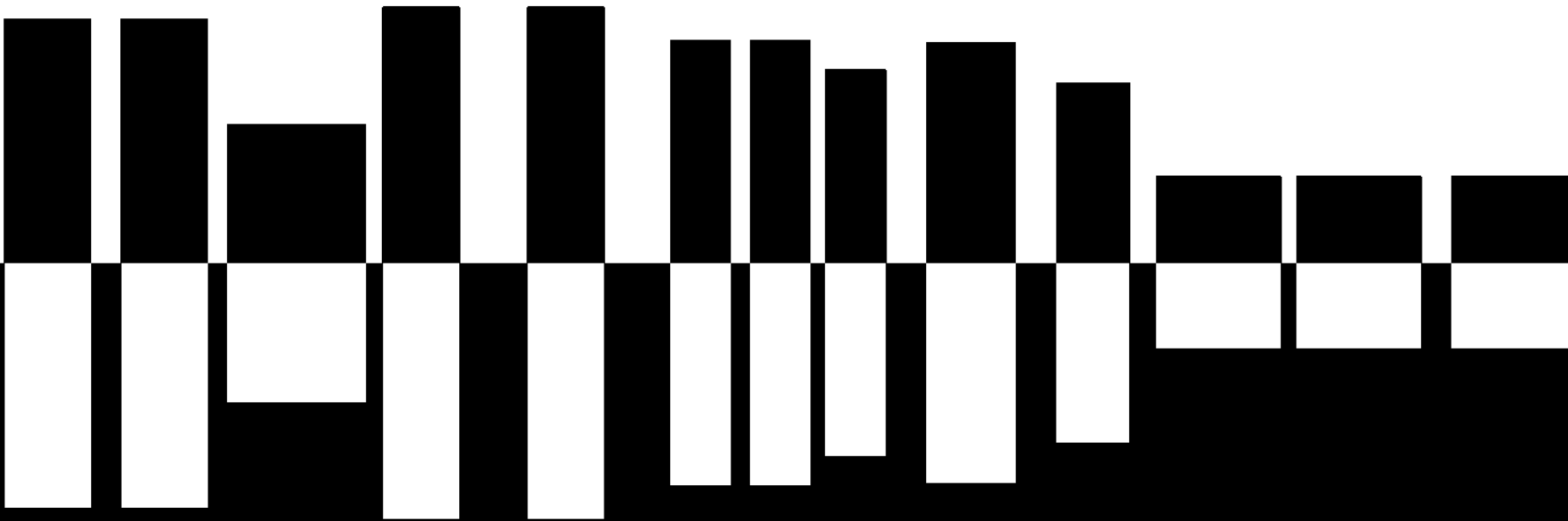


CAOS



Faculdade de Arquitetura e Urbanismo
Beatriz Carvalheira Kirzner
Trabalho Final
São Paulo

Universidade de São Paulo
Beatriz Mugayar Kuhl
de Graduação
2021



CAIS

Projeto Novo Recife e a Subversão do Patrimônio Cultural Recifense

CAOS NO CAIS:

Projeto Novo Recife e a Subversão do Patrimônio Cultural Recifense

Trabalho Final de Graduação
Faculdade de Arquitetura e Urbanismo
Universidade de São Paulo

Beatriz Carvalheira Kirzner
Orientadora: Profa. Dra. Beatriz Mugayar Kühl

São Paulo / Recife
Julho, 2021



Penso no Recife
e já não há Recife.
Mil anos se foram,
mil anos derrubados;
chão de assoalho,
cobogó quebrado.

Recife de ninguém,
quarenta andares
de ninguém.

Pra quê tanto?

Recife se foi,
sem horizonte;
restou nem ponte.
Só prédios
pontiagudos,
desalmados
e edifícios.

Rio sem margem,
tudo à margem
e no centro
o concreto,
revestido disso
e daquilo.
Reboco
e mal acabamento.
E garagens,
para os carros
para os homens,
de carro.

Mas em becos
se esconde,
Recife se esconde,
de fininho,
disfarçado,
pés molhados,
do rio.

Que rio?

Que se foi o rio,
já foi.
Tudo aterro,
tudo enterro,
cidade cheia,
de lápides
enormes,
imensas,
frágeis lápides
de cidade morta,
soterrada,
enterrada,
sepultada,
sem memória,
sem lembrança.

Somente rua,
nem mesmo rua.
Aurora sem aurora,
cais sem cais
e nunca,
nunca mais.

Agradecimentos

À minha família, pelo incessante apoio, pela mais pura expressão das minhas raízes, e que mesmo longe, sempre esteve tão perto.

Aos meus amigos, especialmente Caio, Paula e Luiza, pelo suporte, cumplicidade, incentivo e doses de esperança, e Anderson, pela atenção e assistência, sobretudo durante a elaboração deste trabalho.

À vovó Ivanete, por me receber com tanto carinho na nossa cidade do coração.

À FAU, por me proporcionar um expressivo crescimento pessoal e humano, em meio a tantos encontros e desencontros.

À equipe do CESAD, Ricardo e Eunice, pela assistência ao longo do desenvolvimento deste trabalho.

À Beatriz Kühl, pelo importante impacto na minha formação, pelas trocas e pela orientação impecável.

À Maria Emília Lopes Freire, pela solicitude, pelo compartilhamento de material e experiências e pela defesa do patrimônio cultural em questão.

Aos esforços do IPHAN-PE no sentido proteger o Pátio Ferroviário das Cinco Pontas e sua ambiência.

E finalmente, ao Movimento Ocupe Estelita e ao Grupo Direitos Urbanos, pela antecipação ao Estado na luta pelo direito à cidade e pela resistência ao longo dos exaustivos anos de desmonte.

Resumo

O Projeto Novo Recife corresponde a uma proposta de intervenção privada no centro da cidade do Recife, que prevê a construção de um megaempreendimento imobiliário na área não operacional do antigo Pátio Ferroviário das Cinco Pontas, localizado no Cais José Estelita. Compreende-se o projeto inserido no processo contemporâneo de transformação da Bacia do Pina, no qual a lógica do empreendedorismo urbano orienta a reconfiguração do território, visando a renovação e revalorização das margens líquidas da cidade. Nessa dinâmica de redesenho do espaço urbano, os interesses de mercado prevalecem sobre os interesses culturais e, no caso do Projeto Novo Recife, a intervenção apresenta substancial ameaça ao patrimônio cultural do antigo conjunto ferroviário, assim como à paisagem cultural do centro histórico recifense. Além de contrariar e atropelar as discussões, recomendações e legislações relativas à preservação do patrimônio, desenvolvidas ao longo do último século, no Brasil e no mundo, a proposta foi implementada mediante um processo marcado por irregularidades e interesses político-econômicos, contando com a deliberada viabilização do empreendimento pela gestão municipal. Nesse sentido, este TFG busca deslegitimar o Projeto Novo Recife, evidenciando as incoerências que envolvem sua solução projetual, o processo de alienação da área e a validação do projeto pelo poder público. Por fim, definem-se diretrizes de ocupação que deveriam nortear uma intervenção na área do Cais José Estelita, levando em conta a significância do lugar e o que se entende e se defende por preservação do patrimônio.

Palavras-chave: Cais José Estelita. Projeto Novo Recife. Patrimônio Cultural. Paisagem Urbana. Preservação do Patrimônio.

Abstract

The "Projeto Novo Recife" corresponds to a private intervention proposal in the center of the city of Recife, PE, which foresees the construction of a massive urban real estate development in the area of the non-operational former railroad yard Pátio Ferroviário das Cinco Pontas, located in the wharf Cais José Estelita. The project is understood within the contemporary process of transformation of the Bacia do Pina, in which the urban entrepreneurship logic directs the reconfiguration of the territory, aiming the renovation and reevaluation of the city's liquid spaces. In this urban space redesign dynamic, the interests of the market overrule the cultural interests and, in the case of the Projeto Novo Recife, the intervention presents a substantial threat to the cultural heritage of the old railway cluster, and also to the historic Recife center landscape. Beyond opposing and squashing the discussions, recommendations and legislations relative to the preservation of heritage, developed along the past century, in Brazil and the world, the proposal was implemented through a process marked by irregularities and political-economical interests, depending upon the deliberate enabling of such development by the city management. In this sense, this work seeks to delegitimize the Projeto Novo Recife, highlighting the incoherences that involve its project solutions, the process of alienation of the area and the approval of the project by the public powers. Finally, land use guidelines that should orientate an intervention in the area of the Cais José Estelita will be defined, taking into account the importance of the site and what is understood and defended by heritage preservation.

Keywords: Cais José Estelita. Projeto Novo Recife. Cultural Heritage. Urban Landscape. Heritage Preservation.

Sumário

12	Introdução
14	Capítulo 1: Importância cultural do Pátio Ferroviário das Cinco Pontas e Cais José Estelita
20	<i>Memória Ferroviária</i>
28	<i>Ambiência</i>
32	<i>Considerações</i>
34	Capítulo 2: Recomendações de salvaguarda das cartas patrimoniais relativas aos grandes conjuntos de valor cultural
40	<i>Carta de Veneza, 1964</i>
42	<i>Declaração de Amsterdã, 1975</i>
44	<i>Carta de Washington, 1986</i>
45	<i>Carta de Nizhny Tagil, 2003</i>
46	<i>Princípios de Dublin, 2011</i>
48	<i>Considerações</i>
52	Capítulo 3: Legislações relativas à preservação do patrimônio atuantes no território
65	<i>Considerações</i>

68	Capítulo 4: Processo contemporâneo de transformação da Bacia do Pina
71	<i>Desativação da Estação Rádio Pina, 1990</i>
72	<i>Projeto Capital, 1999</i>
74	<i>Complexo Turístico Cultural Recife/Olinda, 2003</i>
76	<i>Torres Gêmeas, 2003</i>
79	<i>Projeto Urbanístico Recife/Olinda, 2006</i>
81	<i>Complexo RioMar, 2012</i>
82	<i>Via Mangue, 2004 – 2016</i>
84	<i>Porto Novo Recife, 2012 –</i>
86	<i>Considerações</i>
88	Capítulo 5: Processo de alienação da área do Cais José Estelita e implantação do Projeto Novo Recife
122	<i>Considerações</i>
126	Capítulo 6: Diretrizes de ocupação que deveriam nortear uma intervenção no Cais José Estelita
138	<i>Cosiderações Finais</i>
142	Bibliografia

Introdução

A escolha do tema do trabalho e objeto de estudo partiu do vínculo e identidade que tenho com a cidade do Recife. Embora seja a única pessoa da família a não ter nascido lá, a vida toda *voltei* à cidade de origem da minha família, tendo vivido diversos e marcantes momentos da minha vida no Recife. A cidade faz parte de uma maneira muito importante da minha memória afetiva. É um lugar do qual tenho lembranças significativas, amigos queridos, vivências edificantes, além de uma imagem construída com muito afeto. Dito isso, tento estar sempre atenta às dinâmicas da cidade, por ser um lugar que remete às minhas raízes e que faz parte da minha história.

Acompanho o processo de reconfiguração urbana do Cais José Estelita há anos, e ele sempre me gerou um profundo sentimento de indignação, tanto pela nova arquitetura proposta para a área – que fere a ideia de construção de uma cidade mais humana, baseada em um desenvolvimento sustentável e pautada pelas premissas do urbanismo contemporâneo e demandas da cidade do Recife – quanto pelo modo como ela foi implementada pelo poder público – em desacordo com a legislação e anseios da população, e sem um diálogo com a sociedade que representa, privilegiando a efetivação de interesses privados. O Projeto Novo Recife representa um retrocesso para a cidade em inúmeros aspectos, apresentando danos de ordem urbanística, arquitetônica, social, ambiental e cultural.

É importante frisar que existem muitas dimensões pelas quais o Projeto Novo Recife pode ser analisado e invalidado, e este trabalho pretende fazê-lo a partir da esfera cultural, evidenciando o iminente risco que a construção do empreendimento representa para a preservação do patrimônio histórico e cultural do Recife e do Brasil. O recorte temático da pesquisa parte igualmente de um

cultural, desenvolvido ao longo da graduação. Entende-se a área do Cais José Estelita como representativa da memória ferroviária nacional, a partir da presença do Pátio Ferroviário das Cinco Pontas, e sua paisagem como elemento compositivo do ambiente e estrutura urbana do centro histórico do Recife, e considera-se que a proposta do Projeto Novo Recife desvirtua o significado cultural da área, ameaçando a integridade e autenticidade daquele conjunto urbano.

O trabalho parte da premissa de que a cidade é um artefato humano em permanente transformação e que seus espaços devem acompanhar a evolução dos usos e costumes e atender às diferentes exigências da vida contemporânea. Sabe-se, entretanto, que a ação de “construir e reconstruir o ambiente urbano coloca em risco a permanência do patrimônio construído e do conjunto de valores e saberes dos antigos habitantes” (MELO, 2009). Evidencia-se hoje no Brasil, um frequente processo de descaracterização dos centros históricos das cidades, através da atual gestão urbana de caráter empresarial e das decorrentes intervenções nessas áreas, que distanciam-se dos princípios teóricos básicos da preservação e restauro. Projetos de “reestruturação urbana”, “revitalização”, “reabilitação”, “recuperação”, “renovação”, entre outros termos controversos, são amplamente propostos e implementados em sítios históricos, com intenções de origem econômica e utilitarista, alheias à esfera cultural (RUFINONI, 2009).

Sob influência da razão neoliberal, os processos de produção do espaço nas grandes cidades brasileiras caracterizam-se pelo predomínio do padrão de competitividade, apresentando como objetivos principais o crescimento econômico e a atração de investidores a partir da expansão do mercado imobiliário. É comum verificar a articulação entre ações da esfera estatal e ações da iniciativa privada nesse processo, onde as últimas passam a dar o tom nas estratégias das políticas urbanas, visando à atração de novos investimentos em um cenário de competição global das cidades (MENDES, 2019, p. 43). Diante dessa lógica, reconhece-

se a fragilidade do patrimônio cultural, uma vez que nas recentes intervenções em sítios históricos predominam esses interesses de mercado, a despeito de suas preexistências históricas, estéticas e memoriais, além de toda a discussão sobre as diretrizes gerais que deveriam guiar tais intervenções (RUFINONI, 2009).

O Recife faz parte do grupo de cidades que é alvo das políticas urbanas neoliberais, e tem enfrentado nos últimos anos significativa descaracterização de seu centro histórico e paisagem urbana, a partir de uma expressiva expansão de grandes projetos em seus espaços centrais, cujo objetivo principal compreende a renovação e revalorização das margens do rio Capibaribe e demais espaços líquidos da cidade, vistos pelos agentes hegemônicos de produção do espaço como um capital simbólico a explorar, com a ampliação das paisagens-vitrine ao turismo e mercado imobiliário recifense (BARBOSA, 2014, p. 70).

A atuação nos centros históricos requer, entretanto, o reconhecimento dos atributos culturais desses conjuntos urbanos e a aplicação efetiva dos preceitos da preservação e restauro em seu tratamento, de modo a salvaguardar as particularidades que os caracterizam como patrimônio cultural, em nível local e/ou nacional, respeitando o bem como documento histórico e levando em consideração seus aspectos materiais, históricos, estéticos, formais, memoriais, identitários e simbólicos.

As cartas patrimoniais e as legislações resultantes de suas discussões apresentam, respectivamente, recomendações e normas a serem adotadas no tratamento do patrimônio cultural e sua ambiência. Embora analisados e reinterpretados para as diferentes realidades de cada localidade, os documentos e legislações relativos à preservação do patrimônio são frequentemente transgredidos em diversos municípios brasileiros, resultando na deturpação de antigos conjuntos urbanos.

As recentes intervenções e projetos em áreas históricas

de cidades configuram um novo panorama de atuação sobre o patrimônio, o qual Lia Motta denomina “modelo globalizado”. A autora identifica que as novas intervenções são orientadas por estratégias que visam a apropriação desses espaços para o consumo visual, buscando seu enobrecimento e seu uso como produtos, na disputa entre cidades em um mercado globalizado (MOTTA, 2000, p. 257).

Nesse sentido, o Projeto Novo Recife demonstra a manifestação desse padrão de transformação do espaço, no qual a atuação pública está intimamente entrelaçada aos agentes mercadológicos e onde predominam os interesses econômicos sobre os interesses culturais. Apesar de valer-se do discurso da preservação, a intervenção, situada em uma das áreas mais antigas da cidade, deturpa o patrimônio e a paisagem cultural do Recife, ao apropriar-se cenograficamente de um dos últimos espaços de frente d’água restantes na cidade, sem preocupar-se em “considerar as cidades como objeto socialmente construído e seu patrimônio como fonte de conhecimento” (MOTTA, 2000, p. 258).

O presente trabalho tem como objetivo principal deslegitimar o Projeto Novo Recife, a partir tanto de sua natureza arquitetônica, que vai na contramão das recomendações e legislações relativas à preservação do patrimônio atuantes no território, como do modo como o empreendimento foi facilitado e validado pelo poder público, caracterizando um processo em que os órgãos aos quais competem a gestão do ordenamento urbano e a preservação do patrimônio deixaram de cumprir suas atribuições legais, permitindo a sobreposição dos interesses privados aos direitos urbanos. Além disso, este TFG visa levantar, a partir de um caso específico, a reflexão sobre o processo contemporâneo de transformação de conjuntos de interesse cultural em áreas urbanas centrais e cidades históricas, com o intuito de construir um entendimento sobre como atuar sobre o patrimônio cultural urbano e invalidar o atual modelo problemático de transformação e construção da cidade.



1

Importância Cultural do Pátio Ferroviário

das Cinco Pontas e Cais José Estelita

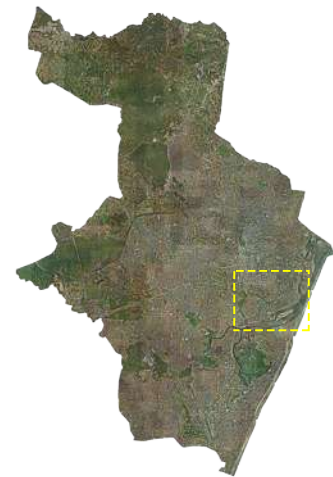


Figura 1: Brasil

Figura 2: Pernambuco

Figura 3: Recife

Figura 4: Bairro de São José

Figura 5: Pátio Ferroviário das Cinco Pontas, em destaque parte não operacional do pátio (terreno adquirido pelo consórcio Novo Recife.)



Em 2012, o centro do Recife foi alvo de mais um ataque à sua memória, dessa vez pelo empreendimento Novo Recife, proposta de intervenção privada com grande apoio da administração pública, tanto por parte da Prefeitura Municipal quanto do Governo do Estado de Pernambuco, que prevê a construção de um conjunto de grandes edifícios residenciais, comerciais e hotéis de alto padrão, além de uma série de obras viárias em um terreno de 10,1 hectares, localizado no Cais José Estelita, na margem esquerda da Baía do Pina, no histórico bairro de São José (BARBOSA, 2014, p. 124).

O terreno em questão corresponde à “área não operacional” do Pátio Ferroviário das Cinco Pontas, imóvel que havia sido transferido

para a União em 2007, após a dissolução da Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA), e cuja proteção fora atribuída ao IPHAN. No ano seguinte, em desacordo com os interesses de tutela do bem, a área foi leiloadada e arrematada pelo Consórcio Novo Recife, composto pelas empresas Moura Dubeux, Queiroz Galvão, Ara Empreendimentos e GL Empreendimentos, pelo valor de R\$ 55,4 milhões. Quatro anos após a aquisição da área, o “Projeto Novo Recife” foi aprovado pela Prefeitura do Recife, apesar da ausência de estudos indispensáveis exigidos por lei, autorização dos órgãos responsáveis e protestos da população sobre os impactos que o empreendimento causaria na infraestrutura urbana e na paisagem histórica.



18 Projeto Novo Recife. Fonte: Consórcio Novo Recife.



Além do processo de aprovação e implantação do projeto imobiliário ser marcado por descompassos em relação a procedimentos e normas jurídicas e interesses político-econômicos, como veremos mais adiante, a proposta conceitual e projetual do empreendimento desconsidera por completo o patrimônio histórico e cultural existente no sítio e no entorno. A construção do complexo de luxo de 13 torres, com gabaritos variando entre 12 e 38 andares, manifesta a absoluta incompatibilidade da densidade construtiva, tipologia, escala e materiais quando se leva em conta a análise do espaço em que se insere e sua ambiência. Além de configurar um todo

conflitante em relação ao centro histórico do Recife, causando um impacto devastador na paisagem urbana, o megaempreendimento imobiliário desconsidera o valor documental do sítio histórico industrial, tratando-o como uma mera reserva de terreno vazio, em um espaço importante e estratégico da cidade.

Para a plena compreensão da importância cultural da área e, consequentemente, da ameaça que o Projeto Novo Recife representa à sua preservação, é necessário entendê-la a partir de dois contextos, de um lado, a memória ferroviária nacional, e do outro, a ambiência do centro histórico do Recife.



Memória Ferroviária¹

O Pátio Ferroviário das Cinco Pontas é uma antiga propriedade da extinta Rede Ferroviária Federal, localizado no Cais José Estelita.

Detentor de valor histórico e cultural, o pátio está diretamente relacionado com o desenvolvimento urbano da cidade do Recife. Abarca edificações e instalações que compõem o ponto de partida da atual Linha Tronco Sul e primitiva “Recife and São Francisco Railway Company”, a primeira estrada de ferro nordestina e segunda do Brasil. Este sítio industrial configura um símbolo paradigmático da memória ferroviária regional e nacional, compreendendo um vasto acervo de bens móveis – locomotivas, vagões, trolés e etc. –, e bens imóveis – galpões, armazéns, oficinas e residências de funcionários – (alguns recentemente demolidos), além de uma complexa e diversificada malha ferroviária (SANTOS, 2012).

Segundo Freire (2017, p. 224) e levantamentos feitos pelo IPHAN, dos pátios ferroviários fundadores das primeiras ferrovias do Brasil, “o das Cinco Pontas é o que se encontra mais íntegro do ponto de vista da sua forma espacial, das estruturas e dos processos relacionados às atividades ferroviárias que ainda abriga”, além de manter ligação com o porto do Recife até hoje.

É importante ressaltar que o porto do Recife representa espaço protagonista na história da cidade, e a área do Cais José Estelita manifesta “estreita relação com as atividades portuárias e suas dinâmicas, que foram transformadoras do seu espaço urbano e da sua paisagem” (CÂMARA; NÓBREGA; TRINDADE, 2015). A composição urbana da área é evidência direta do processo político-econômico nacional, além de compreender questões sociais, geográficas e estratégicas ligadas à organização da cidade e do país.

A atual configuração do cais, iniciada no século XIX, é fruto da posição do Recife como um dos principais entrepostos comerciais



Vista aérea do Pátio Ferroviário das Cinco Pontas. Fonte: Blog Eduardo Feitosa.

do Brasil, através do comércio com a Inglaterra. Os estudos e planos nacionais de viação indicavam a “importância política e estratégica das estradas de ferro na direção de formarem uma grande rede de escoamento da produção para os portos marítimos e fluviais e destes para o mercado externo” (FREIRE). Dessa forma, a partir do capital inglês, foi iniciado o processo de industrialização da cidade, que passou a “abrigar equipamentos ligados às atividades industriais, bem como o transporte sobre trilhos, tanto de carga como de passageiros” (CÂMARA; NÓBREGA; TRINDADE, 2015).

Dessa forma, a Estrada de Ferro Recife ao São Francisco, que partia da capital pernambucana para alcançar o rio São Francisco, tinha, entre outros objetivos, o de desaguar a produção das terras férteis do sul do Estado, principalmente de açúcar, no porto do Recife. Sua construção foi iniciada em 1855, e o primeiro trecho da Estrada foi inaugurado em 1858. Segundo Câmara, Nóbrega e Trindade (2015),

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

Nesse sentido, o porto do Recife e a arquitetura que o compõe atuam tanto como agentes, como testemunhas da história da cidade e carregam uma forte relação com a morfologia urbana existente (CÂMARA; NÓBREGA; TRINDADE, 2015).

O Pátio das Cinco Pontas, disposto estrategicamente próximo à área portuária, configura o pátio “ponta de linha” da ferrovia em questão, o que promoveu o desenvolvimento de atividades importantes no local. Em função dessa posição dentro da rede ferroviária, a implantação de um complexo sistema de

¹ A base da argumentação aqui construída vale-se de informações presentes na Ação Civil Pública nº 2451/2013. Para uma compreensão mais aprofundada sobre a avaliação do Pátio Ferroviário das Cinco Pontas enquanto representante da memória ferroviária nacional consultar: FREIRE, 2017; IPHAN, Parecer Técnico sobre o Pátio Ferroviário das Cinco Pontas, 2010; IPHAN, Parecer Técnico Complementar “Pátio Ferroviário das Cinco Pontas: significância cultural e preservação da memória ferroviária”, 2011.



armazenagem de produtos fez-se imprescindível, o que deu origem ao conjunto de armazéns parcialmente existentes até hoje, para que as mercadorias recebidas ou a serem embarcadas fossem devidamente estocadas e não se deteriorassem por ficarem expostas às intempéries. Tal operação “exigia uma complexa operação de formação, licenciamento e manobra das composições ferroviárias que chegavam ou partiam desse pátio. Em decorrência disso, nele foi instalada uma grande quantidade de processos e ações” (FREIRE, 2017, p. 226).



Armazéns com tipologia de casario. Foto: Beatriz Kirzner, 2021.



Silos e galpões do Instituto do Açúcar e do Alcool (IAA). Foto: Aurelina Moura, 1997.

Ao longo dos séculos, uma série de edificações, equipamentos e infraestrutura foi sendo construída a fim de atender à crescente demanda de transporte de cargas e de passageiros, resultando em uma unidade funcional industrial, reunindo espaços de produção, de serviço e de moradia que inclui/incluía:

“estação, estação operacional, escritório central, vinte e oito armazéns, cartelo de maquinista, posto médico, um galpão aberto, oficina de locomotiva, oficina de vagões, caixa d’água, areeiro, oficinas de eletrotécnica, balança, casa de força, (...) cilindros de armazenamento de melaço, dois armazéns de açúcar, centro de controle da linha, guarita e algumas casas da antiga vila ferroviária, linhas férreas, desvios abrigo de vigia, abrigo de balança, posto telegráfico e alojamento de maquinista” (Parecer Técnico sobre o Pátio Ferroviário das Cinco Pontas, 2010 apud Ação Civil Pública nº 2451, 2013).

O Pátio das Cinco Pontas, como afirma Freire (2015), faz parte de uma tipologia de pátios ferroviários, que compreende edificações e estruturas características da arquitetura industrial brasileira. Tal espaço, em conjunto com o porto, constitui uma “paisagem cultural característica das cidades, sobretudo litorâneas, onde se implantou esse modo de produção”.

Além de toda a massa edificada característica da atividade industrial ferroviária, estudos de técnicos do IPHAN destacaram a concepção espacial do Pátio Ferroviário das Cinco Pontas com um significativo espaço livre, aberto². A presença desse espaço livre e vazio justifica-se a partir da necessidade operacional e logística de um complexo ferroviário – é onde estão implantadas as linhas principais e secundárias, além dos desvios necessários para realização da operação ferroviária – mas também guarda estreita

² Para melhor compreensão da fundamentação da ideia de “vazio” e sua relevância para a preservação do patrimônio histórico e cultural da área, consultar: os pareceres técnicos do IPHAN, anteriormente citados, e SANTOS, Cecília Rodrigues dos; LAGE, Claudia. *Salvem Estelita! Patrimônio cultural do Brasil em risco*. 2021.

relação com o Forte das Cinco Pontas, a arquitetura militar e a estratégia defensiva adotadas no Recife ao longo de suas ocupações. Segundo o historiador Adler Homero Fonseca de Castro,

“Esta condição de vazio se dá pela representação no terreno de uma política defensiva, não só dos portugueses, mas também dos holandeses, com a manutenção do amplo espaço livre da esplanada, necessário para a proteção do forte e da cidade. A manutenção de um espaço aberto, interligado com o mar (o rio Pina), que permite compreender a função do Forte das Cinco Pontas como determinante da expansão urbana da cidade do Recife e de uma determinada política defensiva (contra um ataque vindo por terra), que não encontra paralelo no Brasil, com exceção da cidade de Salvador. Neste último caso, contudo, não se pode deixar de mencionar que os fortes que compunham essa forma de pensar a defesa (...) não permitem a visualização dessa política, pois encontram-se engastados em uma densa massa urbana, que lhes retirou totalmente a ambiência, o que não ocorreu no Recife, no caso do Pátio Ferroviário das Cinco Pontas” (Parecer Técnico sobre o Pátio Ferroviário das Cinco Pontas, 2010 apud Ação Civil Pública nº 2451, 2013).

Dessa forma, esse espaço representativo configurado pelo pátio, ainda presente no território atualmente, simboliza “um vazio essencial, construído com intenção e não como obra do acaso ou mero resquício, espaço residual ou fragmento de traçado viário”³. Sua concepção de “vazio” nasce da estratégia defensiva da cidade do Recife e se consolida a partir do estabelecimento do pátio ferroviário, que propõe uma ocupação esparsa e horizontal e “que desenha o perfil e a frente d’água do bairro de São José, constituindo o resultado de um processo construtivo intencional, planejado e coerente com as diferentes funções a que se destinou ao longo de sua história” (SANTOS; LAGE, 2021).

Tendo em vista as considerações históricas da área e o

³ Parecer Técnico sobre o Pátio Ferroviário das Cinco Pontas, 2010 apud Ação Civil Pública nº 2451, 2013.



inventário dos bens presentes no local, no Parecer Técnico sobre o Pátio Ferroviário das Cinco Pontas⁴, elaborado por um Grupo de Trabalho multidisciplinar do IPHAN, foram destacados os valores do pátio a fim de concluir sobre sua significância para a memória ferroviária. Dentre os valores, foram ressaltados: histórico, arquitetônico, arqueológico, paisagístico, de uso e de raridade.

O valor histórico do pátio, considerado o mais amplo de todos, diz respeito à relevância do sítio tanto para a história do Recife – considerando o “desenvolvimento urbanístico da região, as relações de trabalho e de moradia estabelecidas no local e em seu entorno imediato” – como para a implantação e desenvolvimento da viação férrea brasileira, a partir da primeira estrada de ferro do Nordeste

4 Parecer Técnico sobre o Pátio Ferroviário das Cinco Pontas, 2010 apud Ação Civil Pública nº 2451, 2013.



e segunda do país – “considerando que o valor dos objetos ‘reside no fato de que estes representam uma etapa determinada, um certo modo individual, na evolução de algum dos campos criativos da humanidade’”. Logo, entende-se que a totalidade de objetos, bens móveis e imóveis circunscritos ao Pátio Ferroviário das Cinco Pontas, representa uma “determinada etapa na evolução da cidade do Recife e sua malha ferroviária e/ou da comunidade que a manteve ao longo do tempo, na história do transporte ferroviário em Pernambuco e no Brasil”.

O valor arquitetônico do Pátio das Cinco Pontas, por sua vez, materializa-se no conjunto tipológico heterogêneo de suas estruturas, que representa uma “unidade funcional cujas construções e equipamentos foram erguidos paulatinamente de forma a atender à crescente demanda de transporte de cargas e de passageiros e a fixar-se como uma unidade autônoma, reunindo espaço produtivo e espaço de moradia”. O complexo de edificações, equipamentos e instalações, se não por seu valor plástico ou estético, mas por sua lógica funcional interna e externa, constitui um “conjunto urbano-arquitetônico que resguarda uma ligação morfológica e funcional com o Porto do Recife”.

Já o valor arqueológico, citado pelo referido documento,

“está cristalizado em diversos vestígios e objetos relevantes da cultura material pós-industrial, portanto, diretamente ligados aos avanços científicos e tecnológicos decorrentes e ao mesmo tempo condicionantes da Revolução Industrial europeia e seus desdobramentos no continente americano, particularmente no universo das edificações, mas também dos equipamentos de grande porte destinados ao funcionamento das ferrovias e até objetos utilitários de menor escala – locomotivas, vagões e balanças inglesas, além de trilhos, etc”.

O valor paisagístico do Pátio Ferroviário das Cinco Pontas é caracterizado por sua “importância e vocação consolidada ao longo do tempo como um vazio urbano”. O espaço livre e vazio

configurado pelo pátio compõe o ambiente urbano de São José e é manifestação direta de suas diferentes formas de ocupação ao longo do tempo. “Aquela área de alguma maneira sempre teve respeitada sua vocação como uma área aberta, de frente para o mar, construída conscientemente de acordo com as necessidades de seu tempo, um vazio que por toda a sua história foi repleto de significados”⁵.

5 Parecer Técnico Complementar “Pátio Ferroviário das Cinco Pontas: significância cultural e preservação da memória ferroviária”, 2011 apud Ação Civil Pública nº 2451, 2013.



Baía do Pina e frente d’água do bairro de São José. Fonte: Direitos Urbanos, 2012.

O valor de uso destacado pelo parecer se constitui no fato de que

“o pátio continua em funcionamento, considerando seus equipamentos e o espaço livre necessário às operações ferroviárias, bem como na compreensão de novos usos podem ser compatibilizados com o sítio

e o entorno, desde que mantidas as atividades atuais e garantidas as possibilidades de ampliação daquelas operações, sem prejuízos para o acervo arquitetônico, urbanístico, arqueológico e histórico reunido nos bairros adjacentes de São José, Santo Antônio e Recife e sem significativos impactos ambientais. É importante assegurar a preservação do Pátio das Cinco Pontas com sua porção livre de edificações ou equipamentos de grande porte ou de grande densidade construtiva”.

Por fim, o valor de raridade do pátio se concretiza ao levar em consideração as “especificidades tipológicas dos armazéns do Cais José Estelita (já que a atividade de descarga poderia ser feita dentro dos armazéns, tipos construtivos pouco recorrentes)”, além do fato de ser este pátio “um dos últimos remanescentes dos grandes pátios ferroviários terminais das ferrovias brasileiras integrados em seu contexto original – o terminal portuário exportados”.



Vista interna do Pátio das Cinco Pontas, onde se veem algumas linhas férreas, vagões de trens, oficinas, caixa d’água e armazéns do IAA ao fundo. Fonte: Recife de Antigamente.



Antigas residências de funcionários. Oficinas eletrotécnica e caixa d’água ao fundo. Fotos: Beatriz Kirzner, 2021.

Ao reconhecer e compreender os valores dos quais o Pátio Ferroviário das Cinco Pontas é detentor, torna-se clara a relevância de sua preservação para a perpetuação da memória ferroviária brasileira. Essa salvaguarda não se dá a partir da simples preservação de prédios isolados e desconectados de seu contexto original, ou apenas do desenvolvimento e difusão de produtos

arquivísticos, históricos e bibliográficos – como a identificação e publicação de documentos, livros, fotografias e relatos sobre o lugar – mas principalmente pela manutenção da lógica funcional espacial daquele sítio – com a preservação de elementos relevantes situados por todo o terreno, bem como a recuperação de elementos através de pesquisa arqueológica, possibilitando uma leitura, para a geração atual e as futuras, do funcionamento do Pátio das Cinco Pontas como um todo.

Isto posto, a preservação do Pátio Ferroviário das Cinco Pontas só encontra sentido para a permanência da memória ferroviária quando se considera a totalidade do sítio industrial, uma vez que “a proteção de bens e valores culturais isolados é insuficiente para compreender a construção histórico-cultural do *locus*”. Por isso mesmo,

*“Considerando estar o significado do Pátio das Cinco Pontas relacionado com sua concepção como **lugar indivisível**, em que o vazio construído é um elemento indissociável, o Grupo de Trabalho atribui significância cultural a **totalidade da área** do complexo ferroviário, entendendo não ser possível a sua compreensão de forma fragmentada em áreas ‘operacionais’ e ‘não operacionais’” (Ação Civil Pública nº 2451, 2013).*

Atualmente, o Pátio das Cinco Pontas opera com atividade reduzida, dado que o transporte de carga foi transferido para o porto de Suape, no Cabo de Santo Agostinho. Atividades como manutenção e reparo de vagões e locomotivas, areeiro, soldagem de trilhos, manobra de trens, etc. ainda são desenvolvidas em parte do terreno do pátio. Na parte alienada – entendida como a “área não operacional” do pátio – ainda resistem algumas estruturas físicas como residências dos trabalhadores ferroviários, armazéns, oficinas, etc., as quais vêm sendo desvalorizadas sem nenhuma ação de efetiva preservação e requalificação da área por parte do atual proprietário (FREIRE, 2017, p. 226).

Ambiência

A outra ótica pela qual a área do Cais José Estelita precisa ser analisada, para que se possa compreender sua importância e identificar o iminente dano que o Projeto Novo Recife anuncia, diz respeito ao ambiente urbano do centro do Recife.

A área destinada ao projeto está situada no histórico bairro de São José, que ao lado de bairros como Santo Antônio e Recife, compõe o Centro Histórico da cidade. O centro vem sendo descaracterizado há anos em função de alterações no sistema viário e outros espaços públicos, da demolição e deterioração de construções tradicionais, de reformas de edifícios que alegam a restauração mas que passam longe dos preceitos do campo do restauro e da construção de novos edifícios que modificam drasticamente esse espaço tão característico do Recife.

No caso do Projeto Novo Recife, acredita-se que o megaempreendimento atenta contra a visibilidade e o próprio conjunto urbano de Santo Antônio e São José. Os bairros em questão abrigam um importante acervo patrimonial, compreendendo, inclusive, 16 bens tombados individualmente pelo IPHAN. A área detém um conjunto considerável de edificações antigas dos séculos XVII, XVIII, XIX e início do XX, e representa os diferentes padrões de ocupação que caracterizam a história urbana do Recife⁶,

“(…) contemplando edificações símbolo do esplendor religioso dos séculos XVII e XVIII, os equipamentos do século XIX – segundo a composição do repertório neoclássico –, exemplares de arquitetura eclética –como o edifício do Diário de Pernambuco –, e exemplares

6 Para aprofundar o conhecimento sobre o histórico e formação urbana dos bairros de Santo Antônio e São José, consultar: Diagnóstico das Zonas Especiais de Preservação do Patrimônio Histórico-Cultural | ZEPH. Sítio Histórico de Santo Antônio e São José ZEPH-10 e 14. 2020.

da arquitetura moderna. Todos esses exemplares são símbolos da evolução urbana do Bairro [Santo Antônio e São José] e são valorados tanto individualmente, quanto numa perspectiva de conjunto arquitetônico e, em última instância, de paisagem, que apresenta um dinamismo referente aos diferentes tempos históricos que contribuíram para a configuração atual do bairro” (DPPC, 2020, p. 45-46).

A compreensão do Centro Histórico como uma paisagem urbana⁷ está fortemente consolidada na memória do cidadão e da cidade do Recife. No tocante à materialidade dessa paisagem é importante destacar a permanência, ao longo dos séculos, de uma imagem muito característica da cidade, marcada por uma horizontalidade harmônica, conformada por seu casario de fachadas esguias, pontuada apenas pelas torres das igrejas, entre uma extensa e linear relação entre as águas e o céu. Veras (2014) entende que

“Esta paisagem do Recife se deve, em grande parte, à predominância das águas dos rios e do mar, que permite, pelas lonjuras do olhar, que se perceba uma paisagem serena, horizontal, marcada pelas cúpulas das igrejas que se sobressaem pontiagudas sobre os telhados do casario estreito, distribuído em um traçado de ruas irregulares interrompidas por pátios e adros das igrejas, caracterizando, provavelmente, o mais importante conjunto barroco de Pernambuco (LOUREIRO & AMORIM, 2006). Segundo Neves & Mendonça Júnior (2007), foram estes edifícios religiosos que influenciaram a morfologia urbana e estruturaram o desenho dos bairros de São José e Santo Antônio de 1654 até 1800, imediatamente após a saída dos holandeses, quando o ‘modelo urbanístico de Santo Antônio e São José obedeceria aos cânones lusitanos, orgânicos e pragmáticos [...]’ (NEVES & MONDONÇA JÚNIOR, 2007, p.7), sem necessariamente se submeter ao que foi estabelecido anteriormente pelo urbanismo holandês. Igrejas, adros, pátios, sobrados, ruas e becos definiram a paisagem que consolidou esta ‘importante feição barroca’” (VERAS, 2014, p. 36-37).

