	Processo	Data	Foto	Setor
BAIRRO DA SAÚDE					
Estátua: Hipômenes					A
Estátua: Atalanta					A
Fundição Manoel Lino Costa					K
Oratório do Morro da Providência					K

Prédio					K
BAIRRO DA GAMBOA					
duas pinturas murais que decoram bares tradicionais					
Albergue da Boa Vontade	Praça da Harmonia s/n.º				
Centro Cultural José Bonifácio	Rua Pedro Ernesto, 80				I
Escadaria	Rua Costa Barros (entre a Travessa Rosa Saião e Travessa Ladeira do Livramento)				I

Estátuas	Rua Pedro Ernesto, 80				I
Galpões da estrada de Ferro Central do Brasil	Rua Barão da Gamboa com Rua da Gamboa (pátio de manobras da RFF)				G
Pinturas a óleo sobre alvenaria	Rua Propósito, 6 (Bar Tapajós)				
Pinturas de Nilton Bravo	Rua Coronel Assunção 357-A (Café e Bar Sulista)				
BAIRRO DE SANTO CRISTO					
Armazéns 01 a 07	Av. Rodrigues Alves s/n.º				B e C

Chafariz “A fonte da Criança”	Praça Santo Cristo				
Edifício	Rua Farnese, 45				F
Edifício	Rua Farnese, 49 e 51				F
Edifício de apartamentos	Rua Barão da Gamboa, 164 a 184				

Galpão	Av. Rodrigues Alves, 303/331				G
Igreja de São Pedro	Rua Cardoso Marinho, 59				G
Hospital de Nossa Senhora da Saúde e Capela de Nossa Senhora das Graças	Rua Comendador Leonardo s/n.º				B
Imóvel	Rua Equador, 476				C

Sede da extinta revista “O Cruzeiro”	Rua do Livramento, 189				I
Trapiche Modesto Leal	Rua Santo Cristo, 152				B
Vila na Rua Marquês de Sapucaí.	Sem número				F
Vila Operária da Gamboa	Sem endereço				
CENTRO – Bens que constam como Centro, porém estão diretamente ligadas aos bairros da Saúde e Gamboa					

Edifício “A Noite”	Praça Mauá, 7				K
Estátua na Escola Rivadávia Correa	Praça Mauá, 2				
Estátua no Palácio Itamaraty	Praça Mauá, 2				
Imóvel	Praça Mauá, 2				A
Imóvel	Praça Mauá, 10				

Moinho Fluminense	Rua Sacadura Cabral, 290				A

➤ Ficha Cadastral do Inventário do Morro da Conceição

SPHAN - FNPM	LEVANTAM. DO MORRO DA CONC. E ENTORNOS	MUNICÍPIO: RIO DE JANEIRO	7
	PROJETO: PROTEÇÃO E REVITALIZAÇÃO	DATA:	



1 ENDEREÇO: RUA SACADURA CABRAL Nº 53

NÚMERO DE PAVIMENTOS	4	VOLUMETRIA	PAVIM. TERREO 1º AO 3º P.
		INTEGRA-SE NO CONJUNTO	
		DESTACA-SE DO CONJUNTO	USO COM. COM.
ÉPOCA DE CONSTRUÇÃO		ORIGINAL	OBS.
1ª MET. SEC. XIX	1ª MET. SEC. XX <input checked="" type="checkbox"/>	MODIFICADA	
2ª MET. SEC. XIX	2ª MET. SEC. XX		
ESTADO DE CONSERVAÇÃO		FACHADA	
BOM	<input checked="" type="checkbox"/> RUIM	ORIGINAL	
REGULAR	<input type="checkbox"/> PÉSSIMO	MODIFICADA PARCIALMENTE	
		MODIFICADA TOTALMENTE	

2 ENDEREÇO: RUA SACADURA CABRAL Nº 51

NÚMERO DE PAVIMENTOS	10	VOLUMETRIA	PAVIM. TERREO 1º AO 3º P.
		INTEGRA-SE NO CONJUNTO	
		DESTACA-SE DO CONJUNTO	USO COM. COM.
ÉPOCA DE CONSTRUÇÃO		ORIGINAL	OBS.
1ª MET. SEC. XIX	1ª MET. SEC. XX <input type="checkbox"/>	MODIFICADA	
2ª MET. SEC. XIX	2ª MET. SEC. XX <input checked="" type="checkbox"/>		
ESTADO DE CONSERVAÇÃO		FACHADA	
BOM	<input checked="" type="checkbox"/> RUIM	ORIGINAL	
REGULAR	<input type="checkbox"/> PÉSSIMO	MODIFICADA PARCIALMENTE	
		MODIFICADA TOTALMENTE	

3 ENDEREÇO: RUA SACADURA CABRAL Nº 49

NÚMERO DE PAVIMENTOS	7	VOLUMETRIA	PAVIM. TERREO 1º AO 6º P.
		INTEGRA-SE NO CONJUNTO	
		DESTACA-SE DO CONJUNTO	USO COM. COM.
ÉPOCA DE CONSTRUÇÃO		ORIGINAL	OBS.
1ª MET. SEC. XIX	1ª MET. SEC. XX <input type="checkbox"/>	MODIFICADA	
2ª MET. SEC. XIX	2ª MET. SEC. XX <input checked="" type="checkbox"/>		
ESTADO DE CONSERVAÇÃO		FACHADA	
BOM	<input checked="" type="checkbox"/> RUIM	ORIGINAL	
REGULAR	<input type="checkbox"/> PÉSSIMO	MODIFICADA PARCIALMENTE	
		MODIFICADA TOTALMENTE	

PESQUISADOR	<i>José Maria</i>	DATA	29/MAI/81
REVISOR		DATA	

Planilha de Decretos, Leis e Portarias

Datas	Federal	Estadual	Municipal
30 nov 1937	Decreto-Lei nº 25		
11 abr 1969		Decreto-Lei nº 2	
		Define os Bens Integrantes do Patrimônio Histórico, Artístico e Paisagístico do Estado da Guanabara e institui medidas para a sua proteção	
03 dez 1981		Lei nº 509	
		Regulamenta o Decreto-Lei Estadual nº 2, de 11 de abril de 1969. Dispõe sobre o Conselho Estadual de Tombamento e dá outras providências.	
13 jul 1982		Decreto nº 5.808	
		Regulamenta a Lei nº 509, de 03/12/1981, que dispõe sobre o Conselho Estadual de Tombamento e dá outras providências.	
1985			Decreto nº 5.459
			protegeu os bairros da Saúde, Gamboa, Santo Cristo e parte do Centro (Sagas)
14 mai 1986	Portaria nº 02		
	Determina as especificações para construções, inclusive reformas e acréscimos, nas áreas de entorno [...]; o Conjunto arquitetônico do Jardim e Morro do Valongo; o Palácio Episcopal e a Fortaleza da Conceição, no Morro da Conceição; a Igreja de São Francisco da Prainha, no adro da Prainha; [...]		

