

A coexistência do passado e do moderno: o caso do edifício garagem no Bairro do Recife

Isabella Leite Trindade (1); Andréa do Nascimento Dornelas Câmara (2); Andréa Melo Lins Storch (3); Paulo Raposo Andrade (4), Luciano Medina (5)

(1) Arquiteta e Urbanista, Mestre em Desenvolvimento Urbano, Professora Assistente do Curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Católica de Pernambuco

(2) Arquiteta e Urbanista, Mestre em Desenvolvimento Urbano, Professora Assistente do Curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Católica de Pernambuco

(3) Arquiteta e Urbanista, Mestre em Desenvolvimento Urbano, Professora Assistente do Curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Católica de Pernambuco

(4) Arquiteto e Urbanista, Mestre em Desenvolvimento Urbano, Professor do Curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de Pernambuco – UFPE

(5) Arquiteto e Urbanista, Mestre em Desenvolvimento Urbano, Professor do Curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de Pernambuco – UFPE

Av. Boa Viagem, 1272 apto 301. Boa Viagem. Recife. PE. CEP 51011-000. Fone: (81) 99762341

A coexistência do passado e do moderno: o caso do edifício garagem no Bairro do Recife

Resumo

O presente trabalho trata da arquitetura de novos edifícios inseridos em sítios históricos, e toma como exemplo o projeto arquitetônico do edifício garagem, do arquiteto Paulo Mendes da Rocha, que é composto de dois edifícios interligados por uma passarela aérea sobre a rua Madre de Deus, que compõem o Shopping Paço Alfândega, localizado no Bairro do Recife.

O projeto foi alvo de grande polêmica, tanto pelo sistema construtivo adotado e material empregado, como pelo impacto provocado pelo novo edifício em um centro histórico.

O debate sobre a renovação do bairro, sítio histórico de grande relevância para a cidade, gira em torno da transformação ou da conservação urbana. Alguns setores da sociedade, dentre esses, parte da Academia, temem que as novas construções venham a comprometer de modo irreversível a morfologia e a paisagem urbana do bairro, podendo até vir a romper com as características morfológicas do conjunto urbano. Para outros, o bairro é constituído por edifícios de diferentes períodos da evolução urbana da cidade; estruturados por sistemas construtivos condizentes com a época de suas construções, de modo que a inserção do novo projeto significa um testemunho da época atual e dialoga de modo adequado com o lugar, respeitando o gabarito existente e outros elementos morfológicos.

Palavras-Chave: Renovação urbana, Sítio histórico, Edifício Garagem

Abstract

The present work is about the construction of new buildings settled in historic fabrics. As an example of such constructions it was taken, the new Parking Building, designed by the architect Paulo Mendes da Rocha. The Parking building has two main buildings connected by an upward passage above Madre de Deus's street, and it is part of the Paço Anfandega shopping center, placed at Bairro do Recife.

The project of the Parking Building has been the main target of a great discussion about new constructive system, new façade materials, new urban objects settled in an historical fabric.

The debate on the renewal area of great relevance for the city, turns around the transformation or of the urban conservation. Some sectors of the society, amongst these, part of the Academy, fear that the new constructions come to compromise in irreversible way the morphology and the urban landscape of the quarter, being able until coming to breach with the morphologic characteristics of the urban set. For others, the quarter is constituted by buildings of different periods of the urban evolution of the city; structuralized for constructive systems with the time of its constructions, way that the insertion of the new project means a certification of the current time and dialogues in adjusted way with the place, respecting the existing answer sheet and other morphologic elements.

Keywords: Urban renewal, Historic fabric, Parking Building

A coexistência do passado e do moderno: o caso do edifício garagem no Bairro do Recife

Introdução

O Bairro do Recife vem, nos últimos anos, sofrendo algumas intervenções em algumas partes de seu território. Dentre elas, se destacam as ações de requalificação para Polo Alfândega, espaço onde se localizam os antigos edifícios da Alfândega, do Chanteclair e da Igreja Madre de Deus que, entre outros existentes no lugar, se destacam pelo seu valor histórico para a cidade. A recuperação e transformação do edifício da antiga Alfândega em um centro de compras e divertimentos, hoje denominado Paço Alfândega, impulsionou outras transformações no conjunto urbano onde está inserido, devido ao seu projeto constar da proposição de uma construção de dois edifícios garagem, anexos, interligados por passarelas de concreto armado cruzando o espaço aéreo da rua Madre de Deus.