7 Conceito intensamente estudado na obra: VERAS, Lúcia Maria de Siqueira Cavalcanti. Paisagem-postal: a imagem e a palavra na compreensão de um Recife urbano. Recife: O Autor, 2014.



Cartão-postal da Avenida Martins de Barros, Santo Antônio, 1912. Fonte: Recife de Antigamente.

Rua da Aurora, Bairro da Boa Vista. Foto: Beatriz Kirzner, 2021.



Cartão-postal do Bairro de Santo Antônio, 1947. Fonte: Recife de Antigamente.

Cartão-postal do Bairro de São José, década de 1960. Fonte: <https://eucurtorecife.com.br/viaje-tempo-com-fotos-antigas-recife/>



Como mencionado anteriormente, Santo Antônio e São José juntos abrigam 16 bens tombados pela esfera federal, além de outros espaços e monumentos valorados em nível estadual e municipal. Tais bens possuem uma única poligonal de entorno, delimitada pelo próprio IPHAN, que visa a manutenção da ambiência do conjunto em questão. No caso, uma parcela do Pátio Ferroviário das Cinco Pontas se encontra envolto por essa área de entorno, estando sujeita, portanto, aos parâmetros de proteção e preservação histórica fixados pelo IPHAN para construções no local. Dessa forma, além da importância subjetiva da manutenção da paisagem do centro histórico da cidade, é definida por lei a proteção da área, visando preservar a ambiência do acervo patrimonial tombado em nível federal.

Assim sendo, a proteção do Centro Histórico recifense se justifica pela relevância não só em âmbito local, como também nacional. É um espaço de legítima representatividade da memória arquitetônica, paisagística e urbanística dos séculos XVII, XVIII, XIX e XX, e como defende Veras (2014),



Vista panorâmica da Avenida Martins de Barros e Cais de Santa Rita, a partir do Cais da Alfândega. Foto: Beatriz Kirzner, 2021.

Vista aérea de Santo Antônio e São José. Destaque para as duas torres no Cais de Santa Rita que destoam do conjunto urbano e antecipam o impacto que as 13 torres do Projeto Novo Recife causarão à paisagem. Fonte: Revista Algomais.

“Fazer parte deste conjunto preservado indica a existência de referenciais históricos, que isolados ou em conjunto e sobre um sítio natural singular – solo plano fixado por manguezais, conquistado pelo recuo do mar e avanço dos rios, característicos deste estuário (MESQUITA, 2004) –, constituem a paisagem de mais de quatro séculos do centro do Recife e que melhor evidencia os seus Cartões-postais, ao expressar, simbolicamente, parte da memória recifense” (VERAS, 2014, p.40).

Intervir nesse espaço demanda uma percepção sensível sobre a preexistência e a imagem consolidada do centro histórico no imaginário do recifense. Qualquer nova arquitetura proposta para a área deve integrar-se de maneira muito respeitosa e harmônica ao ambiente construído, de forma a preservar a identidade da cidade. Construir sobre construído é uma tarefa de extrema responsabilidade e que exige muita delicadeza, para garantir uma uniformidade da paisagem, e de modo a evitar que o novo se sobreponha ao antigo, obliterando o passado.



Considerações

Tendo em vista o valor atribuído ao Pátio Ferroviário das Cinco Pontas, tanto por sua relevância como sítio industrial ferroviário, quanto como componente da paisagem urbana do Centro Histórico do Recife, torna-se imperativo que qualquer intervenção proposta para a área deva basear-se em critérios que garantam a preservação de suas dinâmicas para as futuras gerações.

É certo que a “área não operacional” do pátio, desativada e abandona há anos, deveria incorporar-se à dinâmica urbana contemporânea da cidade do Recife, desempenhando alguma função em favor da sociedade da qual faz parte, entretanto, não se pode ignorar o valor documental do conjunto urbano, seu patrimônio construído e sua inserção na paisagem. Por se tratar de um sítio de valor histórico e cultural, faz-se imprescindível a atuação sob os princípios do campo da preservação e restauro, de modo a salvaguardar os aspectos que caracterizam o bem e o território como patrimônio cultural.

O projeto proposto pelo Consórcio Novo Recife não leva em conta a significância da área e a importância de sua manutenção para a memória da cidade. Além de ignorar a presença do sólido conjunto ferroviário, a solução projetual do empreendimento contrasta radicalmente com a arquitetura e a paisagem consolidadas no centro histórico do Recife, representando um grande e irreversível dano ao patrimônio histórico e cultural brasileiro, bem como ao ambiente urbano do centro da cidade.

“(…) no ‘Projeto Novo Recife,’ verifica-se uma total desconsideração ao patrimônio urbano ambiental local e às peculiaridades do sítio industrial onde será implantado, pois todo o acervo material e imaterial preexistente não é contemplado na solução projetual, numa clara demonstração da dificuldade de reconhecimento das suas especificidades e dos seus valores culturais. O Pátio das Cinco Pontas é um importante sítio industrial de interesse cultural, e por isso,

não pode ser tratado como mera ‘reserva de terreno vazio’ ou ‘área subutilizada’” (SANTOS, 2012, p. 2).

No próximo capítulo, buscando fundamentar a crítica sobre a proposta do Projeto Novo Recife, pretende-se demonstrar quais são os critérios que devem reger as intervenções em sítios históricos e conjuntos urbanos tradicionais, visando sua preservação e perpetuação para as futuras gerações, de acordo com as cartas patrimoniais. A ideia é evidenciar a transgressão dos princípios de salvaguarda pelo Novo Recife, para trazer à tona a falta de legitimidade do projeto a partir, exclusivamente, de seu desenho arquitetônico, para em um segundo momento aprofundar essa argumentação, demonstrando a ilegalidade do empreendimento através de outras análises.



Vista da construção do empreendimento a partir da Ponte Princesa Isabel. Foto: Beatriz Kirzner, 2021.





2

Recomendações de Salvaguarda das Cartas Patrimoniais

Relativas aos Grandes Conjuntos de Valor Cultural

Ao longo do século XX, discussões internacionais referentes à proteção e conservação da herança cultural e natural mundial deram origem aos documentos denominados Cartas Patrimoniais. Derivados de organismos internacionais, são documentos objetivos, frutos da discussão de um determinado momento, que sintetizam os pontos a respeito dos quais foi possível obter consenso, oferecendo indicações de caráter geral e constituindo verdadeiros referenciais para a definição de políticas públicas de proteção e preservação do patrimônio cultural em diversos países (KÜHL, 2010, p. 289).

As cartas internacionais, apesar de apresentarem princípios-guia a serem adotados na abordagem ao patrimônio, possuem caráter apenas indicativo, uma vez que estas mesmas diretrizes devem ser reinterpretadas para cada caso particular de aplicação e aprofundadas para as múltiplas realidades culturais de cada país. As cartas internacionais, se devidamente reinterpretadas para as realidades locais, podem ainda “resultar em cartas nacionais, ou articularem-se a elas; podem, assim, ter papel importantíssimo na construção normativa relacionada à preservação dos bens culturais dos vários países” (KÜHL, 2010, p. 289).

Como em qualquer área de conhecimento, as discussões que permearam a construção das várias cartas patrimoniais partiram de posturas que se desenvolveram e modificaram tendo em vista sua elaboração em períodos distintos, por organismos e grupos diferentes e com finalidades diversas, apresentando assim, os documentos, variadas intenções e repercussões, devendo ser devidamente interpretados segundo seu contexto.

É importante ter em mente o conjunto de cartas como o grupo heterogêneo que é, entendendo suas particularidades, temáticas e sujeitos e reconhecendo que os diferentes documentos relacionados à preservação são um esforço de apresentar princípios sobre os quais havia consenso, em um dado cenário, de modo a embasar a conduta dos profissionais da área naquele momento do tempo e espaço.

A abordagem aqui proposta não tem a finalidade de apresentar uma revisão historiográfica de todas as cartas já produzidas. A ideia é analisar alguns desses documentos, de origem internacional e nacional, referendados por organismos como a Organização das Nações Unidas para a Educação, Ciência e Cultura (Unesco), Conselho Internacional de Monumentos e Sítios (Icomos) e Comissão Internacional para a Conservação do Patrimônio Industrial (Ticcih), que tratam mais diretamente dos temas envolvidos no caso do Cais José Estelita, para que tenhamos instrumentos teórico-metodológicos que nos ajudem a refletir sobre a transformação da área, em curso atualmente.

Pretende-se construir uma análise das diretrizes gerais comuns dessas cartas – especialmente as que abordam o patrimônio em uma escala mais abrangente, referente aos conjuntos antigos, sítios, paisagens e cidades históricas –, com ênfase naquelas que exploram especificamente as questões contempladas nas discussões sobre a preservação do cais. As cartas que fundamentam a presente argumentação são: Recomendação de Paris (Unesco), 1962, Carta de Veneza (Icomos), 1964, Recomendação de Paris (Unesco), 1968, Compromisso de Brasília, 1970, Compromisso de Salvador, 1971, Declaração de Amsterdã (Conselho da Europa), 1975, Recomendação de Nairóbi (Unesco), 1976, Carta de Washington (Icomos), 1986, Carta de Petrópolis, 1987, Carta de Nizhny Tagil (Ticcih), 2003 e Princípios de Dublin (Icomos-Ticcih), 2011.

A partir da análise das questões propostas por esse conjunto de documentos – e reiteradas pelas **Carta de Veneza, Declaração de Amsterdã, Carta de Washington, Carta de Nizhny Tagil e Princípios de Dublin** – a intenção aqui é a de construir uma compreensão sobre qual deveria ser a metodologia a ser seguida para a valoração, proposição de políticas públicas e projetos de intervenção nos bens de interesse cultural dessa dimensão, com o propósito de garantir sua salvaguarda e perpetuação para as futuras gerações.

Diante desse propósito, primeiramente é fundamental entender que todos os documentos relativos à preservação do patrimônio consideram que os bens de interesse cultural constituem presença viva do passado que deu forma ao ambiente cotidiano dos seres humanos. A transmissão no tempo desses testemunhos vivos de épocas passadas e memoráveis faz-se imprescindível para uma nação e seu povo, uma vez que exprimem de maneira substancial, sua cultura e identidade. Os bens culturais guardam uma íntima relação entre as manifestações da sociedade da qual fazem parte e de suas particulares apropriações do espaço ao longo do tempo. Dessa forma, representam verdadeiros documentos históricos, além de expressões dos valores próprios das civilizações que os conceberam.

A partir da década de 1960, com o amadurecimento das discussões em torno do patrimônio, evidencia-se um alargamento daquilo que é considerado bem de interesse cultural. As cartas passam a definir os bens culturais como bens móveis e imóveis, situados no meio urbano ou rural, detentores de valor histórico, arquitetônico, paisagístico, arqueológico, científico, artístico, religioso, memorial ou simbólico, considerando não só mais os monumentos e sítios isolados e seu entorno imediato, mas também grandes configurações espaciais que se destaquem por sua relação com o território onde estão implantadas, como conjuntos tradicionais e paisagísticos, bairros e cidades históricas e agrupamentos de construções e de espaços cuja coesão e valor sejam reconhecidos do ponto de vista das categoriais valorativas já citadas.

Junto a esse olhar mais contemplativo em torno da noção de bem cultural, as cartas passaram também a considerar a ampliação do entendimento de visibilidade dos bens culturais, compreendendo o conceito de “ambiência”, no sentido de apresentar uma proteção mais eficiente dos conjuntos históricos, paisagísticos e arquitetônicos de valor cultural e seus entornos. A ambiência compreende o quadro natural ou construído que influi nas percepções estática e dinâmica desses conjuntos, ou que a eles se vincula de maneira

imediata no espaço, seja por laços sociais, econômicos ou culturais (Recomendação de Nairóbi, 1976).

Reiteradamente denunciada pelas cartas patrimoniais, a destruição dos bens culturais e sua ambiência, seja devido à sua deterioração, alteração ou deliberada demolição, frequentemente acarreta perdas irreversíveis ao patrimônio cultural de uma sociedade, desvirtuando seus significados. É de conhecimento geral que ao longo da história, e ao redor do mundo, o homem muitas vezes submeteu o caráter dos bens culturais a atentados que empobreceram seu patrimônio cultural, e as cartas aqui analisadas enfatizam como as civilizações modernas aceleraram esse fenômeno.

Seja a partir do desenvolvimento desordenado dos centros urbanos, seja sob o pretexto de expansão e modernização, apoiado tanto por agentes públicos quanto privados, o avanço da urbanização sobre as paisagens e sítios pode repercutir negativamente nos valores histórico, estético e cultural desses lugares, caso não seja regulado pelos órgãos públicos aos quais caibam as competências de proteger e planejar as cidades.

As cartas reconhecem que é preciso levar em conta as necessidades da vida coletiva, sua evolução e o rápido desenvolvimento das cidades e suas tecnologias, entretanto entende a importância elementar da preservação dos bens culturais para o fortalecimento da cultura e identidade de seus habitantes. Nesse sentido, identifica-se a vulnerabilidade dos conjuntos urbanos, sítios, bairros, paisagens e cidades históricos frente ao intenso crescimento das cidades e à especulação imobiliária, e chama-se atenção para os perigos da uniformização e despersonalização desses espaços, provocadas por projetos de expansão ou de renovação, que suprimem e modificam estruturas (ainda que respeitem os monumentos protegidos por lei), destruindo os vínculos e o quadro que envolve os monumentos nessas grandes configurações espaciais históricas.

Diante da indiscutível ameaça a que os bens de interesse

cultural estão submetidos, as conferências em torno da preservação do patrimônio na escala aqui considerada reconhecem a urgência de se estudar e adotar medidas necessárias para garantir a salvaguarda dos conjuntos tradicionais, assim como seu desenvolvimento coerente e sua adaptação harmoniosa à vida contemporânea. Define-se por “salvaguarda” a identificação, proteção, conservação, restauração, reabilitação, manutenção e a revitalização dos conjuntos históricos e tradicionais e de sua ambiência.

Para que isso seja possível, entende-se a necessidade de incorporar as políticas de salvaguarda aos planos de ordenamento e urbanização. É importante frisar que absolutamente todas as cartas aqui analisadas entendem como condição essencial a preservação dos bens culturais em qualquer plano de urbanização, principalmente quando se tratar de cidades ou bairros históricos. Os documentos deixam clara a responsabilidade dos governos dos Estados no tocante à concepção de legislação e medidas de proteção e preservação do patrimônio, assim como à promoção do desenvolvimento social e econômico das cidades. Admitem a necessidade de se harmonizar as propostas para esses dois campos de atuação, reconhecendo, portanto, a importância de um planejamento apropriado que responda a ambas exigências.

Exatamente por isso, as conferências recomendam aos Estados Membros que levem as normas e princípios formulados nas recomendações ao conhecimento das autoridades e organismos envolvidos tanto com a proteção do patrimônio quanto com o planejamento físico-territorial, para que os governos adotem sob forma de lei ou de alguma outra maneira, medidas que garantam a salvaguarda dos conjuntos históricos e culturais e sua integração na vida contemporânea.

Os Estados deveriam, a partir de suas particularidades, formular uma política global de salvaguarda dos conjuntos históricos e tradicionais e de sua ambiência através da revisão de

suas legislações relativas ao planejamento físico-territorial, de modo a coordenar e harmonizar suas disposições com as das leis relativas à salvaguarda do patrimônio cultural. Isso implica, entre outras medidas, a definição de zonas e elementos a serem protegidos em seus planos urbanísticos – especialmente em nível local – assim como o estabelecimento de condições e restrições gerais aplicáveis a essas zonas protegidas por lei e suas imediações.

Tais reconhecimento e condições de uso das áreas protegidas visam, sobretudo, controlar as intervenções no território para garantir a manutenção da harmonia arquitetônica, paisagística e urbana do patrimônio cultural. Esse tipo de proteção legal, além de estabelecer os devidos parâmetros urbanísticos a serem adotados nas respectivas zonas de proteção, deveria acarretar para o proprietário de bem sob essas condições a proibição de destruição ou alteração do mesmo sem a autorização das autoridades encarregadas de preservação. Ainda assim, se por eventual autorização concedida, a intervenção deveria ser acompanhada de todas as condições necessárias à salvaguarda do bem.

Ao se tratar da intervenção efetiva nos conjuntos, onde se prevê a implantação de novas construções, eventual demolição e restauro das estruturas existentes, cartas patrimoniais como a Carta de Veneza, a Declaração de Amsterdã, a Recomendação de Nairóbi, a Carta de Washington e a Carta de Nizhny Tagil atentam para a preservação do caráter e materialidade que qualificam um bem cultural como patrimônio. Dessa forma, essas recomendações destacam valores a serem especialmente preservados como a morfologia do conjunto, seu esquema de funcionamento, a tipologia de suas construções, as relações entre cheios e vazios dentro de sua composição e as relações do conjunto com seu entorno natural ou criado pelo homem.

É destacado o cuidado que se deve ter o projeto de intervenção num conjunto de interesse cultural para assegurar que a

nova arquitetura não o descaracterize, e pelo contrário, se enquadre harmoniosamente nas estruturas espaciais e na ambiência desses lugares, assegurando suas características originais e preservando aspectos como gabarito, escala, cores, materiais, formas, estruturas, estilos, decorações e relações de volumes, como recomenda a Carta de Veneza.

Para adotar uma regulamentação que assegure as características de um determinado conjunto, algumas das cartas analisadas – principalmente as mais recentes – propõem uma análise aprofundada e multidisciplinar de sua configuração e contexto urbano, para a elaboração de minuciosos planos e documentos de salvaguarda. Esses estudos deveriam preceder qualquer intervenção arquitetônica na área em questão, com o intuito de definir o caráter geral do conjunto e analisar suas dominantes.

Nesse sentido, a partir da análise de determinado conjunto, compreendendo seu contexto urbano e regional, sua evolução espacial e definindo seus dados históricos, arquitetônicos, arqueológicos, técnicos, sociais, culturais e econômicos, deveria ser elaborado um documento analítico ao qual se atribuiria a determinação da capacidade de o tecido urbano acolher funções compatíveis com seu caráter específico e dos imóveis ou grupos de imóveis a serem rigorosamente protegidos, conservados sob certas condições e aqueles que, em circunstâncias excepcionais e necessariamente documentadas, destruídos, o que permitiria às autoridades suspender qualquer obra incompatível com a documentação. Somente a partir desses rigorosos estudos, seria possível estabelecer planos eficazes de salvaguarda.

Em relação às medidas administrativas de proteção, as cartas sugerem a criação e articulação, em cada país, de diversos organismos aos quais compita a discussão e garantia da preservação dos bens de interesse cultural. A intenção com essa diversificação de órgãos tem dois interesses primordiais, o primeiro diz respeito à

existência de serviços de proteção em âmbitos municipal, estadual e federal, e o segundo se refere à criação de órgãos especializados, de caráter tanto executivo como consultivo.

É nesse contexto que nascem as primeiras cartas patrimoniais nacionais, o Compromisso de Brasília, de 1970, e o Compromisso de Salvador, de 1971. Ambos partem da necessidade de complementação das medidas necessárias à defesa do patrimônio histórico, artístico, arqueológico e natural nacional. É reconhecida a inegável urgência de “ação supletiva dos Estados e dos Municípios à atuação federal no que se refere à proteção dos bens culturais de valor nacional” (Compromisso de Brasília, 1970), visando à criação de órgãos estaduais e municipais, onde ainda não existissem, para que se articulassem ao Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN).

Na carta assinada por Lúcio Costa, anexa ao Compromisso de Brasília, o arquiteto reconhece que apesar das deficiências dos meios, a – na época – Diretoria do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (DPHAN) “tem procedido ao restauro dos monumentos em todo o país”, entretanto admite que obras regionais significativas e valiosas, que carecem de proteção, escapam à alçada federal, revelando a indiscutível e urgente necessidade de “cada Estado criar seu próprio serviço de proteção vinculado à universidade local, às municipalidades e à DPHAN, para que assim participe diretamente da obra penosa e benemerita de preservar os últimos testemunhos desse passado que é a raiz do que somos – e seremos” (Lúcio Costa, 1970).

Além da recomendação de criação e articulação dos órgãos de caráter executivo nas esferas local, regional e nacional, para a devida aplicação das medidas de salvaguarda, as cartas frisam a composição de órgãos consultivos, formados por representantes das autoridades de salvaguarda do patrimônio, de empresas de obras públicas ou privadas, do planejamento urbano e das instituições de

pesquisa e educação, encarregados de estudar as questões relativas à preservação e de manifestar seu parecer sobre essas questões às autoridades competentes e à sociedade civil.

Para finalizar a análise aqui proposta, vale ressaltar que as cartas geralmente concluem seus textos discorrendo sobre a importância da tomada de consciência em relação à necessidade de salvaguarda, devendo essa ser estimulada pela educação escolar, pós-escolar e universitária e pelo recurso aos meios de informação, para inspirar no espírito da população a compreensão e respeito às obras do passado e para evidenciar o papel desse patrimônio na vida contemporânea, apresentando as “vantagens, não apenas estéticas e culturais, mas também sociais e econômicas que pode oferecer uma política bem conduzida de salvaguarda dos conjuntos históricos ou tradicionais e sua ambiência” (Recomendação de Nairóbi, 1976).

A partir da leitura crítica das recomendações que fundamentam o modo como se entende o patrimônio e como se deveria intervir no mesmo – tendo em mente tanto sua preservação como o desenvolvimento urbano – propõe-se agora uma análise pormenorizada de alguns documentos que ajudam a situar o caso do Cais José Estelita na discussão de transformação de grandes conjuntos. São eles: a Carta de Veneza, de 1964, a Declaração de Amsterdã, de 1975, a Carta de Washington, de 1986, a Carta de Nizhny Tagil, de 2003 e os Princípios de Dublin, de 2011.

Carta de Veneza, 1964

Fruto do II Congresso Internacional de Arquitetos e de Técnicos de Monumentos Históricos, realizado em Veneza de 25 a 31 de maio de 1964, foi elaborada a chamada Carta de Veneza, documento-base do Conselho Internacional de Monumentos e Sítios, organização criada em 1965 e acolhida pela Unesco como

órgão consultor e de colaboração. Apesar de ter sido formulada há décadas, a carta é considerada ainda hoje como um documento basilar para a preservação de obras e conjuntos arquitetônicos, sendo seus princípios-guia considerados, até o presente momento, fundamentalmente válidos para o trato de bens de interesse para a preservação. Logo, os documentos posteriores do Icomos não se colocam como substitutivos à Carta de Veneza, mas como integrativos de suas diretrizes.

Segundo Kühl (2010, p. 290), a organização do congresso que deu origem à Carta de Veneza, o próprio texto do documento e, ainda, a singular criação do Icomos, derivaram da mobilização e empenho de vários países, seus serviços de preservação e profissionais do campo, para consolidar um sistema de cooperação internacional que colaborasse na resolução de questões envolvidas na preservação de bens culturais, “de modo a enfrentá-las com rigor metodológico e coerência de critérios e de princípios”. O texto da Carta é uma síntese propositiva, resultado do debate de representantes das mais variadas nações, inclusive do Brasil, fundamentada nos pontos sobre os quais se obteve acordo, portanto, constitui-se como orientação substancial referente à preservação do patrimônio cultural dessas mesmas nações.

No preâmbulo da Carta, nota-se a caracterização dos monumentos de cada povo como “portadores de mensagem espiritual do passado”, testemunho vivo de suas tradições. Reconhece-se que a humanidade, “cada vez mais consciente da unidade dos valores humanos”, considera essas obras um patrimônio comum, e se coloca responsável, perante as gerações futuras, por “preservá-las, impondo a si mesma o dever de transmiti-las na plenitude de sua autenticidade” (Carta de Veneza, 1964). Entende-se, pois, que a salvaguarda do patrimônio é responsabilidade de todos, e por isso, também a necessidade de estabelecer os princípios comuns, em plano internacional, referentes à conservação e à restauração dos monumentos, ainda que caiba a cada nação reinterpretá-los

segundo sua própria cultura e tradições, de maneira a integrá-los da melhor forma possível à sua legislação.

A Carta de Veneza coloca-se como descendente direta da Carta de Atenas de 1931 – resultante de reunião organizada pelo Escritório Internacional de Museus da Sociedade das Nações –, reconhecendo a necessidade de reexaminar os princípios da primeira carta, tendo em vista a crescente complexidade e diversidade da questão da preservação e do alargamento daquilo que é considerado bem cultural, para aprofundá-los e dotá-los de um alcance maior em um novo documento, que pudesse responder de maneira mais congruente às circunstâncias daquele momento.

Em seu artigo 1º, compreende-se a noção de monumento histórico como “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” (Carta de Veneza, 1964). Neste artigo evidencia-se a visão mais estendida do que se entende por bem de interesse cultural, embora ainda não sejam abarcados todos os tipos de manifestações culturais, que seriam trabalhados de maneira mais explícita nos documentos integrativos do Icomos, como veremos adiante.

O importante aqui é notar que o “monumento histórico” definido pela Carta, que pode ser uma obra arquitetônica isolada, ou um sítio, rural ou urbano, não precisa necessariamente ter um “valor” excepcional do ponto de vista formal e documental”, mas também se constitui por bens que tenham adquirido uma “significação de cunho cultural, que abarca um leque mais amplo de significados [...]”. Ou seja, pela definição, o interesse pode voltar-se a bens por seus aspectos memoriais e simbólicos” (KÜHL, 2010, p. 307).

Visando à conservação, outro importante, porém mal interpretado, ponto da Carta delibera que a “conservação dos

monumentos é sempre favorecida por sua destinação a uma função útil à sociedade; tal destinação é, portanto, desejável, mas não pode nem deve alterar a disposição ou a decoração dos edifícios. É somente dentro destes limites que se devem conceber e se podem autorizar as modificações exigidas pela evolução dos usos e costumes” (Carta de Veneza, 1964). Percebe-se aqui uma preocupação em assegurar a continuidade da vida de um monumento garantindo-lhe uma função que seja útil à sociedade, entretanto, tal finalidade deve respeitar o caráter histórico, artístico, e memorial do bem, preservando seus aspectos formais e documentais.

Esse artigo, muitas vezes interpretado de maneira restritiva, dá origem a uma visão inadequada da conduta direcionada ao patrimônio, principalmente quando se trata de bens em uma escala maior, e/ou que exigem transformações mais arrojadas. O que se deve entender é que o artigo não propõe o “congelamento” de um bem e sua estagnação de uma dada maneira pelo resto da existência, é perfeitamente aceitável e recomendado que se lhe destine um uso, compatível com a configuração da obra, e portanto, que garanta a sua preservação, e entende-se que as modificações podem ser cogitadas e sugeridas, desde que respeitem as características de estruturação espacial do bem e intervenham de maneira mínima e pontual, apenas no que seja necessário para que o mesmo continue a existir.

O artigo 6º complementa o anterior destacando que a “conservação de um monumento implica a preservação de um esquema em sua escala. Enquanto subsistir, o esquema tradicional será conservado, e toda construção nova, toda destruição e toda modificação que poderiam alterar as relações de volumes e de cores serão proibidas” (Carta de Veneza, 1964). Fica explícita aqui a atuação proposta para entender e salvaguardar a relação do monumento e seu entorno, ainda que de maneira genérica. Ainda assim, desde aquele momento, já se observa a preocupação da intervenção em bens culturais e sua repercussão na configuração espacial do

ambiente. Faz-se necessária também, assim como no artigo anterior, a interpretação fundamentada em relação à alteração do sítio, que pode ser cogitada desde que se respeite a composição do ambiente como estratificado historicamente.

Os sítios monumentais são contemplados no artigo 14º da Carta, que orienta a conservação e restauração de conjuntos arquitetônicos à luz dos princípios já enunciados nos artigos anteriores do documento, “ou seja, conclamando à unidade conceitual e metodológica, cujas premissas são de natureza cultural, com ênfase nas instâncias estética e histórica” (KÜHL, 2010, p. 315). O tema ganha relevância ao longo dos anos, refletindo em recomendações cada vez mais específicas em diversos organismos, como a Carta de Amsterdã de 1975, elaborada pelo Conselho Europeu, a Recomendação de Nairóbi de 1976, fruto de Conferência Geral da Unesco e a Carta de Washington de 1986 sobre a salvaguarda de cidades históricas, que chega a ser adotada pelo Icomos como documento integrativo.

Declaração de Amsterdã, 1975

Em 1975, o Conselho da Europa organizou o Congresso do Patrimônio Arquitetônico Europeu, realizado em Amsterdã de 21 a 25 de outubro. O Congresso deu origem à Declaração de Amsterdã, documento adotado pelo Comitê dos Ministros do Conselho da Europa, e que trata especificamente da união mais estreita e cooperação entre seus Estados Membros, principalmente para salvaguardar o patrimônio comum europeu e promover os ideais e os princípios para garantir sua proteção e perpetuação.

O organismo reconhece que o patrimônio arquitetônico europeu é expressão insubstituível da riqueza e diversidade cultural do continente, e constitui herança comum de todos os povos,

sendo sua conservação fundamental para garantir a solidariedade efetiva dos Estados europeus. Considera-se que a “conservação do patrimônio arquitetônico depende, em grande parte, de sua integração no quadro da vida dos cidadãos e de sua valorização nos planejamentos físico-territorial e nos planos urbanos” (Manifesto de Amsterdã, 1975).

A carta busca promover uma política europeia comum e uma ação adequada de proteção do patrimônio apoiadas nos princípios da **Conservação Integrada, e este é justamente o ponto da discussão que se deseja abordar aqui**. Embora a Declaração de Amsterdã seja um documento feito por uma organização europeia, para os bens de interesse cultural europeus, suas discussões tiveram uma repercussão muito grande em âmbito internacional, chamando atenção para o tema de se pensar o patrimônio em termos da Conservação Integrada.

Entende-se por Conservação Integrada urbana uma estrutura de planejamento e de estratégias de gestão numa área urbana existente com o propósito de garantir o desenvolvimento sustentável mediante a preservação das características significativas das estruturas físicas e sociais da área de atuação e seu entorno, além de sua integração com novos usos e funções compatíveis com sua configuração. Segundo Zancheti (2012, p.19), a Conservação Integrada teve origem no urbanismo progressista italiano dos anos 1970, representado pela experiência de reabilitação do centro de Bolonha, destacando-se a recuperação da estrutura física, econômica e social e a manutenção de seus habitantes. O caso influenciou a aplicação desses princípios em cidades italianas e espanholas nas décadas seguintes, propagando uma imagem política de eficiência administrativa, justiça social e participação popular.

A Declaração de Amsterdã desenvolveu a sistematização dos princípios da Conservação Integrada, aqui expressos em seu sentido mais amplo visando a aplicação internacional:

- O patrimônio arquitetônico contribui para a tomada de consciência da comunhão entre história e destino.

- **O patrimônio compreende não apenas as construções isoladas detentoras de valor excepcional e seu entorno, mas também conjuntos urbanos e bairros de cidades que apresentem um interesse histórico ou cultural.**

- O patrimônio constitui um bem comum, portanto sua manutenção deve ser uma responsabilidade coletiva, protegendo-o de ameaças como negligência, deterioração, demolição deliberada e novas construções em desarmonia.

- **A conservação do patrimônio arquitetônico deve ser considerada não apenas como um problema marginal, mas como objetivo maior do planejamento das áreas urbanas e do planejamento físico territorial.**

- **Os poderes locais são os principais responsáveis pela proteção do patrimônio arquitetônico, devendo trabalhar de forma cooperada.**

- A reabilitação de áreas urbanas degradadas deve ser realizada, tanto quanto possível, sem modificações substanciais da composição social dos residentes.

- As medidas legislativas e administrativas nacionais necessárias devem ser reforçadas e tornadas mais eficazes.

- Sistemas de fundos públicos devem ser dispostos aos poderes locais para custear medidas de restauração, planejamento e conservação do patrimônio arquitetônico.

- A conservação do patrimônio construído deve ser assunto de programas de educação em todos os níveis.

- Devem ser encorajadas as organizações privadas – internacionais, nacionais e locais – que contribuam para despertar o interesse público no que diz respeito à preservação do patrimônio.

- Deve-se assegurar uma arquitetura contemporânea de alta qualidade, uma vez que a arquitetura de hoje é o patrimônio de amanhã.

(Declaração de Amsterdã, 1975; ZANCHETI, 2012, p. 20 e 21).

Uma das considerações finais fundamentais do Congresso recai sobre a conclusão de que caso uma nova política de proteção e conservação integradas do patrimônio não seja posta em ação imediatamente, a sociedade poderá, muito brevemente, ser privada do patrimônio arquitetônico e dos sítios que formam seu quadro tradicional de vida. Enfatiza-se a necessidade de proteção dos bens que encontram-se mais ameaçados, as cidades históricas, os bairros urbanos antigos e os conjuntos tradicionais. A partir dessa análise, identifica-se a urgência de proteção desses espaços sob uma perspectiva global, tendo em conta os edifícios de valor cultural, dos mais importantes aos mais modestos, assim como o ambiente em que se integram.

Logo, a conservação do patrimônio arquitetônico se entende como um dos maiores objetivos do planejamento das áreas urbanas e do planejamento físico territorial. Com o intuito de possibilitar a integração entre os dois campos, a Declaração recomenda a organização do inventário dos bens culturais, delimitando assim, não só a tutela dos sítios em si, mas também a definição de zonas periféricas de proteção. Esses inventários deveriam ser amplamente difundidos entre as autoridades regionais e locais, assim como entre os responsáveis pelo planejamento urbano.

O documento orienta que a política de planejamento urbano deve integrar as exigências de conservação do patrimônio arquitetônico e para elas contribuir, podendo ela, incentivar novos usos que correspondam às necessidades da vida contemporânea nas zonas em declínio econômico afim de impedir seu despovoamento e degradação das construções antigas, tendo em mente, todavia, a atenuação das pressões exercidas sobre os bairros antigos.

Para tanto, é de suma importância que existam responsáveis pela conservação nos níveis centrais, regionais e locais, além de ampla participação popular onde são tomadas as decisões em matéria de planejamento. A Conservação Integrada considera a opinião pública essencial, e defende que a “população deve, baseada em informações objetivas e completas, participar realmente, desde a elaboração dos inventários até a tomada das decisões” (Declaração de Amsterdã, 1975).

Esse ponto da carta demonstra a legítima dedicação que os poderes locais devem ter em relação à sua população. Recomenda-se o amplo conhecimento da opinião dos grupos envolvidos, para levar em conta suas considerações para a elaboração de seus projetos, além de abertura absoluta de todo e qualquer processo que envolva informar o público de alguma decisão, utilizando-se linguagem clara e acessível, a fim de que a população possa conhecer, discutir e apreciar os motivos das decisões. A relação entre os poderes locais e a população deveria ser de troca constante de informações e ideias, e toda proposta alternativa apresentada por associações ou particulares deveria ser considerada como contribuição genuína ao planejamento.

Por fim, convém entender que a Conservação Integrada não nega a presença da arquitetura contemporânea nos conjuntos antigos. Assim como nas cartas patrimoniais analisadas anteriormente, a Declaração de Amsterdã defende que é absolutamente aceitável construir sobre o construído, desde que a intervenção tenha em conta o entorno existente, respeitando as características arquitetônicas e paisagísticas dos espaços construídos e abertos de um determinado sítio, assim como atribuindo-lhe funções que respeitem seu caráter e configuração espacial, garantindo uma inserção harmoniosa do novo e a manutenção das realidades físicas do conjunto.

Carta de Washington, 1986

Em 1986, a Assembleia Geral do Icomos, realizada em Washington, elaborou e adotou a Carta Internacional para a Salvaguarda das Cidades Históricas, conhecida como Carta de Washington. Este é um documento integrativo da instituição, que aprofunda e reinterpreta, para um contexto mais amplo, os princípios da Carta de Veneza (1964), tratando de um tema não contemplado diretamente por ela. Com seu caráter indicativo e prescritivo, essa carta deveria ser seguida por todos os Comitês Nacionais e por todos os membros do Icomos.

Em seu preâmbulo, a Carta aborda um tema polêmico e define como histórica todas as cidades do mundo, uma vez que são resultantes de um desenvolvimento mais ou menos espontâneo ou de um projeto deliberado e constituem expressões materiais da diversidade das sociedades através da história. Isto posto, o documento diz respeito às “cidades grandes ou pequenas e aos centros ou bairros históricos com seu entorno natural ou construído, que, além de sua condição de documento histórico, exprimem valores próprios das civilizações urbanas tradicionais” (Carta de Washington, 1986).

Denuncia-se a ameaça de degradação e deterioração desses bens culturais, muitas vezes negligenciados, além de sua destruição frente a um urbanismo predatório, nascido na era industrial e que atinge universalmente todas as sociedades, provocando perdas irreversíveis de caráter cultural, social e econômico.

A Carta reitera que a salvaguarda das cidades e bairros históricos representa a adoção de medidas necessárias à sua proteção, conservação e restauração, assim como seu desenvolvimento coerente e sua adaptação harmoniosa à vida contemporânea. Para que isso seja possível, entende-se a necessidade de incorporar as

políticas de salvaguarda aos planos de ordenamento e urbanização, visando um desenvolvimento social e econômico em nível nacional, regional e local.

Visando a manutenção do caráter histórico da cidade e o conjunto de elementos materiais e espirituais que expressam sua imagem, a recomendação destaca valores a serem notadamente preservados como a forma urbana definida pelo traçado e parcelamento, as relações entre os diversos espaços urbanos, espaços construídos, espaços abertos e espaços verdes, a forma e o aspecto das edificações (interior e exterior) definidos por sua estrutura, volume, estilo, escala, materiais, cor e decoração, as relações da cidade com seu entorno natural ou criado pelo homem e as diversas vocações da cidade adquiridas ao longo de sua história (Carta de Washington, 1976).

Assim como nos documentos precedentes, a Carta de Washington reconhece que o planejamento da salvaguarda das cidades e bairros históricos deve ser precedido de estudos multidisciplinares, entendendo que:

“O plano de salvaguarda deve compreender uma análise dos dados, particularmente arqueológicos, históricos, arquitetônicos, técnicos, sociológicos e econômicos e deve definir as principais orientações e modalidades de ações a serem empreendidas no plano jurídico, administrativo e financeiro. O plano de salvaguarda deverá empenhar-se para definir uma articulação harmoniosa entre os bairros históricos e o conjunto da cidade. O plano de salvaguarda deve determinar as edificações ou grupos de edificações que devam ser particularmente protegidos, os que devam ser conservados em certas condições e os que, em circunstâncias excepcionais, possam ser demolidos. Antes de qualquer intervenção, as condições existentes na área deverão ser rigorosamente documentadas. O plano deveria contar com a adesão dos habitantes” (Carta de Washington, 1976).

No que se refere à necessidade de intervenção em um determinado bairro ou cidade histórica, a Carta admite que a inserção harmoniosa de elementos de caráter contemporâneo

podem contribuir para o enriquecimento do conjunto, entretanto, preconiza a prudência, sensibilidade, método e rigor na operação, lembrando que todo e qualquer acréscimo deverá respeitar a organização espacial existente e sua arquitetura característica, para não comprometer a autenticidade do conjunto tradicional. Da mesma forma, as novas funções devem ser compatíveis com o caráter, vocação e a estrutura das cidades históricas.

