



## PROJETAR - 2015

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

### **Especificidades nos procedimentos metodológicos para projetos de intervenção arquitetônica em áreas e edifícios de valor patrimonial: O caso do Terminal Marítimo de Passageiros de Natal/RN**

*Specifics in the methodological procedures for architectural intervention projects in areas and buildings of heritage value: The case of the Maritime Passenger Terminal of Natal/RN*

*Especificidad en los procedimientos metodológicos para proyectos de intervención en las áreas y edificios de valor del patrimonio: El caso la Terminal Marítima de Pasajeros de Natal/RN*

OLIMPIO, Monique Lessa Vieira.

*Mestranda do PPGAU - UFRN, jm.moniquelessa@gmail.com*

VIEIRA-DE-ARAÚJO, Natália Miranda.

*Doutora, Departamento de Arquitetura, PPGAU - UFRN, vieira.m.natalia@gmail.com*

#### **RESUMO**

Em meio a um processo de crescente conscientização preservacionista, no que tange às formas de intervir em áreas e edifícios de valor patrimonial, observa-se a proliferação de inúmeras posturas projetuais frente à pré-existência de valor patrimonial. Mas estes projetos de intervenção possuem alguma especificidade? É possível identificar em que eles diferem (ou se diferem) de um projeto arquitetônico não relacionado às questões preservacionistas? Visando responder as questões apresentadas, analisaremos o projeto de intervenção do Terminal Marítimo de Passageiros de Natal, situado na área reconhecida como centro histórico da cidade, no polígono de tombamento federal. Essa análise objetiva identificar os procedimentos metodológicos registrados no produto final (representação gráfica do projeto arquitetônico e demais documentos) entregue ao IPHAN/RN, órgão responsável pela aprovação do mesmo, checando se tais procedimentos refletem no resultado obtido e se compreendem a complexidade das questões preservacionistas. A análise projetual corroborou a hipótese da existência de especificidades no projeto de intervenção, diferindo do projeto do novo. A principal delas refere-se à própria natureza do projeto, inerente à relação dialética entre a necessidade da preservação (dos valores patrimoniais identificados) e da modernização (adaptação à vida contemporânea) dos bens patrimoniais. Esta relação, denominada aqui de “restrição radical”, deve (ou deveria) balizar as ações projetuais. Contudo, identificamos uma desconexão entre os valores patrimoniais identificados e as decisões projetuais apresentadas. Fato que se justifica pela total ausência de diálogo com os preceitos teórico-metodológicos preservacionistas, a nosso ver, parte preponderante dos procedimentos necessários ao processo de projeção arquitetônica de intervenção, devendo nortear as discussões projetuais.

**PALAVRAS-CHAVE:** Projeto de intervenção patrimonial, Procedimentos metodológicos, Teorias do Restauro.

#### **ABSTRACT**

In the midst of growing preservationist awareness, regarding methods of architectural intervention in areas and buildings with a recognized heritage value, there are numerous approaches on how the heritage value can



# PROJETAR - 2015

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

be protected. But, can these intervention projects be differentiated? Is it possible to identify how they differ (*if in fact they do*) from an architectural project not related to preservation? In an attempt to address these aspects, we analyse the intervention project of the Maritime Passenger Terminal of Natal. The analyse of this is intended to identify what methodological procedures were recorded in the final product (in the graphical representation of the architectural design and other documents) delivered to IPHAN / RN, the body responsible for review and approval of these architectural projects, noting whether such procedures appear, in some way, in the final product, and if an understanding of the complexity of preservation is evident. The analyse corroborate the hypothesis that there are unique characteristics, which must be addressed in the intervention project for preservation when compared to new project design. The main characteristic to be addressed is related to the very nature of the project. It is inherent in the dialectical relationship between the need to preserve (the identified heritage values) and the need to modernize (making adaptations to contemporary life). This relationship, denominated in this article as "radical restraint", must, or at least should, guide the actions in the project. However, we identified there existed a disconnect between the documents produced and the decisions made in the project. This fact can be seen in the total absence of dialogue about theoretical-methodological preservationist principles, which, in our view, is an essential element of the methodological procedures of the intervention project needed to guide the project discussions.

