

O Terminal Marítimo de Passageiros: análise de projeto na área de proteção patrimonial de Natal-RN.

The Maritime Passenger Terminal: analysis of project in the heritage area of Natal-RN.

El Terminal Marítimo de Pasajeros: análisis del proyecto en el área patrimonial de Natal-RN.

ASSUNÇÃO, Gabriela de Andrade Lira Mota

Doutoranda, PPGAU/UFRN, gabriela.lira.assuncao@gmail.com

RESUMO

O artigo discute o projeto do Terminal de Passageiros, que é parte das obras do Porto de Natal, viabilizado pelos recursos federais do Programa da Copa e inaugurado no fim de 2014. A intervenção se situa entre o Largo da Rua Chile e a margem do Rio Potengi, o local é protegido como patrimônio cultural pelo IPHAN (desde 2010) pelo valor de seu conjunto urbano. O terminal é constituído de dois blocos, um deles, antigo imóvel que foi “restaurado” e o outro, uma nova construção. Em busca de contribuir com a formação de uma reflexão crítica sobre a prática preservacionista brasileira atual, o presente artigo analisa o projeto e sua postura intervencionista, embasando-se em contribuições teóricas que classificam as posturas contemporâneas em três categorias principais - *Uniformidade, Continuidade e Justaposição Contextual*. O levantamento de dados sobre o projeto foi realizado a partir de pesquisa documental nas instituições responsáveis (setor público e privado) e pela observação em campo durante a obra. A análise do Terminal de Passageiros nos permite observar suas limitações, como a reprodução de reconstruções de partes sem a devida justificativa da postura adotada e a falta de articulação entre os blocos que compõem a intervenção.

PALAVRAS-CHAVE: patrimônio cultural, análise projetual, categoria de intervenção, prática brasileira.



PROJETAR - 2015

Originalidade, criatividade e inovação no projeto contemporâneo:
ensino, pesquisa e prática. Natal, 30 de setembro a 02 de outubro.

ABSTRACT

The article discusses the project of Passenger Terminal, which is part of the Port of Natal works, made possible by federal resources from the Cup program and opened in late 2014. The intervention is located between Chile Street and Potengi's riverside, the site is protected as cultural heritage by IPHAN considered heritage by IPHAN (since 2010) because of its cultural value as urban conjunct. The terminal consists of two blocks, one of them an old building "restored" and the other a new construction. Seeking to contribute to the formation of a critical reflection on the current Brazilian preservationist practice, this article analyzes the project and its interventionist posture, it is based on theoretical contributions that classify contemporary positions in three major categories – Uniformity, Continuity and Contextual Juxtaposition. Data collection about the project was based on documentary research in the responsible institutions (public and private sector) and by field observation during construction. Analysis of the Passenger Terminal allows observing its limitations, such as the reproduction of parts of reconstructions without appropriate justification of the posture adopted and lack of articulation between the blocks that constitutes the intervention.

KEY-WORDS: *cultural heritage, projetual analysis, category of intervention, Brazilian practice.*

RESUMEN

El artículo discute el proyecto del Terminal de Pasajeros, que es parte de las obras del Puerto de Natal, hecho con los fondos federales del programa de la Copa y se abierto en finales de 2014. La intervención se sitúa entre el Largo de la calle Chile y margen del río Potengi, el sitio es protegido como patrimonio cultural por el IPHAN (desde 2010) por el valor de su conjunto urbano. El terminal consta de dos bloques, uno de ellos, antigua propiedad que ha sido "restaurada" y el otro, una nueva construcción. Para contribuir con la formación de una reflexión crítica acerca de la práctica de preservación brasileña actual, este artículo analiza el proyecto y su postura de intervención con base en las contribuciones teóricas que clasifican posiciones contemporáneas en tres categorías principales – la Uniformidad, Continuidad y Yuxtaposición Contextuales. El levantamiento de datos acerca del proyecto se basa en una investigación documental en las instituciones responsables (sector público / privado) y por la observación en el campo durante la construcción. En el análisis del Terminal de Pasajeros se observa limitaciones, como la reproducción de actitudes de reconstrucciones sin justificación de la postura adecuada y la falta de articulación entre los bloques que forman la intervención.