Carta de Nizhny Tagil, 2003

A Carta de Nizhny Tagil sobre o Patrimônio Industrial foi aprovada pelos delegados reunidos na Assembleia Geral da Comissão Internacional para a Conservação do Patrimônio Industrial, em 17 de julho de 2003, sendo posteriormente ratificada pelo Icomos e aprovada definitivamente pela Unesco. O Ticcih é a organização mundial consagrada ao patrimônio industrial, sendo também o consultor especial do Icomos para esta categoria de patrimônio, e a carta em questão foi o primeiro texto de referência internacional para orientar a proteção e conservação nesse campo.

Na carta entende-se a importância da conservação e do estudo dos vestígios materiais que compõem o patrimônio industrial, por representarem testemunhos das mudanças tecnológicas fundamentais nas técnicas de produção e fluxo de produtos e pessoas, característicos dos processos industriais. Compreende-se por patrimônio industrial os vestígios da cultura industrial que possuem valor histórico, tecnológico, social, identitário, arquitetônico, estético e científico, sendo assim, considerados de importância fundamental “os edifícios e as estruturas construídas para as atividades industriais, os processos e os utensílios utilizados, as localidades e as paisagens nas quais se localizavam, assim como todas as outras manifestações, tangíveis e intangíveis” (Carta de Nizhny Tagil, 2003).

A Organização defende o estudo desses bens de modo a proporcionar o ensinamento ao grande público sobre a cultura industrial, explorando sua história, sua finalidade e seu significado na vida dos cidadãos e na configuração da cidade. Nesse sentido, é recomendável a proteção, conservação e restauração desse patrimônio, respaldadas no espírito da Carta de Veneza, entendendo naquele documento a tradução dos fundamentos básicos da preservação.

Dessa forma, a Carta recomenda que os governos dos Estados e seus órgãos especializados na salvaguarda de bens culturais elaborem inventários dos sítios industriais sob sua tutela e disponibilizem pareceres sobre os critérios de preservação dos vestígios para a transmissão às futuras gerações. Reconhece-se a necessidade de sítios e estruturas de reconhecida importância patrimonial serem protegidos por medidas legais, administrativas e financeiras sólidas que assegurem sua conservação, assim como o estabelecimento de diretrizes para futuras intervenções e projetos de restauro nessas áreas.

Evocando os princípios da Carta de Veneza, a Carta de Nizhny Tagil reivindica que “os sítios mais importantes devem ser integralmente protegidos e não deve ser autorizada nenhuma intervenção que comprometa a sua integridade histórica ou a autenticidade da sua construção. A adaptação coerente, assim como a reutilização, podem constituir formas apropriadas e econômicas de assegurar a sobrevivência de edifícios industriais, e devem ser encorajadas mediante controles legais apropriados, conselhos técnicos, subvenções e incentivos fiscais.” A Carta reitera que as novas utilizações do patrimônio devem respeitar o material específico e os esquemas originais de circulação e de produção dos sítios em questão, sendo tanto quanto possível compatíveis com a sua anterior utilização. Recomenda-se ainda uma adaptação que evoque a sua antiga atividade.

Reconhecendo igualmente os princípios da Conservação Integrada, a Carta entende a importância das ações voltadas para a conservação do patrimônio industrial estarem integradas às políticas econômicas de desenvolvimento assim como na planificação regional e nacional.

Princípios de Dublin, 2011

Para concluir a análise aqui proposta, julga-se importante interpretar os Princípios de Dublin, documento conjunto do Icomos e Ticcih, adotado em 28 de novembro de 2011, que trata da “Conservação de Sítios, Estruturas, Áreas e Paisagens do Patrimônio Industrial”. Os organismos reconhecem a natureza particular do patrimônio industrial e as questões e ameaças a que este está submetido na contemporaneidade, e visam adotar e promover a disseminação dos Princípios com a intenção de “auxiliar na documentação, proteção, conservação e valorização do patrimônio industrial como parte do patrimônio das sociedades humanas de todo o mundo” (Princípios de Dublin, 2011).

O documento compreende que o processo global de industrialização decorrente dos dois últimos séculos constitui uma importante etapa da história da humanidade, e que seu patrimônio é de extrema relevância para o mundo contemporâneo, uma vez que testemunha e expressa os “conceitos reconhecidos de Revolução Industrial [...], marcado pelo desenvolvimento e utilização de processos e tecnologia com respeito a produção, transporte, geração de energia, intercâmbios comerciais e novos padrões sociais e culturais” (Princípios de Dublin, 2011).

O patrimônio industrial é definido tanto por bens materiais, imóveis e móveis, associados às tecnologias e processos industriais, engenharia, arquitetura e planejamento urbano – portanto, sítios,

estruturas, complexos, áreas, paisagens, maquinaria, objetos e documentos – quanto por aspectos intangíveis que dizem respeito a habilidades técnicas, memórias e vida social dos trabalhadores e de suas comunidades – refletidos no conhecimento técnico, na organização do trabalho e dos trabalhadores industriais, além do complexo legado social e cultural dessas sociedades.

“Os sítios de patrimônio industrial são muito diversificados em termos de função, projeto e evolução. Muitos são representativos de processos e tecnologias, assim como de condições regionais ou históricas, enquanto que outros constituem grandes realizações de alcance global. Outros são complexos industriais com operações distribuídas em diferentes lugares ou são sistemas cujos componentes são interdependente frequentemente de tecnologias e períodos históricos diferentes. O significado e o valor do patrimônio industrial são intrínsecos aos próprios sítios e estruturas, seu material construtivo, componentes, maquinaria e disposição, expressos na paisagem industrial, em documentos textuais e também nos registros intangíveis contidos nas memórias, nas artes e nos costumes” (Princípios de Dublin, 2011).

Os Princípios de Dublin sistematizam a compreensão e atuação sobre o patrimônio industrial e orientam a documentação e entendimento, efetiva proteção e conservação, além da apresentação e difusão da importância das estruturas, sítios, áreas, paisagens industriais e seus valores. Para isso, recomenda-se de antemão a pesquisa e documentação das manifestações industriais, tangíveis e intangíveis, entendida como ação essencial para sua identificação, conservação e reconhecimento de seus significados e valores patrimoniais. Esse levantamento deve contemplar as dimensões históricas, tecnológicas e socioeconômicas dos sítios e estruturas do patrimônio industrial, visando oferecer uma base integrada para sua conservação e gestão. Faz-se imprescindível, assim, uma abordagem interdisciplinar para identificar seus significados, contando com a análise de especialistas das respectivas áreas e a participação das comunidades e de outras partes interessadas no processo.

Para assegurar uma efetiva proteção e conservação dos bens que compreendem o patrimônio industrial, o documento enfatiza a necessidade urgente de adoção de políticas apropriadas e medidas legais e administrativas com tal finalidade. Os bens devem “receber um reconhecimento legal, conservação e gestão adequadas para assegurar que seu significado, integridade e autenticidade sejam mantidos”. No caso dos bens materiais, reconhece-se a necessidade de aplicação de medidas de proteção que entendam a totalidade do conjunto e sua integridade funcional como elementos essenciais para o significado das estruturas e dos sítios de patrimônio industrial. Entende-se que seu valor patrimonial pode ser gravemente ameaçado ou reduzido caso componentes importantes forem removidos ou “elementos subsidiários que formam parte do todo forem removidos” (Princípios de Dublin, 2011).

O documento defende a conservação e manutenção das estruturas, sítios, áreas e paisagens industriais e entende que o uso original ou sua adequação seja o modo mais frequente, e geralmente mais sustentável, de assegurar a conservação de estruturas e sítios do patrimônio industrial. Dentre as recomendações estabelecidas para esse fim, é ressaltada a condição de que os “novos usos devem respeitar os materiais significativos, componentes e padrões de circulação e atividade”, sendo necessário um conhecimento especializado para garantir que o “significado patrimonial seja considerado e respeitado na gestão do uso sustentável” desses bens culturais.

Por fim, o documento reforça a importância do patrimônio industrial como testemunho da história local, nacional e internacional, dos avanços tecnológicos e científicos e dos processos sociais e artísticos aos quais está ligado. Na intenção de apresentar e difundir as dimensões e os valores dos bens industriais, é recomendado o desenvolvimento de programas, equipamentos e outros recursos como meios para “promover a conscientização e a valorização do patrimônio industrial em toda sua riqueza de

significados para as sociedades contemporâneas”. Soma-se a isso, o entendimento de que o ideal é que esses equipamentos e atividades “estejam localizados nos próprios sítios patrimoniais onde se deu o processo de industrialização e nos quais podem ser melhor difundidos” (Princípios de Dublin, 2011).

Considerações

Diante da interpretação feita até aqui, fica clara a intenção dos diversos Conselhos aos quais compete a discussão da preservação do patrimônio no que se refere à definição de políticas e adoção de medidas que trabalhem no sentido de garantir sua salvaguarda. Pensar a preservação e perpetuação de conjuntos antigos, sítios, paisagens e cidades históricas simultaneamente ao desenvolvimento e inserção desses espaços na vida contemporânea requer uma leitura sensível e comedimento em qualquer intervenção que afete direta ou indiretamente os bens culturais que compõem suas dinâmicas.

Nesse sentido, levando em conta *apenas* sua natureza arquitetônica, é possível aferir que o Projeto Novo Recife desvirtua completamente as diretrizes construídas pelos documentos patrimoniais. A proposta vai na contra mão de tudo que é preconizado no campo da preservação do patrimônio e contribui ativamente para a descaracterização do Pátio Ferroviário das Cinco Pontas e de sua ambiência, conformada pela paisagem urbana do centro histórico do Recife.

Ao entender a configuração e importância daquele espaço para a memória ferroviária e urbana da cidade, como vimos no primeiro capítulo, fica evidente como o desenho do empreendimento simplesmente desconsidera os valores intrínsecos ao bem e se insere naquele território como se ele fosse um mero terreno disponível na cidade, sem um entorno relevante, onde não existisse nenhum tipo

de impedimento e critérios de construção ou parâmetros urbanísticos para regular sua ocupação.

O projeto apaga aquela memória industrial e paisagística, uma vez que ignora a espacialidade do bem. Ao propor a demolição dos galpões do Instituto do Açúcar e do Alcool (IAA), a supressão de linhas férreas, o parcelamento e novo traçado viário, o deslocamento dos tanques de melaço, a implantação de diversas edificações indistintamente ao longo do lote, a intervenção altera drasticamente a disposição das construções e dos vazios no sítio ferroviário, comprometendo a leitura da lógica operacional do pátio.

Perde-se a identificação daquele espaço como o ponto de partida da primeira estrada de ferro nordestina e segunda do Brasil. Sua forma espacial, suas estruturas, suas dinâmicas, suas interações com o porto e a cidade – que ainda hoje caracterizam um dos pátios ferroviários mais íntegros do país – são suprimidas de maneira abrupta por um projeto que ignora a unidade funcional daquele conjunto industrial.

A vocação do sítio como um vazio urbano é esvaziada de significado no momento em que se projeta prédios de exagerada densidade construtiva e de alturas desproporcionais em um espaço da cidade onde sempre se promoveu uma ocupação esparsa e de baixa massa edificada. Aquela área, deliberadamente concedida e construída ao longo dos séculos como um espaço livre e aberto, tem sua morfologia e seu passado obliterados para a eclosão de um complexo imobiliário que se ergue às custas do passado da cidade.

Além disso, a nova arquitetura proposta para a área despreza a ambiência que compreende o Cais José Estelita, e que é imprescindível para a leitura urbana do centro do Recife. Ao propor as torres de altíssimo gabarito, que constituem um verdadeiro paredão de prédios onde se tem uma imagem tão característica de horizontalidade na cidade, o Projeto Novo Recife sequer tenta inserir-se de maneira harmônica naquela paisagem, e termina por

romper a relação que existe entre o sítio e seu entorno.

O impacto na paisagem é imediato, e devastador. O conjunto urbano de Santo Antônio e São José se empobrece diante da adjacência a um projeto que está em completa desarmonia com sua vizinhança. As características originais do centro e sua apreensão pelos seus visitantes são descaracterizadas, assim como, consequentemente, a imagem e identidade da cidade. Os espigões do Novo Recife dilaceram a paisagem do centro histórico, desrespeitando os aspectos representativos daquela região da cidade e deturpando suas relações de volume, escala, tipologia, morfologia, cores e materiais.

É preciso lembrar que o Pátio das Cinco Pontas, há anos abandonado e deteriorado, de acordo com os princípios das cartas patrimoniais, deveria integrar-se à vida contemporânea, de modo a desempenhar uma função útil à cidade e aos moradores do Recife. Esse é um fato incontestável. Entretanto, a proposta do Projeto Novo Recife o faz de maneira que desvirtua os significados daquele patrimônio. Como já foi amplamente explorado nessa discussão, existem limites os quais um projeto de intervenção deve respeitar ao atuar sobre a preexistência. É preciso levar em conta os aspectos que caracterizam o bem cultural como patrimônio e somente a partir dessa premissa é que se devem pensar as transformações exigidas pela evolução de seu uso.

Vale ressaltar alguns outros pontos que as cartas patrimoniais elucidam em relação à reflexão e atuação sobre o patrimônio e que o Consórcio Novo Recife desconsiderou quando da elaboração de seu projeto. Como pudemos analisar, os documentos de preservação ressaltam a importância de que intervenções arquitetônicas em conjuntos históricos se baseiem em estudos multidisciplinares que perscrutem suas características e contexto urbano para que possam, assim, assegurar a manutenção de sua significância e plena compreensão. Acontece que mesmo diante dos pareceres técnicos

elaborados por técnicos qualificados da Superintendência do IPHAN em Pernambuco, o Projeto Novo Recife pareceu ignorar suas meticulosas análises.

Em outras palavras, sabia-se da importância da área como um bem de interesse cultural, em nível local e nacional, e como atuar de maneira a preservar suas características mais significativas. Entretanto, a proposta claramente desprezou essa percepção, apresentando-se, inclusive num primeiro momento, em uma configuração ainda mais desarmônica do que a de hoje em dia – em 2012, quando foi aprovado pela prefeitura, as torres do Projeto Novo Recife eram ainda mais altas e, de caráter muito mais privativo¹.

Outra crítica ao projeto recai sobre a falta de transparência e diálogo com a população durante sua elaboração. As cartas recomendam fortemente a participação da sociedade civil no tocante à definição de políticas públicas e tomada de decisões em áreas de interesse cultural, visando promover uma gestão e construção mais democrática da cidade. Entretanto, como se sabe, a proposta do Novo Recife sempre foi desenvolvida a portas fechadas, sem o conhecimento da população recifense, e os poucos momentos em que os habitantes da cidade puderam manifestar suas opiniões e rediscutir o projeto com as construtoras ocorreram em virtude de intensa pressão popular.

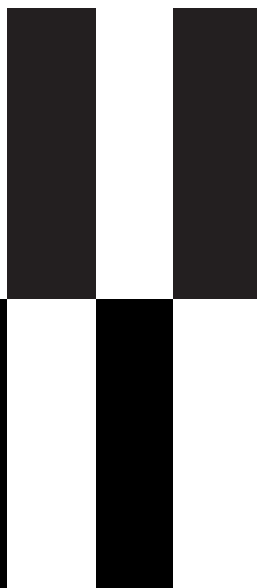
Por fim, é importante destacar que o Projeto Novo Recife representa precisamente o tipo de empreendimento que há anos vem sendo denunciado pelas cartas patrimoniais. A discussão em torno da reapropriação desse espaço do Recife está inserida nas questões que os documentos de preservação trazem em relação às ameaças ao patrimônio, como o desenvolvimento desenfreado das cidades

¹ Apesar da proposta incoerente partir do consórcio imobiliário, não se exclui a responsabilidade da Prefeitura da Cidade do Recife por ter aprovado o projeto em tais condições (tema a ser abordado mais adiante).

sobre grandes extensões de áreas de interesse cultural consolidado, o avanço da especulação imobiliária e a descaracterização dos centros urbanos e paisagens culturais.

Com isso, entende-se a falta de legitimidade do projeto quando analisado à luz das cartas patrimoniais. Ao fugir das recomendações de salvaguarda, elaboradas em consenso por diversos organismos de preservação, em nível nacional e internacional, o projeto apresenta inquestionável ameaça ao patrimônio cultural recifense e federal, representando uma perda irreparável tanto para o sítio ferroviário do Pátio das Cinco Pontas quanto para a paisagem urbana do centro histórico do Recife.

Em seguida, interpretaremos a legislação atuante no território em questão que prevê a preservação do Pátio Ferroviário das Cinco Pontas e sua ambiência, a fim de evidenciar como as leis refletem o que é discutido e preconizado pelas cartas patrimoniais mas ainda assim são atropeladas pela proposta do Projeto Novo Recife, reforçando a falta de legalidade da intervenção.



3

Legislações Relativas à Preservação

do Patrimônio Atuentes no Território

Como foi visto no capítulo anterior, na década de 1970, as primeiras cartas patrimoniais nacionais lançam luz sobre a necessidade de ação articulada dos estados e municípios à atuação federal para a complementação de medidas de proteção do patrimônio cultural no país. Considerando o recorte territorial desta pesquisa, é importante citar a criação da Fundação do Patrimônio Histórico e Artístico de Pernambuco (FUNDARPE), órgão de preservação em nível estadual, em 1973, seguida pela criação, na década de 1980 (ALBUQUERQUE, 2016, p. 59), do Departamento de Preservação dos Sítios Históricos (DPSH), atual Diretoria de Preservação do Patrimônio Cultural (DPPC), órgão de preservação em nível municipal na cidade do Recife.

Até então, o IPHAN era o único órgão responsável pela delimitação e salvaguarda dos bens de interesse cultural no território, e o fazia através do tombamento de imóveis individuais (MELO, 2009, p. 99). O Decreto-Lei nº 25, de 30 de novembro de 1937, foi responsável por instituir o instrumento do tombamento, que dispõe sobre a proteção do patrimônio histórico e artístico nacional, e coloca o IPHAN – na época SPHAN – como gerenciador da proteção dos bens de interesse cultural em todo o país.

O Decreto-Lei entende como patrimônio histórico e artístico nacional o “conjunto dos bens móveis e imóveis existentes no país e cuja conservação seja de interesse público, quer por sua vinculação a fatos memoráveis da história do Brasil, quer por seu excepcional valor arqueológico ou etnográfico, bibliográfico ou artístico”. Tais bens, após inscritos em um ou mais dos Livros do Tombo¹, passam a ser considerados parte integrante do patrimônio nacional, estando

inclusive, sujeitos a tombamento, "os monumentos naturais, bem como os sítios e paisagens que importe conservar e proteger pela feição notável com que tenham sido dotados pelo natureza ou agenciados pelo indústria humana” (Decreto-Lei nº 25, 1937).

O tombamento traz limites ao direito de propriedade dos bens tombados, além de impor obrigações ao proprietário, Estado e toda a coletividade visando sua conservação. O artigo 17º, por exemplo, dispõe que as “coisas tombadas não poderão, em caso nenhum ser destruídas, demolidas ou mutiladas, nem, sem prévia autorização especial do Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, ser reparadas, pintadas ou restauradas”. Ademais, a legislação exprime preocupação com a ambiência em que o bem está inserido, e, em seu artigo 18º, determina que “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” (Decreto-Lei nº 25, 1937).

Esse último artigo de fato institui um instrumento legal voltado para a proteção da vizinhança dos bens valorados, a definição de uma área de entorno dos bens tombados. Essa forma de proteção, de natureza complexa e muito importante, determina uma área envoltória ao bem tombado, cuja preservação é fundamental para garantir sua leitura e integridade.

Ao voltar a atenção ao centro do Recife, mais especificamente aos bairros de Santo Antônio e São José, sabemos que o conjunto urbano abriga um rico acervo patrimonial, comportando 16 bens tombados individualmente pelo IPHAN, que apresentam uma poligonal de entorno comum, envolvendo-os e determinando que aquela é uma área de interesse cultural nacional e que qualquer intervenção no território está sujeita à apreciação e aprovação prévia do órgão.

O terreno destinado ao empreendimento Novo Recife está parcialmente envolto por essa poligonal, o que determina que, com



Bens tombados pelo IPHAN nos bairros de Santo Antônio e São José, envoltos pela poligonal de entorno. Em destaque, área não operacional do Pátio das Cinco Pontas (área destinada ao empreendimento Novo Recife).

1. **Capela dos Noviços ou Capela Dourada, Claustro e Casa de Oração da Ordem Terceira de São Francisco de Assis**, Processo 06-T-38, Livro de Belas Artes, tombada em 14/03/1938;
2. **Igreja de Nossa Senhora da Conceição dos Militares**, Processo 04-T-38, Livro de Belas Artes, tombada em 28/03/1938;
3. **Fortaleza de São Tiago das Cinco Pontas**, Processo 101-T-38, Livro de Belas Artes, tombada em 24/05/1938;
4. **Igreja da Ordem Terceira do Carmo**, Processo 125-T-38, Livro de Belas Artes, tombada em 30/05/1938;
5. **Conjunto Arquitetônico do Pátio de São Pedro e Igreja de São Pedro dos Clérigos**, Processo 123-T-38, Livro de Belas Artes, tombada em 20/07/1938;
6. **Igreja Matriz de Santo Antônio**, Processo 105-T-38, Livro de Belas Artes, tombada em 13/08/1938;
7. **Igreja e Convento de Santo Antônio**, Processo 144-T-38, Livro de Belas Artes, tombada em 20/07/1938;
8. **Igreja e Convento de Nossa Senhora do Carmo**, Processo 148-T-38, Livro de Belas Artes e Livro Histórico, tombada em 05/10/1938;
9. **Teatro Santa Isabel**, Processo 401-T-49, Livro Histórico, tombado em 31/10/1949;
10. **Igreja de Nossa Senhora do Rosário de Pretos**, Processo 759-T-65, Livro de Belas Artes, tombada em 08/07/1965;
11. **Igreja do Divino Espírito Santo**, Processo 866-T-72, Livro Histórico, tombada em 07/12/1972;
12. **Mercado de São José**, Processo, Processo 883-T-73, Livro de Belas Artes e Livro Histórico, tombado em 17/12/1973;
13. **Igreja Nossa Senhora do Terço**, Processo 922-T-75, Livro de Belas Artes e Livro Histórico, tombada em 30/12/1975;
14. **Igreja de São José do Ribamar**, Processo 923-T-75, Livro de Belas Artes e Livro Histórico, tombada em 08/04/1980;
15. **Casa Paroquial anexa à Igreja Matriz de Santo Antônio**, Processo 966-T-79, Livro de Belas artes e Livro Histórico, tombada em 28/04/1980;
16. **Igreja de Nossa Senhora da Conceição da Congregação Mariana**, Processo 1.133-T-84, Livro Histórico, tombada em 01/07/1987.

¹ O IPHAN possui quatro Livros do Tombo nos quais são inseridos os bens culturais nacionais: Livro do Tombo Arqueológico, Etnográfico e Paisagístico, Livro do Tombo Histórico, Livro do Tombo das Belas Artes e Livro do Tombo das Artes Aplicadas.

base na legislação federal de preservação, as novas construções na região devem contribuir para a preservação da ambiência e visibilidade desses monumentos tombados. Buscando uma inserção e convivência harmoniosa com as edificações antigas, o projeto deve garantir as relações de escala, gabarito, volumetria, densidade construtiva, implantação no terreno, índice de utilização e taxa de ocupação existentes naquele conjunto urbano consolidado. Além disso, o projeto deve promover a criação de uma transição fluida e coerente entre a zona da cidade onde os parâmetros construtivos são mais permissivos e a zona do bem a ser protegido, “de modo a não se passar de modo abrupto de uma para outra: é a manutenção do ‘clima’ para que o ápice seja o monumento, para que o mesmo não seja ‘engolido’ por construções de características diversas, fazendo-o passar despercebido” (ACP, 2013, p. 18).

É notório que, caso construído como planejado, o Projeto Novo Recife irá prejudicar a ambiência e visibilidade do acervo arquitetônico e paisagístico tombado e protegido pelo IPHAN naquela área do centro histórico da cidade do Recife, sobretudo porque a nova arquitetura proposta contrasta radicalmente com aquela existente há gerações. Os impactos serão muito semelhantes aos provocados pela construção das torres no Cais de Santa Rita e vão desde a descaracterização do conjunto levando em conta o padrão de implantação, a tipologia e a escala construtiva dos novos edifícios, que diferem das construções existentes no entorno – galpões sem recuo frontal, sobrados magros implantados em lotes estreitos e igrejas, com gabaritos que oscilam entre 10 e 20 metros – até a interferência visual no skyline da cidade e comprometimento da visualização dos monumentos tombados, a partir da implantação de edificações com alturas completamente desproporcionais, que rompem os vínculos formais e espaciais do contexto edificado (MELO,

Interferência das torres do Cais de Santa Rita sobre a visibilidade e ambiência do Mercado de São José (acima) e Pátio de São Pedro (abaixo), bens tombados pelo IPHAN nos bairros de Santo Antônio e São José. Fotos: Beatriz Kirzner, 2021.



Interferência das torres do Cais de Santa Rita sobre a visibilidade e ambiência do conjunto edificado do bairro de São José. Fotos: Beatriz Kirzner, 2021.

2009). As circunstâncias que permitiram a aprovação do projeto serão tratadas mais adiante, mas a intenção aqui é demonstrar que existe um instrumento legal sólido em nível nacional que teoricamente deveria garantir – ao menos parcialmente – a proteção da área, mas não o fez.

No final da década de 1970, influenciados pelos documentos nacionais (FUNDARPE) e internacionais relativos à salvaguarda dos bens culturais analisados anteriormente, o município do Recife e o Governo do Estado de Pernambuco introduziram em suas políticas local e regional legislações específicas referentes ao patrimônio em diferentes escalas². Em 1978, foi elaborado o Plano de Preservação

2 Aqui analisaremos sobretudo as que tratam de sítios e conjuntos urbanos.

de Sítios Históricos da Região Metropolitana do Recife (PPSH/RMR), pelo Governo do Estado de Pernambuco, através da Fundação de Desenvolvimento da Região Metropolitana do Recife (FIDEM). O Plano representa a primeira iniciativa determinada a trabalhar uma legislação de preservação cultural fundamentada no conceito de manchas ou conjuntos urbanos, incorporando os preceitos descritos nos documentos internacionais (LEAL; FREITAS, 2008, apud MELO, 2009, p. 99).

Nos bairros de Santo Antônio e São José,

“O diagnóstico originalmente elaborado pelo PPSH/RMR selecionou diferentes áreas de projeto e setores de preservação ambiental, levando em consideração a homogeneidade em relação ao grau de descaracterização, época de construção e da importância intrínseca do monumento ou conjunto monumental. As áreas refletem, portanto, a evolução urbana do território, e foram divididas da seguinte forma:

1. Praça das Cinco Pontas / Rua Imperial
2. Pátio do Terço / Rua dos Martírios e Voluntários da Pátria
3. Praça da Restauração / Ruas Padre Floriano, das Flores e Cristóvão Colombo / Travessa do Forte
4. Pátio de São José do Ribamar / Rua de São José / Travessa de São José
5. Pátio de São Pedro / Ruas das Águas Verdes e Felipe Camarão
6. Pátio do Livramento / Rua Direita / Rua da Penha
7. Pátio do mercado de São José / Rua do Rangel / Rua da Praia / Beco do Marroquim
8. Praça do Carmo
9. Rua Nova
10. Rosário dos Pretos / Rua Estreita do Rosário / Duque de Caxias
11. Praça Dezesete / Igreja do Espírito Santo
12. Convento de Santo Antônio
13. Praça da República” (DPPC, 2020, p. 44-45).



Proposta de preservação do PPSH/RMR para os Bairros de Santo Antônio e São José. Fonte: DPPC.

A partir do PPSH/RMR, foi elaborada, em âmbito municipal, a Lei nº 13.957/1979, que foi responsável por instituir as diretrizes para a proteção dos sítios, conjuntos antigos, ruínas e edifícios isolados, em função de seus valores histórico ou arquitetônico. A Lei ainda regulamentava o espaço ao instituir as Zonas de Proteção (ZP), determinando setores de diferentes níveis de proteção, dentre os quais se incluem as Zonas de Preservação Rigorosa (ZPR) e as Zonas de Preservação Ambiental (ZPA), a fim de atenuar as diferenças entre a ambiência da ZPR e o espaço circundante (MELO, 2009, p. 99).

Cada ZP, de acordo com o texto da Lei, corresponde a um sítio histórico, arqueológico, arquitetônico ou paisagístico formado pelo bem ou conjunto de bens culturais e seu entorno. Seu artigo 6º atenta para as futuras intervenções dentro dessas áreas de proteção, “visando a maior proteção dos bens situados na ZPR, o espaço interior da poligonal que a delimita estará sob rígido controle, de

modo a impedir intervenções ou não intervenções que provoquem o seu perecimento ou que interfiram nas características, nas suas linhas ou na sua integridade, alterando-lhes a feição original” (RECIFE, 1979, art. 6º).

A legislação especifica que toda e qualquer construção e obra de conservação, reparação ou restauração de bem situado em ZPR tem a obrigação de respeitar a volumetria e feição do imóvel ou conjunto, considerando sua estrutura espacial e configuração, para assegurar suas características originais e preservar aspectos como gabarito, escala, implantação do edifício no lote, forma e inclinação da cobertura, materiais de revestimento e vãos de circulação, ventilação, iluminação e insolação voltado para o espaço externo, bem como os materiais de vedação dos mesmos. A Lei esboça uma preocupação referente a novos usos destinados aos bens protegidos, determinando que se implementam apenas funções compatíveis com sua natureza. Incidem ainda sobre a ZPA restrições como a proibição de descaracterização da trama urbana, quando a ZP estiver localizada em área urbanizada, a exemplo de abertura, supressão ou alargamento de vias e o desmembramento de lotes. O proprietário de imóvel situado em ZP que infringisse quaisquer das normas constantes da Lei estaria sujeito a penalidades diversas que a mesma institui.

Com base na Lei 13.957/1979, foi promulgado pela Prefeitura da Cidade do Recife o Decreto Nº 11.693 de 22 de setembro de 1980, que criou a Zona de Preservação de Santo Antônio/São José (DPPC, 2020, p. 45).

“Na criação da Zona, as áreas anteriormente propostas pelo PPSH/RMR foram condensadas (com algumas alterações de polígonos) em quatro Zonas de Preservação Rigorosa, da seguinte forma:

ZPR 1 – Praça da República e Convento de Santo Antônio, englobando também um pequeno trecho anteriormente proposto como setor ambiental;

ZPR 2 – Rua Nova;

ZPR 3 – Praça do Carmo;

ZPR 4 – Ampla área, incorporando o Setor de Preservação Ambiental 1 e Praça das Cinco Pontas/Rua Imperial; Pátio do Terço / Rua dos Martírios e Voluntários da Pátria; Praça da Restauração / Ruas Padre Floriano, das Flores e Cristóvão Colombo / Travessa do Forte; Pátio de São José do Ribamar / Rua de São José / Travessa de São José; Pátio de São Pedro / Ruas das Águas Verdes e Felipe Camarão; Pátio do Livramento / Rua Direita / Rua da Penha; Pátio do mercado de São José / Rua do Rangel / Rua da Praia / Beco do Marroquim; Rosário dos Pretos / Rua Estreita do Rosário / Duque de Caxias; Praça Dezesete / Igreja do Espírito Santo” (DPPC, 2020, p. 46).



Delimitação da Zona de Preservação de Santo Antônio/São José, conforme Decreto Nº 11.693/1980. Fonte: DPPC.

Em nível estadual, foram formuladas a Lei nº 7.970/1979, que instituiu o tombamento de bens culturais pelo Estado, e o Decreto nº 6.239/1980 que a regulamentou. Através dessa política, o Estado de Pernambuco passou a realizar o tombamento total ou parcial de bens móveis ou imóveis, públicos ou particulares. Tal legislação, entretanto, falhava em propor a proteção do bem em uma escala mais ampla, não apresentando recomendações quanto à inserção

de nova arquitetura no entorno do bem tombado. Como explica Melo (2009, p. 99), “o decreto estadual possui um caráter culturalista, voltado ao processo de tombamento dos bens, não abordando questões referentes ao desenvolvimento urbano”.

Evidencia-se, assim, ainda que de maneira gradual, a adoção de políticas específicas relativas à salvaguarda dos bens culturais no município do Recife e no Estado de Pernambuco. A elaboração de novas medidas administrativas, técnicas, jurídicas, econômicas e sociais, pelas autoridades local e regional relativas à preservação do patrimônio, evolui no sentido ampliar a noção de bem cultural, salvaguardar os conjuntos históricos ou tradicionais e sua ambiência e adaptá-los às exigências da vida contemporânea.

Na década de 1980, testemunha-se uma inserção ainda mais abrangente das políticas de preservação na legislação de planejamento da cidade, uma vez que as Zonas de Proteção instituídas na Lei nº 13.957/1979 são incorporadas à Lei de Uso e Ocupação do Solo nº 14.511/1983, adotando-se nova nomenclatura para a subdivisão dos setores: Setor de Preservação Rigorosa (SPR) e Setor de Preservação Ambiental (SPA) (MELO, 2009, p. 100). A existência de tais zonas foi reiterada pelo Plano Diretor de Desenvolvimento da Cidade do Recife, Lei nº 15.547/1991, que foi responsável pela criação de inovadores programas de revitalização urbana para algumas delas. Além disso, o Plano Diretor determinou que a legislação de uso e ocupação do solo deveria enxergar e coordenar essas zonas de forma específica, valendo-se de novos parâmetros urbanísticos que não os habituais usados para o resto da cidade (ZANCHETI, 1999 apud MELO, 2009, p. 100).

Entende-se, assim, que a política de salvaguarda, influenciando o planejamento local e orientando a ordenação urbana, expressa a adesão fundamentada, por parte do poder municipal, das recomendações em nível nacional e internacional analisadas anteriormente.

Na década de 1990, foi estabelecida a Lei nº 16.176/1996 de Uso e Ocupação do Solo da cidade, vigente até hoje. O território municipal foi classificado, segundo seu zoneamento, entre quatro grandes zonas, que apresentam ainda subclassificações, são elas as: Zonas de Urbanização Preferencial (ZUP), Zonas de Urbanização de Morros (ZUM), Zonas de Urbanização Restrita (ZUR) e Zonas de Diretrizes Específicas (ZDE).

As ZDE compreendem as áreas que exigem tratamento especial na definição de parâmetros reguladores de uso e ocupação do solo. Uma de suas subclassificações são as Zonas Especiais de Preservação do Patrimônio Histórico-Cultural (ZEPH) que continuam subdivididas, como nas legislações anteriores, em SPR e SPA, e abrangem as áreas formadas por sítios, ruínas e conjuntos antigos de relevante expressão arquitetônica, histórica, cultural e paisagística, cuja manutenção seja necessária à preservação do patrimônio histórico-cultural do município. A Lei estabelece parâmetros construtivos específicos para as ZEPH e ainda determina que qualquer projeto situado nessas zonas deve submeter-se à análise especial para cada caso a critério do órgão competente, objetivando a restauração, manutenção do imóvel e/ou sua compatibilização com a feição do conjunto integrante do sítio, sendo permitida a demolição de imóveis cujas características não condizem com o sítio, ficando o parecer final a critério da Comissão de Controle Urbanístico (CCU).

A ZEPH 10, relativa ao conjunto urbano de Santo Antônio e São José, manteve sua delimitação original, tendo como modificação apenas a

“[...] criação de dois novos Setores de Preservação Rigorosa: Avenida Guararapes (SPR-5) e Sede do Diário de Pernambuco/Praça da Independência (SPR-6), que estavam anteriormente em Setores de Preservação Ambiental. A criação desses novos SPR deu à ZEPH-10 a configuração atual, conforme a LUOS de 1996”. (DPPC, 2020, p. 46)



ZEPH 10 (Bairros de Santo Antônio e São José).

A Lei estabelece, para diferentes ZEPH, distintos parâmetros construtivos, especificando em cada zona os limites de novas edificações no que concerne à volumetria, gabarito, recuo, parcelamento do solo, compartimentação e uso, visando garantir a inserção harmoniosa da intervenção na área protegida. Embora a Lei determine a limitação de gabarito em algumas ZEPH, das três zonas que compõem o centro histórico do Recife, apenas uma apresenta esse tipo de restrição. O controle da altura das edificações verifica-se apenas na ZEPH 09 (Bairro do Recife), e só foi adotado mediante a aprovação do Plano Específico de Revitalização, em 1997. Enquanto isso, as ZEPH 08 (Bairro da Boa Vista) e ZEPH 10 (Bairros de Santo Antônio e São José) permanecem, ainda hoje, sem parâmetros de limitação de gabarito, o que permite, entre outras razões, o avanço da verticalização na área.

A Lei nº 16.290/1997 aprovou o Plano Específico de Revitalização da Zona Especial de Preservação do Patrimônio Histórico-Cultural 09 – Sítio Histórico do Bairro do Recife, e foi responsável por estabelecer condições especiais de uso e ocupação do solo, além de criar mecanismos de planejamento e gestão.

Em 1997, foi aprovada também a Lei nº 16.284/1997 dos Imóveis Especiais de Preservação (IEP), com o intuito de conciliar a preservação de imóveis que não possuíam proteção legal e as demandas do mercado imobiliário local. A Lei define os IEPs exemplares isolados de arquitetura significativa para o patrimônio histórico, artístico e/ou cultural da cidade do Recife, estabelecendo suas condições de preservação e assegurando compensações e estímulos para sua efetiva instauração.

A Lei propõe a preservação do imóvel, sem comprometer, entretanto, o potencial construtivo do terreno. Dessa forma, é permitida a construção de um novo edifício no espaço remanescente do lote, além de serem oferecidos incentivos fiscais, como a isenção ou redução do IPTU, para que o proprietário conserve, recupere ou

restaure o IEP, às suas expensas (MELO, 2009, p. 103).

Ao preocupar-se exclusivamente com a preservação da edificação original, desconsiderando sua ambiência, a Lei admite conflitos construtivos e conceituais dentro do próprio lote. Ao não exigir uma transição das escalas construtivas, permite-se a alteração nas relações espaciais entre o bem protegido e seu entorno, comprometendo, muitas vezes, a integridade visual daquela paisagem histórica, artística e/ou cultural, uma vez que suprime-se características próprias do imóvel como a ambiência, a escala e a relação com o contexto urbano.



Edifício Maria Clementina Vianna (Gikatz Construtora), no bairro de Casa Forte (à esquerda) e Edifício Costa Azevedo (Moura Dubeux), no bairro dos Aflitos (à direita). Fotos: Beatriz Kirzner, 2021.

Em 2008, foi implementado o novo Plano Diretor do Recife, Lei nº 17.511/2008, que esteve em vigência até o fim de 2020³. Entre as mudanças introduzidas no zoneamento da cidade e em seus parâmetros construtivos, chama-se a atenção para a criação das Zonas de Ambiente Natural (ZAN), compostas por faixas de terra nas margens d’água. No centro histórico essas zonas compreendem áreas na confluência dos Rios Capibaribe e Beberibe e na Bacia do Pina. A concepção da nova zona permitiu a redução do coeficiente construtivo nas beiras dos rios e orlas do mar (MELO, 2009, p. 104).

Em contrapartida, admitiu-se um acréscimo do potencial construtivo no interior da ZEPH 10, Bairros de Santo Antônio e São José, consequência do aumento da Zona Especial de Centro Principal (ZECP) sobre a área onde existiam setores de preservação ambiental. As ZECP apresentam um coeficiente de aproveitamento mais elevado que o restante da cidade, visando estimular o adensamento das áreas centrais (MELO, 2009, p. 104).