**KEY-WORDS:** intervention in heritage property, methodological procedures, restoration theories.

## RESUMEN

*En medio de un proceso de aumentar la conciencia conservacionista, con respecto a formas de intervenir en las áreas y edificios de valor del patrimonio, observase la proliferación de numerosas posiciones de proyecto frente a la preexistencia de valor del patrimonio. Pero estos proyectos de intervención tienen alguna especificidad? Se puede identificar dónde se diferencian (o difieren) de un proyecto arquitectónico no relacionado con las cuestiones conservacionistas? Con el fin de responder a las cuestiones presentadas, analizaremos el proyecto de intervención en la Terminal Marítima de Pasajeros de Natal, situado en la zona conocida como el centro histórico de la ciudad, en el polígono federal de preservación. Este análisis objetiva identificar los procedimientos metodológicos registrados en el producto final (representación gráfica del proyecto arquitectónico y otros documentos) entregados a IPHAN / RN, el órgano encargado de aprobar el mismo, comprobando que dichos procedimientos reflejan los resultados obtenidos y entienden la complejidad de los temas conservacionistas. El análisis de diseño arquitectónico corroboró la hipótesis de detalles en el proyecto de la intervención, que difiere del nuevo proyecto. La principal se refiere a la propia naturaleza del proyecto, inherente a la relación dialéctica entre la necesidad de preservar (los valores del patrimonio identificados) y la modernización (adaptación a la vida contemporánea) de los edificios históricos. Esta relación, llamado aquí "restricción radical" debe (o debería) marcar las acciones de proyecto. Sin embargo, hemos identificado una desconexión entre los valores patrimoniales identificados y decisiones del proyecto hechas. Este hecho se justifica por la ausencia total de diálogo con la teoría y metodología conservacionista, en nuestra opinión, la mayoría de los procedimientos necesarios para el proceso de proyectar intervención arquitectónica, debe guiar las discusiones de especificación de proyecto.*

**PALABRAS-CLAVE:** proyecto de intervención nel patrimonio, procedimientos metodológicos, teorías de la restauración.

## 1 INTRODUÇÃO

Em meio a um processo de crescente conscientização preservacionista, no que tange às formas de intervir sobre o patrimônio edificado, observa-se a proliferação de inúmeras posturas projetuais frente à pré-existência de valor patrimonial. Mas estes projetos de intervenção em edificações de reconhecido valor patrimonial possuem alguma especificidade? É possível identificar em que eles

diferem (ou se diferem) de um projeto arquitetônico não relacionado às questões preservacionistas? Diante de inúmeras contribuições teóricas sobre a temática de métodos de projeção arquitetônica, identificou-se uma escassez de estudos voltados, especificamente, para projetos de intervenção em áreas ou edificações de reconhecido valor patrimonial. Evidenciou-se, então, a necessidade de uma reflexão sobre os procedimentos metodológicos aplicados em um projeto de arquitetura, notadamente os voltados para a preservação patrimonial.

Esta discussão se reveste de uma importância ainda maior, pois, em âmbito nacional, algumas das recentes reflexões sobre esse tipo de projeto apontam para uma atuação caracterizada, muitas vezes, pelo arbítrio e completa ausência de rigor metodológico.

Visando responder as questões apresentadas, o recorte desta análise consiste no estudo de caso do projeto de intervenção do Terminal Marítimo de Passageiros de Natal, situado na área reconhecida como centro histórico da cidade de Natal, no polígono de tombamento federal. Essa análise objetiva identificar os procedimentos metodológicos registrados no produto final (representação gráfica do projeto arquitetônico e demais documentos) entregue ao IPHAN/RN, órgão responsável pela aprovação dos mesmos, checando se tais procedimentos refletem no resultado obtido e se compreendem a complexidade das questões preservacionistas.<sup>i</sup>

## **2 METODOLOGIAS PROJETAIS E PROCEDIMENTO DE ANÁLISE**

Baseado, na contribuição de autores como Lawson (2011), Boudon et al (2000), propomos uma metodologia de análise projetual (Figura 01), com o intuito de averiguarmos a existência de especificidades nos procedimentos metodológicos para o projeto de intervenção em edificações de reconhecido valor patrimonial (nominado, a partir deste momento, apenas como “projeto de intervenção”). Para tanto, selecionamos o projeto do Terminal Marítimo de Passageiros de Natal/RN, como estudo de caso piloto para aplicação do instrumento de análise proposto.

Para a análise projetual, tomaremos como base os documentos apresentados ao IPHAN/RN, estes são fruto de legislação específica, baseada na Portaria Nº 420, de 22 de dezembro de 2010, que dispõe “sobre os procedimentos a serem observados para a concessão de autorização para realização de intervenções em bens edificados tombados e nas respectivas áreas de entorno”.

Entre outros documentos exigidos para a concessão, podemos destacar os contidos no artigo 6º, que são inerentes ao projeto de “restauração”, como são intituladas as intervenções analisadas. São eles:

- a) anteprojeto da obra contendo, no mínimo, planta de situação, implantação, plantas de todos os pavimentos, planta de cobertura, corte transversal e longitudinal e fachadas, diferenciando partes a demolir, manter e a construir, conforme normas da ABNT;
- b) levantamento de dados sobre o bem, contendo pesquisa histórica, levantamento planialtimétrico, levantamento fotográfico, análise tipológica, identificação de materiais e sistema construtivo;
- c) diagnóstico do estado de conservação do bem, incluindo mapeamento de danos, e analisando-se especificamente os materiais, sistema estrutural e agentes degradadores;
- d) memorial descritivo e especificações;
- e) planta com a especificação de materiais existentes e propostos.