PALABRAS-CLAVE: *patrimonio cultural, análisis projetual, categoría de intervención, práctica brasileña.*

1 INTRODUÇÃO

O Terminal Marítimo de Passageiros (TMP) do Porto de Natal foi construído como projeto integrante das obras estruturadoras na cidade para o evento da Copa do Mundo (realizada em junho de 2014). A intervenção se situa na área patrimonial tombada a nível federal do bairro da Ribeira (Figura 1). Esse conjunto urbano, reconhecido pelo valor cultural, conserva as características do parcelamento do solo do período colonial, com ruas estreitas, casario modesto, implantados em lotes estreitos e profundos. As fachadas das edificações apresentam composição estilística de diversas épocas (ecclético, arte decó, moderno). O sítio também contém edifícios de destaque situados no entorno da atual Praça Augusto Severo (antiga Praça da República) e ao longo da Av. Duque de Caxias, locais que sofreram intervenção nos ciclos de modernização¹ da virada para o século XX.

Figura 1: Bairro da Ribeira, em Natal-RN, com representação da área tombada e entorno. Em destaque com círculo vermelho, o local do Terminal Marítimo de Passageiros.



Fonte: Acervo do IPHAN-RN (adaptado pela autora).

O tombamento de um conjunto urbano na Ribeira é recente, data de 2010. No entanto, o processo de reconhecimento de valor dessa área urbana é mais antigo (ASSUNÇÃO, 2014; SILVA, 2002), teve como marco inicial a entrada em vigor da Lei Municipal nº 3.942/1990 que instituiu a Zona Especial de Preservação Histórica (ZEPH). Devido à peculiaridade do local do projeto, analisar o projeto do Terminal situado no Largo da Rua Chile (objetivo principal do artigo), implica em colaborar com a

reflexão crítica sobre a prática da preservação brasileira. A discussão desenvolve-se, assim, a partir dos objetivos específicos: (I) identificar a postura preservacionista adotada, (II) avaliar se a decisão projetual é apresentada com clareza nos documentos da obra, (III) discutir se a intervenção é embasada em argumentação técnica/teórica pertinente.

A análise projetual tem suporte nas contribuições teóricas desenvolvidas por Natália Vieiraⁱⁱ (2014), que utiliza na reflexão da prática preservacionista brasileira as categorias de *Uniformidade*, *Continuidade* e *Justaposição Contextual*. Segundo a autora, a *uniformidade* e a *Justaposição* foram propostas pelo arquiteto Richard Rogers, sendo posteriormente utilizadas por Tiesdell, Oc, Health (1996) que acrescentaram uma posição intermediária, a *Continuidade*. Os autores utilizam essa classificação para compreender as principais correntes existentes no contexto contemporâneo.

O levantamento de dados sobre a intervenção foi realizado através da revisão de literatura em trabalhos anteriores realizados na área patrimonial (VIEIRA, 2015; ASSUNÇÃO 2014, SILVA, 2012; SILVA, 2002 e principalmente a partir de pesquisa documental e observação em campo do andamento da obra. Foram analisados documentos disponibilizados na íntegra no site oficial do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) da Copa (do mundo, realizada em 2014), como o Memorial Descritivo do Projeto, Relatório Fotográfico da construção e o Projeto Arquitetônico.

A análise projetual do TMP foi estruturada em três partes. A primeira delas apresenta o embasamento teórico utilizado para identificar a postura intervencionista adotada. A segunda e a terceira partes são constituídas da análise da intervenção propriamente dita, com o foco, respectivamente, nas ações realizadas na edificação existente (antigo frigorífico) e no novo bloco.

2 POSTURAS INTERVENCIONISTAS NO CONTEXTO CONTEMPORÂNEO

As posturas intervencionistas propostas por Tiesdell, Oc, Health (1996) apresentam uma noção de escala e segundo Vieira (2014), possuem semelhança com as correntes contemporâneas italianas (ver figura 2). A *Uniformidade Contextual* se caracteriza pela busca de uma unidade estilística, valendo-se de cópias e imitações das partes ausentes da obra. Nessa prática, corre-se o risco do autor da intervenção inserir acréscimos ao bem que jamais tenham existido. Essa atitude pode chegar ao ponto, em alguns casos, de reconstruir edificações em estado de ruína. Nos casos de *Uniformidade Contextual*, na fruição da obra não é possível distinguir de que época é a intervenção.

Figura 2: Noção de escala entre as posturas intervencionistas propostas por Tiesdell, Oc e Heath, 1996.



Fonte: VIEIRA, 2014.