04 mai 1987			Lei nº 971
			Institui Área de Proteção Ambiental dos bairros de Santo Cristo, Saúde, Gamboa e parte do Centro
14 jan 1988			Decreto nº 7.351
			Regulamenta a Lei n.º 971, de 4 de maio de 1987, que instituiu a Área de Proteção Ambiental (APA) em parte dos bairros da Saúde, Santo Cristo, Gamboa e Centro.
04 jun 1992			Lei Complementar nº 16
			Institui o Plano Diretor Decenal da Cidade do Rio de Janeiro
23 dez 1992			Decreto nº 11.860
			Delimita a área de especial interesse urbanístico (AEIU) da zona portuária.
25 set 1995			Decreto nº 14.226
			Modifica o anexo 8 do Dec. nº 7.351/88
16 abr 1997		Decreto nº 23.055	
		controle e repressão de atividades que ponham em risco ou causem dano aos bens culturais, sejam eles materiais ou imateriais, públicos ou privados, naturais ou produto da ação humana	
04 ago 2000	Decreto-Lei nº 3.551		
05 out 2000			Decreto nº 19.014
			Inclui imóveis na relação de preservados do Dec. 7351/88
08 ago 2006			Decreto nº 26.852

			Cria e delimita a Área de Especial Interesse da Região Portuária do Rio de Janeiro para fins que indica, declara de utilidade pública imóveis, estabelece condições para parceria com o setor privado e autoriza a constituição de Grupo de Trabalho.
15 abr 2009	Decreto Municipal nº 30.610		
	Dispõe sobre a concessão de licenças na Área Portuária do Rio de Janeiro		
22 nov 2009	Lei Municipal nº 105		
	Institui o Programa Municipal de Parcerias Público-Privadas-PROPAR-RIO, e dá outras providências		
23 nov 2009	Lei Municipal nº 101		
	Modifica o Plano Diretor, autoriza o Poder Executivo a instituir a Operação Urbana Consorciada da Região do Porto do Rio e dá outras providências		
23 dez 2009			Lei Municipal nº 102
			Cria a Companhia de Desenvolvimento Urbano da Região do Porto do Rio de Janeiro- CDURP e dá outras providências.
27 jan 2010			Decreto Municipal nº 31.878
			Constitui comissão para análise e aprovação dos projetos incluídos na Área de Especial Interesse urbanístico – AEIU do Porto do Rio, criada na Lei Complementar nº101/2009.
11 ago 2010	Decreto nº 32.666		

	Determina a emissão dos Certificados de Potencial Adicional de Construção – CEPAC, revistos no art. 34 da Lei Federal nº 10.257, de 10 de julho de 2001, e no art. 36 da Lei Complementar Municipal nº 101, de 23 de novembro de 2009 e dá outras providências.		
01 fev 2011	Lei Complementar nº 111		
	Plano Diretor do Rio de Janeiro - Dispõe sobre a Política Urbana e Ambiental do Município, institui o Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano Sustentável do Município do Rio de Janeiro e dá outras providências.		

D.O. RIO de 24.11.2009

LEI COMPLEMENTAR n.º 101, de 23 de novembro de 2009

Modifica o Plano Diretor, autoriza o Poder Executivo a instituir a Operação Urbana Consorciada da Região do Porto do Rio e dá outras providências.

ANEXO I

DESCRIÇÃO DO LIMITE DA ÁREA DE ESPECIAL INTERESSE URBANÍSTICO– AEIUE DA ÁREA DA OPERAÇÃO URBANA CONSORCIADA DA REGIÃO DO PORTO DO RIO

Do entroncamento da Av. Alfred Agache com a Av. Presidente Vargas seguindo por esta, incluindo apenas o lado par, até a Rua Visconde de Itaboraí; por esta, incluída, até a Rua Visconde de Inhaúma; por esta, excluída; Praça Barão de Ladário, excluída, até o cais do 1.º Distrito Naval; seguindo por este, incluído, até a Praça Mauá; por esta, incluída, até a Avenida Rio Branco; por esta, incluindo apenas o lado par, até a Avenida Presidente Vargas, por esta, incluindo apenas o lado par, até o Canal do Mangue; por este, incluído, até a Rua Francisco Eugênio; por esta, incluído apenas o lado par, até a Rua Melo e Souza; por esta, incluído o lado ímpar, até encontrar a Av. Pedro II. Deste ponto por uma linha reta até encontrar a divisa do lote do Centro de Preparação de Oficiais da Reserva (CPOR-EX) e do Hospital Frei Antônio, excluídos. Deste ponto por uma linha reta até encontrar a Praça Mário Nazaré; por esta, incluída, até encontrar a Rua São Cristóvão; por esta, incluindo apenas o logradouro, até encontrar a Rua Figueira de Melo. Deste ponto, retornando pela Rua São Cristóvão, incluindo apenas o logradouro, até a Av. Brasil; seguindo por esta, incluindo apenas o lado par, até encontrar a Rua Sá Freire. Deste ponto, retornando pela Av. Brasil, incluindo apenas o logradouro, até a Rua Ver. Odilon Braga, incluindo apenas o logradouro; até encontrar a Av. Rio de Janeiro, deste ponto por uma reta, perpendicular ao Cais do Porto; deste ponto, pelo cais até o Píer Mauá, incluído, e daí, pela linha costeira junto ao cais até o prolongamento da Av. Presidente Vargas.

O que é CEPAC?

CEPAC

que negócio é esse?

1 CEPAC é a sigla para descrever **Certificados de Potencial Adicional de Construção**, títulos usados para financiar Operações Urbanas Consorciadas que recuperam áreas degradadas nas cidades.