Destacamos também, o Artigo 8º:

Para aos bens que tenham ou terão destinação pública ou coletiva, cujas intervenções sejam classificadas como Reforma/Construção Nova ou Restauração, o projeto deverá contemplar a acessibilidade universal, obedecendo-se ao previsto na Instrução Normativa Iphan nº 01/2003.

Figura 1: Esquema metodológico do Estudo de Caso



Fonte: Monique Lessa Vieira Olimpio, 2015.

Ressaltamos que um projeto de intervenção arquitetônica está vinculado, em boa parte, aos mesmos saberes do projeto arquitetônico para a construção do novo, e não pretendemos colocar o projeto de intervenção em uma categoria à parte dos demais projetos arquitetônicos. Mas, buscamos uma aproximação entre as contribuições sobre metodologias projetuais arquitetônicas, que normalmente são associadas apenas ao projeto do novo, evidenciando as questões inerentes e específicas ao campo da preservação patrimonial.

Ressaltamos que o método da análise projetual aqui apresentado faz parte da dissertação de mestrado em fase de conclusão (ver nota explicativa no final do texto), a análise completa do projeto

inclui uma análise crítica a respeito da postura arquitetônica adotada (baseado nas categorias de intervenção definidas por GRACIA, 1996; TIESDELL, OC E HEATH, 1996), aferindo a relação entre o discurso contido nos documentos analisados e o tipo de prática identificado no produto final. Na referida dissertação, o caminho da análise aborda conexões entre os referenciais teórico-metodológicos da prática preservacionista e as conceituações que serão expostas sobre métodos de projeção arquitetônica. Neste artigo, não faremos esta análise específica por questão de espaço disponível.

### **Os complexificadores de projetos e a natureza das restrições projetuais**

Para Lawson (2005, p.100) o processo de projeto envolve encontrar problemas, além de resolvê-los. E ao analisar a estrutura dos problemas de projeto, baseia-se na ideia que estes podem receber influência de diversos autores: clientes, usuários, projetistas e legisladores. Sendo que, cada um destes geradores de problemas impõe restrições sobre a solução projetada. Destaca também que “o propósito das restrições, obviamente, é assegurar que o sistema ou objeto projetado cumpra, da maneira mais adequada possível, as funções dele exigidas”, e desta forma expõe uma complexificação do campo das restrições ao apresentar as funções das restrições do projeto.

As restrições radicais “são aquelas que tratam do propósito primário do objeto ou sistema a ser projetado”, é o fundamental, “aquilo que está na raiz” (LAWSON, 2011, p.103). Elas são tão importantes, que podem ser consideradas a razão do projeto. Ao abordarmos o projeto de intervenção podemos apontar que a sua restrição radical é a preservação deste patrimônio cultural objeto de intervenção, com seus valores/características arquitetônicas, eleitos como essenciais e que lhe conferem o título de bem de interesse para preservação e sua adaptação à vida contemporânea.

As restrições práticas são aqueles ligadas “à realidade de produzir, fazer ou construir o projeto; o problema tecnológico”. São os materiais usados, o desempenho técnico do objeto durante sua vida funcional (LAWSON, 2011, p.103). Para o projeto de intervenção, esse tipo de restrição não está limitado apenas à escolha dos materiais envolvidos, mas também à adaptação do novo uso da edificação existente, uma vez que esta adequação consciente prolongará o tempo de vida do edifício.

As restrições formais estão relacionadas “com a organização visual do objeto”, como proporção, formato, cor e textura. Já as restrições simbólicas são aquelas relacionadas a geração de um significado como parte central do processo (LAWSON, 2011, p.104). Neste sentido, destacamos a questão da criatividade para o projeto de intervenção e o diálogo entre o novo e o preexistente.

### **O projeto como sistema**

Para Boudon et al (2000, p.42), ao tratarmos de arquitetura, não existem só sistemas construtivos, mas também urbanos, sociais e econômicos interagindo. Na verdade, pensar o projeto em termos de sistema pressupõe aceitar a evolução conjunta dos elementos e do próprio sistema.

Pensar o projeto de intervenção como sistema é essencial, uma vez que, não deve ser fruto do entendimento do bem isoladamente, mas deve levar em consideração o contexto no qual ele está inserido, apreciando os aspectos natural, históricos e simbólicos.

Pensar o projeto como sistema, nos faz remeter também à uma ponderação crítica entre a relação dos valores materiais e imateriais do bem patrimonial, e de referenciais teórico-metodológicos para as intervenções projetuais.