Diante da análise das legislações de salvaguarda nas esferas municipal e estadual, é possível aferir que ora demonstra-se boa interpretação dos princípios-guia das cartas patrimoniais, ora permitem-se tipos de intervenção e ocupação não tão profícuos à preservação. As zonas de proteção estabelecidas e reincorporadas pelas leis de planejamento físico-territorial municipal são instrumentos urbanísticos muito poderosos e que podem, se devidamente interpretados e atualizados para as diferentes realidades, garantir a conservação e adaptação de conjuntos inteiros.

O PPSH/RMR, a Lei 13.957/1979, e as subsequentes legislações de uso e ocupação do solo e planos diretores da cidade

³ O atual Plano Diretor do Recife foi aprovado durante a elaboração deste TFG, não sendo, portanto, contemplado na análise das legislações vigentes no território. Sugere-se futura investigação dos parâmetros e normas desenvolvidos na nova legislação sobre o tratamento do patrimônio cultural na cidade.



ZECP e ZANs no território, conforme a Lei nº 17.511/2008, Plano Diretor do Recife de 2008.

demonstram a disposição do estado de Pernambuco e do município do Recife em assumir oficialmente suas responsabilidades no tocante à preservação dos bens de interesse cultural e de atender às recomendações preconizadas pelas cartas patrimoniais, tanto nacionais como internacionais. Percebe-se a aplicação das disposições dos documentos sob forma de lei e a ação supletiva dos poderes executivos estadual e municipal à atuação federal visando garantir a salvaguarda do patrimônio cultural nacional.

Entre essas adesões estão: a criação de órgãos executivos locais de preservação – FUNDARPE, em nível estadual e DPPC, em nível municipal –, a composição de órgãos consultivos de participação paritária entre o poder público e a sociedade civil – CDU⁴ e CCU –, além da elaboração de legislações que refletem os princípios das cartas, como a noção alargada do que é considerado bem de interesse cultural, a consideração pela visibilidade e ambiência dos bens, o esforço de adaptá-los às exigências da vida contemporânea levando em conta a preservação do patrimônio mas também o desenvolvimento da cidade, a incorporação das políticas de salvaguarda aos planos de planejamento urbano – com a criação de zonas de ocupação restritivas que apresentam parâmetros construtivos específicos – e a submissão de projetos situados em zonas de interesse cultural à análise especial e aprovação prévia dos órgãos de preservação competentes na área.

Apesar da legislação, em sua teoria, prover diretrizes e normas capazes de garantir a preservação da integridade de conjuntos urbanos e sua ambiência, na prática emergem questões que enfraquecem sua salvaguarda, mas que podem ser solucionadas através da revisão normativa das leis de proteção. Ao inserir nosso objeto de estudo na discussão, verificamos que o Pátio Ferroviário das Cinco Pontas e o Cais José Estelita não se encontram inseridos

⁴ Conselho de Desenvolvimento Urbano.

em nenhuma zona de preservação definida pelos planos de ordenamento locais. Já se sabe que a importância desse espaço não se encerra em si, e que ele compõe um vínculo essencial com o tecido urbano do centro histórico do Recife, caracterizando-se como um espaço vazio que desenha o perfil e a frente d’água do bairro de São José. Dessa forma, a área do Pátio das Cinco Pontas deveria integrar a Zona Especial de Preservação do Patrimônio Histórico-Cultural 10, que abarca o conjunto arquitetônico e paisagístico de Santo Antônio e São José.

O próprio diagnóstico da ZEPH 10, recentemente realizado pela Diretoria de Preservação do Patrimônio Cultural da Prefeitura do Recife, levantou questões quanto à proteção normativa da zona, levando em conta a “abrangência dos polígonos, os parâmetros urbanísticos e requisitos especiais, bem como a relação com o zoneamento do entorno e os outros instrumentos de preservação existentes na área” (DPPC, 2020, p. 315). Em suma, o documento – que visa definir uma política municipal de preservação do Recife através do estabelecimento de objetivos, metas e diretrizes que expressem o entendimento do governo local e dos agentes sociais e institucionais quanto à orientação do planejamento urbano – entende que o polígono da ZEPH 10 deve ser revisto “para corrigir inconsistências quanto aos SPA, para compatibilizar com os polígonos das outras esferas de preservação, e para incluir bens de interesse cultural ainda não protegidos” (DPPC, 2020, p. 315-316).

A DPPC identifica, em relação ao zoneamento do entorno da área protegida, uma conjugação muito imediata à áreas de grande potencial construtivo e de verticalização, que viabiliza impactos significativos na paisagem, valendo-se do exemplo da construção das torres gêmeas no Cais de Santa Rita. Além disso a Diretoria chama atenção para o fato de que, internamente ao território da ZEPH 10, “bem como em seu entorno imediato, incidem os três níveis de preservação oficial, havendo diversos casos em que os polígonos de preservação em outras esferas ultrapassam os limites das ZEPH,

não estando, esses bens, protegidos em nível municipal” (DPPC, 2020, p. 315). Essa divergência de polígonos ou a existência de bens protegidos somente em algumas esferas leva a conflitos de ordem prática no tratamento desses bens, além de levantar uma questão de ordem conceitual, uma vez que “em princípio, entende-se que nem todo bem considerado relevante para o município o será em nível estadual ou federal, mas que todo bem protegido pelo estado ou pela nação são relevantes para o município que o abriga” (DPPC, 2020, p. 295).

Assim sendo, o fato de a poligonal de entorno delimitada pelo IPHAN, que abarca o conjunto de monumentos tombados em Santo Antônio e São José, exceder o limite da ZEPH 10, ainda que timidamente, junto à valorização, somente em âmbito federal, da área operacional do Pátio das Cinco Pontas, nos faz enxergar como a área da ZEPH 10 encontra-se subdimensionada, dado que não considera em sua poligonal espaços que são componentes fundamentais da paisagem daquele conjunto urbano e que embasam a significância cultural daquele território.

Além da revisão dos limites da poligonal, faz-se de extrema urgência a revisão dos aspectos legais impostos à área. Como visto, alguns requisitos especiais e parâmetros urbanísticos não respondem às demandas de preservação do sítio, como a falta de parâmetros de limitação de gabarito na área, sendo necessários alguns ajustes nas diretrizes de preservação e nas práticas de controle, de modo a promover o cumprimento dos objetivos de salvaguarda.

Diante da avaliação de que alguns aspectos legais precisam ser reconsiderados para uma maior adequação à realidade da cidade, bem como aos conceitos contemporâneos de conservação urbana, entende-se que

“[...] os polígonos das ZEPH precisam ser revistos, para corrigir inconsistências quanto aos SPA, para compatibilizar com os polígonos das outras esferas de preservação, e para incluir bens de interesse

cultural ainda não protegidos. Além disso, as diretrizes e os parâmetros urbanísticos precisam atender a toda a complexidade deste sítio, sendo um passo inicial para a definição de programas de reabilitação que, considerando esses aspectos de forma integrada, possibilitem uma atuação respeitosa para com as particularidades da área e, por esse motivo, mais eficiente e sustentável em seus resultados. Nesse sentido, a atuação através da definição de Polígonos de Reabilitação, definidos a partir dos diferentes espaços livres públicos, tomados como epicentros das intervenções, mostra-se como a saída mais adequada e articulada à natureza desse valioso sítio para a cidade do Recife” (DPPC, 2020, p. 315-316).

Para concluir a análise das legislações de preservação que estão diretamente ligadas ao caso de estudo, é de suma importância apresentar a Lei nº 11.483/2007, instituída em nível federal, e que dispõe sobre a revitalização do setor ferroviário brasileiro. A partir da legislação, ficou encerrado o processo de liquidação e extinta a Rede Ferroviária Federal S. A. Foi estabelecida a transferência dos bens imóveis da extinta RFFSA para a União, além do recebimento e administração, pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN), dos bens móveis e imóveis de valor artístico, histórico e cultural, cabendo à instituição o dever de zelar pela sua guarda e manutenção.

O parágrafo 2º do artigo 9º da Lei determina que a preservação e a difusão da memória ferroviária constituída pelo patrimônio artístico, cultural e histórico do setor ferroviário serão promovidos mediante a construção, formação, organização, manutenção, ampliação e equipamento de museus, bibliotecas, arquivos e outras organizações culturais – suas coleções e acervos, bem como a conservação e restauração de prédios, monumentos, logradouros, sítios e demais espaços oriundos da extinta RFFSA.

À luz da Lei 11.483/2007, o IPHAN deliberou a Portaria nº 407/2010 que dispõe sobre o estabelecimento dos parâmetros de valoração e procedimento de inscrição na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário, visando à proteção da memória ferroviária. A

Portaria, em conformidade com as determinações da Lei, considera, entre outras exigências, a necessidade de estabelecer procedimento administrativo específico no tocante à valoração, gestão e administração dos bens integrantes do Patrimônio Ferroviário.

Tendo em vista que o “Patrimônio Cultural Ferroviário é integrado por bens móveis - material rodante, peças, documentos em geral, arquivos, livros, pinturas, fotos, plantas, mapas objetos de decoração, equipamentos de ferrovia, dentre outros - e imóveis - pátios, estações, armazéns, oficinas, caixas d'água, entre outros - tomados em conjunto ou isoladamente, desde que tenham valor artístico, histórico e cultural”, a Portaria institui a Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário, onde serão inscritos todos os bens reconhecidos como detentores dos valores citados.

O artigo 2º determina que os bens inseridos na Lista “gozam de proteção, com vistas a evitar seu perecimento ou sua degradação, apoiar sua conservação, divulgar sua existência e fornecer suporte a ações administrativas e legais de competência do poder público.” O artigo 4º diz respeito ao patrimônio oriundo da extinta RFFSA passível de inclusão na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário, sendo este caracterizado por bens móveis e imóveis:

“I – Que apresentarem correlação com fatos e contextos históricos ou culturais relevantes, inclusive ciclos econômicos, movimentos e eventos sociais, processos de ocupação e desenvolvimento do País, de seus Estados ou Regiões, bem como com seus agentes sociais marcantes;

II - Portadores de valor artístico, tecnológico ou científico, especialmente aqueles relacionados diretamente com a evolução tecnológica ou com as principais tipologias empregadas no Brasil a partir de meados do século XIX até a década de 1970;

III - Cujo intuito de valoração cultural seja objeto de manifestação individual ou coletiva de pessoa física ou jurídica, pública ou privada, desde que devidamente justificada, podendo ser, inclusive, motivada por seu valor simbólico” (Portaria nº 407/2010).

A Lei nº 11.483/2007, em conjunto com a Portaria nº 407, exprime o esforço, por parte da nação, de salvaguardar seu patrimônio industrial ferroviário. Baseadas nos valores intrínsecos às estruturas das operações ferroviárias, as legislações reconhecem a importância de se estudar e conservar esse patrimônio, explorando seus vestígios para a difusão da memória ferroviária nacional, assim como para a devida compreensão de seu propósito e significado na vida dos cidadãos e na configuração da cidade. Novamente tem-se em nível federal todo um aparato legal capaz de determinar a significância e proteção do Pátio Ferroviário das Cinco Pontas, e dessa vez, de forma muito mais específica e direcionada, considerando o bem de interesse industrial e toda a cena que o compõe, não mais apenas sua posição como componente da paisagem urbana do centro histórico do Recife.

Considerações

A partir do levantamento aqui proposto, reconhece-se o interesse e empenho dos órgãos de preservação municipal, estadual e federal no tocante à salvaguarda do valor cultural de grandes conjuntos urbanos como o Pátio das Cinco Pontas e Cais José Estelita. Embora por vezes falhas⁵, as legislações atuam no sentido de promover a manutenção da ambiência do centro histórico da cidade, desenvolvendo políticas que visam garantir a visibilidade e o próprio conjunto urbano de Santo Antônio e São José, além de evidentemente dedicar esforços à preservação e difusão da memória

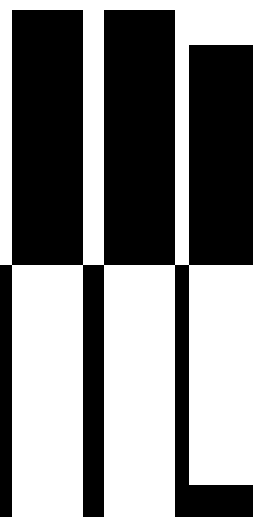
⁵ A exemplo da Lei nº 7.970/1979, que institui o tombamento estadual mas não apresenta recomendações quanto à inserção de nova arquitetura no entorno do bem tombado, e a Lei nº 16.284/1997, dos Imóveis Especiais de Preservação (IEP), que desconsidera a preservação da ambiência do imóvel protegido (MELO, 2009).

ferroviária brasileira, proporcionando instrumentos que objetivam a conservação do patrimônio da extinta RFFSA.

Em clara adesão aos princípios e recomendações das cartas patrimoniais, as leis vigentes no território de estudo o apontam como um espaço de interesse cultural tanto para a cidade do Recife como para a nação brasileira, e de fato apresentam respaldo legal para a devida proteção exigida pelo bem. Apesar de algumas leis necessitarem revisão, para a inclusão de áreas desprotegidas em zonas de salvaguarda e para o estabelecimento de diretrizes específicas de preservação – especialmente em âmbito municipal –, efetivamente suas disposições têm o que é necessário para garantir a preservação da área, nos termos colocados pelos documentos de salvaguarda dos quais o Brasil é signatário.

A questão que se quer levantar com essa avaliação é o porquê, apesar da existência de instrumentos e parâmetros legais de salvaguarda, a área do Cais José Estelita foi apropriada para a destinação proposta atualmente e da forma como se deu esse processo⁶. Para nos ajudar a entender essa questão, no próximo capítulo nos dedicaremos a contextualizar o atual processo de transformação da área onde o objeto de estudo está situado, para compreender os interesses que permeiam a eclosão de novos empreendimentos na região.

⁶ O modo como o projeto foi implementado, marcado por uma série de irregularidades jurídicas e recursos inconstitucionais, será discutido mais adiante, no capítulo 5.



4

Processo Contemporâneo de

Transformação da Bacia do Pina

Na tentativa de entender as atuais intervenções nos espaços centrais do Recife e a vulnerabilidade de seu patrimônio cultural, pretende-se neste capítulo discorrer sobre o processo contemporâneo de transformação da Bacia do Pina, que propõe inserir a cidade na lógica do “empreendedorismo urbano”, em que se destacam a rapidez das negociações e a soberania dos interesses privados no redesenho do espaço urbano. Segundo Harvey, o empreendedorismo urbano é o fenômeno que caracteriza a influência das ideias neoliberais na política urbana. Ele sugere que a gestão da cidade se estabeleça aos moldes de uma gestão empresarial, alterando significativamente a condução da política urbana, que passa a submeter a reconfiguração territorial aos processos de valorização do capital (HARVEY, 1996 apud BOGADO; PETTI).

Com base nesta lógica, consolidou-se a partir dos anos 1990 uma série de intervenções e projetos em áreas históricas de cidades que são orientados por estratégias que visam a sua “apropriação para o consumo visual, envolvendo seu enobrecimento e seu uso como produtos, na disputa entre cidades em um mercado globalizado”. Reconhece-se a atuação do Estado e do empresariado urbano nessas áreas com a finalidade de atrair novos investimentos e promover um processo de valorização turística e imobiliária. Apesar de valerem-se da argumentação do desenvolvimento e da preservação, as intervenções resultam muitas vezes na “apropriação cenográfica dos espaços sem a preocupação de considerar as cidades como objeto socialmente construído e seu patrimônio como fonte de conhecimento” (MOTTA, 2000, p. 257-258).

Nesse sentido, Barbosa (2014, p. 69) entende a necessidade de analisar o Projeto Novo Recife “não apenas como um projeto isolado de reconfiguração territorial, mas sim como um evento interligado a uma dinâmica recente e atual de expansão de grandes projetos nos espaços centrais da cidade.” O autor reconhece uma série de “antecipações cognitivas” – projetos, idealizações, planos de ação, leis – e “antecipações espaciais” – projetos viários,

megaempreendimentos comerciais e residenciais, renovações nos espaços portuários – que foram implementadas tanto pelo poder público municipal, como pela iniciativa privada, e que têm como objetivo principal a renovação e revalorização das margens do Capibaribe e espaços de linha d’água da cidade, vistos como um capital simbólico a explorar, com a espetacularização da paisagem e criação das paisagens vitrine voltadas para o turismo e o mercado imobiliário recifense.



Em destaque, megaempreendimentos recentes que se articulam ao longo da Bacia do Pina.

Desativação da Estação Rádio Pina, 1990

O primeiro evento que Barbosa (2014, p. 87) acredita ser importante para “compreender a sucessão de antecipações espaciais e cognitivas que vem transformando a Bacia do Pina corresponde ao processo de desativação da Estação Rádio Pina” (ERPINA), situada onde hoje compõe-se o Parque dos Manguezais. A área, caracterizada por sua grande extensão de mangues, fica localizada no bairro do Pina, e abarcou, durante a Segunda Guerra Mundial, uma área militar operada e mantida pela marinha dos Estados Unidos. Ao fim da guerra, a estação passou ao domínio da Marinha do Brasil, que a utilizou para o acompanhamento do espaço marinho brasileiro, até o ano de 1990.

A presença da ERPINA, em conjunto com o Aeroclube do Recife, constituía um cenário que barrava, por questões estratégicas e de segurança, o avanço da verticalização no cone de influência desses equipamentos. As atividades lá instaladas exigiam a presença de baixos gabaritos ao seu redor, portanto, “os projetos de construção civil tinham de obedecer requisitos definidos pela Marinha e pela Aeronáutica”. Dessa forma, a área de manguezais pôde ser significativamente preservada e este território ao sul da cidade esteve protegido do desenvolvimento desenfreado de grandes empreendimentos até o começo da década de 1990 (BARBOSA, 2014, p. 89).

A partir da desativação da Rádio Pina, acompanhou-se um processo de transformação no padrão construtivo do bairro do Pina, vizinho ao bairro de Boa Viagem, onde a verticalização já caracterizava os empreendimentos há algumas décadas. Com a ausência da restrição de gabarito exigida pelas operações militares, o mercado imobiliário viu-se livre para a construção de edifícios com o gabarito mais alto no bairro do Pina e na parte norte de Boa Viagem (MARAGOTTO, 2012 apud BARBOSA, 2014, P. 90).

“Devido à grande densidade atual da Zona Sul do Recife, somado a uma escassez cada vez maior dos terrenos vazios nesta região, aqueles terrenos localizados mais no interior dos bairros, dentre os quais os terrenos próximos à antiga Rádio Pina, outrora desvalorizados e ocupados em sua grande maioria por comunidades carentes, passam agora a se constituir enquanto territórios de incorporação pela reserva especulativa das grandes empresas do setor imobiliário” (BARBOSA, 2014, p. 90).

A nova expansão e valorização da atividade imobiliária nesta área da cidade motivou a disseminação de grandes empreendimentos e obras viárias de grande porte na contemporaneidade. A consolidação da Via Manguê, a construção do Shopping RioMar e os edifícios residenciais de alto padrão do Le Parc são exemplos de antecipações espaciais que “margeiam e avançam sobre os espaços desta área de mangue do Recife, direcionando o dinamismo imobiliário do bairro de Boa Viagem para os territórios do Pina e aqueles ainda pouco habitados, ou ocupados por comunidades carentes, da parte norte da zona sul recifense” (BARBOSA, 2014, p. 90).



Complexo RioMar, Parque dos Manguezais e o avanço da verticalização. Fonte: Recife Ordinário.

Outra estratégia significativa relativa à promoção de transformações urbanas no centro do Recife diz respeito ao Projeto Capital, plano estratégico promovido pela prefeitura da cidade em 1999. Fica claro ao longo do texto do plano que seus objetivos estão “baseados no discurso da globalização e da necessidade das cidades se prepararem para aproveitar os fluxos de investimentos internacionais decorrentes da ‘nova ordem econômica e mundial’” (MENDES, 2019, p. 65).

“O discurso da competitividade e da eficiência está declarado em todas as definições de macro-objetivos – ou macro-estratégias, de maneira que valores e características da cidade são tratados primeiramente como atributos competitivos, por exemplo: cultura para o papel de liderança; as águas para o potencial como recurso natural; e a gestão urbana para estímulo ao empreendedorismo dos agentes privados” (MENDES, 2019, p. 65).

O plano destaca como vantagens comparativas do Recife, diante de uma dinâmica de competição global intercidades:

“[...] as ligações estreitas entre a base cultural da cidade com os anseios e perspectivas econômicas da cidade; a hegemonia econômica, política e cultural do Recife e de sua região metropolitana diante do estado e da região; ou ainda, a disponibilidade de grandes áreas no centro como possibilidade de ampliação de equipamentos com funções de centralidade” (BARBOSA, 2014, p. 93).

Além disso, a “valoração das potencialidades naturais e culturais da cidade”, e a maior consagração de suas imagens ‘ostentativas’, são considerados outros aspectos da cidade pelos quais se presume ser possível alavancar um processo de mudança. A estratégia de planejamento, portanto, se baseia em uma intenção principal de “dotar a cidade de melhores ‘condições de competitividade’, de melhores e maiores ‘vantagens comparativas’ extraídas de seus atrativos ambientais, da apazibilidade de sua

localização e de seus aspectos culturais”, de maneira que termina por promover “processos objetivamente mais econômicos do que urbanísticos” (BARBOSA, 2014, p. 92-93).

Inserida nessa lógica, a Bacia do Pina configura uma importante área de atuação do Projeto Capital, entendida como um território de grande potencial de intervenção, onde o “tecido urbano e o ambiente natural são um convite à integração, resultando na valorização do seu sítio físico” (PCR, 1999 apud BARBOSA, 2014, p. 93). Além da valoração da paisagem de estuário, a área é alvo de reconfigurações espaciais por outros atributos de interesse, como sua proximidade ao centro histórico recifense e à zona sul do município e a existência de extensas glebas “disponíveis”.



Inserção e potencial paisagístico da Bacia do Pina. Fonte: <http://wikimapia.org/20013519/pt/Bacia-do-Pina>.

O plano previa que os objetivos que guiariam a inserção do Recife no ambiente competitivo global se dariam “através do fortalecimento das relações de parceria entre os setores público

e privado; e segundo um agenciamento de externalidades e/ou vantagens comparativas dinâmicas, desenvolvidas a partir desta vinculação entre os interesses públicos e privados” (BARBOSA, 2014, p. 94).

A partir dessa compreensão de transformação e construção da cidade, Barbosa (2014, p. 94-95) entende a proposta do Projeto Capital alheia à uma integração democrática da cidade do Recife e de suas múltiplas formas construtivas, uma vez que

“[...] sugere uma série de estratégias, projetos e ações que apontam para uma necessidade central de ‘estimular a criação de ambiente favorável à atração de capitais, mediante apoio à construção e desenvolvimento de vantagens competitivas dinâmicas’ (RECIFE, 1999, p. 32). Enquadram-se projetos preocupados em aperfeiçoar a infraestrutura da cidade para facilitar o exercício das funções de produção competitiva, ou ainda aqueles preocupados em atrair atores que coloquem o Recife como centro produtivo competitivo (Cidade-negócios).

As preocupações meramente competitivas e comerciais ficam ainda mais evidentes quando observado o leque de ações vinculadas a estes objetivos: promoção de negócios de grande porte; elaboração de um plano de marketing para a cidade, baseada nas suas vantagens competitivas; dinamização de bairros que apresentam grandes oportunidades para constituição de núcleos de negócios competitivos (centralidades); ‘revitalização’ do bairro do Recife e reabilitação urbanística de Santo Antônio, São José e Boa Vista; apropriação econômica das potencialidades turísticas do Recife, a partir de suas características ambientais, paisagísticas e históricas, dentre outras”.

O autor entende que tais propostas configuram o que vem acontecendo ao longo das últimas décadas na cidade do Recife, através de seus “sucessivos planos e ações de revalorização simbólica e estrutural dos estuários da cidade”. Além disso, reconhece que as

“[...] transformações que vem ocorrendo no centro expandido do Recife, com seus megaprojetos, expulsão de comunidades de baixa renda e projetos de ‘revalorização simbólica’ das margens líquidas tem se processado segundo uma força descomunal atribuída ao setor

privado na transformação da planície recifense. O poder privado, quer dizer, empresas incorporadoras e da construção civil, tem assumido cada vez mais a dianteira na decisão do ‘planejamento’ da cidade” (BARBOSA, 2014, p. 95).

Além de incentivar o protagonismo do setor privado no redesenho do espaço urbano, o Projeto Capital foi responsável por estimular a necessidade do setor privado conduzir a transformação competitiva do Recife, já que determina que “as cidades devem estimular a criação de ambientes produtivos propícios à aquisição e à manutenção de níveis elevados de competitividade, mediante apoio à provisão de infraestrutura econômica e ao desenvolvimento de externalidades para o setor produtivo, imprescindíveis à revalorização dos investimentos privados” (PCR, 1999 apud BARBOSA, 2014, p. 95).

No que se refere ao aproveitamento econômico das margens dos espaços líquidos da cidade, o Projeto Capital apresenta uma seleção de territórios específicos para a concentração de investimentos. Estes espaços são visualizados como potenciais novos polos de desenvolvimento para a cidade, onde se estimularia a multiplicação de ambientes produtivos, competitivos, dotados de obras de infraestrutura e externalidades, constituindo assim novas centralidades para o Recife (BARBOSA, 2014, p. 98).

“Neste cenário, o aproveitamento econômico proposto para as margens do Cais José Estelita chama atenção. Pensando que o aproveitamento dos espaços líquidos do Recife deve ser feito de forma racional, capaz de otimizar o seu uso turístico e econômico, o Projeto Capital sugeria que se desenvolvesse neste espaço um Complexo de turismo e lazer que reforçasse a potencialidade náutica do Recife, onde no processo de implementação, se desenvolvesse uma “elaboração de estudo de viabilidade econômica para oferta ao setor privado” este importante espaço do estuário do Pina (RECIFE, 1999, p. 101). Ainda mais importante é perceber que, já em 1999, a proposta de recuperação deste espaço, lançada pelo projeto em questão, muito se aproxima da polêmica solução apresentada pelo Projeto Novo Recife. Podemos perceber esses vínculos no trecho a seguir.

‘Para que o Recife tenha sua imagem associada ao uso racional de suas águas, será necessário o aproveitamento de sua posição geográfica favorável e da tradição náutica da cidade. [...] Neste sentido, destaca-se a bacia do Pina e especialmente a frente d’água do Cais José Estelita, que oferece condição excepcional para instalação de equipamento de caráter internacional como uma marina atrelada a um grande complexo de lazer e negócios (RECIFE, 1999, p. 101)’” (BARBOSA, 2014, p. 98).

Na visão de Barbosa (2014, p. 99) fica clara a intenção do Projeto Capital de promover uma renovação na Bacia do Pina, fundamentada na “remoção dos assentamentos ditos irregulares”, no “tratamento paisagístico de embelezamento e cenarização destes espaços” e na “qualificação do espaço para uma competitividade turística e econômica da cidade, a partir da promoção de grandes projetos que interessem ao setor privado”. Dessa forma, entende-se que as ações contemporâneas de renovação urbana desenvolvidas nas margens da Bacia, importante espaço estuarino localizado estrategicamente no centro do Recife, estão à mercê do capital, sujeitas ao interesse dos grandes incorporadores da cidade, que articulam seus empreendimentos a partir de objetivos meramente econômicos, em detrimento de objetivos sociais, culturais, urbanos e paisagísticos.

Complexo Turístico Cultural Recife/Olinda, 2003

O Plano do Complexo Turístico Cultural Recife/Olinda corresponde a uma operação urbana destinada aos territórios da frente d’água das cidades em questão, desde a Colina Histórica de Olinda até o Parque da antiga Estação Rádio Pina em Recife. A ideia de implantação do plano tem origem na década de 1990, mas apenas em 2001 o projeto ganhou formalidade e força com a elaboração do ‘Plano MetrÓpole Estratégica’, resultado da parceria da Fundação de

Desenvolvimento da Região Metropolitana do Recife (FIDEM) com as prefeituras da região metropolitana (SANTOS, 2012).

O plano estratégico foi desenvolvido a partir do trabalho conjunto entre o Governo do Estado de Pernambuco, as prefeituras de Recife e Olinda, o Governo Federal e a Parque Expo 98 S.A., empresa pública portuguesa que desenvolveu o projeto de expansão de Lisboa na antiga área porto-ferroviária. Seu objetivo principal consistia em pensar um projeto para a frente marítima que articula as duas cidades, de modo a agenciar um conjunto de “intervenções e instrumentos para promover a integração do planejamento e da gestão territorial com a gestão das atividades turístico-culturais do centro da Região Metropolitana do Recife” (Complexo Turístico Cultural Recife/Olinda, 2003 apud BARBOSA, 2014, p. 101).

Barbosa (2014, p. 101) entende que o plano muito se assemelha às estratégias e objetivos do Projeto Capital, uma vez que suas propostas e instrumentos para a valorização e visibilidade se baseiam nos vínculos históricos e na interação econômica cultural que o conjunto espacial apresenta. Leal (2006, p. 12 apud BARBOSA, 2014, p. 101) aprofunda essa discussão ao ressaltar a “presença marcante dos agentes econômicos na futura apropriação dos espaços destinados ao empresariamento privado, através, particularmente, de investimentos imobiliários de grande porte nos espaços objetos da operação de requalificação urbana preconizada e que serão disponibilizados através da implantação do complexo”. Leal reconhece que algumas áreas destinadas a essas operações urbanas, como por exemplo o Cais José Estelita, são extremamente atrativas ao capital, por suas características naturais e paisagísticas, além da consolidação de boa infraestrutura viária e equipamentos comerciais.

Apesar da suposta disponibilização de grandes glebas destinadas ao setor imobiliário, a presença de terrenos da União na área contemplada pelo projeto exigiu a participação do Governo

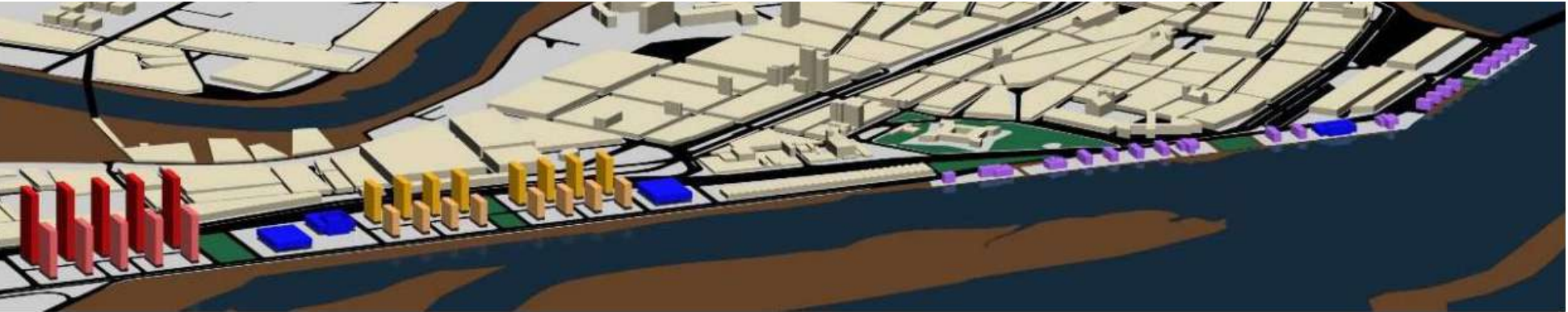
Federal no que concerne à sua destinação. Rolnik (2012), que na época era secretária de programas urbanos do Ministério das Cidades, diante do pedido de concessão das áreas expõe o posicionamento do ministério:

“[...] nós – ao invés de simplesmente ceder ou não as áreas – atuamos na articulação de outros órgãos do governo federal, como a Secretaria do Patrimônio da União e o Iphan, para todos juntos formularmos um projeto. Foi então criado um Grupo de Trabalho, envolvendo os dois municípios, o Estado de Pernambuco e a União, e aí começamos a discutir o que ficou conhecido como Projeto Urbanístico Recife/Olinda. Chegamos a assinar um convênio entre prefeitos, governador e ministros, e planejamos, inclusive, a criação de uma entidade gestora, que seria responsável pela implementação do projeto e a quem seriam repassados não apenas os terrenos da União, mas também os do governo do Estado de Pernambuco”.

O projeto, no entanto, não foi levado adiante após mudanças nas gestões do governo do Estado e do município do Recife. Rolnik (2012) identifica dois fatores que foram decisivos para o impedimento da implementação do projeto: de um lado a decisão do governo do Estado de se desfazer dos terrenos no perímetro do projeto, privatizando, por exemplo, a área onde hoje está construído o Shopping RioMar, na antiga fábrica da Bacardi, e do outro a

decisão do governo federal em leiloar o terreno da União no Cais José Estelita, arrematado pelas empresas que hoje pretendem implementar na área o projeto Novo Recife, “que nada tem a ver com o plano que estava em desenvolvimento e sua estratégia mais global e intersetorial de implementação”. A autora conclui que “no fim das contas, prevaleceram as negociações bilaterais a portas fechadas, sem conversa nem entre os entes federativos, nem entre os diversos órgãos setoriais envolvidos que os compõem, nem muito menos com a população da cidade”.

Embora reconheça-se uma tentativa de melhor gestão dessas áreas através do relato de Rolnik, o Complexo Turístico Cultural Recife/Olinda, em essência, privilegiou a produção de novos e grandes empreendimentos imobiliários de turismo e comércio nos grandes terrenos “disponíveis” do centro das duas cidades, terrenos estes que constituem expressivos testemunhos da história da região, remanescentes de indústrias, armazéns, pátios ferroviários e aeroclubes. Além disso, a eventual supressão da presença do poder público no planejamento da área em questão viabilizou “que a formulação de ações de intervenção nesses espaços centrais passasse para as mãos dos empresários e da especulação de grandes empreendimentos” (BARBOSA, 2014, p. 103-104).



Estudo preliminar de ocupação dos Cais José Estelita e Cais de Santa Rita. Fonte: Complexo Turístico Cultural Recife/Olinda, 2003.

Torres Gêmeas, 2003

A partir da nova dinâmica de transformação da Baía do Pina, sinalizada nos projetos e planos urbanísticos até então analisados, uma sucessiva onda de construção de grandes empreendimentos se estabeleceu recentemente na área, não só refletindo as relações capitalistas de produção do espaço, como também descaracterizando significativamente o patrimônio histórico-cultural do centro do Recife e sua paisagem urbana.

Um dos mais conhecidos projetos que expressam essa lógica são os edifícios residenciais de alto padrão construídos no Cais de Santa Rita, “Pier Duarte Coelho” e “Pier Maurício de Nassau”,



Torres Gêmeas em construção. Destaca-se a completa desarmonia para com o conjunto arquitetônico de São José. Fonte: <https://www.skyscrapercity.com/threads/recife.700786/>.

popularmente chamados de “Torres Gêmeas”. A implantação desse projeto, assim como a do Projeto Novo Recife, como veremos adiante, foi marcada por intensas polêmicas acerca das opções de desenvolvimento da cidade e do impacto no patrimônio, diante de uma intervenção na paisagem urbana do centro da cidade, “numa área de significativa beleza paisagística, cenário onde se evidenciarão as tensões entre o antigo e o novo, o histórico e o moderno” (VERAS, 2014, p. 43).

Em abril de 2003, a empresa local do setor da construção civil, Moura Dubeux, submeteu à Diretoria de Controle Urbano da Prefeitura do Recife (DIRCON) um projeto de um empreendimento residencial para o terreno, situado na ponta extrema do histórico bairro de São José. O projeto inicial, composto por três torres de 32 pavimentos (aproximadamente 100m de altura), foi indeferido pela DIRCON que alegou que “os prédios projetados com 99,15m de altura, interferem negativamente nas visadas do conjunto urbano de Santo Antônio e de São José que abrigam um importante acervo patrimonial” (Diretoria de Urbanismo, Prefeitura do Recife, 2003 apud VERAS, 2014, p. 44). O projeto foi submetido também à avaliação da Comissão de Controle Urbanístico (CCU) e Conselho de Desenvolvimento Urbano (CDU) e então uma nova proposta foi elaborada (MELO, 2009, p. 114).

O novo projeto compreendia a construção de dois edifícios, de agora 41 pavimentos (aproximadamente 135m), e recebeu parecer favorável da mesma Diretoria, que alegou não existir, na legislação pertinente, impedimento legal à viabilização do projeto (Diretoria de Urbanismo, Prefeitura do Recife, 2003 apud VERAS, 2014, p. 44). Embora as entidades públicas reconhecessem “o aumento do gabarito da segunda proposta, a falta de elementos analíticos no memorial de impactos sobre o meio ambiente natural e a ausência de considerações sobre os impactos nos padrões urbanísticos de vizinhança”, o projeto seguiu a tramitação legal após ser aprovado, “sem muitos argumentos contestatórios”, pelo CDU (SILVA, 2008 apud MELO, 2012, p. 115-116).



Perspectiva promocional das propostas inicial (acima) e final (abaixo). Fonte: Moura Dubeux.

A aprovação do projeto nessas condições incitou manifestações de repúdio por grande parte da sociedade civil, e em março de 2005, após o lançamento do empreendimento, o Ministério Público Federal (MPF) ajuizou uma Ação Civil Pública contra o Município do Recife, o IPHAN e a Construtora. O Ministério argumentou que

“[...] a obra poderia comprometer a visibilidade de imóveis tombados na vizinhança e também chamou atenção para a omissão do IPHAN na análise do projeto, baseando-se no artigo 18 do Decreto-Lei 25/1937. O artigo coloca que sem a prévia autorização do IPHAN, ‘não se poderá, na vizinhança da coisa tombada, fazer construção que lhe impeça ou reduza a visibilidade’” (MELO, 2009, p. 116).

O IPHAN defendeu-se alegando que o empreendimento não se situava em área tombada ou envoltória de bem tombado, justificando assim que o instituto não teria competência para aprovar ou desaprovar o projeto. Como Melo (2009, p. 116) reconhece “de fato, o empreendimento situa-se fora do perímetro de entorno definido pelo IPHAN. No entanto, não se pode negar a existência de importantes monumentos em sua vizinhança”. O autor identifica, em um raio de 500m do empreendimento, cinco monumentos tombados pelo IPHAN, dos quais hoje se veem claramente as torres construídas. A justificativa do órgão demonstrava “uma incompreensão em relação à paisagem do sítio histórico, sem a qual, este mesmo sítio não seria reconhecido como tal, vinculado àquele lugar, na cidade Recife. Desconsiderava inclusive o que lhe era imposto pela lei, de velar pela visibilidade dos imóveis ou sítios tombados” (VERAS, 2014, p. 49).

Em dezembro de 2006, a Ação Civil Pública resultou em uma liminar do Superior Tribunal de Justiça (STJ) que determinou o embargo da obra até que a Justiça Federal chegasse a um parecer definitivo. A decisão considerava a ameaça que os dois edifícios modernos apresentavam à preservação da paisagem histórica. Em 2007, a Justiça Federal acatou os argumentos do MPF e decidiu

por anular a licença de construção concedida pela Prefeitura do Recife à Moura Dubex e determinou a demolição dos edifícios. Lamentavelmente, ainda em junho de 2007, o Superior Tribunal de Justiça decidiu permitir a continuação da obra e conclusão da construção dos edifícios, mesmo diante das diversas discussões promovidas pelo Ministério Público Federal “entre urbanistas e técnicos responsáveis pela preservação do patrimônio histórico, que atestaram a total desarmonia do empreendimento”. A obra foi concluída em 2009 (MELO, 2009, p. 117; VERAS, 2014, p. 49).