2 **Potencial de construção** é a quantidade de metros quadrados que se pode construir em determinado terreno, representada nos andares e na altura do prédio e metragem. A Lei que cria a **Operação Urbana Porto Maravilha** define um aumento do potencial de construção, que varia em função do setor (conforme mapa abaixo). Para utilizar o **Potencial Adicional de Construção** os interessados devem comprar **Cepacs**.

3 O dinheiro da venda dos Cepacs paga todas as obras e serviços da Operação Urbana Porto Maravilha nos 5 milhões de m². Com isso, **o município não desembolsa dinheiro para as obras e ainda economiza nos serviços públicos**.

4 A quantidade de Cepacs de cada empreendimento varia com a localização do projeto e o tipo de utilização. **Para imóveis residenciais são necessários menos Cepacs do que para não-residenciais**. Em determinadas áreas, a diferença pode variar em até 50% na quantidade. Com isso, há o estímulo a uma ocupação mista e ao aumento do número de moradores.

5 As **áreas preservadas, de morro e franja de morro não podem sofrer modificação**, ou seja, não têm potencial adicional de construção. A altura dos prédios é limitada e não altera o projeto Sagar, que preserva os patrimônios arquitetônico e cultural dos bairros da Saúde, Gamboa e Santo Cristo.

No site www.portomaravilha.com.br/cepac é possível calcular o número de Cepacs necessários para a execução de determinado projeto, de acordo com a sua localização e uso (mista, residencial ou comercial).

Câmara vota hoje projeto que altera gabaritos

Prefeito pede modificações para interesses imobiliários em Botafogo e na Zona Portuária; medida causa polêmica

Luiz Ernesto Magalhães
luiz.magalhaes@oglobo.com.br

• A Câmara dos Vereadores deve votar hoje, em última discussão, dois projetos de lei que alteram a legislação urbanística da cidade, aumentando o gabarito de terrenos da Zona Portuária e de Botafogo para atender a interesses do Banco Central (BC) e do produtor Luiz Carlos Barreto, respectivamente. De iniciativa do prefeito Eduardo Paes, os projetos viraram motivo de polêmica entre urbanistas e vereadores de oposição. Eles recla-

mam que alterações pontuais na legislação como essas, de iniciativa da prefeitura, são frequentes e contrariam o Plano Diretor da cidade ao serem feitas sem levar em conta os impactos que possam produzir na coletividade.

— A regra tem que valer para todo mundo. Concessões fazem sem planejamento. Não levam em conta o que foi traçado para o entorno — alega o professor Adauto Lúcio Cardoso, do Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional (Ippur) da UFRJ.

No caso do BC, o projeto propõe aumentar o gabarito de um terreno na Rua Rivadávia Corrêa de 18 para 33 metros. O terreno fica numa área do projeto Porto Maravilha, que se valorizou com a aprovação, há dois anos, de uma nova legislação da Zona Portuária para revitalizar a área. Com base nas regras atuais, o BC já começou a construir a nova sede de seu Departamento de Meio Circulante. O órgão funciona como uma central de distribuição de cédulas novas e para lá também são destinadas cédulas e moedas que sa-

em de circulação para serem destruídas. Sem entrar em detalhes, o órgão confirmou ontem o interesse de transferir mais instalações para o novo prédio, o que dependeria da mudança na legislação.

Sindicato é contra projeto do Banco Central
O Sindicato dos Funcionários do BC afirma que a intenção é transferir a sede da Avenida Presidente Vargas para a Zona Portuária. A categoria é contra. O diretor de comunicação da entidade, Sérgio Prata, alega que a sede atual, além de es-

tar bem localizada para atender ao público, passou por reformas recentes que custaram R\$ 20 milhões.

Em Botafogo, como informou ontem o jornal "Folha de São Paulo", o projeto aumenta de três para quatro pavimentos o gabarito de um prédio. Isso viabilizaria o projeto de Barreto de transformar o local num centro cultural cinematográfico. O imóvel fica na Rua Visconde de Caravelas, numa área sob a influência da Apac do bairro. O prédio é classificado como preservado. Ou seja, pelas regras atuais, poderia

apenas passar por reformas internas com autorização prévia dos órgãos de preservação. Mas o gabarito não poderia ser alterado. Luiz Carlos Barreto não foi localizado ontem pelo GLOBO para comentar o projeto.

Os projetos são os primeiros da sessão extraordinária convocada para analisar prioritariamente projetos de interesse dos parlamentares. Através de sua assessoria, o prefeito Eduardo Paes defendeu os projetos afirmando que são importantes para a cidade e têm interesse público. ■

Câmara aprova acréscimo de gabarito no Porto

Banco Central tem autorização para aumentar de 18 para 33 metros altura edifício que construirá nessa região

Luiz Ernesto Magalhães
luiz.magalhaes@oglobo.com.br

• O Banco Central (BC) ganhou ontem sinal verde para aumentar o gabarito de um terreno de sua propriedade na Zona Portuária do Rio, dos atuais 18 para 33 metros. Por 26 votos a 13, a Câmara dos Vereadores aprovou o sem sessão extraordinária projeto proposto pelo prefeito Eduardo Paes, que altera os parâmetros do terreno na Rua Rivadávia Corrêa. No local, o BC já constrói a sede de seu novo Departamento de Meio Circu-

lante. Mas a instituição quer transferir outras instalações para o terreno. Porém, isso só seria possível se o gabarito fosse alterado para permitir a construção de mais andares.

A mensagem foi aprovada em meio a críticas de urbanistas de que alterações urbanísticas pontuais contrariam o Plano Diretor. A votação coincidiu com uma decisão do Ministério Público Federal de instaurar ontem um inquérito para investigar se as obras de reurbanização da Zona Portuária estão sendo executadas com as devidas licenças ar-

queológicas. O inquérito, sob responsabilidade da procuradora de Patrimônio Histórico Cultural e Meio Ambiente Ana Padilha, tomou como base uma representação ao MP Federal feita pela vereadora Sônia Rabello de Castro (PV).

— A região tem um acervo arqueológico inestimável. É um patrimônio do Rio que tem que protegido — disse Sônia.