As outras duas posturas intervencionistas, *Continuidade* e *Justaposição Contextual*, possuem em comum a contestação da execução de cópias (ou repristinações), não buscam, portanto, a unidade estilística. A reflexão teórica em torno do campo disciplinar do Restauro também vem se posicionando contra a postura de Uniformidade Contextualⁱⁱⁱ, como podemos observar na Carta Patrimonial de Veneza de 1964:

Art. 11º As contribuições válidas de todas as épocas para a edificação do monumento devem ser respeitadas, visto que a unidade de estilo não é a finalidade a alcançar no curso de uma restauração [...] Art. 12º Os elementos destinados a substituir as partes faltantes devem integrar-se harmoniosamente ao conjunto, distinguindo-se, todavia, das partes originais a fim de que a restauração não falsifique o documento de arte e de história. (CARTA DE VENEZA, 1964, p. 3, grifo nosso)

A Carta de Veneza deve ser compreendida como um produto das discussões do século XX, período em que se destacam as contribuições teóricas de Alois Riegl, Gustavo Giovannoni (restauro científico), Giulio Carlo Argan (restauro crítico), Renato Bonelli, Roberto Pane e Cesare Brandi. A Carta sintetiza pontos de acordo entre técnicos e especialistas envolvidos com a preservação de bens culturais e continua até hoje como um documento válido para orientar intervenções em bens culturais (KÜHL, 2010).

A postura de *Continuidade Contextual* pode ser orientada teoricamente pelo conceito de restauração de Cesare Brandi (2004[orig.1963]). Segundo o autor, a intervenção num bem cultural deve partir da

análise de sua especificidade, da identificação das características fundamentais do edifício. No restauro crítico Brandi fundamenta a importância do projeto na configuração da *Unidade Potencial* do bem, “desde que isso seja possível sem cometer um falso artístico ou um falso histórico, e sem cancelar nenhum traço da passagem da obra de arte no tempo” (BRANDI, 2004, p.33). Para o autor a restauração deve ser perceptível sem infringir a “Unidade” do bem, sendo “invisível à distância de que a obra de arte deve ser observada, mas reconhecível de imediato, e sem necessidade de instrumentos especiais, quando se chega a uma visão mais aproximada” (BRANDI, 2004, p.47).

Na postura de intervenção de *Justaposição Contextual* a nova construção com características de sua época é acrescentada ao ambiente construído, inclusive espacialmente apresenta distinção entre o novo e o antigo, não cometendo, portanto, um falso histórico. Os casos de Justaposição podem ter efeitos diferentes, em alguns exemplos contribuindo para acrescentar novos símbolos em áreas patrimoniais, em outros, resultam em elementos que dificultam a fruição dos bens culturais, interferindo em sua ambiência^{iv}.

A leitura crítica das intervenções que vem sendo realizadas no Brasil vem apontando a reprodução pelo IPHAN (órgão federal de preservação) de uma atitude de busca de uma “Unidade Estilística”, cancelando marcas da passagem do edifício no tempo (VIEIRA, 2014). Conforme Vieira (2004), a “Unidade Potencial” que guia a postura de *Continuidade* ainda é pouco compreendida no Brasil. A teoria brandiana apresenta possibilidades (até então pouco exploradas no contexto nacional), pois através da intervenção torna-se possível recuperar potencialmente lacunas na obra de arte deixadas pelo tempo, o exercício projetual exige bastante criatividade para que a restauração seja perceptível, sem apresentar-se como uma mutilação ou como uma imitação^v.

Nos casos nacionais de *Justaposição*, multiplicam-se projetos com pouca criatividade^{vi} no diálogo do novo com o antigo. Conforme Beatriz Kühl (2006), método, projeto e criatividade são essenciais a intervenção em bens patrimoniais. Com base no aporte teórico abordado, concentraremos a discussão a partir desse momento na análise específica do Projeto do Terminal Marítimo de Passageiros em Natal-RN.

3 A CONSERVAÇÃO DO ANTIGO FRIGORÍFICO, UMA IMPOSIÇÃO AO PROJETO.

Um dos condicionantes do Projeto do Terminal Marítimo de Passageiros foi a conservação da edificação de um antigo frigorífico, que estava sem uso no Largo da Rua Chile^{vii}. A construção é

considerada bem de valor patrimonial por ser parte do conjunto urbano tombado pelo nível federal em 2010 (IPHAN, 2008, v. I e III). A Ribeira, bairro em que o terreno do projeto se situa, junto com a Cidade Alta fazem parte do núcleo de fundação da cidade de Natal (de 1599).

Qualquer construção na área tombada e seu entorno deve levar em consideração a ambiência do sítio com os seus vínculos espaciais, sociais, econômicos ou culturais. Dentre os usos e práticas sociais realizadas no Largo da Rua Chile e seu entorno imediato, identificamos três principais (1) o esporte náutico dos tradicionais clubes de remos de cidade (fundados há cerca de 90 anos), (2) a extensão de atividades relacionadas ao Porto e (3) o palco de eventos culturais (promovidos pelo governo e agentes sociais).