Melo (2009, p. 117-122) em sua dissertação de mestrado, avalia os impactos que os edifícios apresentam à autenticidade



Fotomontagem do conjunto urbano de São José antes e depois da construção das Torres Gêmeas. Foto: Plínio, 2015.

e integridade do conjunto urbano do centro do Recife, e destaca a preocupante discrepância do projeto em relação ao entorno histórico edificado, principalmente no que diz respeito à sua implantação, forma, escala e materiais.

A natureza construtiva do empreendimento é analisado por autores como Barbosa, Loureiro e Amorim também por seu suposto viés “revitalizador”. Os autores entendem que o projeto busca construir uma nova imagem do Recife, “deslumbrante, mais bonito e mais moderno”, apropriando-se dos atrativos ambientais, culturais e da localização estratégica da área em busca de objetivos meramente econômicos e especulativos, em detrimento das questões sociais e urbanísticas. Loureiro e Amorim (2006, p. 4 apud BARBOSA, 2014, p. 105) defendem que a empresa responsável pelo projeto “aposta na gentrificação da área, ao entender o empreendimento como uma âncora para a urbanização do centro”.

Para os autores,

“Na realidade, o empreendimento se insere em uma estratégia de mercado adotada pela empresa baseada na identificação de demandas reprimidas por parte de uma clientela diferenciada e a oferta de produtos que a satisfaça. As torres gêmeas recifenses foram desenhadas com este propósito: oferece uma situação geográfica ímpar, como vista definitiva (jargão publicitário para caracterizar os edifícios que não terão a paisagem bloqueada por futuros empreendimentos em terrenos vizinhos) para uma população que detém recursos financeiros para acessar o seu imóvel tanto pela terra, quanto pela água, quanto pelo ar; cujas redes de socialização são transpacialmente constituídas, ou seja, não se dão na sua vizinhança imediata, e cujo território circundante é apenas panorâmico, ou seja, a zona urbana decadente é passagem e paisagem, e não permanência. Assim, os futuros moradores irão introduzir um padrão de moradia distinto do padrão existente no bairro: irão transferir modos de vida que independem da sua localização geográfica” (LOUREIRO e AMORIM, 2006, p. 06-07 apud BARBOSA, 2014, p. 106).

Nessa perspectiva, Barbosa (2014, p. 107) interpreta que a construção das Torres Gêmeas estimula essa “opção de planejamento que vem se expandindo aos demais recantos especulativos da Bacia do Pina”, através de uma suposta “revitalização” e “modernização” do Recife, caracterizada por uma “arquitetura de caráter privativo, com espaços enclausurados, murados, cobertos por uma administração particular e monitoramento do ‘estar junto’ dada através de fortalezas inacessíveis e bem guardadas”. Entende que essas “revitalizações” propostas aos espaços centrais da cidade não visam uma “efetiva integração aos seus espaços públicos”, e apenas configuram uma “intervenção que privilegia a indicação do espaço ao consumo”.



Vista das Torres Gêmeas a partir do Cais José Estelita. Foto: Beatriz Kirzner, 2021.

Projeto Urbanístico Recife/Olinda, 2006

Derivação direta do Plano Metrópole Estratégica e do Plano Complexo Turístico Cultural Recife/Olinda, o Projeto Urbanístico Recife/Olinda foi lançado em 2006 e propôs a viabilização das intervenções urbanísticas formuladas nos planos anteriores. O Projeto possui um caráter diferente dos planos antecedentes por configurar um projeto urbanístico, de modo que apresenta propostas de modelagem urbana mais detalhadas em seu escopo (MENDES, 2019, p. 70).

A área de atuação do Projeto permanece a mesma já contemplada anteriormente, abarcando desde a Colina Histórica de Olinda até o Parque dos Manguezais. O Projeto

“[...] se apresentava como um plano estruturador em escala metropolitana que buscava o desenvolvimento com inclusão social e que tinha como objetivo central valorizar e dar visibilidade internacional ao patrimônio cultural material e imaterial das duas cidades, transformando a área em um grande polo de atração e irradiação do turismo cultural para todo o nordeste brasileiro” (SANTOS, 2012).

Buscando direcionar a compreensão do plano ao que se refere à área objeto de estudo deste trabalho, analisar-se-á as diretrizes previstas para o “Setor 9” do mesmo, que compreende os Cais de Santa Rita e Cais José Estelita. Os objetivos do Projeto para o território previam a articulação da cidade do Recife com a frente d’água, a valorização do patrimônio histórico-cultural, compreendendo o Forte das Cinco Pontas e seu entorno histórico, configurado pelos bairros de Santo Antônio e São José, a destinação de parte da área para o mercado popular de habitação, comércio e serviços e diversidade funcional, como a implantação de escritórios, habitação, comércio, equipamentos voltados ao turismo e lazer e a qualificação dos passeios públicos (SANTOS, 2012).

O Projeto Recife/Olinda previa um significativo adensamento construtivo a partir de sua implementação, destinando, entretanto, apenas pouco mais de 10% de área construída ao mercado popular de habitação, comércios e serviços. A principal demanda construtiva ficava, portanto, a critério das aspirações do mercado imobiliário. “Junto da modelagem urbanística das intervenções para cada zona, a modelagem econômico-financeira representa como a rentabilidade econômica é imprescindível para o ‘sucesso’ do projeto” (MENDES, 2019, p. 71).

De acordo com o plano, a “realização das ações se daria através da criação de uma Sociedade Implementadora, a qual precisa se aproximar das práticas da iniciativa privada para corresponder à competitividade requerida e atrair os investidores”. Chama-se a atenção para o fato de que “os terrenos previstos para as intervenções, sendo eles 90% de propriedade pública, passariam para o domínio dessa sociedade” (MENDES, 2019, p. 71).

Tendo em vista o modelo de gestão e desenvolvimento do Projeto, a proposta para o Cais José Estelita apresentava uma hipótese de plano de massas com uma adensada implantação de torres de uso misto ao longo da parte central e sul do cais, e previa um prolongamento da Avenida Dantas Barreto “que cortaria em diagonal o terreno e levaria o transeunte à Praça Século XXI, onde haveria o projeto de um edifício que avançaria sobre o mar” (SANTOS, 2012).

Em breve análise sobre a proposta, Santos aponta que

“[...] com exceção do conjunto de armazéns, a proposta projetual desconsiderava todo o patrimônio ferroviário existente na esplanada. A implantação das torres não levava em consideração os edifícios preexistentes e não guardavam uma relação de escala e volume com o entorno edificado. Os armazéns mantidos, sem a referência das demais edificações do complexo ferroviário, ficavam descontextualizados, sem relação alguma com as novas edificações” (SANTOS, 2012).

Como já sabemos, pelo relato de Rolnik, o Projeto Urbanístico Recife/Olinda não foi concretizado por questões políticas e de gestão pública. Entretanto, a proposta projetual conjecturada para a área do Cais José Estelita permaneceu no imaginário da iniciativa privada e influenciou a concepção do megaempreendimento imobiliário do Novo Recife, proposto 6 anos após sua apresentação.



Volumetria proposta para o Cais José Estelita. Fonte: Projeto Urbanístico Recife/Olinda, 2006.

Complexo RioMar, 2012

O Complexo RioMar corresponde a um centro comercial, desenvolvido pelo grupo empresarial JCPM, implantado no terreno onde funcionou a antiga Fábrica Bacardi, desativada em 1996. O Complexo é apresentado como o maior centro de compras do Norte/Nordeste e é composto pelo Shopping RioMar e pelo RioMar Trade Center, este último abarcando três edifícios empresariais com 31 pavimentos (MENDES, 2019, p. 92). Além da implantação do shopping e das torres empresariais, fez parte do escopo do projeto a construção de uma “alça que sai do viaduto Capitão Temudo, vinculada à Via Mangue (Queiroz Galvão), e que desagua na entrada do estacionamento do centro comercial” (BARBOSA, 2014, p. 109).

O RioMar foi construído em uma extensa área inativa, contígua ao Parque dos Manguezais e a ZEIS Pina/Encanta Moça. A apropriação deste espaço vai de encontro com a ampliação da



Complexo RioMar. Fonte: JCPM.

zona de interesse do mercado imobiliário nos espaços estuarinos da cidade, estrategicamente situados entre o centro e a zona sul do Recife. Durante sua inauguração, em outubro de 2012, o Complexo foi apresentado, pelo então governador, enquanto um “empreendimento de papel transformador dos estuários do centro recifense”. Ainda em sua fala, anunciou que a área do antigo Aeroclube de Pernambuco, localizado no Pina, em área adjacente ao RioMar, “se encontrava em processo de desapropriação para criação daquilo que chamou de um ‘novo polo de desenvolvimento da cidade’”. O governador assegurou que “com o RioMar, vamos animar outros projetos no entorno” (BARBOSA, 2014, p. 108).

Nesse sentido, o empreendimento é entendido como um gerador de valorização no entorno devido ao seu prestígio enquanto lugar de consumo, principalmente voltado às classes mais abastadas. De fato, já é perceptível a “atração de mais projetos em diálogo com o complexo - condomínios de luxo, hotéis, empresariais” (MENDES, 2019, p. 93), como o Projeto Novo Recife, que inclusive se vale da presença do Complexo em seus anúncios publicitários para enaltecer o empreendimento, apresentando o Shopping RioMar como “um centro de entretenimento e lazer interligado ao primeiro através do complexo viário da Via Mangue” (BARBOSA, 2014, p. 110).

Fica claro assim, a articulação entre os grandes novos empreendimentos propostos para a Baía do Pina, que simbolizam “um novo tempo de empreendedorismo e desenvolvimento da cidade do Recife”, fundamentado na reestruturação da imagem, turismo e economia da cidade (BARBOSA, 2014, p. 110). Ligada ao atual modelo de desenvolvimento urbano nesses espaços, não se pode deixar de constatar a iminente ameaça que a construção desses empreendimentos representa aos moradores mais vulneráveis de seu entorno (MENDES, 2019, p. 94), sendo intimamente associada ao processo de gentrificação na cidade, tema de grande relevância, que por questões de tempo e definição de recorte temático, não será aprofundado nesta pesquisa.

A Via Mangue compreende uma proposta de intervenção urbana promovida pela Prefeitura do Recife em 2004, e se apresentava como uma atualização da antiga proposta da Linha Verde, idealizada no final da década de 1990. O empreendimento público estabelecia como objetivos principais a complementação das rotas de tráfego da zona sul do Recife, visando desafogar o trânsito da mesma, a promoção de melhorias habitacionais e relocação das populações residentes em palafitas, a revitalização de áreas ambientais degradadas no entorno do projeto, além de servir como um cinturão protetor para o manguezal do Pina, constituindo uma ação de preservação ecológica (BARBOSA, 2014, p. 110).

Magarotto (2012, p. 53 apud BARBOSA, 2014, p. 111-112) considera, entretanto, que



82 Via Mangue em construção. Foto: Portal da Copa/ME, 2013.

“Esta nova infraestrutura pode ser vista de duas formas. A primeira que dará fluidez ao tráfego rodado da zona e certamente melhorará, a princípio, a locomoção dos habitantes destes bairros. Porém causará uma maior especulação imobiliária, principalmente, na zona norte do bairro o que futuramente atrairá novos investimentos imobiliários e consequentemente novos moradores de classe média alta para viver neste local. Assim voltará a congestionar as vias de saída do bairro.

A segunda será a desapropriação da população carente que vive às margens dos rios Jordão, Pina e Setúbal e, talvez, criará um novo meio para a construção de edifícios dentro do Parque dos Manguezais. Analisando desta forma, os benefícios trazidos por esta nova infraestrutura podem trazer consequências desastrosas ao desenvolvimento futuro do bairro”.

A partir da interpretação de Magarotto sobre os possíveis impactos da intervenção viária, Barbosa (2014, p. 112) identifica que “tais obras sempre se apresentam como uma tentativa de solução para a crise urbana do Recife que pouco ou nada propõe para a resolução desses problemas”, de modo que preferem “apenas promover uma renovação dos espaços a partir de megaprojetos para interligar empreendimentos dos grupos econômicos abastados da cidade”.

Segundo o autor,

“O planejamento urbano do Recife assume então, em ações como a Via Mangue, um caráter de política pública com propostas pontuais, que abusa da falácia da sustentabilidade e da resolução da pobreza urbana do Recife, mas que mais favorece a especulação imobiliária e interligação entre grandes empreendimentos imobiliários para moradias da classe alta, empresariais, hotéis e equipamentos de lazer entre a Zona Sul e o Centro da cidade, mesmo que com o alto custo da destruição de grandes extensões do parque de manguezais. Como diz Lúcia Leitão, são decisões paliativas, sem reflexão sobre as questões urbanísticas, construindo o Recife pelo provisório, pelo pontual e sem pensar a cidade de forma coletiva” (BARBOSA, 2014, p. 112).

De certa forma, o que Magarotto havia sugerido em relação à expansão da valorização imobiliária, já se expressava muito

claramente na apresentação do projeto “Linha Verde: Última alternativa viária para a Zona Sul”, desenvolvido pela Secretaria de Planejamento, Urbanismo e Meio Ambiente da Prefeitura do Recife. Nela, além da proposta do traçado da via, se destacam dois tipos de terreno, “gleba a ser incorporada” e “gleba passível de incorporação”. As glebas passíveis de incorporação, nas quais se enquadram o Cais José Estelita e o Aeroclube, assumem nitidamente um potencial imobiliário, ligado à reintegração dos espaços degradados, oferta de novos espaços e “requalificação” da Zona Sul (BARBOSA, 2014, p. 112).

Nesse sentido, entende-se a Via Mangue como um investimento público que serve exclusivamente aos interesses



Proximidade entre os empreendimentos. (Da esquerda para a direita) Via Mangue, Complexo RioMar e Projeto Novo Recife. Foto: Beatriz Kirzner, 2021.

privados. A intervenção urbana propõe uma reconfiguração espacial da Bacia do Pina que privilegia a atração e articulação de megaempreendimentos desenvolvidos pela iniciativa privada. Os interesses do mercado imobiliário apostam em uma “renovação” desses espaços em busca da criação de uma nova centralidade no Recife, e submetem, assim, o redesenho do espaço urbano aos processos de valorização do capital.

Segundo o próprio Consórcio Novo Recife, a Via Mangue “foi justamente um dos equipamentos públicos que facilitou e justificou a concepção e o desenvolvimento do projeto de transformação do Cais José Estelita” (BARBOSA, 2014, p. 95).

Para finalizar a análise das intervenções urbanas contemporâneas desenvolvidas para os espaços centrais do Recife, consideraremos o Projeto Porto Novo, proposta de renovação urbana, encabeçada pelo Governo do Estado de Pernambuco, para a porção ao norte da frente d’água da cidade, entre os bairros do Recife e São José.

O território contemplado no projeto diz respeito à antiga área portuária do Recife, importante patrimônio urbano, ambiental e histórico da cidade, que havia passado por um processo de abandono e deterioração de suas estruturas após a relocação das atividades portuárias para o Porto de Suape, ao sul da capital pernambucana. O Projeto Porto Novo apresentava como objetivo principal a “requalificação e reutilização da área não operacional do Porto, a fim de abrigar um complexo de turismo, cultura e lazer, de escala metropolitana, executado pela iniciativa pública e com uso cedido a particulares, nos termos da lei” (ESPOSITO, 2017, p. 91).

A operação urbana compreende a importância da manutenção e valorização da memória portuária da área e estipula diretrizes para sua preservação, principalmente no tocante à conservação da paisagem consagrada no imaginário da cidade – a imagem dos armazéns, a ideia dos cais e a configuração do tecido urbano (BRENDLE; VIEIRA, 2012). No entanto, Esposito (2017, p. 91-92) identifica a fragilidade desse conjunto patrimonial¹ diante da intenção de espetacularização da área, proposta pela intervenção, decorrente sobretudo da sede da Copa do Mundo pelo Brasil em 2014. A autora reconhece a sobreposição de interesses externos

¹ Para melhor entender os efeitos da operação urbana Porto Novo sobre o patrimônio histórico do centro do Recife, consultar: BRENDLE; VIEIRA (2012); ESPOSITO (2017).

aos da população local, da sua qualidade de vida e da preservação da história e memória da cidade, uma vez que o projeto favorece a atração de investimentos financeiros, de turismo e de inserção do Recife em uma rede de relações nacionais e internacionais de competitividade. “O local se tornou alvo de especulação, onde o objetivo maior está voltado ao lucro” (ESPOSITO, 2017, p. 177).

“As obras dos armazéns do Porto do Recife começaram, em sua grande parte, no ano de 2012, a partir da seleção de um conjunto de empresas que, através de licitação pública, se encarregaram de executar as obras de construção de hotéis, restaurantes, marina, escritórios, centros de convenções, e outros equipamentos turísticos e comerciais. Dentro do projeto de ‘requalificação da área portuária,’ também foram incluídos os galpões do Cais de Santa Rita, que ganhará um hotel marina” (BARBOSA, 2014, p. 117).

Barbosa (2014, p. 119-120) também considera que a operação urbana Porto Novo está vinculada aos interesses da especulação e defende que a atuação na área está intimamente ligada ao projeto maior de renovação/transformação da borda líquida da cidade. Este projeto, coordenado pelos agentes hegemônicos de produção do espaço, visa criar uma nova centralidade no Recife, a partir da valorização turística, comercial e imagética dos espaços centrais de frente d’água da cidade, e está baseada na ideia de construção de um “Novo Recife”, mais moderno, mais bonito e imageticamente mais vendável².

² Paralelo ao movimento de valorização dos espaços centrais da cidade está o caso de revitalização do bairro do Recife, não incluído nesta análise por uma questão de tempo e recorte temático e territorial proposto, mas que demonstra uma estrita relação entre as práticas de preservação do patrimônio e as políticas de enobrecimento/*gentrification* na cidade. Para maior aprofundamento sobre o tema, consultar: LEITE, Rogerio Proença de Souza. Espaço público e política dos lugares: usos do patrimônio cultural na reinvenção contemporânea do Recife Antigo. Campinas: O autor, 2001.



Cais do Sertão Luiz Gonzaga, 2018 (acima) e Hotel Marina previsto para o Porto Novo do Recife (abaixo). Fontes: Brasil Arquitetura (à esquerda), Nelson Kon (à direita) e Porto Novo Recife.

Considerações

A partir da análise desenvolvida acima, procurou-se construir um panorama capaz de evidenciar que o conjunto de planos estratégicos e obras de reconfiguração espacial propostos para os espaços centrais do Recife, longe de se constituírem como intervenções descontínuas, fazem parte de um projeto de transformação do estuário do Pina como uma das mais novas vitrines do Recife. A “renovação” da área se vê inserida em uma lógica empresarial de planejamento da cidade, em que os espaços

de frente d’água são apropriados por megaempreendimentos que visam atrair novos investimentos em um cenário de competição global, e são submetidos à categoria de mercadoria a ser consumida, principalmente pelos grupos mais ricos da cidade.

Dessa forma, o que se percebe hoje na linha d’água do Recife é a articulação de um complexo de centros comerciais, empresariais, residenciais, hotéis de alto luxo e grandes infraestruturas viárias, encabeçada pelo poder público e os grandes incorporadores imobiliários da cidade, com a intenção de estabelecer uma nova centralidade de consumo neste território, e que consequentemente

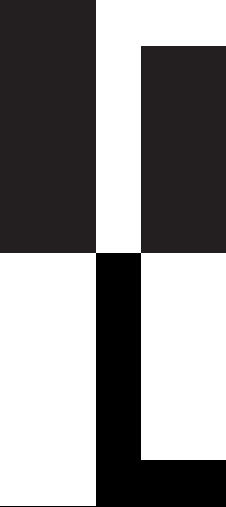
tem alterado significativamente seu perfil habitacional e construtivo. O desenvolvimento urbano contemporâneo expressa notadamente a reprodução social e espacial das relações capitalistas de produção.

Diante dessa lógica de redesenho do espaço urbano, a preservação do patrimônio cultural é submetida aos interesses do mercado e as expressões históricas, memoriais e paisagísticas da cidade são relegadas a último plano. O próximo capítulo deste trabalho buscará entender a inserção do Projeto Novo Recife nessa dinâmica, de modo a demonstrar não só o vínculo que apresenta com as intervenções já estudadas, mas também o processo ilegítimo

que caracterizou sua implantação. Pretende-se também apresentar as sucessivas ações, travadas especialmente pela sociedade civil, para impedir que o projeto fosse construído aos moldes previstos pelo consórcio.

Vista panorâmica de alguns dos novos empreendimentos estudados neste capítulo. Da esquerda para direita: Via Mangue, Complexo RioMar, Projeto Novo Recife e Torres Gêmeas. Foto: Beatriz Kirzner, 2021.





5

Processo de alienação da Área do Cais José Estelita e Implantação do Projeto Novo Recife¹

1

Para facilitar a leitura deste capítulo, as notas de rodapé referentes à fonte das informações se encontrarão ao final do mesmo.

IPHAN-PE solicita análise de bens antes de qualquer decisão da SPU

Promulgação da Lei nº 11.483

SPU solicita ao IPHAN avaliação prioritária do Pátio Ferroviário das Cinco Pontas

Consulta da SPU repassada ao IPHAN-PE

A verdadeira odisseia que compreende o processo de transformação do Cais José Estelita e a implantação do Projeto Novo Recife na área tem início em maio de 2007, quando da promulgação da Lei 11.483, que extingue a Rede Ferroviária Federal S. A. e dispõe sobre a revitalização do setor ferroviário. Com a dissolução desta, como visto anteriormente, os bens imóveis da extinta RFFSA são transferidos para a União, ficando aos cuidados da Secretaria do Patrimônio da União (SPU).

A Lei em questão instituiu o Fundo Contingente da extinta RFFSA (FC), a ser constituído por recursos provenientes, entre outros, da venda de imóveis não operacionais oriundos da empresa. Ficou a cargo da SPU indicar quais os imóveis seriam vendidos, objetivando integralizar recursos ao FC.

Como também exposto anteriormente, com a finalidade de preservar a memória ferroviária e contribuir para o desenvolvimento da cultura, a Lei 11.483/2007 dispôs em seu artigo 9º que caberia ao IPHAN receber e administrar os bens móveis e imóveis de valor artístico, histórico e cultural, oriundos da extinta RFFSA, bem como zelar pela sua guarda e manutenção. Nesse sentido, foi delegado ao instituto a competência para proceder à identificação e catalogação de tais bens.

Em vista disso,

“[...]entre outras possibilidades, além da alienação para integralização do FC, os imóveis da RFFSA – mais especificamente aqueles declarados

como de valor histórico, artístico e cultural – também devem ser destinados para fins de preservação e difusão da Memória Ferroviária. Nesse sentido, foi previsto um específico trâmite processual para o repasse de imóveis não operacionais ao Fundo Contingente, que passa por a notificação e consulta prévia do IPHAN pela SPU quanto à existência de óbice à remessa do bem ao FC.

Em outros termos, os imóveis não operacionais da extinta RFFSA não podem ser indicados pela SPU ao Fundo Contingente sem a intervenção obrigatória do IPHAN quando este declarar ter interesse no bem, em virtude de seu reconhecido valor histórico, artístico e cultural.” (ACP, 2013, p. 7-8, grifo nosso).

Pois bem, tendo em vista as diretrizes que deveriam reger a destinação do patrimônio ferroviário da RFFSA, é, no mínimo, curioso o processo que antecedeu a alienação da área hoje destinada ao Projeto Novo Recife.

Em 6 de março de 2007, meses antes de ser convertida na aludida Lei, quando ainda configurava a Medida Provisória nº 353/2007, o IPHAN-PE (5ª SR) encaminhou um ofício à Gerência Regional em Pernambuco da SPU, solicitando, com base no art. 9º, que “todos os processos referentes ao patrimônio ferroviário, situado no Estado de Pernambuco, anteriormente a qualquer decisão por parte da SPU sejam submetidos à análise e pronunciamento da 5ª Superintendência Regional”². E, desde logo, o instituto manifestou interesse nos “bens arrolados na relação anexa ao ofício, considerados de valor histórico, cultural e artístico”³, dentre os quais incluía-se o Pátio Ferroviário das Cinco Pontas.

Leilão da área não operacional do Pátio Ferroviário das Cinco Pontas

Consórcio apresenta proposta genérica mas de natureza construtiva bem definida
*(entre outubro e dezembro)

A despeito disso, mesmo tendo ciência, com antecedência, do interesse da 5ª Superintendência Regional do IPHAN no Pátio Ferroviário das Cinco Pontas, “a SPU prosseguiu com a indicação do imóvel ao Fundo Contingente.” Segundo o Ministério Público,

“Em 04.10.2007, a SPU consultou a Presidência do IPHAN em Brasília acerca de uma listagem com 204 imóveis destinados a leilão pelo gestor do Fundo Contingente, solicitando que o IPHAN procedesse à avaliação prioritária de 86 daqueles bens – dentre os quais estava o Pátio Ferroviário em questão –, a partir do que, em caso de conflito com o interesse histórico ou cultural, poder-se-ia reverter a indicação do bem ao FC.” (ACP, 2013, p. 9)

Em 24 de outubro, a referida consulta da SPU foi repassada ao IPHAN-PE pela Coordenação do Patrimônio Ferroviário. O IPHAN-PE encaminhou, como resposta à Coordenação, o Memorando nº 899/2007, no qual informa, **mais uma vez**, que “os imóveis possuem interesse cultural devido a importância econômica, histórica, estética e social da implantação da estrada de ferro no estado de Pernambuco”⁴.

No entanto, segundo alega o Departamento do Patrimônio Material e Fiscalização (DEPAM) do IPHAN, o mencionado documento não constava em nenhum processo até 10 de outubro de 2011, quando então uma cópia foi reencaminhada ao DEPAM pela Superintendência Regional do IPHAN em Pernambuco⁵. Dessa forma, como o instituto não teria se pronunciado após a consulta da SPU, esta entendeu que a parte não operacional do Pátio das Cinco Pontas configurava um

bem passível de indicação para compor o Fundo Contingente, sendo logo encaminhada para leilão e arrematada pelo Consórcio Novo Recife.

Levando em consideração os fatos até aqui levantados,

“[...] vê-se que o Pátio Ferroviário das Cinco Pontas não poderia ter sido indicado ao Fundo Contingente, tampouco alienado dessa forma pela SPU, em razão do reconhecimento de seu valor cultural e histórico importante para a preservação da memória ferroviária, cujo interesse foi manifestado em mais de uma ocasião pelo IPHAN-PE (5ª SR). Com efeito, antes mesmo de a Presidência do IPHAN ter sido consultada, a 5ª Superintendência Regional já havia encaminhado ofício à SPU, juntado aos autos do processo referente aos imóveis passíveis de indicação ao FC, manifestando interesse no Pátio Ferroviário, o que denota erro no procedimento de alienação de bem tão significativa para a memória histórica e ferroviária do país, pois realizado sem as cautelas e garantias necessárias para assegurar a sua proteção e conservação enquanto patrimônio histórico nacional”. (ACP, 2013, p. 10)

Não obstante, em 3 de outubro de 2008, a área não operacional do Pátio Ferroviário das Cinco Pontas⁶ foi arrematada pelo valor de R\$55,4 milhões – aproximadamente R\$500 o metro quadrado – em um leilão de natureza questionável, do qual apenas o Consórcio Novo Recife – formado pelas empresas Moura Dubeux, Queiroz Galvão, GL

6 A área não operacional do Pátio Ferroviário das Cinco Pontas corresponde à um terreno de 10,1 hectares.

2010

janeiro

Bens Protegidos na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário

20 de julho

Portaria nº 10, Criação do Grupo de Trabalho do IPHAN-PE

17 de dezembro

Parecer Técnico sobre o Pátio Ferroviário das Cinco Pontas pelo GT do IPHAN-PE

21 de dezembro

Portaria nº 407 do IPHAN

2011

27 de outubro

Parecer Técnico Complementar pelo GT do IPHAN-PE

8 de novembro

GT emite Memorando nº 0976/2011, posicionando-se contrário ao Projeto Novo Recife

15 de dezembro

DEPAM limita valor apenas à área operacional do pátio

2012

17 de fevereiro

GT elabora parecer técnico reiterando argumentos

22 de março

Audiência pública para apresentação do Projeto Novo Recife

Empreendimentos e Ara Empreendimentos – foi participante. Ainda neste ano, o consórcio agilizou a apresentação de uma proposta para a área, dado que o Plano Diretor da cidade do Recife seria atualizado e a nova legislação previa uma área de parque para o Cais Estelita. Ao dar entrada a um projeto enquanto ainda estava em vigência o plano de 1991 – que permitia a ocupação da área tal qual as construtoras planejavam – o consórcio garantiu que qualquer versão do Projeto Novo Recife fosse analisada a partir do plano diretor vigente no dia em que se apresentou a proposta à prefeitura. Assim, ao apagar das luzes do ano de 2008, o projeto é apresentado e perde-se a validade da nova legislação na regulação do território⁷.

Ao tomar conhecimento da alienação do Pátio Ferroviário através da mídia, “o IPHAN-PE criou um Grupo de Trabalho multidisciplinar para avaliar tecnicamente aquele imóvel enquanto representante (ou não) da memória ferroviária nacional.” (ACP, 2013, p. 10) Instituído pela Portaria nº 10, de 20 de julho de 2010, o grupo de trabalho foi composto por arquitetos e técnicos do IPHAN-PE e também contou com a colaboração de historiadores de fora do instituto para a elaboração dos pareceres técnicos que atestam a valoração e significância do Pátio da Cinco Pontas para a Memória Ferroviária. Datam de 17 de dezembro de 2010 o “Parecer Técnico sobre o Pátio Ferroviário das Cinco Pontas”, com a colaboração do historiador Adler Homero Fonseca de Castro, do DEPAM/RJ,

e de 27 de outubro de 2011 o Parecer Técnico Complementar denominado “Pátio Ferroviário das Cinco Pontas: significância cultural e preservação da memória ferroviária”, com a colaboração do historiador Lucas Neves, bolsista do Programa de Especialização em Patrimônio. Ambos os pareceres atribuem importante valor ao pátio e suas estruturas, evidenciando sua complexidade e relevância para a preservação do patrimônio ferroviário brasileiro⁸.

Enquanto o consórcio elaborava sua proposta de transformação para a área⁹ e o GT do IPHAN-PE levantava informações sobre sua importância para a Memória Ferroviária, a Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário foi instituída pela Portaria nº 407/2010 do IPHAN, com a finalidade de regulamentar o disposto no art. 9º da Lei nº 11.483/2007. Alguns bens declarados de valor histórico, artístico e cultural na cidade do Recife foram incorporados à ela. Entre eles estavam a Estação Central do Recife, a Estação do Brum e os armazéns com características de casario no Pátio Ferroviário das Cinco Pontas. O reconhecimento de proteção foi

⁸ Os pareceres aqui mencionados são os mesmos analisados no primeiro capítulo deste trabalho, quando da argumentação sobre a valoração do Pátio Ferroviário das Cinco Pontas.

⁹ Cabe ressaltar que a proposta tinha uma natureza muito bem definida já em 2008, quando do leilão da área, ou seja, o partido arquitetônico do projeto já havia sido idealizado sem que as construtoras tivessem elaborado ao menos algum tipo de estudo ou aprofundamento sobre o contexto daquele sítio.

estabelecido oficialmente em 19 de janeiro de 2010, segundo a própria lista.

Em decorrência do estudo estabelecido pela Portaria nº 10/2010, a partir de uma visão mais aprofundada do Pátio Ferroviário das Cinco Pontas, o Grupo de Trabalho do IPHAN-PE atribuiu significância cultural à totalidade da área do complexo ferroviário, entendendo-o como um lugar indivisível, como vimos anteriormente. Considerando sua relevância para a Memória Ferroviária, o GT passou a reivindicar a preservação do Pátio das Cinco Pontas nos termos da Lei 11.483, reiterando que ele “reúne todos os elementos e critérios necessários para integrar a Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário, conforme estabelece a Portaria Iphan nº 407/2010.¹⁰”

Assim, no fim de 2011, os pareceres técnicos do Grupo de Trabalho foram encaminhados para análise e parecer da Comissão de Avaliação do Patrimônio Ferroviário do DEPAM, a fim de um pronunciamento sobre a valorização cultural do Pátio Ferroviário das Cinco Pontas. Entretanto, apesar do grande embasamento do registro histórico e respaldo técnico dos documentos, a Comissão elaborou a Nota Técnica nº 002/2011/DEPAM, de 15 de dezembro, que chegou a uma conclusão divergente, entendendo que o valor cultural do Pátio das Cinco Pontas deveria ser declarado apenas aos remanescentes da antiga linha da estrada de ferro Recife ao São Francisco (trecho operacional) e não à totalidade de sua área.

A referida Nota Técnica manifestou uma interpretação

extremamente superficial dos pareceres pela Comissão de Avaliação do Patrimônio Ferroviário. Esta, inclusive, se esquivou do estudo ali apresentado para fundamentar suas críticas, ressaltando e recuperando argumentos de antigos pareceres elaborados pelo IPHAN-PE, quando as discussões sobre o tema ainda eram muito iniciais, e não tão aprofundadas como os pareceres desenvolvidos pelo GT. À luz disso, o Grupo de Trabalho multidisciplinar instituído pelo IPHAN-PE emitiu, em 17 de fevereiro de 2012, o Parecer Técnico nº 01/2012/MELF/GB/MF/FC/IPHAN/PE/Minc com vistas à reconsideração da Nota Técnica, no qual reitera os argumentos que fundamentam a concepção do Pátio Ferroviário das Cinco Pontas como representativo, em sua totalidade, da Memória Ferroviária brasileira, e, portanto, passível de integrar a Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário.

Ao passo que as discussões em torno da alienação indevida da área e valoração do pátio se desenrolavam nos órgãos de preservação, no dia 22 de março de 2012, foi realizada uma audiência pública para a apresentação do empreendimento imobiliário proposto para a área leiloada do Cais José Estelita, denominado Projeto Novo Recife¹¹. A audiência contou com participação de

¹¹ Vale comentar que o GT já havia analisado o Projeto Novo Recife e os processos em trâmite na prefeitura, e, considerando que o projeto imobiliário levaria à perda do lugar de memória consubstanciado no Pátio das Cinco Pontas, indeferiu-se integralmente o projeto, através do Memorando nº 0976/2011.

representantes das construtoras responsáveis pelo projeto, IPHAN, UFPE, MPPE, FUNDARPE, Prefeitura do Recife e sociedade civil. A primeira proposta do projeto compreendia a construção de 12 torres de até 40 andares – das quais oito seriam destinadas ao uso residencial, duas ao uso empresarial e as outras duas abarcariam hotéis – divididas em cinco grandes quadras. O metro quadrado das unidades do empreendimento custaria de R\$ 5,5 mil a R\$ 7,5 mil,

o que tornaria a área uma das mais caras da cidade. Além disso, o plano previa estacionamentos para cerca de cinco mil veículos¹², que formariam as bases das torres residenciais, com quatro andares ou mais, isolando-as da rua em grandes condomínios que tomariam a quadra respectiva inteira¹³.

As edificações ocupariam 6,5 hectares da área, enquanto os outros 3,6 seriam destinados ao uso público, com a implantação



94 Planta e maquete eletrônica da proposta inicial do Projeto Novo Recife. Fonte: Informe Publicitário “Presente e Futuro no Cais José Estelita”.

de vias, ciclovias, jardins, quiosques, polo marítimo, entre outros serviços. Prevvia-se a recuperação de 40% dos galpões próximos ao Forte das Cinco Pontas, a demolição dos antigos galpões de açúcar próximos ao Cabanga, além da construção de duas vias ligando o Cais José Estelita à Avenida Sul e uma alça viária saindo do Viaduto Capitão Temudo até a Ilha do Leite¹⁴. Em um vídeo de apresentação do empreendimento, defende-se que o projeto irá contribuir para transformar essa região da cidade em uma das mais modernas e atraentes áreas urbanas do país¹⁵.

A proposta inicial do empreendimento, além de desconsiderar as estruturas ferroviárias e a vocação do sítio como um vazio urbano



Alteração da disposição dos elementos ferroviários e comprometimento da leitura da lógica operacional do pátio. Fonte: Informe Publicitário “Presente e Futuro no Cais José Estelita”.

essencial da cidade, desvirtuando a leitura da lógica operacional do conjunto e esvaziando-o de sua significância cultural, sugeria uma inserção absurdamente desarmônica em relação ao ambiente em que está situada. Conseguindo ser ainda pior do que o projeto aprovado atualmente, a primeira versão do Projeto Novo Recife contrastava radicalmente e de maneira absolutamente inadmissível com a arquitetura e a paisagem do conjunto urbano do centro histórico do Recife, além de se encerrar em si mesma, não apresentando qualquer tipo de relação e tentativa de integração com o bairro de São José.



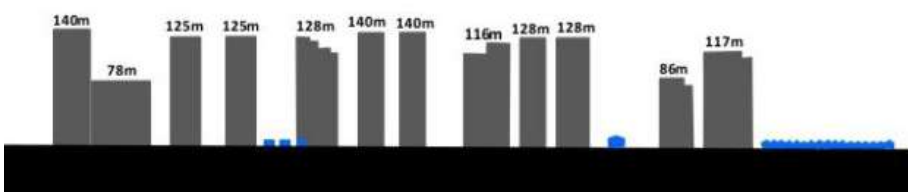
Planta quadra D, formada por cinco torres residenciais isoladas da rua por uma base com estacionamentos e uma laje de lazer. Além disso, nota-se a falta de integração com o bairro de São José através da ausência de uma conexão entre a rua à esquerda e a Av. Sul/R. Imperial. Fonte: Direitos Urbanos

15 de abril

1ª ocupação do Cais José Estelita



Paredão de torres contrastando com o conjunto construído de São José. Fonte: Jornal do Commercio.



Desarmonia das novas edificações em relação às estruturas ferroviárias. Fonte: 96 Prefeitura da Cidade do Recife.

Os edifícios, de altura média de 120 metros, configuravam um paredão extremamente verticalizado na maior entrada de ar dos bairros de Santo Antônio e São José, comprometendo a ventilação dos bairros e impactando visualmente, de maneira desastrosa, a paisagem urbana do território. As relações de escala, volume, tipologia e morfologia do conjunto eram completamente descaracterizadas a partir da presença de um complexo imobiliário ao qual claramente não importa a questão e presença da preexistência ou os vínculos urbanísticos consolidados na região. A própria relação das torres com as edificações presentes no lote parecia ignorar a existência de qualquer vestígio no local e demonstra a leitura do terreno, pelo consórcio, como um simples pedaço de terra disponível para qualquer tipo de construção.

Contrários à construção dos arranha-céus nessa área central do Recife, por entender que o projeto seria danoso à cidade, membros da sociedade civil e movimentos sociais começaram a se organizar para protestar contra o Novo Recife. Dentre as críticas ao empreendimento, denunciava-se a ausência de relatório de impacto ambiental e de vizinhança, além da desconsideração ao patrimônio industrial e a paisagem urbana em que está inserido. Dessa mobilização surgiu o Movimento Ocupe Estelita, representando uma tentativa de abertura de canais de diálogo para **discutir projetos alternativos para a área**.

No dia 15 de abril, o movimento organizou seu primeiro ato de ocupação do cais. Em sua chamada virtual, o Ocupe Estelita manifesta que

“o gabarito violentamente desproporcional à massa edificada do bairro de São José e incompatível com a paisagem de um recife horizontal, que se deu avançando metro a metro sobre as águas; o excessivo adensamento e suas consequências; o exclusivismo em relação ao setor social a que se destina o programa do empreendimento e o abrupto corte social que ele provoca no bairro, assim como a eleição de uma frente para o projeto na direção do piná e de boa viagem, tratando o bairro como os fundos são alguns elementos concretos que apontamos, dentro da indignação que o Novo Recife nos provoca de uma forma mais ampla, porque agride profundamente nossa ideia de cidade.