## **3 ANÁLISE DOS PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS DO PROJETO DE INTERVENÇÃO DO TERMINAL MARITIMO DE PASSAGEIROS DE NATAL/RN**

### **O contexto urbano**

O Terminal Marítimo de Passageiros de Natal localiza-se na Rua Chile, no bairro da Ribeira, às margens do Rio Potengi, estando situado na recente poligonal de tombamento efetuada pelo IPHAN.

Em face da sua proximidade do porto de Natal, a Rua Chile (antiga Rua da Alfândega e do Comércio) adquiriu grande importância para cidade. Fazendo parte de um contexto de centro comercial, a referida rua se destacava por abrigar a maior parte dos mercados e construções destinadas ao recebimento de algodão, açúcar e peixe seco.

Entretanto, devido a um conjunto de fatores, boa parte dessa vitalidade econômica não existe mais. Hoje, a Rua Chile tem grande importância social e cultural para a memória da cidade e, por isso, se encontra dentro da Zona Especial de Preservação Histórica. Possui um significativo acervo arquitetônico de reconhecido valor patrimonial: seu conjunto arquitetônico antigo mantém um grande número de edifícios que guardam atributos morfológicos representativos da ocupação mais antiga da Ribeira.

Apesar do notório acervo arquitetônico patrimonial, podemos observar, o quase que generalizado precário estado de conservação das edificações da Rua Chile, embora tenha sido alvo de algumas ações ditas “revitalizadoras”, como foi o caso do Projeto Fachadas da Rua Chile, no início dos anos 90.

Mesmo diante deste descaso, que a rua é cenário de importantes eventos culturais para a cidade, entre eles destacamos o Música Alimento da Alma (Mada), o Circuito Cultural Ribeira, o Encontro Natalense de Escritores (ENE) e a Virada Cultural de Natal.

Nesse sentido, ressaltamos a privilegiada localização do Terminal Marítimo, situado no Largo da Rua Chile que, devido à sua dimensão, possibilita sua utilização para eventos culturais por parte da população (Figura 02).

Figura 02: Imagem aérea do Largo da Rua Chile (ano de 1998), com destaque em azul para a grande área livre comumente ocupada por manifestações culturais.



Fonte: Canindé Soares, In: SILVA, 2002

É dentro desse contexto da grande valia da Rua Chile para a cidade de Natal, que analisaremos o projeto do Terminal Marítimo de Passageiros, levando sempre em conta que o mesmo deve respeitar os valores culturais, históricos e arquitetônicos presentes na área. Entre esses valores destacamos a representatividade e diversidade estilística dos casarios, além da importância da morfologia urbana, com destaque para o Largo da Rua Chile.

### **Descrição do projeto**

A principal fonte da pesquisa para a análise do Terminal Marítimo de Passageiros de Natal é o conjunto de documentos que compõe o processo de número 01421.004856/2011-27, dos arquivos do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN) no RN, correspondente ao processo para autorização das obras do Terminal.

O projeto do Terminal Marítimo de Passageiros faz parte dos investimentos realizados nos portos das cidades-sede da Copa do Mundo de Futebol Brasil 2014, com o objetivo de oferecer estrutura para o evento e atender à demanda do turismo marítimo, através da implantação ou adaptação do terminal de passageiros e de infraestruturas de acessos marítimo e terrestre.

O projeto arquitetônico é composto por duas edificações: a primeira, correspondente ao projeto de conservação (“restauro”) e adaptação da edificação do Antigo Frigorífico a um novo uso; e a segunda, referente a uma nova edificação construída na mesma área de um galpão já demolido e que, antes da intervenção, se destinava à recepção temporária de passageiros (Figuras 03 a 06).

Figuras 03 e 04: Antigo Frigorífico e galpão demolido (ao fundo com destaque amarelo), antes da intervenção – vista a partir da Rua Chile.



Fonte: Google Maps, ano desconhecido (03); [www.tribunadonorte.com.br](http://www.tribunadonorte.com.br), 2012 (04)

Figura 05: Projeto do Terminal Marítimo de Passageiros, com a recuperação do Antigo Frigorífico em destaque amarelo e construção do novo edifício anexo – vista a partir da Rua Chile.



Fonte: CODERN, 2011

Figura 06: Projeto da nova edificação (anexo) do Terminal Marítimo de Passageiros – vista a partir do Rio Potengi.



Fonte: CODERN, 2011

Com relação aos valores patrimoniais identificados neste projeto, observamos que, pelo discurso dos projetistas apresentado no “Relatório de Análise patrimonial”, a equipe responsável pelo projeto destacou que o edifício do Antigo Frigorífico, apesar de tombado, por si só não possuía nenhuma relevância patrimonial, ou seja, sua importância está relacionada à sua inserção no conjunto arquitetônico do entorno e à sua relação com o Largo da Rua Chile.