Paes defende projeto, mas vereador critica

Através de sua assessoria, Paes defendeu anteontem o projeto do BC afirmando que

ele é importante para a cidade e tem interesse público. Paulo Pinheiro (PSol), um dos vereadores que votaram contra o projeto, disse não concordar com o prefeito:

— Ao aprovar o projeto, a Câmara inaugurou algo que não existe nas leis urbanísticas: o projeto urbanístico personalizado, feito por encomenda. Toda legislação urbanística sempre é para a coletividade — ironizou Pinheiro.

Ontem em plenário, Sônia tentou convencer os colegas a adiarem a votação, alegando justamente preocupação com

o acervo histórico. Isso porque em fevereiro, o Iphan assinou com o BC um Termo de Ajustamento de Conduta (TAC) para regulamentar pesquisas no canteiro de obras. O objetivo era investigar o valor de arcos encontrados junto ao local onde será construída a caixa-forte. A vereadora explicou que, em conversa com arqueólogos, levantou-se a hipótese de que os arcos fossem remanescentes de um antigo pier, onde eram concertadas velas de barcos no tempo do Império.

— O ideal seria que tivéssemos

mais informações sobre essas pesquisas antes de votarmos o projeto — disse ela.

O Iphan, por sua vez, informou ontem que pesquisadores ainda analisam os achados. E por enquanto, não é possível determinar qual será a orientação dos técnicos do órgão. As estruturas poderão ser mantidas à vista ou novamente enterradas. Nos últimos meses, já foram encontrados vários objetos históricos durante as obras do Porto Maravilha. Dessa lista fazem parte: âncoras centenárias, canhões e balas de canhão. ■

NOSSA ÁFRICA

História recuperada

Tesouro arqueológico encontrado na Zona Portuária ganhará novo destino até o fim do ano

FERNANDA PONTES
fpontes@oglobo.com.br

Pulseiras, cachimbos, miçangas, amuletos e outros milhares de objetos usados por escravos africanos que desembarcaram no Rio entre os séculos XVII e XIX — peças que compõem um dos maiores e mais ricos acervos arqueológicos da cultura negra no país — vão fazer parte de uma mostra permanente do Centro Cultural José Bonifácio, um casarão de 1877 localizado na Gamba. Esse tesouro, descoberto durante escavações para obras do Porto Maravilha e que por quase dez meses permaneceu depositado em contêineres, poderá ser visto pelo público até o fim do ano, quando o Centro Cultural será reinaugurado, após amplo restauro. Com isso será, enfim, fechado o Circuito Histórico e Arqueológico de Celebração da Herança Africana.

O Circuito, anunciado pela prefeitura em novembro do ano passado, reúne lugares simbólicos da cultura afro-brasileira no Rio, como o Cais do Valongo, os Jardins do Valongo, a Pedra do Sal, o Largo do Depósito e o Instituto Pretos Novos, além do Centro Cultural José Bonifácio — o casarão inaugurado por Dom Pedro II onde funcionou o primeiro prédio do Rio a ser projetado para receber uma escola pública e que, nos anos 90, foi transformado no Centro de Referência da Cultura Afro-brasileira, o maior da América do Sul.

— A inauguração do Centro Cultural será o epítome desse Circuito Histórico da Herança Africana — acredita Washington Fajardo, presidente do Instituto Fundação da Humanidade, que tem trabalhado diretamente no projeto. Só para restaurar o Centro Cultural foram gastos R\$ 3,4 milhões, recursos da venda dos Certificados de Potencial Adicional de Construção (Cepacs), criados para a revitalização da Região Portuária.

— O prédio estava cheio de infiltrações, com problemas sérios no telhado. As obras estão prontas, o que falta agora são ajustes — diz Alberto Silva, presidente da Companhia de Desenvolvimento da Região do Porto do Rio.

Tudo o material recolhido durante as escavações no Porto, que inicialmente ficara armazenado de forma precária em contêineres, agora está sendo analisado sob a supervisão do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (Iphan), segundo Alberto Silva. — Freqües ser feito um trabalho de catalogação, limpeza e triagem por especialistas. Nem tudo o que foi encontrado será exposto no Centro Cultural José Bonifácio. Se tivermos 30 cachimbos, serão escolhidos os de maior representatividade e relevância histórica. Se o material mais importante for mais extenso do que se imagina, pensamos em outros espaços para abrigá-lo.

Para o historiador Nívea Cavalcanti, a exposição permanente desse material é importante porque “apresenta o cotidiano de uma população negra da qual praticamente não se tem registros”.

— Eram pessoas que chegavam aqui e perdiam sua identidade, como seu nome e origem. Então não se sabia mais nada desses escravos. Muitos inclusive faleceram nessas condições. Precisamos conhecer nossas origens, porque o povo que não conhece sua história é facilmente manipulado — explicou Nívea.

CENTRO TERÁ BIBLIOTECA E RESTAURANTE

Além da exposição permanente com os achados arqueológicos do Porto, o palacete da Rua Pedro Ernesto vai abrigar também mostras temporárias que tenham a ver com a cultura negra, uma biblioteca sobre o tema, centro de convenções e, possivelmente, um restaurante especializado em culinária afro-brasileira.

Na mesma rua já funciona o Instituto Pretos Novos, que foi criado após a descoberta, em 1996, de um sítio arqueológico embaixo do piso da casa de Mercedes Viegas. Na época, ela fazia obras na sua casa, uma construção no século XVIII, quando descobriu que no local já havia funcionado o Cemitério de Pretos Novos, de escravos recém-chegados da África.

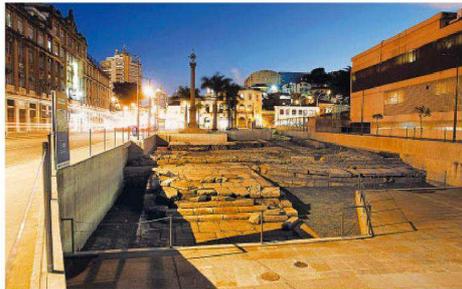
— A estimativa é que 40 mil escravos tenham sido enterrados lá, mas não temos como saber ao certo porque os corpos eram quebrados para ganharem mais espaço — diz Mercedes Viegas, proprietária da casa e que hoje mora num imóvel vizinho. — O Instituto vem recebendo cada vez mais visitantes, estudantes, jornalistas estrangeiros e católicas interessados em conhecer um pouco dessa triste história.