A proposta do #ocupestelita é chamar a atenção para a área e principalmente reforçar que existem muitas possibilidades de ativá-la; que a proposta da Moura Dubeux e Queiroz Galvão não é a única maneira de integrá-la à cidade, ao contrário, é uma das piores, justamente porque a conecta com uma face da cidade que não reflete sua diversidade, que não enfrenta seus problemas e que não respeita sua identidade e sua história.”¹⁶



Arte da primeira chamada para ocupação do cais. Fonte: Direitos Urbanos.



Ocupe Estelita 1. Fonte: Portal Aprendiz Uol.

Até então, embora o projeto representasse terrível ameaça a esse espaço da cidade do Recife, sua construção ainda não havia sido aprovada, devido à necessidade de prévia análise e autorização do IPHAN, DNIT e ANTT e apresentação dos devidos estudos de viabilidade do empreendimento, exigidos pela constituição e legislação infraconstitucional.

O IPHAN, quando questionado pelo Ministério Público Federal sobre o Projeto Novo Recife,



“[...] em 14.05.2012, informou não ter aprovado os projetos arquitetônicos elaborados para área alienada ao Consórcio Novo Recife, em razão de esta se tratar de área privada e localizar-se fora da área considerada necessária à preservação da memória ferroviária, conforme decisão (ainda não definitiva) da Comissão de Avaliação do Patrimônio Ferroviário, prolatada no processo administrativo sobre a valoração do patrimônio ferroviário no Cais José Estelita.

Ainda, participou que estava em fase de tratativas preliminares visando a ajustar a conduta do empreendedor ao interesse público de preservação, além da recomendação de ser realizada prospecção arqueológica na área, considerando, ademais, a proximidade de monumentos tombados em nível federal, em especial o Forte das Cinco Pontas.” (ACP, 2013, p. 5)

Novamente aqui, percebe-se a omissão por parte da instância máxima do instituto, que se vê desobrigada de cumprir suas funções legais – nesse caso, a preservação e difusão da Memória Ferroviária e a proteção da ambiência dos bens tombados em âmbito federal – alegando não ter competência para aprovar o projeto proposto para a área. Como destacou-se anteriormente, parte do Pátio Ferroviário das Cinco Pontas está inserida na poligonal de entorno dos 16 bens tombados pelo IPHAN naquele território, então, ainda que o trâmite de valoração do pátio estivesse em andamento e sem uma conclusão definitiva, o órgão tinha obrigação de velar pela visibilidade do conjunto, sendo agente fundamental no que toca à deliberação de qualquer transformação proposta para a área.

A Prefeitura da cidade do Recife, por sua vez, quando

contestada sobre o andamento dos projetos arquitetônicos elaborados pelo Consórcio Novo Recife, comunicou através da DIRCON, em 23 de julho,

“[...] que os processos referentes àqueles projetos encontravam-se pendentes de exigências: dentre estas, a de ser esclarecido se o imóvel integrava patrimônio Ferroviário. Sendo assim, os processos seriam encaminhados à apreciação do IPHAN, em razão do inventário que vinha sendo realizado pelo Patrimônio Ferroviário Nacional, e da FUNDARPE, por força do tombamento estadual da área (elementos ferroviários do pátio ferroviário), conforme informou a diretora da DIRCON na ocasião.” (ACP, 2013, p. 5)

Meses depois, em 4 de dezembro, quando novamente indagada, a Prefeitura do Recife informou, por meio da Secretaria de Controle e Desenvolvimento Urbano e Obras, que os processos referentes ao Novo Recife haviam sido submetidos à apreciação do CDU em 30 de novembro, junto a documentos da FUNDARPE e do IPHAN, em quais foram estabelecidas diversas condicionantes para a análise dos projetos pela prefeitura. Na ocasião, os processos foram tirados de pauta frente ao pedido de vista de quatro conselheiros.

Nesse mesmo dia, após instância do MPF para obtenção de informações atualizadas junto ao IPHAN, foi realizada uma reunião com o instituto, onde o Superintendente e a Procuradora Federal do IPHAN-PE declararam ainda não haver condições para a aprovação do projeto pela Prefeitura da Cidade do Recife, diante de alguns impedimentos:

i) “necessidade de celebração de Termo de Compromisso com a construtora responsável pelo empreendimento para estipulação de medidas mitigatórias, visando à compensação dos impactos ao patrimônio histórico, documento a ser elaborado pelo IPHAN-PE em cumprimento a decisão (provisória) da Comissão de Avaliação do Patrimônio Cultural Ferroviário do IPHAN;

ii) necessidade de conclusão do procedimento do IPHAN perante a Comissão de Patrimônio Ferroviário, o qual definirá quais os bens do Pátio das Cinco Pontas serão inscritos na lista do patrimônio ferroviário nacional;

iii) necessidade de aprovação técnica do projeto relativo ao primeiro lote pelo IPHAN anteriormente à da Prefeitura, uma vez que parte do terreno está dentro da poligonal de entorno dos bens tombados no bairro de São José e de Santo Antônio;

iv) esclarecimentos sobre as restrições no projeto em virtude de sua localização no entorno de fortificação militar, área protegida pelo Decreto-Lei nº 3.437/41;

v) consulta ao DNIT e da ANTT sobre o projeto, por se tratar de área que envolve trecho de ferrovia em operação.” (ACP, 2013, p. 5-6)

Em vista disso, ao inteirar-se de que os processos do Projeto Novo Recife seriam novamente submetidos à apreciação do CDU, mesmo com as pendências relativas à preservação do patrimônio em nível federal, o MPF oficiou a Secretaria de Controle e Desenvolvimento Urbano do Município do Recife, em 18 de dezembro, reforçando a permanência de impedimentos à votação dos processos, recomendando, inclusive, que a todos os conselheiros

do CDU fosse dada ciência do teor do ofício encaminhado e da ata da reunião realizada em 4 de dezembro com o IPHAN.

Nada obstante, apesar de os processos encontrarem-se pendentes de várias exigências e dos constantes protestos por parte da sociedade civil, o projeto imobiliário foi aprovado pelo CDU da Prefeitura do Recife no dia 28 de dezembro de 2012, a três dias do fim da gestão do ex-prefeito João da Costa, em uma sessão realizada a portas fechadas¹⁷. Além disso,

“Desta decisão, o MPF tomou conhecimento através da mídia, pois não foi comunicado oficialmente pela Prefeitura, embora tenha recomendado expressamente, por meio do Ofício enviado à Secretária de Controle e Desenvolvimento Urbano do Município de Recife, que lhe fosse dada ciência sobre qualquer decisão envolvendo o projeto Novo Recife”. (ACP, 2013, p. 6)

Tal episódio demonstra uma conduta omissiva que corrobora a postura deliberada da Prefeitura do Recife “de dar andamento ao projeto sem o devido respeito às normas de proteção ao patrimônio histórico e aos órgãos de fiscalização.” (ACP, 2013, p. 6) No caso do Novo Recife, evidencia-se a atuação do poder executivo municipal como um facilitador do empreendimento, fugindo de seu papel como órgão regulador, que deveria, acima de tudo, determinar o cumprimento dos dispositivos constitucionais e legais, administrando os interesses públicos.

No início do ano seguinte, a então promotora de Defesa do Meio Ambiente do Ministério Público de Pernambuco (MPPE),

Suspensão da aprovação do Projeto Novo Recife em resposta à Ação Civil Pública

Belize Câmara afastada da Promotoria de Defesa do Meio Ambiente do Recife

Ocupe Estelita +1

Aprovação do Projeto de Lei 23/2013

Aprovação do Projeto Novo Recife a partir de novas ações mitigadoras

Belize Câmara, que havia representado a instituição na audiência pública de 2012 e manifestado a posição do órgão como contrária ao projeto, participou de debates sobre o projeto Novo Recife em outras audiências públicas e entrou com uma Ação Civil Pública em que solicitou a suspensão do plano imobiliário. Entre outros pontos, a promotora argumentava que o empreendimento não obedeceu a critérios básicos para a construção, como o parcelamento do terreno, antes de sua aprovação¹⁸.

Em 20 de fevereiro de 2013, a Justiça suspendeu o processo de aprovação do Projeto Novo Recife na Prefeitura, em resposta à Ação Civil Pública movida pela promotora, ao constatar três irregularidades na aprovação: a ausência de parcelamento da área previamente à aprovação do projeto; a não intervenção nos processos de órgãos públicos como a Fundação do Patrimônio Histórico e Artístico de Pernambuco (FUNDARPE), o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN) e do Departamento de Infraestrutura de Transportes (DNIT), proprietária da área, para se posicionarem sobre a destinação dos imóveis ou se há interesse em preservação das edificações; e por problemas na composição do CDU, que não tinha paridade entre representantes do poder público e da sociedade na sessão que aprovou o projeto¹⁹. *Curiosamente*, no dia 1º de março, Belize foi afastada da Promotoria de Defesa do Meio Ambiente do Recife, gerando manifestações de repúdio²⁰.

No dia 28 de abril, o movimento Ocupe Estelita ocupou o cais mais uma vez, dessa vez para o evento Ocupe Estelita +1. O

evento marcou 1 ano da realização da primeira manifestação contra o Projeto Novo Recife e também a criação do grupo Direitos Urbanos (DU), que promove o debate e participação da população em temas relacionados ao planejamento urbano e direito à cidade. A programação do Ocupe Estelita +1 incluiu shows, apresentações de teatro e dança, intervenções, exposições, entre outras atividades políticas e culturais²¹.

Em agosto do mesmo ano a Câmara dos Vereadores do Recife aprovou o Projeto de Lei 23/2013, de autoria do então prefeito



Ocupe Estelita +1. Fonte: Direitos Urbanos.

Geraldo Julio, transferindo o CDU da Secretaria de Planejamento para a Secretaria de Mobilidade e Controle Urbano. A decisão foi alvo de protesto de diversas entidades, que se opunham ao Projeto de Lei por entendê-lo como acentuador da separação entre o planejamento do desenvolvimento da cidade e sua execução, afrontando o que prevê o Plano Diretor da Cidade do Recife²².

Após meses de reanálise, em 28 de dezembro a Prefeitura do Recife aprovou o projeto imobiliário do Novo Recife exigindo novas ações mitigadoras, adotadas para compensar danos causados pela construção. O valor da compensação subiu de R\$32 para R\$62,7 milhões, e determinou a construção de um parque linear na faixa de extensão da Bacia do Pina com uma área total de 90 mil m², um estacionamento e uma biblioteca pública próxima ao Viaduto Capitão Temudo. Foi prevista também a instalação de seis quadras poliesportivas sob o Viaduto Capitão Temudo, a construção do túnel Reginaldo Rossi, que substituirá o viaduto das proximidades do Forte das Cinco Pontas, e a colocação de duas passarelas, sendo uma transpondo a Avenida Sul à linha férrea e a outra nas proximidades do Cabanga²³.

22 Carta assinada pelo Instituto de Arquitetos do Brasil (IABPE), Ordem dos advogados do Brasil (OAB-PE), Conselho de Arquitetura e Urbanismo (CAU-PE), Conselho Regional de Engenharia e Agronomia (CREAPE), Direitos Urbanos Recife, Programa de Pós-graduação em Desenvolvimento Urbano da Universidade Federal de Pernambuco (MDU-UFPE)



Simulação das novas exigências projetuais. Fonte: Prefeitura da Cidade do Recife.

Apesar das novas medidas, o grupo Direitos Urbanos apresentou fundamentadas críticas ao “novo” projeto, por ter permanecido praticamente intocado e com as mesmas falhas. Leonardo Cisneiros, integrante do DU, defende que a valorização do espaço público não se resolve só com parque, e reconhece que

*“o projeto continua insistindo em uma arquitetura do medo, do isolamento em condomínios fechados e na escala desumana e desproporcional dos edifícios de 40 andares. Continua de costas para a cidade, continua se blindando contra o [bairro] São José existente, com um paredão de edifícios-garagens de até sete andares. Continua com suas cinco mil vagas de garagem e a necessidade de pegar um carro para se comprar um pão”.*²⁴

Cisneiros também chama a atenção para o que ele chama de propaganda enganosa quanto ao parque linear:

*“A área supostamente maior que a [área do Parque da] Jaqueira é a soma de diversas áreas verdes cortadas pelo sistema viário, uma área debaixo do viaduto etc. Não é um parque contínuo. Está mais para um Memorial Arcoverde [em Olinda], que acabou isolado pelas avenidas ao redor”.*²⁵

Ademais, o grupo apontou para a falta de transparência e de participação da sociedade no processo de análise do projeto e da maneira como foram negociadas e anunciadas as medidas mitigadoras.

“A gente [DU] cobrou desde o começo transparência e participação e até agora não houve nada disso. Se o projeto melhorou um ‘bocadinho’, foi por causa da pressão da sociedade. Teria melhorado muito mais se

*a Prefeitura tivesse aceitado a contribuição da sociedade. A Prefeitura continuou negociando a portas fechadas e só fez comunicar a decisão final. Isso também não é aceitável”.*²⁶

Diante da antecipação de etapas que incluíam as licenças para construção e elaboração de projetos executivos, estimava-se que as obras começassem no segundo semestre de 2014.

Em decorrência das mudanças introduzidas pelo Projeto de Lei 23/2013 e a transferência do CDU para a Secretaria de Mobilidade e Controle Urbano, no dia 21 de maio de 2014, o Consórcio Novo Recife conseguiu autorização da Prefeitura de Recife para demolir os antigos armazéns de açúcar do IAA, mesmo após a Justiça ter proibido qualquer etapa da obra em função da ausência de estudos de impacto obrigatórios e autorização dos órgãos competentes²⁷.

A demolição começou por volta da meia noite e foi denunciada por um dos ativistas do movimento Ocupe Estelita, que passou pelo local no momento e enviou imagens da operação por celular para outros ativistas. A notícia rapidamente se espalhou pelas redes sociais e muitas pessoas começaram a se deslocar para o cais com a intenção de impedir a obra²⁸. A demolição foi interrompida após uma advogada do grupo Direitos Urbanos alegar que o alvará apresentado era uma cópia do original²⁹. Um grupo decidiu passar a noite no local para assegurar que as máquinas não voltassem a derrubar os galpões. Iniciou-se então uma ocupação do cais, que a priori estava prevista para acontecer de um dia para o outro, mas que durou quase dois meses³⁰.

21 de maio
Prefeitura do Recife autoriza a demolição dos armazéns do IAA
Início da ocupação

22 de maio
Demolição embargada por liminar da Justiça Federal e IPHAN

23 de maio
Reunião para rediscutir o Projeto Novo Recife

29 de maio
TJPE determina a reintegração de posse da área

No dia seguinte, a demolição dos galpões do Cais José Estelita foi embargada por uma liminar do IPHAN, que alegou o descumprimento, pelo consórcio, do Termo de Ajuste de Conduta (TAC) firmado entre as empreiteiras e o órgão de proteção ao patrimônio. O documento visava garantir a proteção dos registros relacionados à produção de conhecimento sobre a área³¹. Mais



Demolição parcial dos armazéns do IAA. Fonte: TV Globo.

tarde, no mesmo dia, a Justiça Federal em Pernambuco também concedeu uma liminar que proibia a derrubada dos galpões, além de suspender qualquer tipo de construção na área, até que o consórcio comprovasse no processo a aprovação do projeto com a autorização de órgãos municipais e federais, IPHAN, DNIT e Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), exibindo a competente licença de demolição/construção³².

No dia 23 de maio, dois dias após a demolição de parte das construções do cais, foi organizada uma reunião, na sede do MPPE, com participação de promotores da instituição, uma comissão de cinco manifestantes da ocupação, representantes da prefeitura, do IPHAN e do Consórcio Novo Recife. Segundo Liana Cirne, integrante do grupo Direitos Urbanos, “a reunião é para dar início a uma negociação para rediscutir o projeto imobiliário em termos arquitetônicos e outros mais”. De acordo com um dos membros da comissão,

*“Queremos zerar a discussão sobre o que será feito no terreno. Não queremos modificar, adaptar o projeto nem ações mitigadoras. Queremos vincular o embargo do Iphan com a garantia de que vamos rediscutir o uso desse terreno com a participação da sociedade civil, movimentos populares, comunidades do entorno, MPPE, Judiciário e secretarias do Governo. Além disso, queremos que o projeto que vier a ser feito direcione uma porcentagem de 30% para moradia popular, com a construção de um habitacional”.*³³

Em 29 de maio, o Tribunal de Justiça de Pernambuco (TJPE) determinou a reintegração de posse do terreno do Cais José Estelita,

3 de junho

Prefeitura do Recife suspende a licença de demolição armazéns

5 de junho

Consórcio concorda em criação de um novo projeto para a área

8 de junho

Movimento Ocupe Estelita promove festas na ocupação

mas os manifestantes seguiram ocupando o espaço³⁴. Em 3 de junho, a Prefeitura do Recife suspendeu a licença que autorizava a demolição dos galpões do cais. Dois dias depois, a construtora Moura Dubeux declarou que o consórcio seria favorável à criação de um novo projeto para a área³⁵.

No dia 8 de junho, o Movimento Ocupe Estelita promoveu festas no local da ocupação, com shows de diversos artistas pernambucanos que abraçaram a causa do movimento, e se posicionaram contrários ao Projeto Novo Recife³⁶.

Ocupação no Cais José Estelita. Fotos: Rafael Vilela / Mídia Ninja.



16 de junho

Prazo de 30 dias para modificação das diretrizes urbanísticas do PNR

17 de junho

Reintegração de posse e repressão do Batalhão de Choque da PMPE

Em 16 de junho, foi estabelecido um prazo de 30 dias para que fossem modificadas as diretrizes urbanísticas do Projeto Novo Recife, derivado de uma reunião entre o Consórcio Novo Recife, a Prefeitura do Recife, o Conselho de Arquitetura e Urbanismo de Pernambuco (CAU-PE), o Conselho Regional de Engenharia e Agronomia (CREA-PE), o Instituto de Arquitetos do Brasil (IAB) e a Universidade Federal de Pernambuco (UFPE). Da reunião também se determinou uma ação de reintegração de posse da área, ela precisaria ser comunicada com 48 horas de antecedência e deveria contar com a presença do Ministério Público³⁷.



Repressão truculenta da PMPE. Fotos: Elvio Luiz (acima), Marcelo Soares / Direitos Urbanos (à direita) e Chico Lurdemir / Direitos Urbanos (acima à direita).



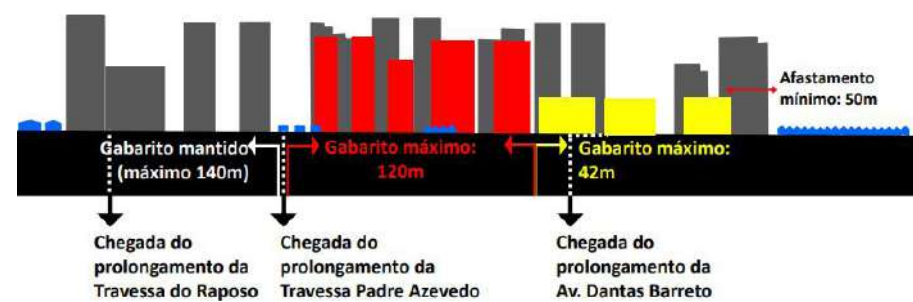
No entanto, no dia seguinte à elaboração do acordo, decorrente da autorização do então governador do Estado, João Lyra, o Batalhão de Choque da Polícia Militar de Pernambuco (PMPE) foi enviado ao Cais José Estelita para retirar os manifestantes que ocupavam o local. O confronto foi marcado por intensa repressão e resultou em ao menos 35 pessoas feridas, segundo integrantes do Ocupa Estelita³⁸.

10 de setembro

Prefeitura apresenta as novas diretrizes que devem guiar o redesenho do Novo Recife

Em 10 de setembro, a prefeitura apresentou as novas diretrizes urbanísticas a serem consideradas no redesenho do Projeto Novo Recife. Elas foram elaboradas a partir de discussões e negociações entre diversas entidades, e contribuições feitas por coletivos e indivíduos da sociedade civil. Dentre as novas exigências estavam o novo arruamento, visando maior integração com o bairro de São José, a manutenção de elementos do patrimônio ferroviário como as antigas residências de funcionários, oficinas de eletrotécnica e tanques de melaço, a redução dos gabaritos máximos por trecho, e o afastamento mínimo de 50 metros de edificações aos armazéns-casario. No documento apresentado pela prefeitura é mencionado um Projeto de Lei em elaboração que institui e regulamenta um Plano Específico para os Cais de Santa Rita, Cais José Estelita e Cabanga³⁹.

Dois meses depois da apresentação das novas diretrizes, o consórcio anunciou o conjunto de alterações a ser aplicado ao



Novas diretrizes urbanísticas. Fonte: Prefeitura da Cidade do Recife.

6 de novembro

Consórcio apresenta alterações para o Projeto Novo Recife

empreendimento. A nova proposta passou a prever a construção de 13 torres de uso misto, de 12 a 38 andares, de forma escalonada – crescente em direção ao Cabanga. O térreo dos edifícios compreenderia comércio e serviços e não existiria grades ou muros ao redor do projeto. Haveria uma ampliação no Parque das Cinco Pontas com a demolição do Viaduto do Forte das Cinco Pontas, e a construção de um café, livraria e centro de artesanato nas três antigas residências de funcionários no terreno. Os dois silos (antigos tanques de melaço) que ficam no local seriam ocupados por uma biblioteca e um espaço cultural e a oficina eletrotécnica seria transformada em anfiteatro⁴⁰. De acordo com o consórcio, 35% da área seria privada e 65% pública⁴¹.



Proposta de redesenho do Projeto Novo Recife. Fonte: Consórcio Novo Recife.

Parecer Pericial MPF solicita o tombamento da área



108 Simulação das novas exigências projetuais. Fonte: Prefeitura da Cidade do Recife.

O ano de 2015 começa com a emissão de um parecer pericial do Ministério Público Federal que discorre sobre a atuação no Cais José Estelita e solicita o tombamento da área. No documento consta, in verbis:

“Em atenção à requisição de assessoria técnica especializada relativo à intervenção no Pátio das Cinco Pontas, localizado no Cais José Estelita, cidade de Recife/PE – área de interesse cultural, entorno de 16 bens tombados pelo IPHAN assim como sítio histórico de referência para a cidade de Recife e área de interesse para a memória ferroviária de Pernambuco e do Brasil –, assessoria esta requisitada pela Procuradora da República em Pernambuco Dra. Mona Lisa Duarte Abdo Aziz Ismail, procedemos a pesquisas e reuniões, vistorias técnicas na área e em seu entorno, análise da documentação constante nos autos, além de pesquisa histórica e documental, e consideramos oportuno, amplamente justificado conceitual e tecnicamente, e de extrema urgência:

1 - Solicitar o tombamento da área referente ao Cais Estelita

• A solicitação endossa parecer técnico da Regional IPHAN/PE, parecer nº 1/2014, o qual, reconhecendo na área valores históricos, artísticos, arqueológicos e paisagísticos, somados ao indiscutível valor para a preservação do patrimônio ferroviário, recomenda a salvaguarda da referida área através do instrumento de tombamento Decreto-lei nº 25/1937, artigos 1º e 4º, com a inserção nos livros de Tombo Histórico, das Belas Artes e do Livro do Tombo Arqueológico, Etnográfico e Paisagístico, considerando ainda que a inscrição, solicitada pelos mesmos técnicos, na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário, ainda que plenamente justificada, não significa a proteção do bem.

[...]

2 - Endossar o parecer do IPHAN [...] que atribui valor cultural à totalidade da área correspondente ao Pátio Ferroviário das Cinco Pontas, [...] ainda reconhecendo o risco de perda, comprometimento irreversível e descaracterização do bem patrimonial em questão, recomenda a inscrição [...] do Pátio Ferroviário das Cinco Pontas, Cais Estelita, na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário, conforme estabelece a portaria IPHAN n. 407/2010, inscrição justificada pela relevância da área para a memória ferroviária do Brasil, e que deverá assim ser preservada nos termos da Lei 11.483/2007;

3 - Que o IPHAN revise, com urgência a poligonal de entorno dos 16 bens tombados localizados na vizinhança próxima do Pátio Ferroviário das Cinco Pontas, necessariamente contemplando os conceitos e indicativos de preservação firmados em fóruns internacionais (ICOMOS e UNESCO) e nacionais sobre entorno e paisagem cultural. A revisão da poligonal de tombamento dos 16 bens deve necessariamente contemplar os aspectos relacionados, valorizando-os na suas (sic) relação com a cidade, com a margem aquática, com os sistemas de transporte naval e ferroviário além dos valores de arte e história justificativos dos tombamentos dos monumentos já tombados individualmente, reforçando a indicação do pátio ferroviário das Cinco Pontas, como parte integrante e indissociável deste conjunto protegido que define e caracteriza a cidade de Recife.

4 - Considerando os argumentos apresentados acima, e o encaminhamento para tombamento pelo IPHAN da área com base nos valores históricos, culturais e ambientais detalhados no processo em tela, consideramos prematura qualquer legislação urbanística para área, bem como qualquer projeto com propostas de parcelamento, de zoneamento ou de construção de edificações, ou equipamentos ou sistemas viários. O encaminhamento pela prefeitura do Recife da “ementa de um projeto de lei que institui e regulamenta o Plano Específico para o Cais de Santa Rita, Cais José Estelita e Cabanga”, ao contrário, aponta para os riscos ao patrimônio cultural do Cais

Estelita, e a urgência de abertura de processo de tombamento provisório significa que o bem fica sujeito a todas das (sic) as prerrogativas do tombamento, até que o processo seja avaliado pelo Conselho do IPHAN e homologado, ou não. Dessa forma, com a abertura do processo de tombamento seria imediatamente iniciada a complementação dos estudos históricos que, além de aprofundar e detalhar as justificativas de proteção legal arroladas acima, fornecerá os incontornáveis subsídios às análises de qualquer projeto que venha a ser proposto para a área em questão, evitando propostas que em nada preservam os valores da área, com gabaritos incompatíveis, parcelamentos inadequados e abertura de ruas inadequados (sic). Importante salientar que a proposta apresentada na minuta do referido projeto de lei da prefeitura de Recife para a área do Cais Estelita, é absolutamente contraditória em relação aos atributos da área, inclusive expostos na introdução do mesmo projeto de lei. Uma primeira análise do projeto de lei em tela inclusive sugere que se trata da legitimação do empreendimento Novo Recife.

Ainda – com base em indícios na documentação do processo que indicam não ter havido, por parte do IPHAN, cumprimento do preceito legal acerca do interesse de preservação da área como patrimônio ferroviário – consideramos fortemente recomendado que, antes da aprovação de qualquer legislação municipal ou de qualquer projeto para a área, seja feita a revisão de todo processo de leilão da área da RFFSA extinta, já objeto de Ação Civil Pública que já foi impetrada pelo MPF.

E por fim, se o que motiva este pedido de tombamento do Cais Estelita é a sua legítima e reconhecida expressão cultural, não é possível deixar de mencionar o amplo e representativo movimento da população de Recife (com repercussões em todo o Brasil e até fora do país) em defesa da área, contra um projeto que atentaria, se aprovado, contra os incontestáveis valores culturais ali identificados. A finalidade genérica do ato administrativo, no caso o tombamento, é sempre o interesse público a ser protegido, e sua finalidade constitucional ampla é o

17 de março

Área operacional do Pátio das Cinco Pontas incluído na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário

*direito à cultura. No caso do Cais Estelita, a comunidade de cidadãos de Recife se antecipou ao Estado no reconhecimento e na defesa do seu patrimônio, lutando pelos seus direitos culturais.”*⁴²



Integrantes do Movimento Ocupe Estelita pedem tombamento da área do Cais José Estelita. Fonte: Domingos Sávio / Diário de Pernambuco.

Em 17 de março, o Iphan incluiu a área operacional do Pátio Ferroviário das Cinco Pontas – no terreno do Cais José Estelita, vizinho ao local previsto para o Projeto Novo Recife – na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário⁴³. No entanto, embora parte do pátio houvesse sido valorado, sua efetiva proteção não havia sido determinada.

No dia 4 de maio, a Câmara de Vereadores do Recife aprovou por unanimidade, em primeira e segunda votações, o Projeto de Lei nº 08/2015, o Plano Específico do Cais José Estelita, Santa Rita e Cabanga – plano esse que o MPF já havia denunciado em seu parecer meses atrás, entendendo os riscos que apresentava ao patrimônio

4 de maio

Aprovação do PL nº 08/2015 na Câmara de Vereadores do Recife

Ação Civil Pública pede devolução do PL para a prefeitura

cultural. A sessão aconteceu no mesmo dia em que o MPPE encaminhou à presidência da Câmara um ofício informando sobre a Ação Civil Pública que pedia a devolução do Projeto de Lei para o Conselho da Cidade da Prefeitura do Recife. Além disso, a votação do projeto não estava na pauta do dia da Câmara do Recife. A matéria foi incluída para sessão extraordinária⁴⁴.

A Lei define normas e estabelece parâmetros para o uso e ocupação da frente d’água em questão, considerando suas potencialidades paisagísticas, físico culturais e econômicas. É interessante notar que toda a argumentação da Lei está baseada no discurso de valorização dos atributos do território, especialmente quanto à relação:

“I - estabelecida entre a cidade e suas águas - bordas e áreas de aterro, acrescidas nos séculos XIX e XX ao núcleo histórico original de ocupação, elementos imprescindíveis à significância do lugar;

II - estabelecida entre a cidade e o Porto, especialmente no que diz respeito aos elementos remanescentes da primeira ferrovia pública do Brasil, datada do século XIX, elementos de grande relevância na ocupação e história da cidade;

*III - entre as pessoas e o lugar, o patrimônio imaterial, constituindo-se na paisagem cultural, decorrente da afetividade e mobilização para sua preservação.”*⁴⁵

Contudo, ao analisar os parâmetros estabelecidos para as diferentes zonas do projeto, nota-se a *inusitada* semelhança entre as diretrizes destinadas ao Cais José Estelita e as propostas de

ocupação do Projeto Novo Recife, tanto no que diz respeito aos gabaritos máximos permitidos, como ao loteamento e uso do solo. O Plano considera ser orientado por alguns princípios urbanísticos como a reabilitação de estruturas urbanas existentes – dando-lhes uso sustentável e reforço à sua identidade – e a compatibilidade de novas ocupações com a morfologia e o tecido urbano adjacentes de modo a valorizar a paisagem, valendo-se, inclusive, do embasamento nos conceitos da Conservação Integrada. Fica claro, entretanto, que os parâmetros de ocupação e construção na área estão longe do que se entende por Conservação Integrada, uma vez que as diretrizes abrem espaço para hipóteses construtivas capazes de destruir a essência do patrimônio cultural e da paisagem urbana do Recife.



Zoneamento (acima) e parâmetros urbanísticos (acima à direita) impostos pela Lei 18.138/2015. Detalhe do loteamento da área do Cais José Estelita (à direita). Fonte: Prefeitura da Cidade do Recife.

ZON A	SETO R	PARÂMETROS URBANÍSTICOS				AFASTAMENTO (A)			REQUISITOS ESPECIAIS
		COEF. UTIL. (a)	GABARITO (G) MÁXIMO (m)	TS N (%)	FRONTA L	LATERA L	FUNDO S		
Z-1	---	..	..	..	..	..	..	(1) (2)
	S-2a	3,0	30,00	10	*	*	*	(3) (4) (18)	
	S-2b	3,0	65,00	10	*	*	*	(4) (18)	
Z-2	S-2c	..	..	..	..	..	..	(6)
	S-2d	2,0	30,00	25	5,00	5,00	5,00	(7)	
	S-2e	2,0	9,50	10	Nulo	Nulo	3,00	(8) (9)	
	S-3a	..	..	..	..	..	..	(1) (2) (17)
Z-3	S-3b	1,5	30,00	50	5,00	5,00	5,00	(3) (4) (17) (18)	
	---	1,5	18,00	50	5,00	5,00	5,00	(5) (19) (17)	
Z-4	S-4a	4,0	137,00	10	5,00	5,00	5,00	(4) (11) (18)	
	S-4b	4,0	120,00	10	5,00	5,00	5,00	(4) (11) (18)	
	S-4c	3,5	42,00/ 95,00	10	5,00	5,00	5,00	(4) (11) (12) (13) (18)	
Z-5	S-4d	3,0	42,00	10	5,00	5,00	5,00	(4) (11) (12) (18)	
	---	..	..	..	..	..	..	(1) (2)
Z-6	S-7a	1,0	10,00	25	5,00	5,00	5,00	(17)	
	S-7b	2,0	60,00	10	Nulo	5,00	5,00	(14)	
Z-8	---	1,0	..	40	5,00	5,00	5,00	(15)	
	S-8a	1,5	10,00	25	5,00	5,00	5,00	(4) (5) (10) (19)	
Z-9	S-8b	2,5	36,00	25	Nulo	Nulo	Nulo	(10) (17) (19)	
	---	..	..	..	..	..	..	(16)
Z-10	---	..	..	..	..	..	..	(16)





A aprovação da Lei gerou revolta no plenário e repercutiu em manifestações nos próximos dias. Em 5 de maio, um dia após a votação, houve um protesto de aproximadamente cinco horas pelas ruas da cidade. Os manifestantes saíram da frente da Câmara dos Vereadores e seguiram em passeata até o Shopping RioMar. Os integrantes do Ocupe Estelita voltaram a protestar contra o plano no dia 7 de maio. Reuniram-se na Praça do Derby e fizeram uma passeata pela Avenida Agamenon Magalhães, um dos principais corredores viários do Recife, até a Rua Neto Campelo, onde residia o então prefeito, Geraldo Julio. A rua foi interditada e um acampamento foi montado em frente ao prédio do prefeito, onde, por dois dias, os ativistas reivindicaram a reabertura do diálogo com a Prefeitura do Recife. Atividades culturais e políticas aconteceram na rua, até o Tribunal de Justiça de Pernambuco determinar a desocupação e o encerramento do acampamento⁴⁶.



No dia 30 de setembro a Polícia Federal deflagrou a Operação Lance Final para apurar fraudes no leilão da área não operacional do cais ocorrido em 2008. A suspeita era de que o Consórcio Novo Recife havia arrematado o terreno por um valor inferior ao do mercado em quase R\$ 10 milhões⁴⁷. No mesmo dia, a Câmara Municipal do Recife se posicionou favorável ao Projeto Novo Recife em um parecer “considerando a viabilidade técnica do Empreendimento e que os projetos atendem às recomendações e aos índices urbanísticos determinados na legislação vigente”⁴⁸.

Os agentes da Polícia Federal estabeleceram uma operação para recolher documentos e equipamentos que tivessem informações sobre o leilão, com o objetivo de obter provas que pudessem confirmar a prática de crimes da aquisição do terreno. Dois mandados de busca e apreensão foram cumpridos na sede do Consórcio Novo Recife, em Recife e na Milan Leilões – empresa contratada pela Caixa Econômica Federal para realizar o leilão do imóvel –, em São Paulo⁴⁹.

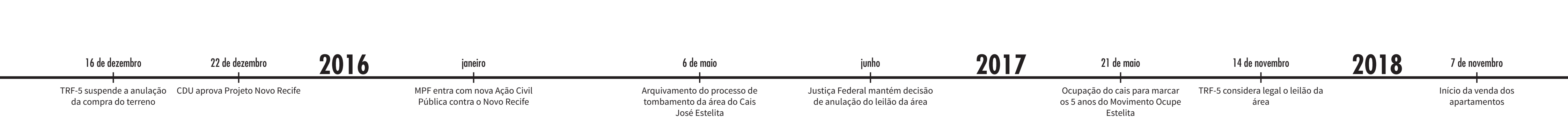
A PF informou que havia evidência de crime previsto na lei de licitações (Artigo 90º da Lei 8.666/93), que trata sobre o caráter competitivo dos leilões⁵⁰. A instituição afirmou que a Secretaria do Patrimônio da União havia contratado uma empresa que avaliou o terreno em R\$65 milhões em 2008, mas que no referido leilão, o terreno foi oferecido e arrematado pelo valor de R\$55,4 milhões. Além disso, no dia da disputa havia um único candidato apto a participar. De acordo com uma das delegadas ligadas ao caso “uma

outra empresa tentou participar e foi previamente desabilitada de uma forma completamente subjetiva, sem ter havido nenhum critério lógico e legal para tanto”. A Polícia Federal também apurou que as publicações que dão conhecimento ao público sobre a realização do leilão ignoraram os prazos estabelecidos por lei⁵¹. Conforme a legislação, o leilão deveria ser anunciado com 30 dias de antecedência, mas apenas o foi com 13⁵². Segundo a delegada, a PF suspeitava que o prazo não havia sido cumprido “justamente com o intuito de favorecer o consórcio vencedor, uma vez que não houve tempo suficiente para que as demais empresas ou demais interessados ou prejudicados no processo pudessem recorrer”⁵³.

No dia 27 de novembro de 2015, enquanto uma reunião do CDU discutia o redesenho arquitetônico da nova proposta do Novo Recife, a Justiça Federal anulou o leilão de venda da área do Cais José Estelita⁵⁴. A decisão judicial levou em conta a investigação da Polícia Federal, que apontou que a compra do terreno havia sido fraudulenta. A decisão do processo número 0001291-34.2013.4.05.8300 determinou que o Consórcio Novo Recife restabelecesse o estado anterior em que o local estava. A sentença atendeu a um pedido do MPF e condenou o Consórcio Novo Recife a devolver o patrimônio público em até trinta dias e determinou que a Prefeitura do Recife, a União Federal e o IPHAN “se abstenham a autorizar todo e qualquer projeto que controverta ao ambiente histórico, paisagístico, arquitetônico e cultural das áreas do entorno do Forte das Cinco Pontas, incluindo o Cais José Estelita, sob as penas da lei”⁵⁵.

112 Protesto contra a aprovação do PL nº 08/2015. Fotos: Marcelo Soares.

Acampamento em frente ao prédio de Geraldo Julio. Fonte: Diário de Pernambuco.



2019

13 de novembro

21 de março

25 de março

26 de março

28 de março

30 de março

31 de março

MPF recorre ao STF para reverter decisão do TRF-5

IPHAN conclui levantamento histórico da área do Cais José Estelita

Início da demolição dos galpões do IAA

Demolição suspensa por decisão judicial

TJPE suspende liminar e obras são retomadas

Acampamento é desmontado e ocupação encerrada

Finalização da demolição dos armazéns

Em 13 de novembro, o Ministério Público Federal recorreu ao Supremo Tribunal Federal (STF) para tentar reverter a decisão do TRF-5. Diante do indeferimento do pedido, as obras poderiam ser iniciadas⁶⁵.

No dia 21 de março de 2019, o IPHAN concluiu o levantamento histórico do Cais José Estelita, encerrando, assim, o embargo imposto desde 2014 ao empreendimento do Novo Recife⁶⁶. Em 25 de março, o Consórcio Novo Recife informou que

“Cumprindo as diretrizes definidas pelo poder público junto às expectativas de desenvolvimento para a região do Cais José Estelita, o Consórcio Novo Recife inicia nesta segunda-feira, pela área dos armazéns localizados próximo ao Cabanga, a requalificação do terreno do Cais José Estelita. A ação está amparada no alvará de demolição expedido pela Prefeitura do Recife de nº 710005014”⁶⁷.

Deu-se início, então, à demolição dos antigos armazéns de açúcar.

No dia seguinte, a demolição foi suspensa por decisão judicial, atendendo a uma Ação Civil Pública do MPPE, e que afirmava não haver “segurança jurídica para que se permita a demolição dos galpões, haja vista a existência de várias ações em que se requer a nulidade dos procedimentos administrativos e se discute a constitucionalidade da Lei Municipal nº 18.138/2015”⁶⁸.