Devido à sua construção recente do ponto de vista do entorno, pela ausência de testemunhos gráficos, pelas diversas intervenções mutiladoras ao longo dos anos, percebe-se a falta de relevância do ponto de vista arquitetônico do edifício tomado isoladamente. No entanto, por fazer parte do conjunto do Largo da Rua Chile, elemento negativo da espacialidade urbana de grande importância social, histórica e cultural para a cidade, o armazém confere legibilidade ao largo, delimita a transição de funções entre o tecido urbano adjacente (outrora residencial e público e atualmente com serviços de lazer) para a área restrita do porto e de caráter comercial (Relatório de Análise Patrimonial In: IPHAN, 2011).

Entretanto, veremos mais à frente que, pelo projeto de intervenção, a importância do Largo foi pouco ressaltada pela equipe responsável pelo mesmo.

### **Os complexificadores do projeto e a natureza de suas restrições**

Através da análise dos arquivos, podemos identificar a existência de uma estrutura dos geradores de problemas, ou melhor, dos complexificadores de projeto, que correspondem à participação de diferentes atores envolvidos no processo do projeto de conservação, que conseqüentemente produziram algumas restrições sobre as soluções projetadas.

Os atores identificados durante o processo de projeto do Terminal Marítimo de Passageiros foram os projetistas, os legisladores (IPHAN) e os clientes.

Observamos primeiramente que os legisladores provocaram o tipo de restrição denominada por Lawson (2011, p.103) de radical, isto é, “são aquelas que tratam do propósito primário do objeto ou sistema a ser projetado”, é o fundamental, “aquilo que está na raiz”. Segundo nossa visão, para o projeto de intervenção, a restrição radical é a relação dialética entre a preservação e a modernização do bem tombado.

Tal restrição fica óbvia, pois o órgão de preservação impõe a necessidade de apresentação de uma série de documentos voltados para uma identificação e contextualização prévia do imóvel objeto de intervenção, seguida da proposta de intervenção com a adequação da edificação ao novo uso. Estes documentos são baseados na Portaria Nº 420, de 22 de dezembro de 2010, conforme apresentado anteriormente.



## PROJETAR - 2015

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

Contudo, apesar dessa restrição ou complexificação, observamos que nem sempre o seu propósito (a relação dialética entre a preservação e a modernização do bem tombado) é alcançado, mesmo com o atendimento à realização desses documentos.

Apontamos também que, pelo menos aparentemente, os legisladores transmitem tal restrição aos projetistas, que a amoldam como partido de intervenção, conforme identificamos na seguinte afirmação contida no Memorial Descritivo de Arquitetura: “A primeira premissa do projeto foi de revitalizar e integrar o antigo armazém frigorífico existente”, garantindo a preservação do mesmo e sua vitalidade à vida contemporânea (In: IPHAN, 2011).

No caso dos projetistas, observamos a incidência das restrições formais e prática. As restrições formais estão evidenciadas de duas maneiras: a primeira se manifesta na decisão do resgate das feições entendidas como originais da fachada frontal do prédio tombado, com a reabertura dos vãos entaipados; e a segunda está intimamente relacionada à restrição de ordem prática, pois, como o prédio do Antigo Frigorífico não comportaria o programa de necessidades proposto pela CODERN, sendo necessária a sua ampliação, a alternativa foi a expansão com a construção de um prédio anexo no lugar do antigo galpão pré-moldado demolido, existente atrás do frigorífico. A nosso ver, a demolição do galpão não afeta a área em que o projeto está inserido.