A importância arqueológica do Porto ficou conhecida mundialmente em janeiro de 2011, quando arqueólogos encontraram a Casa de 500 mil negros vindos da África. A partir de então, equipes de especialistas coordenadas pela arqueóloga Tânia Andrade começaram a percorrer toda a Região Portuária, onde foram encontrados milhares de objetos, não só de escravos. Moedas, ossos de animais, fragmentos de louças, resquícios de muralhas, trapiches, nove canhões. Hoje essa lista ultrapassa 80 mil itens. ●

Colaborou Catharina Wrede



Visibilidade. O Centro Cultural José Bonifácio, na Gamba, vai abrigar a exposição permanente das peças de escravos encontradas nas escavações da Zona Portuária

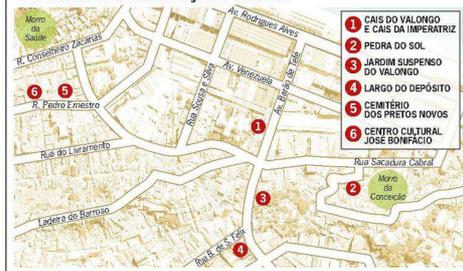


História.

Acima, a Praça dos Estivadores, no Cais do Valongo. Ao lado, a Pedra do Sal, na Gamba, onde nasceu o samba. Esses locais formam o Circuito Histórico da Herança Africana, junto com o Centro José Bonifácio



O CIRCUITO DA HERANÇA AFRICANA



HISTÓRIA E ARQUEOLOGIA

PONTO DE DESEMBARQUE DE ESCRAVOS NO RIO

Embebida na cultura negra, a região abarçada pelo Circuito Histórico e Arqueológico de Celebração da Herança Africana reúne lugares como a Pedra do Sal, o Largo do Depósito, o Instituto Pretos Novos, a Casa e Jardins do Valongo, além do Centro Cultural José Bonifácio.

— Ali era o lugar de desembarque dos escravos, um dos maiores portos de recepção da América até 1850, quando o tráfico foi posto na ilegalidade, muito embora o comércio tenha continuado como contrabando — diz Marcos Abreu, historiador especialista em Diáspora Africana. — Por causa disso, essa região toda gravou em torno dessa prática.

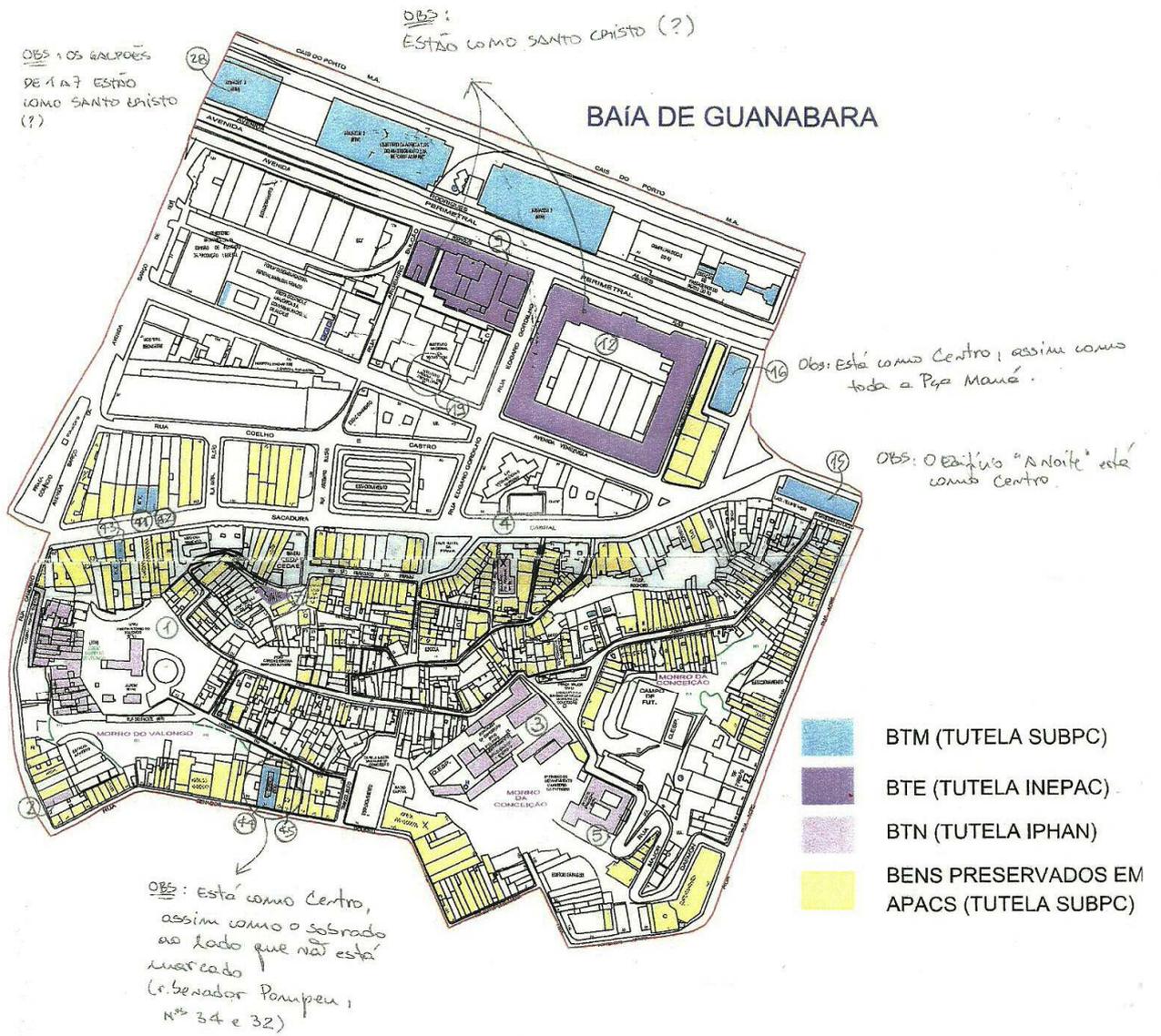
O Instituto Pretos Novos, por exemplo, antigo Cemitério dos Pretos Novos, era o local onde os escravos que chegavam muito doentes eram: enterrados em valas comuns. Já o Largo do Depósito, hoje Praça dos Estivadores, era onde se concentravam os armazéns dos “negociantes de grosso trato” que controlavam o mercado negro.