Analisando a construção do Terminal Marítimo de Passageiros no entorno imediato do Largo da Rua Chile é possível afirmar que ela tem inibido as outras apropriações do ambiente, interferindo na ambiência do sítio. No projeto do Terminal Marítimo de Passageiros - composto do antigo frigorífico e da nova edificação - o bloco construído com a demolição de um galpão do Porto, ocupa um espaço significativamente maior do que o anterior na margem do Rio Potengi, o que dificultou o acesso dos tradicionais clubes de remo à área ribeirinha. Durante o tempo de construção do Terminal, parte do Largo da Rua Chile foi fechado para servir de canteiro de obras, inibindo a presença de eventos culturais no local e conseqüentemente o desenvolvimento de práticas sociais importantes à preservação do conjunto^{viii}. Com a conclusão da construção, o Largo continua motivo de disputa de uso, pois o mesmo também está sendo utilizado para estacionamento dos usuários do Terminal.

A análise do projeto também nos permite afirmar que a solução arquitetônica adotada é pouco criativa no sentido de valorizar o existente. A intervenção no edifício existente seguiu a *prática brasileira institucionalizada*, Vieira (2014, p.7) utiliza o termo para se referir à atuação do IPHAN no contexto atual que “se baseia no suposto ‘retorno ao original’, visão oitocentista criticada por diversas contribuições teóricas posteriores.” Essa atitude tem reproduzido sem reflexão a postura intervencionista de *Uniformidade Contextual*. No antigo frigorífico foram feitas cópias de partes em prol da “unidade estilística” e cancelaram-se marcas da passagem do artefato cultural pelo tempo.

O projeto do Terminal é de autoria da empresa Architectus^{ix} (dos arquitetos Gerson Amaral e Tais Costa), a construção coube a Constremac Engenharia. A obra que é parte dos projetos para o Porto de Natal, recebeu investimentos do governo federal da ordem de 72,5 milhões. A intervenção estava

prevista inicialmente para ser inaugurada antes do evento mundial da Copa (de junho de 2014), mas só foi entregue após o evento.

O memorial descritivo do projeto destaca o volume da fachada para o Largo como único elemento reconhecido no tombamento do bairro, não há qualquer referência a preocupação com a ambiência do local. “A primeira premissa de projeto foi de revitalizar e integrar o antigo armazém frigorífico existente, cujo tombamento refere-se a sua volumetria de fachada para o Largo da Rua Chile, conectando-o ao novo edifício que abrigará a estação de passageiros e os outros usos complementares.” (CODERN, 2011b, p.5, grifo nosso)

O edifício existente passou por grandes reconstruções na execução do projeto, que não ficam evidentes na fruição do bem (após sua conclusão), pois não é possível distinguir as áreas em que sofreram intervenção e o aspecto geral é de “novinho em folha” (ver figuras 3 e 4). Durante a obra, o imóvel foi completamente destelhado, também foi retirada a estrutura de madeira da cobertura. Internamente a laje e as paredes internas foram totalmente demolidas^x (ver figura 5). Alguns trechos das paredes externas e o piso interno foram refeitos para permitir o reforço nas fundações da fachada da edificação existente (ver figura 6), devido à proximidade com o novo bloco construído (apenas 2 metros de distância).

Figura 3: Antes da intervenção no edifício.



Fonte: CONSTREMAC, 2012.

Figura 4: Depois da intervenção no edifício.



Fonte: CONSTREMAC, 2012.

Figura 5: Retirada da cobertura para demolição da laje de concreto.



Fonte: CONSTREMAC, 2012.

Figura 6: Demolição de paredes/piso para reforço na fundação do prédio.



Fonte: CONSTREMAC, 2012.