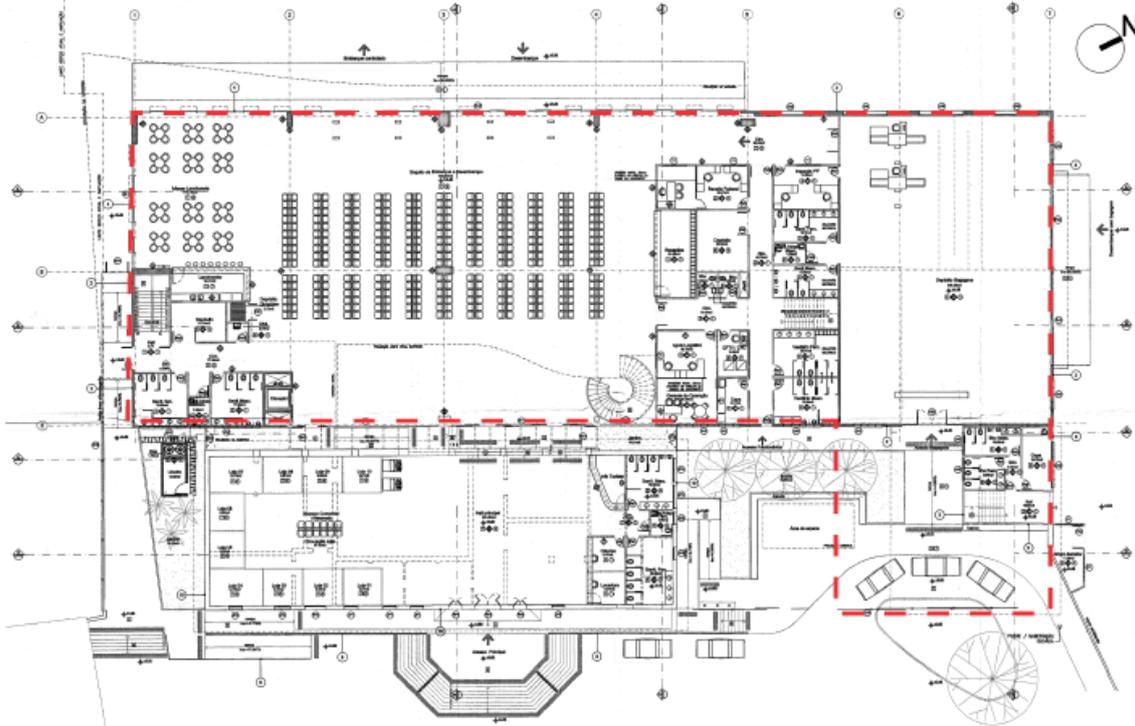
Diante disso, constatou-se também a participação dos clientes – CODERN e Secretaria de Turismo – como complexificadores de projeto, responsáveis pela produção de uma restrição de ordem prática, uma vez que o alvo estipulado pela CODERN e pela Secretaria de Turismo foi a construção de um terminal que atendesse a todas as exigências internacionais (ISPS – code), e que dotasse as operações de cruzeiro de mais conforto e de um nível mínimo de estrutura receptiva. Desta forma, foi definido um programa básico de necessidades que atendesse às “demandas diárias portuárias, mas que também proporcionasse elementos no terminal que se relacionassem com o entorno imediato” (MEMORIAL DESCRITIVO, In IPHAN, 2011).

Sendo assim, a relação entre as restrições de ordem prática e formal resultou em outro complexificador de projeto para os projetistas, ao menos no discurso: a necessidade de se projetar o novo prédio da estação de passageiros “restrito” ao perímetro do antigo galpão demolido.

Entretanto, analisando o projeto arquitetônico, verificamos que aquele limite foi atendido unicamente em relação à altura de cumeeira do telhado do antigo galpão. Quando observamos as plantas e fachadas do projeto, identificamos que o novo prédio se expandiu deixando a forma

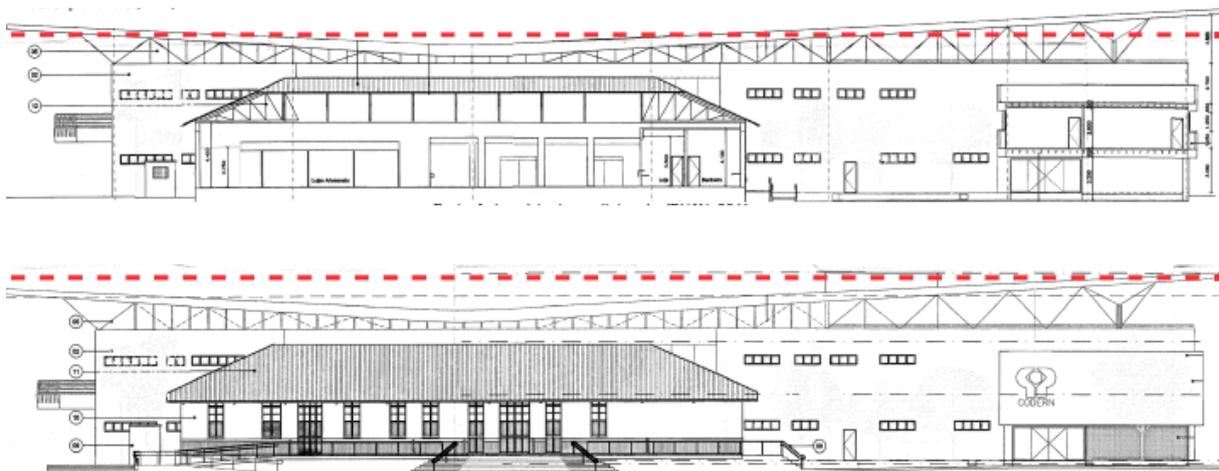
retangular, que se limitava à parte posterior do Antigo Frigorífico, passando à forma de um “L”, muito próximo da edificação tombada. Inclusive, em determinado ponto, as fachadas do antigo frigorífico e do anexo ficam, praticamente, lado a lado (Figuras 07 a 09).