— A descoberta desses artefatos, como cachimbos e amuletos, é importante porque mostra que os africanos escravizados conseguiram refazer seus laços de sociabilidade, refazer sua cultura aqui. Os escravos estavam mantendo de forma adaptada sua cultura para um novo contexto — analisa Abreu.

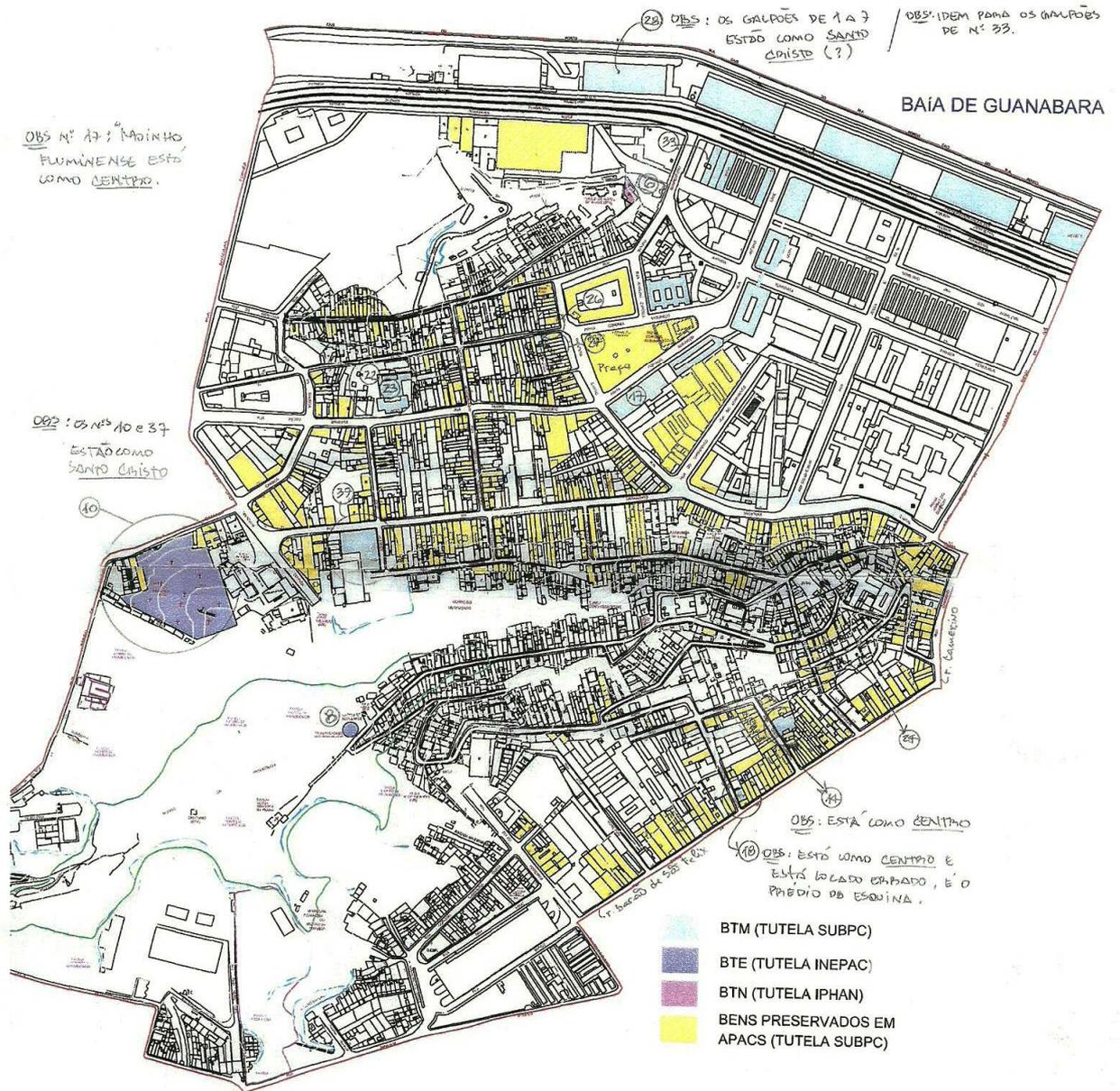
Segundo o artigo “As tas baiana tomam conta do pedaço — Espaço e identidade cultural no Rio de Janeiro”, da historiadora Mônica Pimenta Veloso, a história da região não se resume ao tráfico, mas se confunde com a própria história do samba. No virado do século XIX para o XX, Salda, Gamba e Santo Cristo constituíam um espaço onde negros baianos emigrados para o Rio de Janeiro residiam e estabeleciam seus laços de sociabilidade e identidade cultural.

— Na Pedra do Sal surgiu o primeiro rancho carrega de que se tem notícia: o Rancho das Serenas, formado quase exclusivamente por elementos da colônia baiana. O fato se explica: a casa da tia Sadata, onde nasceu o referido rancho, era uma espécie de passagem obrigatória para grande parte dos baianos recém-chegados ao Rio. Contava-se que a casa, situada no alto do morro, oferecia uma visão panorâmica da Baía de Guanabara. De lá era possível controlar todo o tráfego marítimo. Para analisar a chegada de novos baianos, a embarcação já trazia na proa a bandeira branca de Oxalá. (...) Lá eles encontravam o apoio necessário para estabelecer a cidade-hostil. Essa rede de solidariedade grupal acabou criando fortes vínculos entre os contemporâneos, levando-os a desenvolverem expressões culturais próprias em relação ao restante da cidade.”