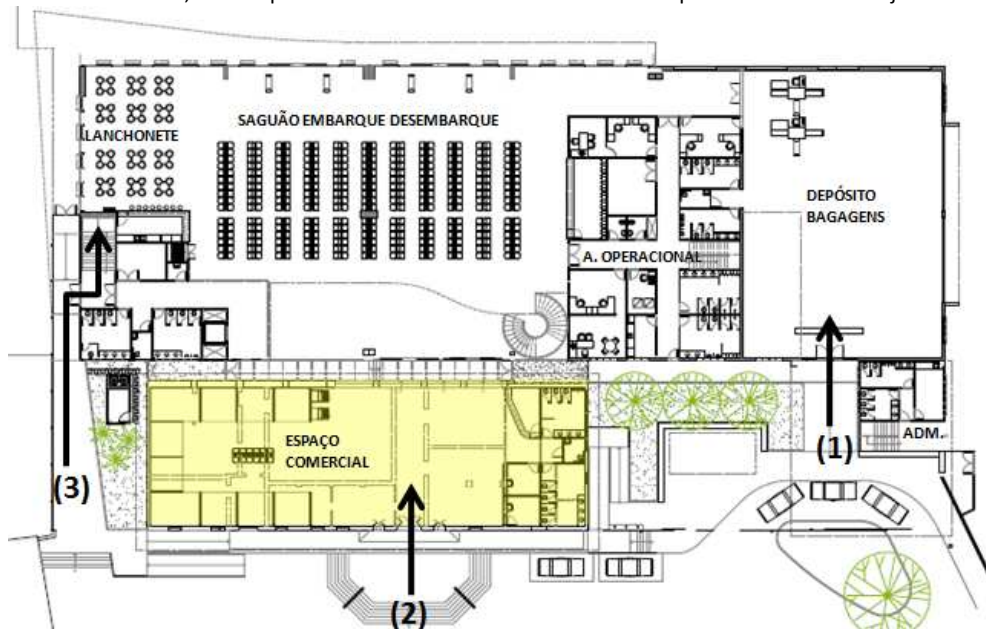
Não há qualquer justificativa nos documentos do projeto às reconstruções realizadas, só foi possível conhecer tal processo através da análise cuidadosa das imagens do Relatório Fotográfico da obra. Não foi utilizado da edificação o princípio da *distinguibilidade* recomendado por Brandi. O acréscimo do volume de uma escadaria na fachada do Largo da Rua Chile, pelo seu formato e materiais construtivos, confunde-se com o que já existia no imóvel. Na vista a partir do Largo o que se observa é a edificação revitalizada, com esquadrias recuperadas, novas telhas e pintura na cor bege, determinada pela prospecção pictórica realizada pelo IPHAN em 23 de maio de 2012.

4 O TERMINAL MARÍTIMO DE PASSAGEIROS, UM ESPAÇO DO PORTO DE NATAL.

O novo bloco, situado por trás do edifício “restaurado”, concentra a todos os ambientes necessários ao funcionamento do terminal marítimo. Os passageiros em embarque e desembarque acessam diretamente o novo bloco para passar pelo check-in (no depósito de bagagens), chegando ao saguão que possui lanchonete, banheiros e o primeiro andar, com salão de eventos e restaurante/mirante. A construção também contém ambientes de função administrativa e institucional (como Anvisa e Polícia Federal).

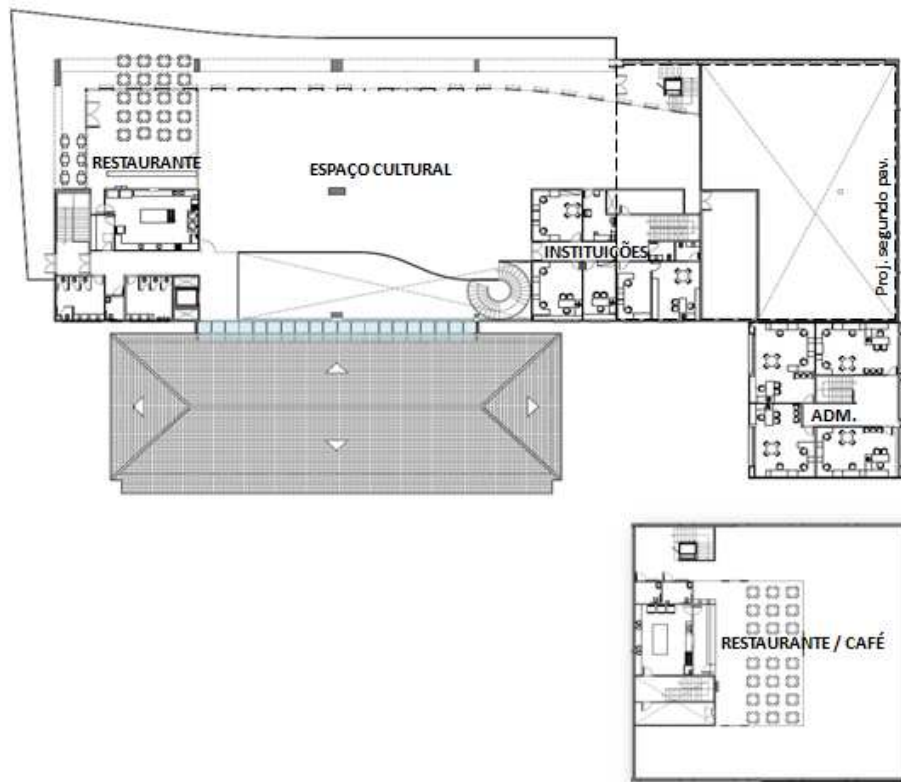
O público geral pode acessar de duas maneiras as edificações, visitando o espaço comercial para produtos como artesanato (equipado com banheiro) no imóvel remodelado ou utilizando o restaurante do primeiro andar do bloco novo através de um acesso lateral distinto da entrada principal dos passageiros. Uma marquise de vidro foi acrescentada entre o novo volume e o edifício remodelado, no entanto o local é de acesso restrito aos funcionários. Na observação do fluxo fica evidente a segregação entre os dois edifícios, o prédio do terminal propriamente dito é praticamente todo restrito ao público geral e não permite livre circulação para o imóvel remodelado (figs. 7 e 8).