Enfim, no dia 28 de março o presidente do TJPE suspendeu a liminar que proibia a demolição e as obras foram retomadas⁶⁹. Todos



Demolição dos galpões. Fonte: Jornal do Commercio.

os dias em questão foram marcados por intensa presença e protesto dos integrantes do movimento Ocupe Estelita, que ocuparam a calçada ao lado de um dos armazéns. No dia 30 de março, os manifestantes desmontaram o acampamento e a ocupação foi encerrada. No dia 31, mas máquinas finalizaram a demolição dos dois armazéns do Cais José Estelita⁷⁰.



Manifestantes ocupam calçada ao lado dos armazéns. Fonte: Ocupe Estelita.



Demolição dos galpões. Fonte: Blog do Flávio Chaves (acima) e TV Globo (abaixo).

Quando da produção deste trabalho, as obras no cais encontravam-se em fase de construção de três edifícios, Mirante do Cais – que compreende duas torres, Norte e Sul, com apartamentos de 226 a 268m² – e Parque do Cais – com unidades de 32 a 61m² ⁷¹.

Empreendimento em construção (à direita). Fotos: Beatriz Kirzner, 2021.

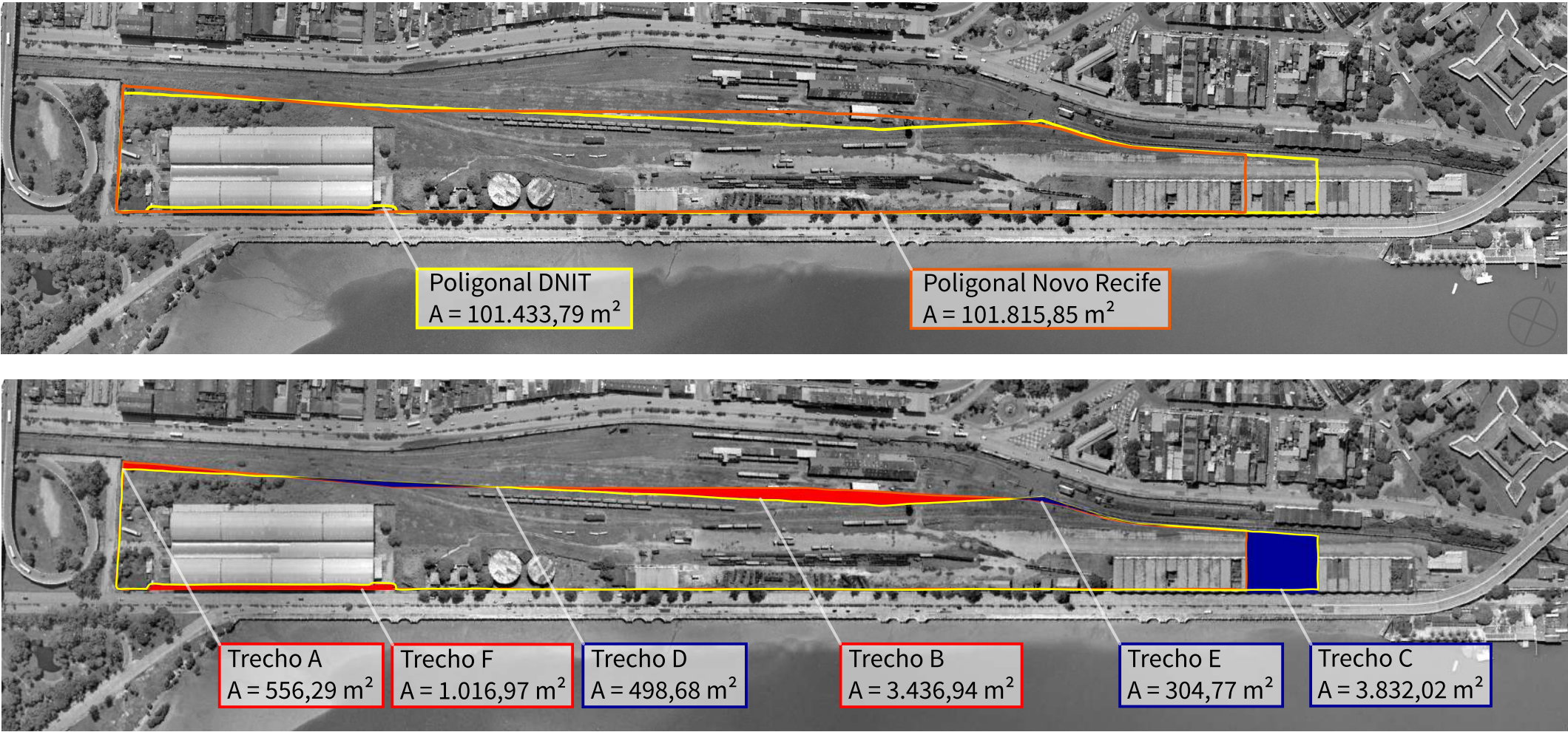
Torres do Mirante do Cais e Parque do Cais (abaixo). Fonte: Moura Dubeux.



Simultaneamente à elaboração deste TFG, outro episódio vem se desenrolando em ações que envolvem o Pátio Ferroviário das Cinco Pontas, e vem contribuindo para a desintegração da noção e preservação daquele sítio. No caso, existe um processo que investiga o fato de que no edital de licitação/alienação da porção não operacional do pátio, foi vendida uma área, e no projeto aprovado pela Prefeitura que corresponde ao Novo Recife, *considera-se outra área*. Dessa forma, percebe-se uma divergência em relação à delimitação da área do empreendimento registrada pelo Consórcio Novo Recife e a poligonal que delimita a área não operacional do pátio, objeto do leilão realizado em 2008, e que corresponde à área alienada às construtoras.

Em termos de metragem, a poligonal considerada pelo Consórcio Novo Recife corresponde a uma área de 101.815,85 m², enquanto a poligonal que define a área não operacional do pátio, georreferenciada pelo DNIT, entende uma área de 101.433,79 m². Portanto, a área considerada pelo consórcio supera em 382,06 m² a quantidade de área total que teoricamente fora arrematada quando da delimitação da área não operacional do pátio. Isso se dá de modo que o desenho do empreendimento se sobrepõe à parte operacional do pátio, valorada como representante da Memória Ferroviária pelo IPHAN.

Ao analisar a sobreposição das duas poligonais, identifica-se a ocupação ilícita de 3.993,23 m² – trechos A e B – da área operacional do Pátio das Cinco Pontas pelo Projeto Novo Recife,



além de 1.016,97 m² de área pública – trecho F, referente área em via pública da Avenida Engenheiro José Estelita – totalizando 5.010,20 m². A “compensação” dessa porção de terra se dá de forma que os trechos C, D e E – integrantes da real área não operacional, terreno adquirido pelo consórcio – que totalizam 4.635,47 m², são excluídos da área do projeto imobiliário. Essa falsa compensação também não encontra legitimidade tendo em vista que a maior parte da área desconsiderada pelo projeto, o trecho C – 3.832,02 m² – é ocupada pelos armazéns casario, imóveis protegidos, que por si só, impossibilitariam qualquer tipo de construção na área.

Além de o empreendimento estar “ganhando” quase 4 mil m² de área, uma vez que na porção C nada poderia ser construído, os trechos A e B compreendem uma área que concentra diversos atributos valorativos da memória ferroviária – como a caixa d’água, uma das oficinas e o areeiro, elementos de significativa importância para a compreensão daquele patrimônio – e que não poderia ser ocupada já que compõe a área operacional do pátio, imóvel inserido na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário desde 2015, visando sua proteção.

Apesar desse quadro, foi instituída a Portaria nº 118 da ANTT, de 8 de junho de 2020, que desvincula do processo de arrendamento nº 071/97⁷² duas parcelas da área operacional do pátio, com áreas

correspondentes a 556,29 m² (trecho A) e 3.436,94 m² (trecho B), que estão sendo atualmente usadas pelo Projeto Novo Recife⁷³, para serem regularizadas e, no futuro, incorporadas ao empreendedor, de forma que a área valorada pelo IPHAN será ajustada para a permissão da implantação do projeto.

Considerações

A partir do levantamento cronológico disposto até aqui, fica evidente o teor de todo o processo caótico de transformação do Cais José Estelita. Desde a alienação da área, passando pelas diversas aprovações do projeto, até suas tentativas de validação pelo poder público, demonstrou-se uma sequência de atropelamentos, irregularidades e transgressões legais, além de conflitos de interesse em torno do futuro da área, que por si só são capazes de deslegitimar a atual consagração e imposição do empreendimento.

São muitos os episódios que sustentam a hipótese de facilitação de implantação do projeto pelo poder público. Dentre eles estão as omissões do IPHAN no que diz respeito à alienação da área, à não proteção do pátio em sua totalidade e à alegação de falta de competência para aprovação de projetos no território. O fato de a área não operacional do Pátio das Cinco Pontas ser indicada para compor o Fundo Contingente da Lei nº 11.483/2007 mesmo

público de transporte ferroviário objeto da concessão outorgada pela União Federal através do decreto de 30 de dezembro de 1997, publicado no Diário Oficial da União do dia 31 de dezembro de 1997, que entre si celebram a Rede Ferroviária Federal S/A RFFSA e a Companhia Ferroviária do Nordeste – CFN.

⁷³ Vale enfatizar que essa é uma área pública, propriedade da União, que deveria gozar de proteção por constituir exemplar representante da Memória Ferroviária brasileira.

após o IPHAN-PE manifestar e **reafirmar** interesse pelo bem, junto a não valoração da totalidade do pátio mesmo diante dos pareceres técnicos e insistência do IPHAN-PE, somados ao fato de o projeto não haver sido impedido por romper as relações espaciais dentro do conjunto ferroviário e do acervo tombado no centro do Recife pelo próprio IPHAN, corroboram a compreensão de que o órgão deixou de cumprir suas atribuições legais, escusando-se dos “deveres que lhe são impostos pela lei, tanto no sentido de velar pela visibilidade e proteção de imóveis tombados em nível federal, nos termos do art. 18 do DeL nº 25/37, quanto de promover a preservação e a difusão da memória ferroviária, conforme art. 9º da Lei nº 11.483/2007.” (ACP, 2013, p. 4)

Além da omissão do IPHAN, a atuação da Prefeitura da Cidade do Recife manifesta a tentativa deliberada de viabilização do empreendimento mesmo em desacordo com as legislações que deveriam regular sua implementação. A permissão de demolições e aprovação do Projeto Novo Recife, **por mais de uma vez**, pendente de exigências, sem os estudos de viabilidade e autorizações de órgãos competentes impostos por lei, a falta de participação, transparência e diálogo com a sociedade civil⁷⁴ para delimitar diretrizes de ocupação para a área – sempre promovendo reuniões a portas fechadas e deixando de comunicar oficialmente decisões – além da verdadeira legitimação do Projeto Novo Recife através da aprovação do Plano Específico para o Cais de Santa Rita, Cais José Estelita e Cabanga, demonstram a clara articulação do poder municipal e das políticas urbanas com os interesses das construtoras, e sugerem a facilitação, por parte da prefeitura, da implantação do projeto.

A deliberada facilitação do empreendimento pelos órgãos aos quais compete a regulação do espaço urbano visando atender aos

⁷⁴ Participação essa que só foi minimamente admitida através de muita pressão popular.

interesses públicos e da proteção e preservação do patrimônio cultural descarta qualquer resquício de legitimidade do empreendimento, que como já foi visto, não encontra respaldo nas legislações e recomendações referentes à preservação do patrimônio, muito menos no modo como foi homologado. Na verdade, a proposta deste capítulo e da descrição minuciosa dos fatos é pensada no sentido de evidenciar o desmonte das leis preservacionistas, das estruturas que têm o poder de regulá-las e do próprio patrimônio cultural pela produção capitalista do espaço e a força contrária à essa ideia de construção e transformação da cidade.

Vale ressaltar que se não fosse pela mobilização popular em torno da defesa do cais, as torres do Novo Recife já estariam erguidas há anos, e com uma natureza ainda mais desastrosa do que a da proposta atual. O Movimento Ocupe Estelita e o Grupo Direitos Urbanos, além das múltiplas e notáveis ações ligadas à luta pelo direito à cidade e proteção do patrimônio histórico-cultural, mostraram na prática as diversas formas de apropriação do espaço em questão, evidenciando a incansável demanda por espaços públicos de qualidade no Recife e demonstrando a potencialidade do Pátio das Cinco Pontas de abarcar uma transformação urbana fundamentada no desenvolvimento humano e voltada para a qualidade de vida de todos os cidadãos recifenses.

Ao propor o estabelecimento de um canal de diálogo para debater projetos alternativos para a área e pressionar as instituições que deveriam controlar e conduzir a intervenção no Estelita, a sociedade civil, de fato, se antecipou ao Estado, lutando por seus direitos urbanos e reivindicando uma transformação mais humana de sua cidade. Do ponto de vista da preservação do patrimônio, embora não tenha sido possível barrar o avanço da especulação imobiliária e a descaracterização do conjunto urbano em questão, a pressão por parte da população fez com que o projeto fosse reavaliado e passasse a considerar as normas e recomendações das legislações e cartas relativas à preservação do patrimônio. O resultado se manifesta na

minimização dos parâmetros de verticalização na área – refletida no atual escalonamento do gabarito das edificações do projeto –, na mínima consideração pela ambiência das estruturas ferroviárias protegidas por lei – com um maior distanciamento entre as torres e os galpões com tipologia de casario – e na adaptação de funções úteis às estruturas preexistentes no pátio – através da destinação de novos usos às antigas residências de funcionários, armazéns e oficinas.

Apesar de toda a luta e das tímidas conquistas no âmbito da preservação, o Projeto Novo Recife ainda representa um grande e irreversível dano ao patrimônio histórico e cultural brasileiro, assim como ao ambiente urbano do centro do Recife. Como pudemos aferir no capítulo anterior, mais uma vez na cidade os interesses privados prevalecem no redesenho do espaço urbano, em detrimento dos direitos urbanísticos dos cidadãos, e o plano de transformação da Bacia do Pina em uma nova centralidade de consumo no Recife ganha força e se fundamenta às custas do passado da cidade.

E o desmonte parece não ter fim. Diante da atual tentativa de anexação de territórios da União ao empreendimento, fica clara a inexistência de escrúpulos, limites e caráter do poder econômico ao se tratar de áreas de interesse cultural. Estamos frente a uma dinâmica onde o capital manda e desmanda, atropelando todas as normas e diretrizes de proteção e desmantelando as estruturas preservacionistas. Soma-se a isso, ainda, um poder regulador que está diretamente associado aos interesses de mercado e que trabalha no sentido de legitimá-los, mesmo que para isso seja necessário *criar* novos instrumentos que validem as formas de apropriação do espaço impostas pelo mercado imobiliário.

Nesse sentido, diante do sentimento de impotência generalizado causado pelo caso do Cais José Estelita, é de suma importância seguir denunciando o processo (cuja legalidade é contestável) que, de alguma forma, foi capaz de validar a

implementação dessa intervenção na cidade. Faz-se necessário igualmente, acompanhar todo o trâmite de implantação e construção do empreendimento, visando atentar para e evitar quaisquer novas irregularidades e manobras ilícitas que porventura venham a ser praticadas pelo consórcio ou poder público. E por fim, reconhece-se a relevância de registrar todo o processo que resultou no quadro que estamos presenciando, para que possamos refletir sobre as questões aqui colocadas e construir um arsenal, de forte embasamento teórico, capaz de invalidar esse modelo problemático de transformação e construção da cidade. São nestes termos que este trabalho se justifica.

Diante de tudo que foi construído e relatado até aqui, aos olhos desta pesquisa o Projeto Novo Recife não tem nenhuma legitimidade. É imoral, é ilícito, é indecente e não encontra nenhuma credibilidade que seja capaz de validá-lo. No próximo capítulo serão propostas algumas diretrizes de ocupação para a área do Cais José Estelita, e em face do absoluto indeferimento do empreendimento e da legislação que tenta legitimá-lo, ambos serão desconsiderados.

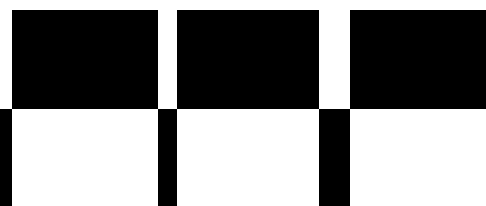
Demais notas de rodapé

2 Ofício nº 175/2007/5ªSR/IPHAN/MinC apud ACP, 2013, p. 9.
3 ACP, 2013, p. 9.
4 Memorando nº 899/2007 apud ACP, 2013, p. 9.
5 ACP, 2013, p. 10.
10 Parecer Técnico Complementar “Pátio Ferroviário das Cinco Pontas: significância cultural e preservação da memória ferroviária” apud Ação Civil Pública nº 2451, 2013, p. 14.
12 <https://www.diariodepernambuco.com.br/noticia/vidaurbana/2019/03/linha-do-tempo-terreno-do-cais-jose-estelita-e-alvo-de-disputa-ha-set.html>
13 <https://direitosurbanos.wordpress.com/faqs/faq-projeto-novo-recife/>
14 <http://g1.globo.com/pernambuco/noticia/2012/03/no-recife-projeto-imobiliario-no-cais-jose-estelita-gera-debate-acalorado.html>
15 Novo Recife. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=j8GUo3prPho>

16 <https://direitosurbanos.wordpress.com/ocupeestelita-0/ocupeestelita/#chegar>
17 <https://www.diariodepernambuco.com.br/noticia/vidaurbana/2019/03/linha-do-tempo-terreno-do-cais-jose-estelita-e-alvo-de-disputa-ha-set.html>
18 <https://www.diariodepernambuco.com.br/noticia/vidaurbana/2019/03/linha-do-tempo-terreno-do-cais-jose-estelita-e-alvo-de-disputa-ha-set.html>
19 <https://m.blogs.ne10.uol.com.br/jamildo/2013/02/25/a-pedido-do-mppe-justica-suspende-processo-de-liberacao-do-novo-recife/>
20 <https://www.diariodepernambuco.com.br/noticia/vidaurbana/2019/03/linha-do-tempo-terreno-do-cais-jose-estelita-e-alvo-de-disputa-ha-set.html>
21 <https://raquelrolnik.wordpress.com/2013/04/24/ocupe-estelita-1-manifestacao-questiona-rumos-do-processo-de-desenvolvimento-urbano-do-recife/>
23 <http://g1.globo.com/pernambuco/noticia/2013/12/projeto-novo-recife-e-aprovado-com-valor-dobrado-de-mitigacoes.html>
24 <http://g1.globo.com/pernambuco/noticia/2013/12/projeto-novo-recife-e-aprovado-com-valor-dobrado-de-mitigacoes.html>
25 <http://g1.globo.com/pernambuco/noticia/2013/12/projeto-novo-recife-e-aprovado-com-valor-dobrado-de-mitigacoes.html>
26 <http://g1.globo.com/pernambuco/noticia/2013/12/projeto-novo-recife-e-aprovado-com-valor-dobrado-de-mitigacoes.html>
27 <https://www.diariodepernambuco.com.br/noticia/vidaurbana/2019/03/linha-do-tempo-terreno-do-cais-jose-estelita-e-alvo-de-disputa-ha-set.html>
28 <https://www.diariodepernambuco.com.br/noticia/vidaurbana/2019/03/linha-do-tempo-terreno-do-cais-jose-estelita-e-alvo-de-disputa-ha-set.html>
29 <http://g1.globo.com/pernambuco/noticia/2014/05/cais-jose-estelita-comeca-ser-demolido-e-grupo-acampa-no-local.html>
30 <https://www.diariodepernambuco.com.br/noticia/vidaurbana/2019/03/linha-do-tempo-terreno-do-cais-jose-estelita-e-alvo-de-disputa-ha-set.html>
31 <https://www.diariodepernambuco.com.br/noticia/vidaurbana/2019/03/linha-do-tempo-terreno-do-cais-jose-estelita-e-alvo-de-disputa-ha-set.html>
32 <http://g1.globo.com/pernambuco/noticia/2014/05/liminar-da-justica-federal-proibe-demolicao-de-galpoes-no-jose-estelita.html>
33 <http://g1.globo.com/pernambuco/noticia/2014/05/liminar-da-justica-federal-proibe-demolicao-de-galpoes-no-jose-estelita.html>
34 <https://g1.globo.com/pe/pernambuco/noticia/2019/03/26/cais-jose-estelita-confira-linha-do-tempo-das-polemicas-envolvendo-o-projeto-novo-recife.ghtml>
35 <https://www.diariodepernambuco.com.br/noticia/vidaurbana/2019/03/linha-do-tempo-terreno-do-cais-jose-estelita-e-alvo-de-disputa-ha-set.html>

36 <http://g1.globo.com/pernambuco/noticia/2014/06/otto-atrai-multidao-para-o-movimento-ocupe-estelita-no-recife.html>
37 <https://www.diariodepernambuco.com.br/noticia/vidaurbana/2019/03/linha-do-tempo-terreno-do-cais-jose-estelita-e-alvo-de-disputa-ha-set.html>
38 <https://www.diariodepernambuco.com.br/noticia/vidaurbana/2019/03/linha-do-tempo-terreno-do-cais-jose-estelita-e-alvo-de-disputa-ha-set.html>
39 <http://www2.recife.pe.gov.br/wp-content/uploads/cais-jose-estelita-diretrizes-urban%C3%ADsticas.pdf>
40 <http://g1.globo.com/pernambuco/noticia/2014/11/mpf-critica-formatacao-do-redesenho-do-projeto-novo-recife.html>
41 <https://noticias.uol.com.br/cotidiano/ultimas-noticias/2015/06/02/veja-evolucao-do-projeto-novo-recife-e-a-disputa-com-o-ocupe-estelita.htm>
42 Parecer pericial do Ministério Público Federal, Procuradoria da República em Minas Gerais, firmado em 06/02/2015
43 <https://www.diariodepernambuco.com.br/noticia/vidaurbana/2015/03/iphane-insere-patio-ferroviario-das-cinco-pontas-na-lista-do-patrimonio-cultural-ferroviario.html>
44 <https://www.diariodepernambuco.com.br/noticia/vidaurbana/2019/03/linha-do-tempo-terreno-do-cais-jose-estelita-e-alvo-de-disputa-ha-set.html>
45 Lei nº 18.138/2015
46 <https://www.diariodepernambuco.com.br/noticia/vidaurbana/2019/03/linha-do-tempo-terreno-do-cais-jose-estelita-e-alvo-de-disputa-ha-set.html>
47 <https://g1.globo.com/pe/pernambuco/noticia/2019/03/26/cais-jose-estelita-confira-linha-do-tempo-das-polemicas-envolvendo-o-projeto-novo-recife.ghtml>
48 <https://www.diariodepernambuco.com.br/noticia/vidaurbana/2019/03/linha-do-tempo-terreno-do-cais-jose-estelita-e-alvo-de-disputa-ha-set.html>
49 <https://g1.globo.com/pe/pernambuco/noticia/2019/03/26/cais-jose-estelita-confira-linha-do-tempo-das-polemicas-envolvendo-o-projeto-novo-recife.ghtml>
50 <http://g1.globo.com/pernambuco/noticia/2015/09/pf-investiga-compra-de-terreno-do-cais-jose-estelita-no-recife.html>
51 Reportagem G1. PF investiga suspeita de fraude em leilão de terreno no Cais José Estelita. Disponível em: <http://g1.globo.com/pernambuco/noticia/2015/09/pf-investiga-compra-de-terreno-do-cais-jose-estelita-no-recife.html>
52 <https://www.cartacapital.com.br/sociedade/disputa-pelo-cais-estelita-ganha-novo-capitulo-mas-esta-longe-do-fim/>
53 Reportagem G1. PF investiga suspeita de fraude em leilão de terreno no Cais José Estelita. Disponível em: <http://g1.globo.com/pernambuco/noticia/2015/09/pf-investiga-compra-de-terreno-do-cais-jose-estelita-no-recife.html>

54 <http://g1.globo.com/pernambuco/noticia/2015/11/justica-federal-anula-leilao-do-terreno-do-cais-jose-estelita-no-recife.html>
55 <https://www.diariodepernambuco.com.br/noticia/vidaurbana/2019/03/linha-do-tempo-terreno-do-cais-jose-estelita-e-alvo-de-disputa-ha-set.html>
56 <http://g1.globo.com/pernambuco/noticia/2015/12/trf-5-suspende-decisao-que-anulava-leilao-do-terreno-do-cais-jose-estelita.html>
57 <http://g1.globo.com/pernambuco/noticia/2015/12/projeto-novo-recife-e-aprovado-pelo-conselho-de-desenvolvimento-urbano.html>
58 <http://g1.globo.com/pernambuco/noticia/2016/01/mppe-pede-anulacao-de-reunioes-que-aprovaram-projeto-novo-recife.html>
59 <https://www.diariodepernambuco.com.br/noticia/vidaurbana/2019/03/linha-do-tempo-terreno-do-cais-jose-estelita-e-alvo-de-disputa-ha-set.html>
60 <https://vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/21.248/8001>
61 <https://vitruvius.com.br/index.php/revistas/read/minhacidade/19.224/7307>
62 <https://www.diariodepernambuco.com.br/noticia/vidaurbana/2019/03/linha-do-tempo-terreno-do-cais-jose-estelita-e-alvo-de-disputa-ha-set.html>
63 <https://g1.globo.com/pernambuco/noticia/trf-5-considera-legal-leilao-do-terreno-dos-armazens-do-cais-jose-estelita-no-recife.ghtml>
64 <https://www.nexojornal.com.br/expresso/2018/11/20/Quais-as-disputas-em-torno-do-Projeto-Novo-Recife>
65 <https://g1.globo.com/pe/pernambuco/noticia/2019/03/26/cais-jose-estelita-confira-linha-do-tempo-das-polemicas-envolvendo-o-projeto-novo-recife.ghtml>
66 <https://g1.globo.com/pe/pernambuco/noticia/2019/03/26/cais-jose-estelita-confira-linha-do-tempo-das-polemicas-envolvendo-o-projeto-novo-recife.ghtml>
67 <https://www.diariodepernambuco.com.br/noticia/vidaurbana/2019/03/linha-do-tempo-terreno-do-cais-jose-estelita-e-alvo-de-disputa-ha-set.html>
68 <https://g1.globo.com/pe/pernambuco/noticia/2019/03/26/demolicao-dos-armazens-do-cais-jose-estelita-e-suspensa-diz-mppe.ghtml>
69 <https://g1.globo.com/pe/pernambuco/noticia/2019/03/28/demolicao-de-armazens-no-cais-jose-estelita-e-retomada-pelo-consorcio-novo-recife.ghtml>
70 <https://g1.globo.com/pe/pernambuco/noticia/2019/03/26/cais-jose-estelita-confira-linha-do-tempo-das-polemicas-envolvendo-o-projeto-novo-recife.ghtml>
71 <https://www.mouradubeux.com.br/blog/por-dentro-das-obras--mirante-do-cais-e-parque-do-cais>



6

Diretrizes de Ocupação que Deveriam Nortear

uma Intervenção no Cais José Estelita

A partir da compreensão de que o Projeto Novo Recife não representa a vontade da população recifense, não respeita as leis e recomendações relativas à preservação do patrimônio cultural e não encontra legitimidade diante de um processo de aprovação marcado por irregularidades e ilegalidades, este trabalho posiciona-se definitivamente contrário à sua construção. Contudo, no sentido de construir um entendimento sobre o que seria um projeto apropriado para a área, a intenção deste capítulo é definir diretrizes de ocupação que deveriam nortear uma intervenção na área do Cais José Estelita, levando em conta a significância cultural do lugar, os princípios e conceitos evocados pelas cartas patrimoniais, as disposições das legislações de salvaguarda, os parâmetros construtivos adequados, as estratégias de financiamento e gestão capazes de garantir sua conservação, e as demandas urbanas da cidade do Recife.

Diante das premissas e objetivos deste trabalho, a elaboração de um projeto exigiria mais tempo de pesquisa e a conformação de uma equipe multidisciplinar, que fogem ao escopo de um TFG. Dessa forma, a finalidade aqui não é propor um projeto arquitetônico com alto grau de detalhamento, não só por uma questão de falta de tempo para seu desenvolvimento, mas também por entender que essa proposição deveria ser fruto de uma discussão multidisciplinar e participativa, aliada a um estudo aprofundado sobre a arquitetura industrial e ferroviária brasileira e a configuração urbana da cidade do Recife. O território em questão compreende um sítio de grande complexidade, fazendo-se imprescindível uma plena avaliação e compreensão de seus diversos valores e características para fundamentar o debate sobre uma futura intervenção na área.

Nesse sentido, pretende-se concluir o trabalho com essas instruções, que se apresentam como uma leitura do que faz sentido para a área, levando em conta o que se entende e se defende por preservação do patrimônio, com o intuito de fundamentar uma futura hipótese construtiva no terreno do Pátio das Cinco Pontas.

Sendo assim, primeiramente é importante **ter em mente que a área**

de estudo configura o que se entende por patrimônio urbano. Com o alargamento do conceito de bem cultural, não só as obras modestas ou de épocas mais recentes passaram a ser consideradas como patrimônio, mas também grandes sítios urbanos cujo valor não vem de um “simples aglomerado de monumentos isolados”, mas de um “sistema de relações que estão intimamente vinculados a um dado contexto social” (GERALDES, 2004 apud SANTOS, 2012, p. 4).

Geraldes (2004, p. 15 apud SANTOS, 2012, p. 4) considera o patrimônio urbano como um “sistema material constituído por conjuntos arquitetônicos, espaços e equipamentos públicos, elementos naturais e paisagísticos, aos quais foram atribuídos valores e qualidades capazes de conferir significado e identidade a determinado recorte territorial urbano.” Entende-o, então, como “algo dinâmico que tem como essência o processo de construção da cidade a partir da ação humana sobre um determinado território” (SANTOS, 2012, p. 4). Dessa forma, acima de tudo, há de se considerar a área como componente essencial para a leitura da paisagem e conjunto urbano do centro histórico do Recife. A **manutenção das características que conferem significado e representam a memória e identidade da cidade** deve ser priorizada em qualquer intervenção, de modo a garantir a autenticidade e uniformidade do conjunto e sua transmissão para as futuras gerações.

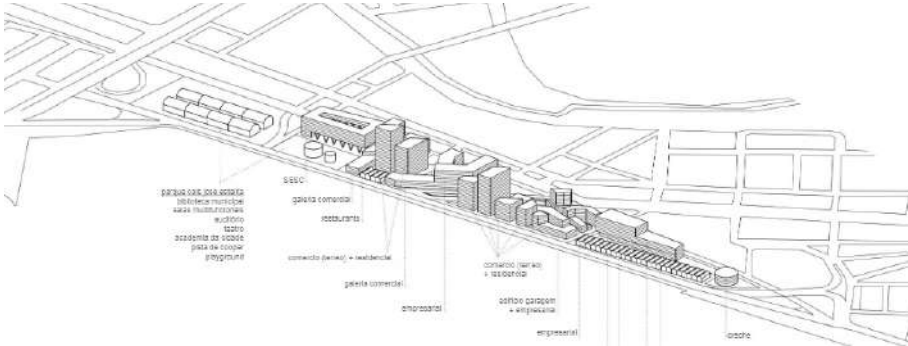
No caso é essencial entender e proteger a paisagem que expressa simbolicamente parte da memória recifense. Aquela paisagem serena, de forte relação entre o céu e as águas dos rios e mar, marcada por uma horizontalidade harmônica e pontuada pelas cúpulas das igrejas que sobressaem pungentes sobre a série de sobrados estreitos que caracteriza a ocupação e imagem de mais de quatro séculos do centro da cidade. É fundamental trabalhar com intervenções em que a **nova arquitetura não descaracterize o conjunto de interesse cultural, mas se insira de maneira harmoniosa** em seus estruturas espaciais e ambiência.

Para garantir a compreensão e visibilidade dessa paisagem tão característica da cidade, um projeto para o Cais José Estelita deve prever que as construções tenham **gabaritos condizentes com o conjunto urbano edificado do centro do Recife e sua ambiência.** Vale ressaltar que até o presente momento, não existem estudos mais aprofundados capazes de definir quais alturas máximas ainda garantiriam a leitura desse skyline típico da cidade e a escala consolidada no centro histórico¹. Não obstante, as alturas das novas edificações devem respeitar as relações volumétricas e de gabarito estabelecidas no território, e para isso, deveriam ser trabalhadas a partir de uma legislação específica para a área, capaz de controlar a transformação da paisagem e assegurar a visibilidade e preservação pretendidas. Diante disso, entende-se que o plano diretor da cidade deveria propor uma leitura do território, baseada no conceito de manchas urbanas, para **estabelecer um escalonamento das alturas máximas em função das visuais**, e somente a partir dessa análise, definir as diferentes escalas e parâmetros construtivos capazes de garantir a preservação da integridade e visibilidade do conjunto urbano do centro.

¹ Recomenda-se fortemente o impreterível desenvolvimento de tal estudo. Vale destacar como fundamento a dissertação de mestrado de Raphael Ferraz Almeida de Melo, em que o autor propõe um modelo de análise de impactos causados por novas construções em áreas históricas, e avalia os efeitos da construção de edifícios novos sobre o estado de autenticidade e integridade do centro histórico do Recife.

Projeto alternativo para a área do Cais José Estelita, proposto pelo coletivo #penserecife. Notar a inserção mais harmoniosa à paisagem, com o emprego de gabaritos que respeitam a ambiência e visibilidade do conjunto construído no centro da cidade. Fonte: #penserecife, 2014.





Outros projetos alternativos para a área. Prevalece a concepção de uma volumetria que se relaciona de maneira respeitosa com a paisagem cultural. Fonte: (De cima para baixo) Tamiris Stevaux, 2014, hecifi, 2015 e JMW Arquitetura e Urbanismo, 2014.

Paralela à reverência e manutenção da paisagem cultural do centro histórico do Recife, a preservação e difusão da memória ferroviária nacional devem, igualmente, conduzir um projeto de transformação urbana no território. Sabe-se que para garantir a plena compreensão da significância do Pátio das Cinco Pontas e a difusão da memória ferroviária é de extrema importância **conservar sua condição como um vazio urbano e manter a leitura de sua lógica operacional**.

Para proteger esses atributos, ao mesmo tempo em que se propõe uma intervenção espacial – que pode abarcar modificações, demolições e novas construções no sítio –, é preciso levar em conta o disposto no artigo 6º da Carta de Veneza. Como vimos, a conservação de um dado conjunto implica a preservação de um esquema em sua escala, ficando proibida a alteração de suas distintivas relações espaciais. Assim, qualquer modificação proposta deve **respeitar as características de configuração espacial do bem**, de modo a garantir sua integridade histórica e a autenticidade de sua construção e funcionamento. Nesse sentido, intervir no Pátio Ferroviário das Cinco Pontas exige a plena **noção sobre as dinâmicas e operações ferroviárias** dispostas no conjunto, a fim de garantir a manutenção dos arranjos e das interações estruturais que compõem a lógica funcional daquela unidade industrial².

Para tanto, é preciso compreender que o patrimônio ferroviário se constitui “[...] não apenas por estações, mas também

² Para maior compreensão sobre as características que compõem o caráter complexo e sistêmico do patrimônio ferroviário, e para entender o funcionamento e organização espacial dos elementos formadores de uma rede ferroviária, com destaque para o caso do Pátio das Cinco Pontas, consultar: FREIRE, Maria Emília Lopes. Patrimônio ferroviário: a preservação para além das estações. Tese (Doutorado). Recife: O autor, 2017. Além da tese, os pareceres técnicos elaborados pelo GT do IPHAN-PE sobre o Pátio das Cinco Pontas são documentos basilares para a compreensão da importância e lógica do pátio e suas estruturas.

depósitos, oficinas, cabines de sinalização, pontes, viadutos, túneis, equipamentos, etc” (KÜHL, 1998, p. 310 apud FREIRE, 2017, p. 42) e que o reconhecimento desse legado industrial deve ir para além das estações e considerar outros conjuntos de estruturas e equipamentos presentes no pátio. Freire (2017, p. 43), na intenção de construir uma compreensão sobre o funcionamento e a disposição espacial dos elementos que compõem uma rede ferroviária, atenta para o entendimento de que

“[...] elementos, estruturas, ferramentas e equipamentos foram construídos ou produzidos para exercerem funções específicas com a máxima eficiência. São objetos interdependentes que quando conectados e articulados funcionalmente e espacialmente realizam processos conduzidos por uma lógica funcional. Lógica voltada a alcançar um objetivo comum: fazer circular a composição ferroviária para transportar fluxos materiais – mercadorias e passageiros –, e fluxos imateriais – informação e ordem. Logo, qualquer elemento ferroviário deve ser interpretado no âmbito da lógica funcional que opera a “unidade funcional” a qual pertence. Termo aplicado nesta tese referindo-se a uma rede ferroviária regional”.

Isso significa que a preservação da memória ferroviária não deve ser conduzida através da manutenção de prédios isolados e desconectados de seu contexto de produção e social, mas deve **prever a leitura do funcionamento do pátio como um todo, para a atual e as futuras gerações**, revelando suas relações de produção, sociais e de vizinhança. “Isso é possível somente com a preservação de elementos relevantes situados por todo o terreno” (Parecer Técnico Sobre o Pátio Ferroviário das Cinco Pontas, 2010, p. 68).

Faz-se necessária, então, uma análise pormenorizada das estruturas e dinâmicas compreendidas no Pátio das Cinco Pontas para a definição de quais edificações específicas e espaços conformariam e garantiriam a leitura da lógica funcional do conjunto.

A partir do levantamento disposto neste TFG³ considera-se relevante a **preservação e restauro de elementos ainda hoje presentes do pátio**, como os armazéns, silos, oficinas (de locomotivas, de vagões e de eletrotécnica), antigas residências, centro de abastecimento, estação, caixa d’água, areeiro, equipamentos de sinalização e comunicação, material rodante e segmentos de linhas férreas. Entende-se que a manutenção de tais estruturas seja de extrema importância para a compreensão desse patrimônio industrial, uma vez que sua presença e articulação são capazes de transmitir o conhecimento acerca da racionalidade e dos processos que regiam a operação ferroviária.

Pensando na conservação sustentável de tais componentes – tendo como base o disposto no artigo 5º da Carta de Veneza – defende-se a preservação do Pátio das Cinco Pontas através da **destinação de suas estruturas a novos usos que desempenhem uma função útil à sociedade contemporânea**. Vale ressaltar que as novas apropriações e eventuais modificações devem respeitar a natureza do bem e, acima de tudo, assegurar as características de configuração espacial do pátio. A intenção é garantir que os elementos continuem a existir, adaptando-os a novas finalidades, desde que compatíveis com seus aspectos formais e documentais, preservando, assim, o caráter cultural do pátio como um todo.

Dessa forma, um projeto de transformação na área deve **considerar e incorporar as estruturas ferroviárias, prevendo usos que atendam aos interesses públicos, para garantir sua salvaguarda**. Dentre as *infinitas* possibilidades de reuso dessas edificações e espaços – mediante, é claro, intervenções e adaptações⁴

³ Assumem-se aqui as limitações quanto à plena compreensão da operação ferroviária. A proposta parte de uma hipótese preliminar e, com isso, enfatiza-se a necessidade de verificação e aprofundamento por profissionais e técnicos da área.