O edifício garagem compreende o conjunto das áreas de estacionamento cujo programa foi resolvido em dois blocos (A e B) com quatro pavimentos cada, de forma a destinar nos pavimentos térreos dos dois blocos as atividades culturais, como auditório, sala de exposições e livraria; e no último piso (cobertura), salão de festas e uma praça suspensa, propiciando desta forma a visão e a integração da rua e da cidade através de espaços abertos e, nos andares intermediários os estacionamentos de veículos.

O programa foi ampliado visando evitar o impacto negativo do uso restrito do estacionamento.

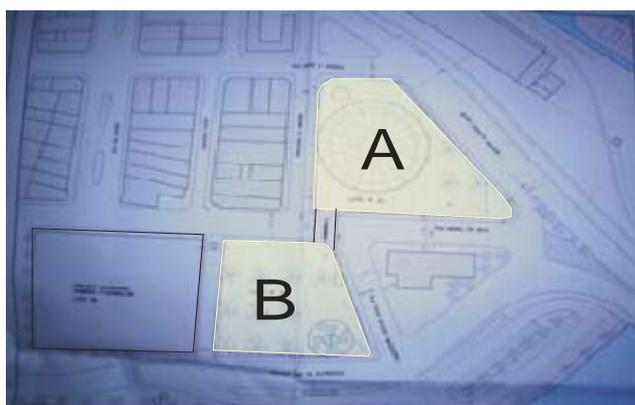


Figura 01. Planta de situação do conjunto.



Figura 02. Vista do conjunto no Cais da Alfândega.

Foto dos Autores, do projeto aprovado na 1ª. Regional DIRCON

Foto dos autores

O edifício A, localizado na travessa do Amorim, tem como programa: no pavimento térreo – sala geral de controle, auditório, salão de exposições, centro de convenções, entrada para garagem, sanitários e elevadores; no 1º. Pavimento - salas de reunião, elevador, sanitários, escada de incêndio e rampa de acesso e garagem; no pavimento tipo (em número de dois, ou seja, 2º. e 3º. Pavimento) – além da garagem, salas de reunião, elevadores, sanitários, rampas de acesso e escada de incêndio e, no 4º. Pavimento – salão de festas com teto jardim, cozinha, elevadores, caixa d'água.

O edifício B, localizado no cais da Alfândega, tem como programa: no pavimento térreo, galerias cobertas, lojas (atualmente totalmente ocupado pela Livraria Cultura), torre de circulação, escada de emergência e saída da garagem; no 1º. Pavimento – lojas, estacionamento, torre de circulação, no pavimento tipo – garagem, torre de circulação e no 4º. Pavimento – subestação, teto-jardim e passarela. No subsolo foi previsto os reservatórios de água e os tanques de água gelada para o sistema de ar-condicionado.

O arquiteto procurou criar entradas e saídas para cada bloco isoladamente, de forma que a entrada no bloco A fosse feita através da Travessa do Amorim e a saída no bloco B, através do Cais da Alfândega. Para isso a adoção das passarelas que ligando os dois blocos nos andares de estacionamento a partir do segundo pavimento (2º, 3º. E 4º. Andares) sobre a rua Madre de Deus para circulação de veículos e pedestres. A solução adotada permite evitar mais pontos de conflitos ao tráfego local, evitando a duplicação de todas as circulações verticais e acessos de veículos e usuários, o que representa economia de área, resultando em mais vagas para estacionamento e a minimização dos impactos da garagem na vizinhança.

As passagens aéreas caracterizam-se como vias públicas, pois apresentam dimensões cada uma de 8.60 de largura x 17.00 de extensão. A altura livre das passarelas é de 5.50 sobre a rua Madre de Deus, que corresponde ao gabarito mínimo rodoviário de altura sobre as vias adotado no Brasil. O pé direito entre as passarelas é de 2.30, igual à altura livre nos andares de estacionamento e o pé esquerdo 2.70m, com altura estrutural de 40 cm. A altura entre os pisos do térreo e 1º pavimento, é de 3.20m (pé direito 2.80), mais adequado às atividades propostas.



Figura 03. Passarela aérea sobre a rua Madre de Deus.

Foto dos Autores



Figura 04 Faixas de Rolamento das passarelas.

Foto dos autores

As passarelas têm duas faixas de rolamento de veículos nas suas porções laterais, medindo 3.00 metros cada, descontado o 'guard rail' e o guarda corpo, e uma faixa central de circulação de pedestres, medindo 2.30. Sua largura total será de 8.60m e seu comprimento será de 15.20m.