Figura 7: Planta-baixa do térreo. Acesso: (1) passageiros em embarque e desembarque, (2) público geral em visita ao espaço comercial (3) público geral em direção ao restaurante do piso superior. Em amarelo, foi destacado a imóvel remodelado, nele as paredes demolidas internamente estão representadas em tracejado.



Fonte: Adaptado da CODERN, 2011a.

Figura 8: Planta-baixa do primeiro e do restaurante do segundo andar.



Fonte: Adaptado da CODERN, 2011a.

O novo bloco em relação ao existente apresenta a postura intervencionista de Justaposição Contextual. O novo bloco tem cerca de treze metros de altura, possui coberta em estrutura metálica, solta do volume em alvenaria com reboco e pintura na cor branca. A fachada para o rio é vedada por uma pele de vidro. A edificação é marcadamente contemporânea, pois utiliza materiais e sistemas construtivos marcadamente de seu tempo. Dependendo do ângulo de visão dos blocos, a Justaposição da nova edificação é ainda mais evidente, como por exemplo, na margem ribeirinha a escala do grande volume branco marca a paisagem (ver figura 9). No Largo da Rua Chile a nova construção foi implantada por trás do imóvel “antigo”, atuando como pano de fundo do mesmo e o superando em tamanho. O projeto apresenta boa permeabilidade visual entre os blocos e inclusive passou a permitir uma vista (ainda que limitada por grades) para o Rio Potengi que até então não existia (ver figura 10), no entanto as demasiadas restrições de acesso empobrecem a articulação das edificações.

Figura 9: O terminal marítimo de passageiros, vista do Porto pelo Rio Potengi.



Fonte: Acervo da CODERN.

Figura 10: Vista do Largo da Rua Chile para o acesso lateral ao restaurante do primeiro andar.



Foto realizada pela autora, nov. 2014.

4 CONSIDERAÇÕES FINAIS

A análise do projeto nos permite confirmar na prática brasileira a continuidade da postura de “unidade estilística” no projeto de imóveis de reconhecido valor patrimonial sem o devido rigor metodológico. O estado de “novinho em folha” do bem patrimonial após a intervenção não nos permite distinguir o novo do antigo. Somente através das imagens do Relatório Fotográfico da obra foi possível saber que partes da edificação foram refeitas (como a coberta, partes da fachada e piso) e outras acrescentadas (como a escadaria da fachada para a Rua Chile). Essas alterações não estão devidamente registradas nos documentos analisados como recomenda a prática preservacionista

mundial. Faltam nos arquivos informações sobre as características do bem, como levantamento do existente e os dados históricos de construção.

O projeto classificado pela análise realizada como Justaposição Contextual é marcado pela presença de dois blocos independentes, o novo com características de seu tempo e de escala marcante na ambiente implantado. Destacou-se a pouca segregação entre os dois volumes, no aspecto espacial e também no de acesso (devido às restrições demasiadas do fluxo). Com a discussão abordada, pode-se confirmar na prática brasileira a presença de mais um caso em que as possibilidades da aplicação da “unidade potencial” não são utilizadas, o que confirma a falta de compreensão da teoria brandiana. Assim, evidencia-se a escassez de casos classificáveis na categoria de *Continuidade Contextual*. Enquanto se reproduzem casos sem a devida discussão teórico-metodológica da atitude de “retorno ao original”, que se vale de reconstruções e/ou reconstituições desde a criação da política federal de preservação no Brasil (em 1937).