⁴ Enfatiza-se a obrigatoriedade de qualquer intervenção ser devidamente

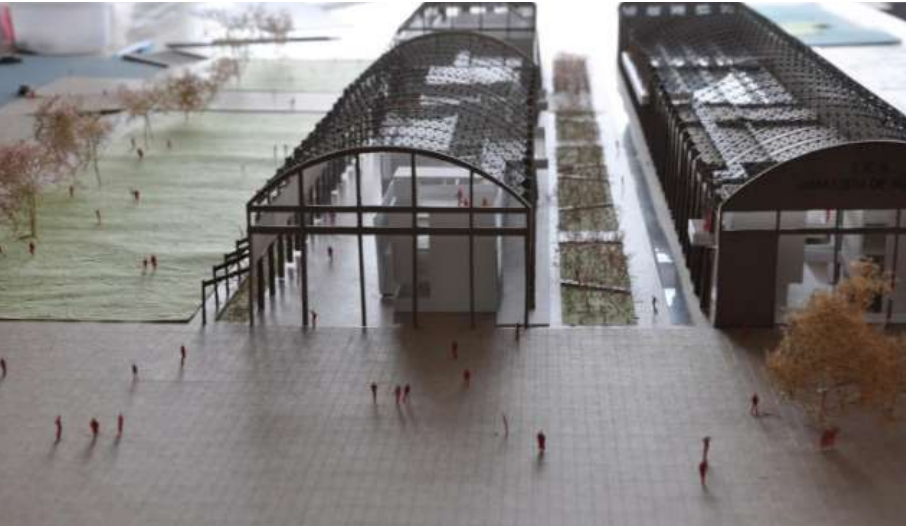
– estão a resignificação e o uso do vazio como parque urbano com equipamentos públicos, a transformação dos galpões-casario em museu, memorial, galeria, salas de cinema ou teatro, restaurantes ou residências artísticas, o aproveitamento da estrutura dos cilindros de melaço para a instalação de tanques de mergulho⁵, voltados para treinamento em cursos profissionalizantes, ou a conversão de seu exterior em paredes de escalada, a utilização de parte da malha ferroviária para implantação de um metrô de superfície, capaz de integrar o modal já existente ao centro do Recife, a utilização dos outros armazéns e estruturas ao longo do terreno como salas multifuncionais para desenvolvimento de cursos e oficinas, sem contar com o potencial gigantesco – e que infelizmente foi desperdiçado com a sua destruição – de transformação dos galpões de açúcar do IAA em uma importante área de entretenimento da cidade, com a instalação de um centro cultural e/ou esportivo ou sua conversão em um mercado municipal de influência metropolitana.

Não existem dúvidas quanto ao incalculável potencial que a área apresenta levando em conta apenas a reutilização e adaptação das estruturas existentes. Entretanto, isso não exclui a possibilidade de proposição de novas edificações capazes de acentuar e dinamizar sua potencialidade urbanística. Para isso, além de dever respeitar a estruturação espacial do pátio que permite a leitura de sua lógica operacional, uma intervenção na área deve considerar a vocação do sítio como um espaço livre e aberto, um vazio urbano consolidado em vista de suas diferentes ocupações ao longo do tempo. Dessa forma, acredita-se que o projeto de transformação deve **prezar por uma ocupação de baixa densidade construtiva e alturas compatíveis**

fundamentada nos princípios da Carta de Veneza.

5 Apropriação idealizada em um projeto de revitalização proposto para a área, mencionado em entrevista com a arquiteta Maria Emília Lopes Freire, em 23 de abril de 2021.

com as construções presentes no conjunto e em sua ambiência, garantindo a manutenção da horizontalidade e disposição esparsa das edificações, perpetuando aquela configuração espacial secular.



Intervenção incorporando os galpões do IAA e adaptando-os a novos usos. Fonte: hecifi, 2015.



Novas apropriações das estruturas ferroviárias (silos e armazéns). Fonte: (De cima para baixo) Tamiris Stevaux, 2014 e #penserecife, 2014.

Levando em conta o exposto até então, é de suma importância ressaltar que a preservação do patrimônio compreendido no território não significa um “congelamento” daquela área. Não se trata de isolar o pátio do resto da cidade e manter suas estruturas imutáveis; estagnadas até o resto da eternidade. Entende-se a **cidade como um artefato humano em contínua transformação**, e que, portanto, seus espaços devem acompanhar a evolução dos usos e costumes e atender às diferentes exigências da vida contemporânea. A intenção com a preservação de conjuntos desse porte é garantir a gestão dessa transformação. A questão é **oferecer condições para que esse patrimônio continue a existir** – ainda que as dinâmicas urbanas e a vida estejam em permanente transformação – assegurando a permanência das qualidades que são capazes de evocar a história, identidade e memória que esses espaços representam.

Diante do embate entre a dinâmica de transformação das estruturas urbanas e o compromisso de preservação do conjunto de interesse cultural, a **aplicação dos princípios da conservação integrada** é entendida como uma alternativa adequada para o tratamento do conjunto urbano do Cais José Estelita. Propor uma intervenção a partir desse conceito é uma maneira de administrar as transformações e pode garantir, simultaneamente, o desenvolvimento sustentável da área, através da preservação de seus atributos físicos e sociais, e sua integração com novos usos compatíveis com a natureza do bem. Além disso, a atuação amparada nos fundamentos da conservação integrada é importante, sobretudo

“[...] no que diz respeito ao controle das ações da economia de mercado sobre as áreas históricas, porque permite que os interesses de poucos não se sobreponham ao de muitos e assegura que a função principal do patrimônio cultural, que é servir como referência na manutenção, construção e reconstrução de identidades, sejam elas pessoais ou coletivas, utilizando o passado como base para um possível projeto do futuro, seja mantida” (SANTOS, 2012, p. 6).

Nessa lógica, torna-se imperativo considerar a **conservação**

do patrimônio urbano do Pátio das Cinco Pontas e sua ambiência como pressuposto do planejamento urbano. A preservação na cidade do Recife não pode ser vista como um mero problema marginal, mas como o objetivo principal na planificação de áreas urbanas e no planejamento físico-territorial. Os bens culturais, por serem componentes vivos do cotidiano da cidade e dos cidadãos, devem integrar políticas públicas e práticas socioculturais, além de fazer parte de alguma dinâmica econômica da contemporaneidade, participando, assim, do projeto da cidade.

Ao considerar a preservação dos bens culturais condição essencial em qualquer plano de urbanização, torna-se igualmente necessário refletir sobre sua **adaptação coerente às exigências da vida contemporânea.** Ao longo dos últimos anos, a própria população recifense foi responsável por demonstrar didaticamente o potencial do Pátio Ferroviário das Cinco Pontas como um espaço de convivência, cultura e lazer, através das diversas ações e ocupações do Movimento Ocupe Estelita. Além disso, muitos projetos alternativos e diretrizes de ocupação para a área foram propostos por diferentes segmentos da sociedade⁶, levando em conta outro fator básico para a reflexão de uma intervenção profícua no pátio, que é **entender as demandas da cidade do Recife.**

As propostas foram pautadas por princípios urbanísticos de

⁶ É importante mencionar algumas das propostas alternativas para a área – que não necessariamente demonstram a plena adesão aos princípios da preservação – mas que estimulam a reflexão sobre a transformação do território e seu desenvolvimento humano, voltado para os cidadãos do Recife. Dentre elas estão: o projeto #penserecife, a proposta de diretrizes para o Cais José Estelita, do grupo Direitos Urbanos, a proposta (Re)pensando a cidade, do grupo JMW Arquitetura e Urbanismo, o projeto de requalificação urbana em frente hídrica, apresentado no TCC de Tamiris Stevaux e as diretrizes de intervenção para o Cais José Estelita, desenvolvidas pelo workshop do curso de arquitetura e urbanismo da Universidade Católica de Pernambuco.

extrema relevância e que devem ser premissas para uma proposta de transformação da área. Destacam-se – como já vimos ser de fundamental importância – o reconhecimento do valor cultural do sítio e a compreensão da dinâmica urbana daquele recorte territorial, a revitalização e incorporação das estruturas existentes, conferindo-lhes uso sustentável e reforço à sua identidade, o escalonamento suave dos gabaritos das edificações, permitindo a inserção harmoniosa e visibilidade do conjunto urbano do centro histórico, além de diretrizes como:

- **integração do Cais José Estelita com o bairro de São José e o restante da cidade**, a partir de medidas tais como a conexão da Avenida Engenheiro José Estelita à Avenida Dantas Barreto e o desenvolvimento de um transporte intra-urbano de baixo impacto ambiental interligando a malha viária preexistente ao centro histórico;

- **estímulo ao adensamento da área de modo sustentável e à diversidade de usos e funções**, aproveitando e aperfeiçoando a infraestrutura existente e reativando o centro da cidade como um local de moradia, serviços e lazer;

- **uso habitacional de diferentes tipologias**, de modo a estimular a diversidade social;

- **implementação de espaços públicos de qualidade e áreas verdes**, criando espaços de convivência, estar e repouso que permitam ventilação, permeabilidade, diversidade espacial e abrigo;

- **garantia do acesso e uso público da frente d'água**, assegurando a integração física e visual à Bacia do Pina e estimulando o contato dos cidadãos recifenses com a água;

- **investimento em um plano de mobilidade urbana sustentável**, a partir do desenvolvimento de um sistema de transporte eficiente, valorizando o pedestre, a bicicleta e o transporte coletivo;

- **promoção das condições de amenização e conforto ambiental**,

através de soluções volumétricas que garantam a ventilação e insolação adequadas, e técnicas que privilegiem a sustentabilidade das edificações e do espaço urbano como cobertura vegetal, tratamento, manejo e reuso das águas;

- **diversidade de usos públicos e privados** que assegurem a utilização permanente da área nas diferentes horas dos dias, visando a incrementar a segurança urbana, atendendo às demandas das populações atuais e futuras;

- **fachadas ativas**, promovendo a dinamização dos passeios públicos, o desenvolvimento de comércio e serviços de escala local e a permeabilidade entre os espaços públicos e privados;

- **inclusão socioespacial**, mediante promoção de habitação de interesse social, habitação de mercado popular e incentivo ao comércio local existente no território, afim de evitar a gentrificação da área.



Proposta de construção de um píer avançando sobre a Bacia do Pina, conectando o pedestre à área estuarina. Fonte: Tamiris Stevaux, 2014.



Proposta de aproveitamento da linha férrea para implantação de VLT. Fonte: #penserecife, 2014.

É importante entender o potencial daquela área, tanto por sua dimensão espacial como por sua posição estratégica na cidade do Recife. É uma área extensa, central, articuladora, perto de vias importantes, assim que os projetos desenvolvidos ali podem afetar a cidade inteira e todo o desenvolvimento urbano do centro. Portanto, uma intervenção no Cais José Estelita deve ser **orientada por propósitos sociais, econômicos, ambientais e culturais**, de modo a proporcionar a garantia fundamental de direitos urbanos, desde acesso à moradia, infraestrutura, transporte, segurança, até um ambiente saudável, cultura e lazer.

Igualmente, é importante compreender que um projeto na área pode garantir todas essas prerrogativas, ao mesmo tempo que assegura as qualidades histórico-culturais do conjunto, seguindo os princípios concretizados no âmbito da preservação e restauro. Tudo depende das decisões projetuais tomadas, que devem ser baseadas nas diversas contribuições acerca das características e potencialidades do território. Já foi constatado que as possibilidades

de ocupação do Cais José Estelita são infundáveis, e uma vez compatíveis com as necessidades e vocação da área, podem direcionar uma intervenção que garanta a perpetuação da identidade da cidade e a reprodução de espaços e dinâmicas fundamentais para a vida dos cidadãos recifenses.

Ao considerar os pontos levantados até aqui, fica clara a complexidade em relação à atuação no território em questão. Mais do que um projeto de reconfiguração/restauro urbano, uma intervenção no Estelita representa a reflexão sobre o desenvolvimento e o futuro da cidade do Recife como um todo, e a **participação popular é indispensável nesse processo**. A cidade é feita *pelas* pessoas, e para que ela seja pensada e feita *para* as pessoas, defende-se o máximo de participação da população na gestão de transformação e construção de seus espaços. No caso da proposição de um projeto de intervenção e/ou plano específico de ocupação para a área, é essencial a inserção da população na discussão, construção de propostas e tomada de decisões acerca da destinação daquele espaço, visando promover um diálogo e transparência nesse processo.

Assim sendo, os poderes públicos locais devem ser responsáveis pela **realização de eventos participativos** para conhecer a opinião da sociedade e levá-la em conta para a determinação de diretrizes de ocupação – à vista de todos –, além de **adotar uma política de informação ao público**, em que se utiliza uma linguagem clara e acessível, afim de que toda a população possa conhecer, discutir e apreciar os motivos das decisões. Para permitir à população participar da elaboração dos programas ativamente, devem ser viabilizados recursos como **reuniões públicas, exposições, sondagens de opiniões e explicações sobre o valor histórico e arquitetônico das edificações a serem conservadas**. Além disso, as “proposições complementares ou alternativas apresentadas por associações; grupos ou por particulares deveriam ser consideradas como uma contribuição apreciável ao planejamento” – instaurando, assim, uma troca constante de informações e ideias por todas as vias

possíveis (Declaração de Amsterdã, 1975). Entender a participação da população em processos de planejamento urbano é um passo para o envolvimento de diferentes atores no processo de democratização do direito à cidade.

Por fim, ao pensar a viabilidade econômica e a sustentabilidade de uma intervenção na área é preciso **considerar a iniciativa privada como uma alternativa legítima e bem-vinda, desde que devidamente controlada pelo poder público**. Existem diversas soluções possíveis que podem conjugar os interesses financeiros e imobiliários sem prejuízo aos interesses urbanos e culturais. Mas para isso, é importante que, além de um plano estratégico para a área, o poder local controle a sua transformação. As parcerias público-privadas capazes de promover o desenvolvimento econômico e a preservação do patrimônio na área “devem estar respaldadas, inexoravelmente, por uma gestão municipal que mantenha as ‘rédeas’ do planejamento e do controle, não apenas da liberação econômica e imobiliária” (CÂMARA, 2012).

Não se pode permitir que a iniciativa privada desenhe, sozinha, a cidade. É necessário que os empreendedores incorporem em suas propostas os parâmetros específicos estabelecidos pelo planejamento sustentável da área, de modo a evitar soluções superficiais que privilegiem o fortalecimento privado em detrimento da qualidade pública. Sabe-se que a iniciativa privada é necessária, mas o **interesse público há de prevalecer sempre**.

“Nada contra os lucros das Grandes Construtoras. Tudo contra um modelo de construção eminentemente privado e imediatista. Tudo a favor do bom planejamento urbano-arquitetônico que permita, ao mesmo tempo, o lucro da iniciativa privada e a qualidade de vida da população como um todo” (CÂMARA, 2012).

Levando em conta o disposto neste capítulo, e tendo como base principal a leitura do espaço proposta pelos pareceres técnicos desenvolvidos pela Superintendência do IPHAN em Pernambuco –

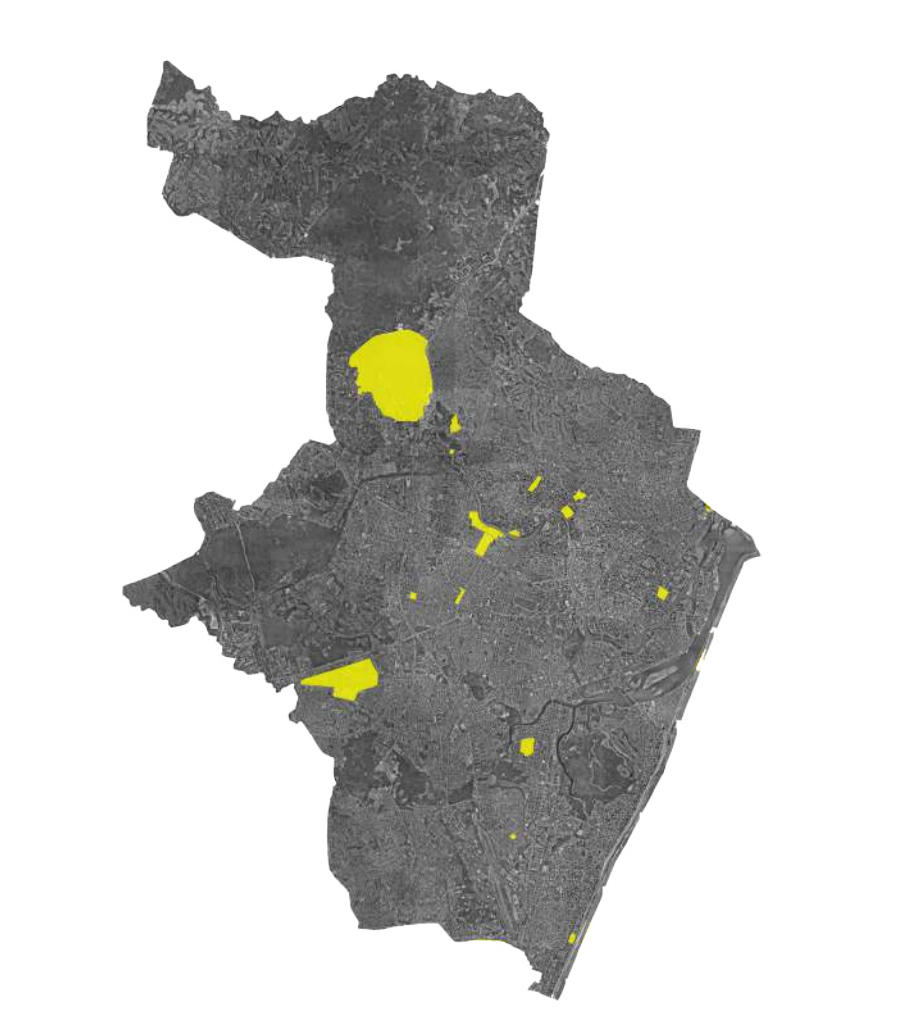
que valoriza a vocação do Pátio das Cinco Pontas, em sua totalidade, como um vazio urbano, construído com intenção e não como obra do acaso, mero espaço residual – julga-se apropriado o estabelecimento de um grande parque urbano na área, capaz de servir como um equipamento de influência metropolitana. Leva-se em consideração, igualmente, a carência de espaços públicos na cidade do Recife – principalmente parques – e a potencialidade desse uso neste caso específico, favorável à preservação das características históricas e culturais do bem, à articulação do pátio ao restante da cidade e à dinamização e ativação do centro histórico recifense.

Acredita-se que a transformação urbana derivada da implantação de um parque público naquele território seja uma das alternativas mais adequadas para a revitalização da área. O novo uso poderia permitir a manutenção da leitura espacial da operação ferroviária e a preservação e valorização da paisagem e skyline do centro da cidade, uma vez que normalmente preza por uma baixa densidade construtiva e difusão das construções pelo espaço, podendo incorporar as antigas estruturas ferroviárias a seu favor e compatibilizar novas construções de maneira harmoniosa com o conjunto construído.

É importante ressaltar que o plano diretor anterior já previa o uso da área em função da promoção de usos sustentáveis e sinalizava sua ocupação por um parque público, assim que a tendência do planejamento territorial municipal reforça o potencial daquele espaço para o uso em questão. Reconhece-se a qualidade da área de abrigar um complexo turístico, cultural e esportivo na cidade do Recife, reunindo um conjunto de equipamentos tanto públicos como privados, a exemplo de museus, centros culturais, estruturas para espetáculos, playgrounds, quadras poliesportivas, piscinas, cinemas, teatros, mercados, restaurantes, bares, etc.

Além disso, uma forma de preservar o vazio, perpetuando seu significado e adaptando-o às exigências da vida contemporânea seria

justamente arborizar a área, desenvolver um projeto de paisagismo capaz de tornar o espaço mais atrativo, tanto do ponto de vista paisagístico, como térmico, criando áreas verdes para convivência e repouso, e que também contribuíssem para a amenização climática tanto do pátio, como da cidade como um todo.



Parques na cidade do Recife.

Pensando na difusão da memória ferroviária, é interessante estabelecer um programa de educação patrimonial, estimulando a sensibilização e o respeito dos usuários do sítio em relação aos bens e às referências culturais materiais e imateriais formadores de sua memória e identidade. Recomenda-se a criação de roteiros museográficos que permitam a compreensão do patrimônio a partir dos elementos ainda presentes no pátio, conduzindo itinerários pelas estruturas valoradas que promovam o entendimento sobre a lógica ferroviária. Ainda que não se preservem todos os elementos, a exemplo das linhas de trem, é possível deixar janelas expositivas dessa técnica construtiva e desse meio de transporte. Além disso, a educação patrimonial sobre o sistema industrial e ferroviário deve ser fomentada através de exposições dos bens móveis encontrados no Pátio das Cinco Pontas ou referentes a ele e à rede ferroviária, contando com a exibição de material rodante, peças, documentos em geral, arquivos, livros, pinturas, fotografias, plantas, mapas, objetos de decoração, dentre outros equipamentos de ferrovia.

Como foi levantado há pouco, a área tem condições e capacidade para um certo adensamento e para abarcar usos diversos, inclusive o habitacional. É preciso ressaltar que o adensamento urbano é bem-vindo, desde que pensado de forma sustentável, respeitando a escala do conjunto e da cidade e coerente com a características que se deseja conservar. Vale lembrar que não há nada de errado em pensar a viabilidade econômica de um empreendimento no pátio e a gestão de um equipamento urbano, como um parque, a partir do envolvimento da iniciativa privada, com concessões de uso ou alienações de áreas, “é essencial, portanto, não confundir viabilidade com lucro máximo, nem uma legítima necessidade de rentabilidade com ganância desenfreada” (KÜHL, 2017, p. 104). Para controlar essa participação privada na reabilitação do conjunto, enfatiza-se a indispensável regulação da transformação pelo poder público municipal.

Considerações finais

O Projeto Novo Recife representa um retrocesso incontestável. Não só no campo cultural, como se pretendeu investigar neste trabalho, como também nos social, arquitetônico, urbanístico, ambiental, jurídico, e tantos outros que se viram desvirtuados pela natureza projetual da proposta e pela maneira como ela forçou sua implantação no planejamento urbano do Recife. Este TFG não tem como pretensão esgotar a discussão sobre a incoerência do projeto e das estruturas reguladoras da produção do espaço na cidade, mas pretende contribuir com o debate sobre a transformação urbana e a preservação, de modo a refletir sobre as atuais dinâmicas e tendências nos grandes projetos de reabilitação, a partir de um caso específico, e pensar alternativas para a leitura e atuação em áreas centrais de interesse cultural.

A transformação em curso no Estelita deturpa a leitura espacial do centro do Recife, além de ofuscar a memória e história sobre a formação e ocupação da cidade. O “novo” Recife fere a identidade da cidade e de seus cidadãos, atuando na contramão do que se entende e se defende por preservação do patrimônio, e o faz em favor do capital. A clara convivência e articulação do setor público, associada a um radicalismo egoísta e preguiçoso das empresas do setor imobiliário resultam em um sistema de construção da cidade “fadado ao fortalecimento privado em detrimento da qualidade pública” (#penserecife, 2014).

A partir dessa lógica, que reflete as relações capitalistas de produção do espaço, os interesses culturais ligados à preservação são submetidos aos interesses de mercado, e evidencia-se um desmantelamento das práticas de salvaguarda e das instituições responsáveis pela preservação. Como aponta Norma Lacerda no vídeo “Recife, cidade roubada” (2014), “o erro do Projeto Novo Recife é um erro de partida. Era uma área da União. Jamais deveria

ter sido entregue ao consórcio imobiliário. Trata-se de uma das áreas mais valiosas da cidade do Recife, cujo projeto deveria ter sido capitaneado pelo setor público com a participação da sociedade”, afinal, “a cidade do Recife é de todos e todas, de toda população recifense. A cidade do Recife não é e nunca poderá ser do capital imobiliário; não é e nunca poderá ser destinada ao lucro de poucos” (Direitos Urbanos, 2012).

Mais uma vez, vale enfatizar que a transformação da cidade é inevitável, portanto, a incumbência do poder público é garantir a gestão sustentável da transformação de conjuntos culturais, harmonizando as políticas econômicas e sociais de desenvolvimento e as ações de preservação do patrimônio. O patrimônio industrial e suas grandes áreas urbanas hoje ociosas, a exemplo do Pátio Ferroviário das Cinco Pontas, representam um notável potencial enquanto espaço privilegiado para o desenvolvimento de intervenções e projetos de requalificações urbanas “com capacidade estruturante para a construção de uma cidade mais acolhedora, democrática e atenta ao valor de sua paisagem urbana historicamente construída” (VIEIRA, 2019).

Ao mesmo tempo que se reconhece o potencial urbanístico e econômico do território e a capacidade de um projeto na área impulsionar uma reurbanização do centro do Recife,

“É necessário reiterar a necessidade de utilizar os preceitos teórico-metodológicos relacionados com a preservação, consolidados ao longo de vários séculos de experiências e reflexões, para fazer com que o projeto de intervenção se torne verdadeiro ato de cultura (BONELLI, 1959), que se afasta de interesses imediatistas e contempla a comunidade de forma mais abrangente, considerando o tempo na longa duração” (KÜHL, 2017, p. 96).

O projeto elaborado pelo Consórcio Novo Recife e facilitado pela gestão municipal, além de desperdiçar essa grande oportunidade – priorizando a ambição dos interesses privados e a tomada de decisões à portas fechadas, sem transparência e diálogo

com a população – atropelou as recomendações e legislações relativas à preservação do patrimônio atuantes no território. O projeto, que deveria ser concebido à luz dos princípios do campo do restauro, falha em articular teoria e prática, e conseqüentemente, desconsidera o bem em suas várias estratificações, desrespeitando a escala e espacialidade consolidados tanto no Pátio Ferroviário das Cinco Pontas como na paisagem do centro histórico do Recife.

Intervir naquele conjunto cultural exige “[...] ouvir e enxergar ‘o outro’, para que o projeto se relacione com o existente de modo pertinente e prospectivo, articulando-se com a preexistência, sem negá-la, obliterá-la ou imitá-la, a fim de propor uma renovada e respeitosa sintaxe” (KÜHL, 2017, p. 99). O compromisso assumido por uma transformação urbana nessa dimensão requer a articulação do desenvolvimento urbano sustentável na cidade do Recife e a preservação de seu patrimônio histórico e cultural, de modo a garantir que a intervenção contemporânea se manifeste de forma harmoniosa e complementar aos quadros estático e dinâmico daquele conjunto urbano.

Ao entender que a área não operacional do Pátio das Cinco Pontas nunca poderia ter sido leiloada da maneira como foi e que o Projeto Novo Recife, igualmente, não encontra legitimidade, tanto no que diz respeito ao seu desenho arquitetônico, quanto no modo como foi viabilizado pelo poder público, defende-se o total indeferimento da proposta e a imediata suspensão de sua construção. Este trabalho anseia servir como uma denúncia ao processo de desmonte do patrimônio material e imaterial em curso no centro do Recife, e integrar a literatura que trabalha no sentido de invalidar esse modelo subversivo de redesenho do espaço urbano, tendo como premissa que o futuro não pode e nem deve ser construído às custas do passado.



- Que este trabalho sirva de base para derrubarmos os Novos Recifes.

Bibliografia

ALBUQUERQUE, Igor Jordão Coutinho de. **A utilização das normas indutoras como instrumento jurídico de revitalização de zona histórica: o caso da implantação do Porto Digital no Bairro do Recife**. Recife: O autor, 2016.

BARBOSA, David Tavares. **Novos Recifes, velhos negócios: política da paisagem no processo contemporâneo de transformações da Bacia do Pina – Recife/PE: uma análise do Projeto Novo Recife**. Recife: O autor, 2014.

BRASIL. **Decreto-lei nº 25**. 1937.

_____. **Lei nº 11.483**. 2007.

DIREITOS URBANOS. **Proposta de Diretrizes para o Cais José Estelita**. Recife, 31 de julho de 2014.

ESPOSITO, Daniella Felipe. **Intervenções no Bairro do Recife sob a Lógica do City Marketing: o caso do Projeto Porto Novo**. Recife: O autor, 2017.

FREIRE, Maria Emília Lopes et al. **Patrimônio ferroviário: Memória ou esquecimento? Abordagem conceitual no processo de valoração do patrimônio ferroviário em Pernambuco**. 2012.

FREIRE, Maria Emília Lopes. **Patrimônio ferroviário: a preservação para além das estações**. Recife: O Autor, 2017.

HARVEY, David. **A Produção Capitalista do Espaço**. São Paulo: Annablume, 2005.

INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL (IPHAN). **Carta de Atenas**. 1931. Disponível em: <<http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Carta%20de%20Atenas%201931.pdf>>. Acesso em: 2020.

_____. **Recomendação de Paris**. 1962. Disponível em: <<http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Recomendacao%20de%20Paris%201962.pdf>>. Acesso em: setembro de 2020.

_____. **Carta de Veneza**. 1964. Disponível em: <<http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Carta%20de%20Veneza%201964.pdf>>. Acesso em: setembro de 2020.

_____. **Recomendação de Paris**. 1968. Disponível em: <<http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Recomendacao%20de%20Paris%201968.pdf>>. Acesso em: setembro de 2020.

_____. **Compromisso de Brasília**. 1970. Disponível em: <<http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Compromisso%20de%20Brasilia%201970.pdf>>. Acesso em: setembro de 2020.

_____. **Compromisso de Salvador**. 1971. Disponível em: <<http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Compromisso%20de%20salvador%201971.pdf>>. Acesso em: setembro de 2020.

_____. **Declaração de Amsterdã**. 1975. Disponível em: <<http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Declaracao%20de%20Amsterda%CC%83%201975.pdf>>. Acesso em: setembro de 2020.

_____. **Manifesto de Amsterdã**. 1975. Disponível em: <<http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Manifesto%20Amsterda%CC%83%201975.pdf>>. Acesso em: setembro de 2020.

_____. **Recomendação de Nairóbi**. 1976. Disponível em: <<http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Manifesto%20Amsterda%CC%83%201975.pdf>>. Acesso em: setembro de 2020.

_____. **Carta de Washington**. 1986. Disponível em: <<http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Carta%20de%20Washington%201986.pdf>>. Acesso em: setembro de 2020.

_____. **Carta de Petrópolis**. 1987. Disponível em: <<http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Carta%20de%20Petrópolis%201987.pdf>>. Acesso em: setembro de 2020.

_____. **Carta de Nizhny Tagil**. 2003. Disponível em: <<https://ticcihbrasil.com.br/cartas/carta-de-nizhny-tagil-sobre-o-patrimonio-industrial/>>. Acesso em: dezembro de 2020.

_____. **Decreto nº 407**. 2010. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/uploads/legislacao/portaria4072010alteradaportaria_1722016.pdf>. Acesso em: 2020.

_____. **Princípios de Dublin**. 2011. Disponível em: < <https://ticcihbrasil.com.br/cartas/os-principios-de-dublin/>>. Acesso em: junho de 2021.

_____. Sistema Eletrônico de Informação (SEI). **Processo nº 01498.0005582010-93**. Acesso em: abril de 2020.

JMW ARQUITETURA E URBANISMO. **(Re)Pensando a Cidade. Complexo Histórico Cultural Cais José Estelita + Forte das Cinco Pontas**. 26 de maio de 2014. Disponível em: <https://issuu.com/jmwestcott/docs/requalificacao_do_complexo_historic>. Acesso em: maio de 2021.

KÜHL, Beatriz Mugayar. **Notas sobre a Carta de Veneza**. Anais Do Museu Paulista: História E Cultura, 18(2), p. 287-320, 2010.

KÜHL, Beatriz Mugayar. Questões Contemporâneas de Restauro: A Viabilidade da Restauração. In: **Questões Contemporâneas: Patrimônio Arquitetônico e Urbano** / Rosío Fernández Baca Salcedo e Vladimir Beríncasa (organizadores). Bauru, SP: Canal 6, 2017.

LACERDA, Norma; ZANCHETTI, Sílvio Mendes. **Plano de Gestão da Conservação Urbana: Conceitos e Métodos**. Olinda: Centro de Estudos Avançados da Conservação Integrada, 2012.

MELO, Raphael Ferraz Almeida de. **Edifícios novos em sítios históricos: análise dos impactos sobre a autenticidade e integridade do patrimônio construído**. Recife: O autor, 2009.

MENDES, Ana Rúbia Ferraz. **Urbanismo neoliberal periférico: reflexões sobre as transformações urbanas no bairro do Pina, Recife-PE**. Recife: Ana Rúbia Ferraz Mendes, 2019.

MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL. **Ação Civil Pública nº 2451/2013**. 06 de fevereiro de 2013.

MOTTA, Lia. A apropriação do patrimônio urbano: do estético-estilístico nacional ao consumo visual global. In: ARANTES, Antônio. **O espaço da diferença**. Campinas: Papirus, 2000. pp. 256-287.

OLIVEIRA, César Filipe da Silva. **A intensidade do presente no Cais José Estelita: passado memorado e futuro prospectado**. Recife: O autor, 2019.

RECIFE. **Lei nº 13.957**. 1979.

_____. **Lei nº 16.176**. 1996.

_____. **Lei nº 16.284**. 1997.

_____. **Lei nº 18.138**. 2015.

_____. Diretoria de Preservação do Patrimônio Cultural (DPPC). **Plano de Preservação do Patrimônio Cultural do Recife. Diagnóstico das Zonas Especiais de Preservação do Patrimônio Histórico-Cultural | ZEPH. Sítio Histórico de Santo Antônio e São José ZEPH-10 e 14**. Volume 01 – Revisão 01. Recife, novembro de 2020.

RUFINONI, Manoela Rossinetti. **Preservação e restauro urbano: Teoria e prática de intervenção em sítios industriais de interesse cultural**. Tese (Doutorado). São Paulo: FAU/USP, 2009.

SANTOS, Ana Renata Silva. **Renovação urbana ou restauro urbano? O Pátio Ferroviário das Cinco Pontas em Recife**. 2012.

SCIFONI, Simone. Cultura e problemática urbana. In: Carlos, Ana Fani (org.) **Crise urbana**. São Paulo: Contexto, 2015.

STEVANUX. Tamiris Tomimatsu. **Ocupando Estelita. Projeto de Requalificação Urbana em Frente Hídrica**. Trabalho Final de Graduação. Brasília: UnB, 2014.

SUPERINTENDÊNCIA DO IPHAN EM PERNAMBUCO (IPHAN-PE). **Parecer Técnico Sobre o Pátio Ferroviário das Cinco Pontas, Recife-PE**. Recife, 17 de dezembro de 2010.

_____. **Parecer Técnico Complementar. Pátio Ferroviário das Cinco Pontas: Significância Cultural e Preservação da Memória Ferroviária**. Recife, 27 de outubro de 2011.

UNIVERSIDADE CATÓLICA DE PERNAMBUCO. **Nosso Cais. Integração. Mobilidade. Paisagem Cultural. Diretrizes de Intervenção para o Cais José Estelita**. Recife, junho de 2012.

VERAS, Lúcia Maria de Siqueira Cavalcanti. **Paisagem-postal: a imagem e a palavra na compreensão de um Recife urbano**. Recife: O Autor, 2014.

Sites

BRENDLE, Maria de Betânia Uchôa Cavalcanti; VIEIRA, Natália Miranda. **Cais do Sertão Luiz Gonzaga no Porto Novo do Recife. Destruição travestida em ação de conservação**. Vitruvius, 13/11/2012. Disponível em: <<https://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/13.150/4460>>. Acesso em: janeiro de 2021.

CÂMARA, Andrea Dornelas Câmara; NÓBREGA, Maria de Lourdes Carneiro da Cunha; TRINDADE, Isabella Leite. **#resisteestelita. Pelo direito a preservação do cais**. Vitruvius, 15/05/2015. Disponível em: <<https://vitruvius.com.br/index.php/revistas/read/minhacidade/15.178/5507>>. Acesso em: 2020.

CASTELLO, Lineu. **Da Sustentabilidade da Subjetividade: O Projeto IBA Emscher Park**. Vitruvius, 04/11/2003. Disponível em: <<https://vitruvius.com.br/index.php/revistas/read/arquitextos/04.042/636>>. Acesso em: maio de 2021.

DIREITOS URBANOS. **faq – projeto novo recife**. Direitos Urbanos Wordpress, dezembro de 2012. Disponível em: <<https://direitosurbanos.wordpress.com/faqs/faq-projeto-novo-recife/>>. Acesso em: 2020.

_____. **#ocupestelita 1**. Direitos Urbanos Wordpress, abril de 2013. Disponível em: <<https://direitosurbanos.wordpress.com/ocupestelita-0/ocupestelita/>>. Acesso em: 2020.

FUNDARPE. **O Portal da Cultura Pernambucana**. Disponível em: <<http://www.cultura.pe.gov.br/fundarpe/>>. Acesso em: julho de 2021.

HECIFI. **Recife – Cais José Estelita**. Issuu, 12/03/2015. Disponível em: <<https://issuu.com/hecifi/docs/a>>. Acesso em: abril de 2021.

_____. **Recife – Cais José Estelita study model**. Issuu, 19/03/2016. Disponível em: <https://issuu.com/hecifi/docs/recife_-_cais_jos___estelita_model>. Acesso em: abril de 2021.

ROLNIK, Raquel. **Grupos se mobilizam no Recife contra projeto imobiliário no cais José Estelita**. Blog Raquel Rolnik, 19/03/12. Disponível em: <<https://raquelrolnik.wordpress.com/2012/03/19/>>. Acesso em: 2020.

SANTOS, Cecília Rodrigues dos; LAGE, Claudia. **Salvem Estelita! Patrimônio cultural do Brasil em risco**. Vitruvius, 21/01/2021. Disponível em: <<https://vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/21.248/8001>>. Acesso em: março de 2021.

VIEIRA, Natália Miranda. **O Cais José Estelita e a crônica de (mais) uma morte anunciada. Será esse o triste fim de um símbolo de resistência e luta pelo direito à cidade?** Vitruvius, 19/03/2019. Disponível em: <<https://vitruvius.com.br/index.php/revistas/read/minhacidade/19.224/7307>>. Acesso em: janeiro de 2021.

#PENSERECIFE. **#penserecife**. Disponível em: <<https://penserecife.tumblr.com/>>. Acesso em: 2020.

Vídeos

Audiência Pública sobre o Projeto Novo Recife (parte 1). Recife. 2012. Disponível em: <<https://www.youtube.com/watch?v=3IkIRWKm9Sw>>. Acesso em: novembro de 2020.

Audiência Pública sobre o Projeto Novo Recife (parte 2). Recife. 2012. Disponível em: <<https://www.youtube.com/watch?v=-HblNGoAdwg&t=2s>>. Acesso em: novembro de 2020.

Audiência Pública sobre o Projeto Novo Recife (parte 3). Recife. 2012. Disponível em: <<https://www.youtube.com/watch?v=nsBTaFaPrQw&t=977s>>. Acesso em: novembro de 2020.

Novo Apocalipse Recife. Direção: Movimento Ocupe Estelita, T.C.M.P.P. Empatando Tua Vista. Recife. 6’35”, 2015. Disponível em: <<https://www.youtube.com/watch?v=uE0wJi6xNBk>>. Acesso em: outubro de 2020.

Recife, Cidade Roubada. Direção: Ernesto de Carvalho, Leon Sampaio, Luis Henrique Leal, Marcelo Pedroso e Pedro Severien. Recife. 13’38”, 2014. Disponível em: <<https://www.youtube.com/watch?v=dJY1XE2S9Pk>>. Acesso em: setembro de 2020.

Salve o Estelita, com direito a Rolezão no Shopping RioMar. Direção: Movimento Ocupe Estelita. Recife. 9'59". Disponível em: < https://www.youtube.com/watch?v=Ev_33udlgXU&t=6s>. Acesso em: junho de 2021.

Velho Recife Novo. Direção: Luís Henrique Leal, Cristiano Borba, Lívia Nóbrega e Caio Zatti. Recife. 16’, 2012. Disponível em: <<https://www.youtube.com/watch?v=HLYNmG1G3d8&t=16s>>. Acesso em: outubro de 2020.