Figura 07: Planta Baixa Pavimento térreo, Sem Escala. Com destaque para o avanço do perímetro do antigo galpão demolido



Fonte: Anteprojeto de arquitetura, In: IPHAN, 2011

Figuras 08 e 09: Corte DD e Fachada Frontal, sem escala, com destaque em vermelho para o limite de altura do antigo galpão demolido (11,52m)



Fonte: Anteprojeto de arquitetura, In: IPHAN, 2011

Não apenas isso, mas, ainda que a altura de cobertura do prédio anexo esteja praticamente igual à altura de cumeeira do antigo galpão demolido, verificamos que a relação de volumetria das duas edificações ficou totalmente diversa do que se apresentava na época do galpão pré-moldado, devido à nova configuração da cobertura.

A nova volumetria permanece com a cota máxima, porém, enquanto na anterior apenas a linha de cumeeira tinha a altura máxima, na nova edificação a volumetria apresenta toda a cobertura com essa cota. Antes, a linha da cumeeira se distanciava do volume do Antigo Frigorífico e, por isso, era quase imperceptível a diferença de alturas entre as duas edificações. Hoje, com a nova configuração da cobertura, a altura desta (igual à da cumeeira anterior) se aproxima do volume do Antigo Frigorífico, sendo mais perceptível ao ângulo de visão do observador. Portanto, estabelecer uma cota não garante a permanência de uma relação.

Nas imagens que se seguem, tracejamos as linhas vermelha e amarela para destacar, aproximadamente, a diferença e a relação entre as alturas de cobertura das duas edificações – frigorífico x galpão pré-moldado e frigorífico x novo prédio anexo (Figuras 10 e 11).

Figura 110: Fachada principal pré-demolição do “Armazém 03”, antes praticamente imperceptível. A linha tracejada em vermelho indica a altura da cobertura do novo prédio anexo.



Fonte: Google Maps, ano desconhecido – adaptado pelas autoras

Figura 11: Fachada principal após intervenção, apresentando nova relação volumétrica entre as edificações.



Fonte: Google Maps, 2015 – adaptado pelas autoras

## O projeto enquanto sistema

Destacamos que, segundo o discurso dos projetistas, o projeto do terminal não foi pensado apenas como sistemas construtivos, mas também urbanos, sociais e econômicos interagindo, já que o mesmo é visto como indutor para o renascimento do bairro da Ribeira, seja para sua preservação patrimonial, seja como área de passagem e transição entre o cais e a malha urbana histórica, além de incentivar o turismo e a economia local, uma vez que seu conjunto arquitetônico é formado pelo terminal de passageiros propriamente dito, pelo Centro de Artesanato e por bares e restaurantes.

[...] o **Centro de Apoio ao Artesanato Local**, constituído por dez pontos comerciais de artesanato, alguns serviços de apoio ao turista (câmbio, turismo e locação de veículos) além de sanitários e **servirá sobremaneira como portal de entrada para a estação, sendo também um indutor para a revitalização do bairro da Ribeira**, por sua importância patrimonial e turística corroboradas pelo recente tombamento e pelos investimentos privados no setor de lazer gastronômico.

**O conjunto formado pelo Centro de Artesanato e os bares/restaurantes já existentes pretende dar dinamismo ao espaço urbano adjacente** e permitir uma melhor contextualização histórica para o visitante (MEMORIAL DESCRITIVO, p.6 In: IPHAN, 2011 – grifo nosso).

Ratificamos que, para projetos de intervenção em áreas de interesse para preservação (como é o caso da Rua Chile e o seu Largo), é necessário pensá-los como sistema e concebê-los em sistemas construtivos, urbanos, sociais, econômicos e, sobretudo, entender a ambiência e o significado do lugar.

Contudo, considerando as restrições de ordem prática e a adaptação ao uso contemporâneo (acessibilidade da edificação histórica com escada e rampa e provimento de vagas para estacionamento de veículos), a solução projetual adotada para sanar tais exigências/necessidades, foi a ocupação da área do Largo da Rua Chile (Figura 12).

Figura 12: Planta com a locação do estacionamento ocupando o largo da Rua Chile



Fonte: Anteprojeto de arquitetura, In: IPHAN, 2011

Isso sinaliza que, embora a equipe responsável pelo projeto demonstrasse considerar a importância do Largo no seu discurso, na realidade, ele foi desprezado. Diante do projeto apresentado, ficou clara a intenção de apropriação desse espaço por parte do porto de Natal, seja de uma pequena parcela do Largo (com a locação da rampa e escada de acesso), ou de uma grande parte (com a locação do estacionamento), o que consideramos ser uma falha projetual.

Portanto, ainda que em boa medida o projeto do terminal tenha atendido o princípio básico de pensar um projeto como sistema, concluímos que as questões da ambiência e do significado do lugar não foram contempladas, pois a consolidação da ocupação do Largo com vagas de estacionamento mudará totalmente a ambiência do lugar, atualmente bastante utilizado para manifestações culturais.