5 REFERÊNCIAS

- ANDRADE JÚNIOR, Nivaldo. Transparência, (i)materialidade e contraste: o vidro nas intervenções recentes sobre o patrimônio edificado. In: III Encontro da Associação Nacional de Pesquisa e Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo - arquitetura, cidade e projeto: uma construção coletiva, 2014, São Paulo.
- ASSUNÇÃO, Gabriela De Andrade Lira Mota. *Percepção ambiental do patrimônio cultural: estudo de caso na Cidade Alta e Ribeira em Natal-RN*. Natal, RN: 2014. 181 f. Dissertação (Mestrado) -Universidade Federal do Rio Grande do Norte. Centro de Tecnologia. Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo.
- BRANDI, Cesare. *Teoria da Restauração*. Apresentação por Giovanni Carbonara e tradução por Beatriz Mugayar Kühl. Cotia-SP: Ateliê Editorial, 2004.
- CABRAL, Renata C. *A noção de ambiente em Gustavo Giovannoni e as leis de tutela do patrimônio cultural na Itália*. 2013. Tese de Doutorado no Instituto de Arquitetura e Urbanismo. Universidade de São Paulo – USP.
- CARTA DE VENEZA. Disponível em: <<http://portal.iphan.gov.br/portal/baixaFcdAnexo.do?id=236>>. Acesso em: 7 jul. 2012.
- CHOAY, Françoise. *A alegoria do patrimônio*. São Paulo: Estação Liberdade / Ed. UNESP, 2006.
- CONSTREMAC. *Relatório fotográfico*. 2012. Disponível em: <http://www.copatransparente.gov.br/acoes/terminal-maritimo-de-passageiros-do-porto-de-natal/> Acessado em: 20 nov. 2014.
- CODERN. *Projeto de arquitetura*. 2011a. Disponível em: <http://www.copatransparente.gov.br/acoes/terminal-maritimo-de-passageiros-do-porto-de-natal/> Acessado em: 20 nov. 2014.
- CODERN. *Memorial descritivo de arquitetura – Terminal Marítimo de Passageiros de Natal*. 2011b. Disponível em: <http://www.copatransparente.gov.br/acoes/terminal-maritimo-de-passageiros-do-porto-de-natal/> Acessado em: 20 nov. 2014.
- IPHAN. *Processo de tombamento nº 1158-T-08*. Pedido da Sub-Regional do Rio Grande do Norte de tombamento do centro histórico de Natal-RN. Natal, 2008, v. I.



PROJETAR - 2015

Originalidade, criatividade e inovação no projeto contemporâneo:
ensino, pesquisa e prática. Natal, 30 de setembro a 02 de outubro.

IPHAN. *Processo de tombamento nº 1158-T-08*. Pedido da Sub-Regional do Rio Grande do Norte de tombamento do centro histórico de Natal-RN. Natal, 2008, v. III.

KÜHL, Beatriz Mugayar. Notas sobre a Carta de Veneza. *Anais do Museu Paulista*, São Paulo, v.18, n.2, p.287-320, jul.-dez. 2010.

_____. Restauração hoje: método, projeto e criatividade. In: *Desígnio – Revista de História da Arquitetura e do Urbanismo*, n. 6, São Paulo, set. 2006. p. 19-33.

SILVA, Heitor de Andrade. *Revitalização urbana de centros históricos: uma revisão de contextos e propostas: a Ribeira como estudo de caso*. 2002. 179p. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Universidade Federal do Rio Grande do Norte.

RECOMENDAÇÕES DE NAIRÓBI (1976). Disponível em: http://www.icomos.org.br/002_001.html Acesso em: 7 jul. 2012.

SILVA, Sânmara Fernandes De Lima. *Porto Gourmet: reuso de edificações na Ribeira*. Natal, RN: 2012. 71 f. Monografia (Bacharelado) - Universidade Federal do Rio Grande do Norte. Centro de Tecnologia. Curso de Arquitetura e Urbanismo.

SIMONINI, Yuri. *Ribeira, técnica versus natureza: transformações em prol de um projeto de modernização (1860-1932)*. 2010. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) –Universidade Federal do Rio Grande do Norte.

TIESDELL, Steven; OC, Taner; HEATH, Tim. *Revitalizing Historic Urban Quarters*. Oxford: Architectural Press, 1996.