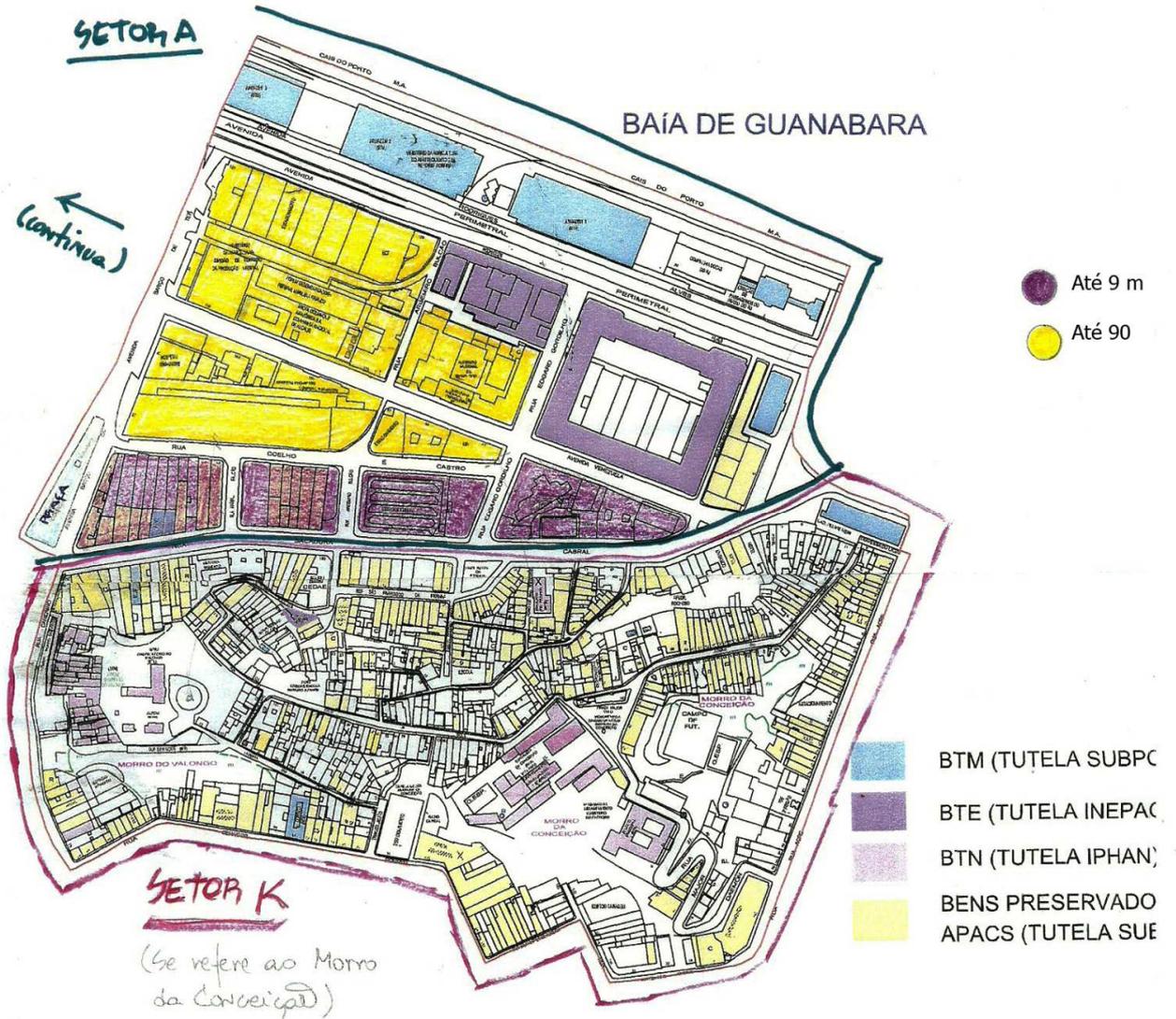
Mapa do bairro de Saúde – Bens Protegidos e Preservados



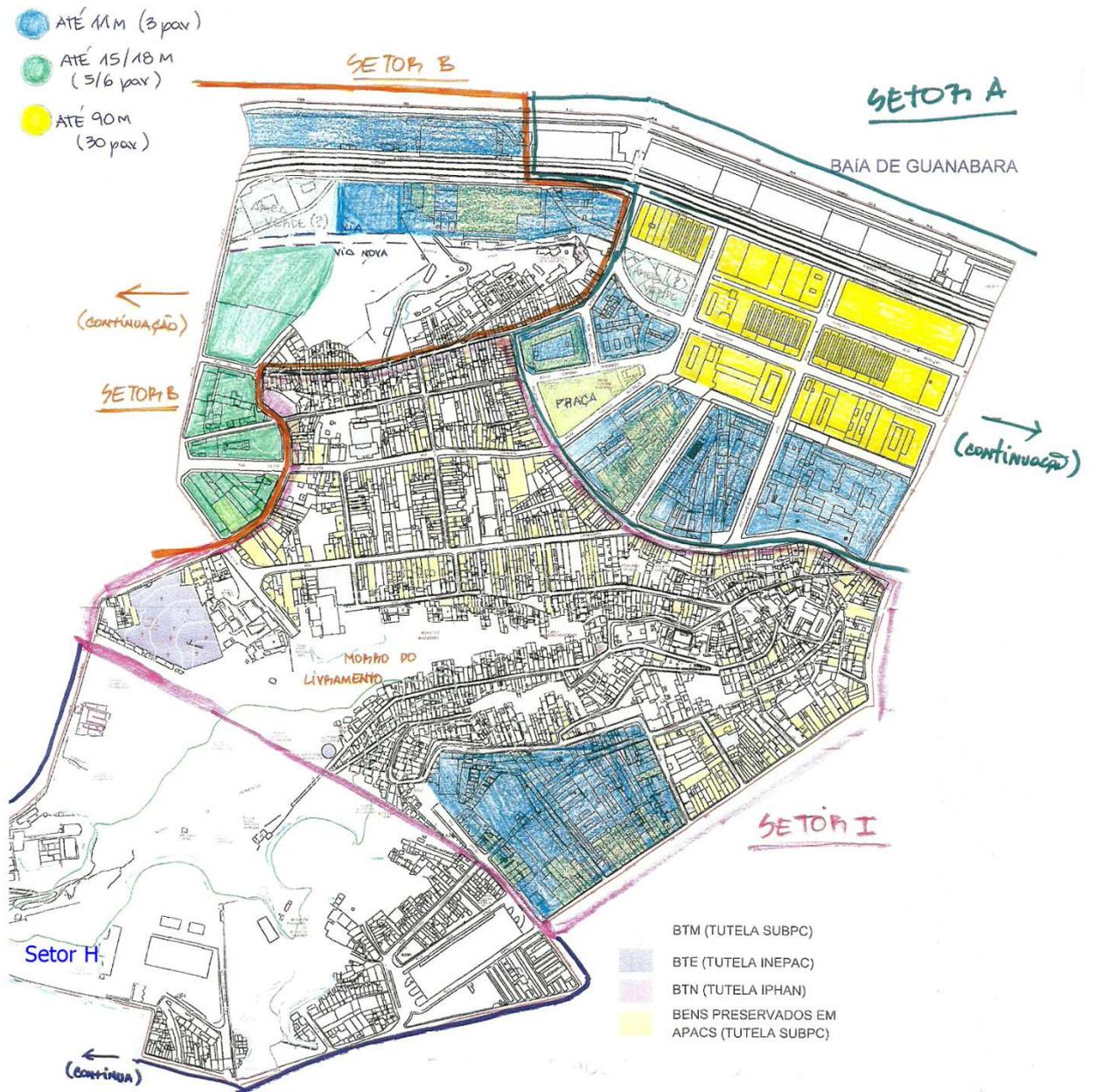
Mapa do bairro de Gamboa – Bens Protegidos e Preservados