Sendo assim, destacamos que o valor patrimonial, inicialmente identificado do antigo frigorífico, que seria sua condição enquanto parte de um conjunto urbano, enquanto valorização de um Largo, passa absolutamente despercebido nas ações projetuais, apesar de a análise patrimonial concluir que a relevância do edifício tombado reside no contexto em que ele está inserido. E aí ressaltamos que a desconexão entre os documentos apresentados ao IPHAN/RN (relatório patrimonial e projeto de intervenção) é tamanha, que uma coisa **não** leva à outra.

## 5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Diante do exposto, a análise projetual do Terminal Marítimo de Passageiros de Natal corroborou nosso entendimento de que, para um profissional (projetista e legislador) atuar em projetos cujo objeto é um bem de interesse para preservação, é necessário que o mesmo compreenda a existência de especificidades inerentes ao tema. A principal delas refere-se à própria natureza do projeto, inerente à relação dialética entre a necessidade da preservação/conservação (dos valores patrimoniais identificados) e da modernização (adaptação à vida contemporânea) destes bens objetos de salvaguarda. Esta relação dialética, ora denominada “restrição radical”, deve balizar as ações projetuais, embora, conforme vimos, não seja uma prática recorrente.

Contudo, embora a restrição radical deva trabalhar um fino equilíbrio entre a preservação e a adaptação à vida contemporânea, observamos que, o valor de uso (restrição de ordem prática) se sobressaiu ao valor arquitetônico/urbano, pois se mantém até o ponto em que a conservação não atrapalhe a adaptação do edifício à vida contemporânea. Exemplificamos com a proposta de locação das vagas de estacionamento do Terminal Marítimo, ocupando o Largo da Rua Chile. Neste caso, os projetistas concluíram, na análise patrimonial, que o valor do Antigo Frigorífico estava em seu

contexto urbano, incluindo o Largo. Mas, ao se depararem com a necessidade de atender à legislação urbanística exigindo a locação das vagas de estacionamento, nada lhes pareceu mais lógico do que ocupar e descaracterizar o Largo.

Com isso, não estamos falando que as demandas de adaptação de uso não merecem ser consideradas, apenas ressaltamos que a equipe responsável pelo projeto não apresentou outra solução projetual menos impactante à área em que o Terminal está situado.

Esta incoerência no discurso dos projetistas – identificando os valores patrimoniais e desconsiderando-os em seguida, a nosso ver, é sintomático de outro aspecto que chama nossa atenção, embora não seja surpresa: o arcabouço teórico referente ao tema, que deveria influenciar os critérios da intervenção, não é considerado pelos projetistas, ou não está explícito nos documentos entregues ao IPHAN/RN.

Em nossa opinião, a falta de uma reflexão sobre as contribuições teórico-metodológicas sobre o tema, provoca, em certa medida, uma vulnerabilidade à restrição radical. Pois, se não houver um real entendimento dos valores patrimoniais, é bem provável que nos depararemos com práticas projetuais incoerentes com o propósito primário de um projeto de intervenção, que conforme já mencionamos é a relação dialética entre a necessidade da preservação/conservação (dos valores patrimoniais identificados) e da modernização (adaptação à vida contemporânea) destes bens objetos de salvaguarda.

## 6 REFERÊNCIAS

BOUDON, P.; DESHAYES, P.; POUSIN, F.; SCHATZ, F. Enseigner la Conception Architecturale – Cours 'Architecturologie. Paris: Éditions de la Villette, 2000.

GRACIA, Francisco de. Construir em lo Cosntruid: Arquitectura como Modificacion. Nerea, 1996.

IPHAN. Processo n. 01421. 004856/2011-27. Processo de Requerimento para autorização das obras do Terminal Marítimo de Passageiros, 2011.

LAWSON, Bryan. Como Arquitetos e Designers pensam. São Paulo: Oficina de Textos, 2011.

TIESDELL, Steven; OC, Taner; HEATH, Tim. Revitalizing Historic Urban Quarters. Oxford: Architectural Press, 1996. 234p.

---

<sup>i</sup> Este trabalho é parte integrante da dissertação de mestrado intitulada Procedimentos Metodológicos para Projetos de Intervenção Arquitetônica em Edificações de Valor Patrimonial – Práticas Contemporâneas em Natal/RN, com defesa marcada para 12 de junho de 2015, desenvolvida no âmbito do PPGAU-UFRN sob a orientação da professora Natália Miranda Vieira-de-Araujo. A dissertação apresenta como recorte empírico três estudos de caso: O Terminal Marítimo de Passageiros de Natal, O Antigo Palácio do Governo, e O Antigo Hotel Central, todos situados no centro histórico da cidade Natal. Neste artigo apresentaremos parte dos resultados alcançados em apenas um desses casos.