VIEIRA, M. L. . Metodologia de projeto de intervenção no patrimônio edificado: Análise do Terminal marítimo de Passageiros de Natal/RN. In: **3 SIMPÓSIO DE PESQUISA DO PPGAU-UFRN** doutorado, mestrado acadêmico e mestrado profissional, 2015, Natal.

VIEIRA, Natália Miranda. Teoria da Restauração: a relevância e incompreensão do pensamento brandiano. In: *Anais do I Fórum Brasileiro sobre Patrimônio Cultural*. Belo Horizonte: UFMG, dezembro de 2004.

_____. Posturas Intervencionistas Contemporâneas e a Prática Brasileira Institucionalizada. In: III Encontro da Associação Nacional de Pesquisa e Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo arquitetura, cidade e projeto: uma construção coletiva, 2014, São Paulo. Anais ... Campinas: Universidade Presbiteriana Mackenzie e Pontifícia Universidade Católica de Campinas, 2014.

NOTAS

ⁱ Cf. Yuri SIMONINI (2010). *Ribeira, técnica versus natureza: transformações em prol de um projeto de modernização (1860-1932)*.

ⁱⁱ Cf. Natália Vieira (2014) que vem adotando essas categorias para análise projetual, desde sua tese de doutorado defendida em 2008.

ⁱⁱⁱ Os debates em torno da atitude de se buscar uma “unidade estilística” datam do século XIX com a formação do campo disciplinar da restauração, principalmente com as contribuições teóricas de John Ruskin (na Inglaterra) e Eugène Viollet Le Duc (na França). Ruskin destacou o valor histórico, a importância das marcas da passagem do tempo na edificação. Le Duc defendia o projeto de intervenção que evidenciava o valor artístico do bem, contribuindo também para aumentar o tempo de vida da obra de arte (CHOAY, 2006). Durante o século XIX foi comum, principalmente na França a busca da unidade estilística em monumentos, a exemplo da Catedral de Notre Dame que recebeu acréscimos (jamais existiram) para evidenciar o estilo gótico da composição.

^{iv} O conceito abrange “o quadro natural ou construído que influi na percepção estática ou dinâmica desses conjuntos, ou a eles se vincula de maneira imediata no espaço, ou por laços sociais, econômicos ou culturais”, conforme definição da Recomendação de Nairóbi (1976). Quanto à origem da noção de ambiente na legislação relacionada à proteção do



PROJETAR - 2015

Originalidade, criatividade e inovação no projeto contemporâneo:
ensino, pesquisa e prática. Natal, 30 de setembro a 02 de outubro.

patrimônio cultural da Itália, cf. tese de Renata C. Cabral (2013), que aborda as contribuições de Gustavo Giovannoni para a introdução do conceito.

^v Um caso contemporâneo que representa bem a postura de *Continuidade* é cúpula de vidro com eficiência energética projetada por Norman Foster para preencher uma lacuna no edifício do Reichstag em Berlim (ANDRADE JÚNIOR, 2014).

^{vi} Beatriz M. Kühl (2006) destaca a necessidade de método, projeto e criatividade na intervenção de bens patrimoniais.

^{vii} Cf. Monique Vieira (2015) a autora analisou e apresentou parte de sua análise do projeto do Terminal Marítimo de Passageiros de Natal, a partir do processo arquivado no IPHAN-RN, n. 01421. 004856/2011-27. O documento aborda que a edificação existente, cuja preservação foi imposta ao projeto, foi construída (na década de 1950) para servir de armazém temporário. Em 1968, a edificação sofreu reformas internamente para torna-se um frigorífico do Porto, o imóvel permaneceu com esse uso até 1990, quando foi desativado.

^{viii} Em trabalho anterior (ASSUNÇÃO, 2014) discutimos a construção de um significado cultural da Rua Chile e principalmente de seu Largo. O processo teve início com o projeto Fachadas da Rua Chile, projeto realizado entre 1995/96, que foi a primeira reabilitação física de conjunto na área de interesse patrimonial.

^{ix} Antes da construção do TMP houve a divulgação de uma primeira proposta de projeto para o Terminal Turístico de Passageiros para outro terreno, situado no bairro vizinho das Rocas, portanto, fora da área reconhecida pelo valor cultural. O projeto (que contava também com um aquário) não foi realizado e pode ser compreendido na análise realizada por Heitor A. Silva (2002).

^x A planta-baixa do imóvel antes da intervenção pode ser observada na monografia de Sânmara F. Silva (2012), nos documentos da intervenção apenas as paredes internas da edificação estão representadas como demolidas, as externas que foram reconstruídas não estão devidamente apresentadas no projeto.