Mapa do bairro de Saúde – Proposta de novos Gabaritos e Setorização do Projeto Porto Maravilha



Mapa do bairro de Gamboa – Proposta de novos Gabaritos e Setorização do Projeto Porto Maravilha



BÁIA DE GUANABARA

IGREJA SANTA LÚCIA SANTO CRISTO

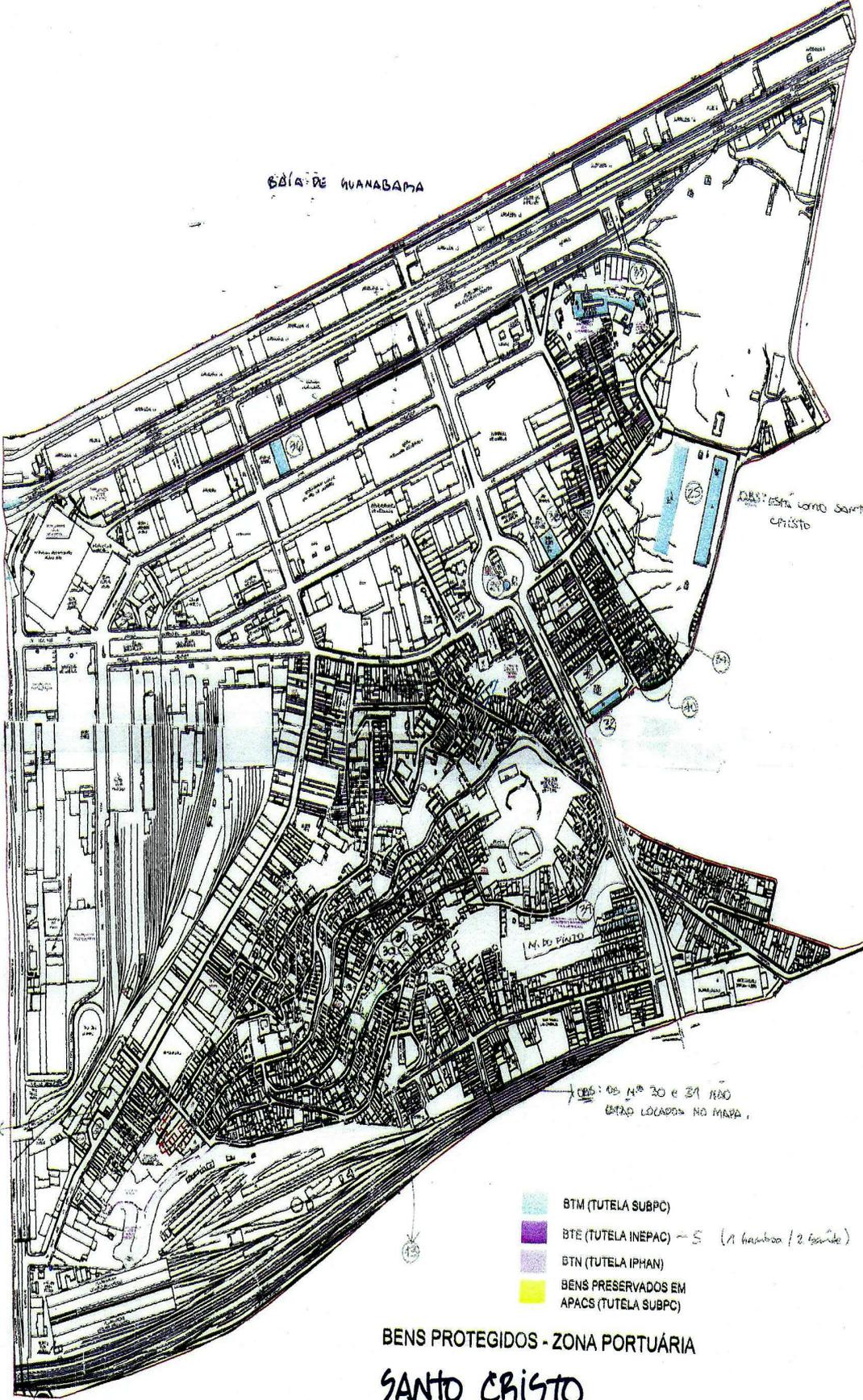
M. DO PILOTO

CRS: OS N.º 20 e 21 ABO
ENTÃO LOCALIZADOS NO MAPA.

- BTM (TUTELA SUBPC)
- BTE (TUTELA INEPAC) - 5 (1 habitação / 2 famílias)
- BTN (TUTELA IPHAN)
- BENS PRESERVADOS EM APACS (TUTELA SUBPC)

BENS PROTEGIDOS - ZONA PORTUÁRIA

SANTO CRISTO



GABARITOS MÁXIMOS POR QUADRA

● ATÉ 7,5 M (2 pav)

● ATÉ 11 M (3 pav)

● ATÉ 60 M (20 pav)

● ATÉ 90 M (30 pav)

● ATÉ 120 M (40 pav)

● ATÉ 150 M (50 pav)

SETOR C

SETOR B
(CONTINUAÇÃO)

SETOR H

SETOR F

SETOR E

SETOR D

- BTM (TUTELA SUBPC)
- BTE (TUTELA INEPAC)
- BTN (TUTELA IPHAN)
- BENS PRESERVADOS EM APACS (TUTELA SUBPC)

BENS PROTEGIDOS - ZONA PORTUÁRIA