As passarelas foram construídas com a mesma técnica construtiva dos andares do edifício garagem, toda em concreto armado e protendido, com lajes nervuradas sem vigas salientes e 40cm de altura estrutural. O vão entre pilares, de 15.50m (respeitando a modulação estrutural de 15.50 x 11.625), foi vencido por nervuras protendidas, as quais são apoiadas em vigas principais protendidas constituídas entre os pilares no sentido transversal. Paralelas às vigas principais e solidarizando as nervuras protendidas, existem nervuras secundárias de concreto armado. As rampas, escadas e as torres de elevadores foram construídas em paredes estruturais de concreto armado.

As passarelas apresentam sua estrutura e acabamento em concreto aparente, o 'guard rail' em aço estrutural corridos a 40cm do nível do piso (eixo), apoiados a cada 4.80m por pilaretes de aço estrutural, pintados de branco. O guarda corpo é composto de duas cantoneiras 50 x 50 mm, corridas a 60 e a 90 cm do piso, composta por chapas soldadas de aço estrutural, pintado de branco, soldadas no 'guard rail' a cada 1.20m.

As fachadas no andar térreo são em cortina de vidro incolor transparentes recuadas dos alinhamentos dos andares superiores. As fachadas nos andares tipo são em cortina em chapa de aço perfurado e pintadas de branco colocadas sobrepostas a estrutura de concreto.

No memorial descritivo apresentado pelo arquiteto em sua primeira proposta para o edifício, ele defendia as fachadas da garagem translúcidas para revelar a movimentação dos veículos no interior, o que geraria efeitos interessantes com a luz dos faróis dos carros em movimento.



Figura 05. Chapa perfurada vista do interior do edifício garagem.

Foto dos Autores



Figura 06 Paço Alfândega à esquerda e edifício garagem à direita revestido com a chapa perfurada.

Foto dos autores

Além das passarelas que interligam os dois edifícios garagem, existe ainda um passarela destinada a pedestres ligando o bloco B ao centro de compras Paço Alfândega.

Considerações sobre o processo de aprovação do projeto

O projeto de arquitetura foi encaminhado a 1ª. Coordenadoria regional da DIRCON em 05/04/2002, embora o estudo sobre a viabilidade do empreendimento tenha iniciado em agosto de 2001, antecedido por discussões que remontam ao segundo semestre de 1999, como consta no histórico à carta 010/03 de 28 /05/03, do empreendedor.

Envolveram-se na análise do projeto, todos os órgãos pertinentes da prefeitura e instâncias outras nos âmbitos estadual e federal, resultando críticas, sugestões e ajustes. O processo tramitou pelo IPHAN - Superintendência Regional, IPHAN Nacional – Departamento de Proteção, pelo Programa Monumenta/BID (Pólo Alfândega/Madre de Deus), e pelos Órgãos metropolitanos e municipais tais como: EMTU; CTTU, DEV/URB, DPU/URB, DPE/URB, DIRCON (1ª. Regional), Escritório de Revitalização do Bairro do Recife-ERBR, CCU e CDU.

Em 2003, a URB emitiu um parecer favorável, com as considerações gerais, relatando entre outros aspectos que:

“As condições urbanísticas ideais para o Bairro do Recife demandariam a implementação de uma série de mudanças de caráter infra-estrutural para o seu perfeito funcionamento. Como tais condições está longe de serem atendidas, a prefeitura entende que a proposta

*de estacionamento vertical através de dois blocos interligados por passarelas aéreas, baseia-se na busca de uma solução que venha amenizar ao máximo os prejuízos causados pelo impacto do empreendimento ao tráfego de veículos nas vias do entorno*¹.

O parecer é baseado entre outros fatos na análise efetuada pelos órgãos competentes de estudos viários, tais como DEV/URB, EMTU e CTTU, cuja solução foi considerada benéfica.

O projeto recebeu parecer desfavorável da 5ª. Superintendência Regional do Instituto do Patrimônio Histórico Artístico e Nacional (IPHAN), mas foi aprovado pelas instâncias superiores do Instituto em Brasília. No início do segundo semestre de 2003, após algumas recomendações, o Conselho de Desenvolvimento Urbano - CDU aprovou o projeto, por 12 votos a 4.

As recomendações para a aprovação do projeto referem-se: a localização dos pilares que estruturam a passarela, devendo ser dentro da área do terreno não podendo invadir o passeio, sendo necessário recuá-los para dentro do perímetro edificado; a passarela estar preparada estruturalmente para suportar impactos; as passarelas possuírem caráter provisório, permitindo sua remoção a qualquer tempo; não ser permitida a utilização de publicidade nas passarelas propostas; supressão de um dos pisos, para ampliação do cone visual do transeunte; a necessidade de autorização legislativa para a desafetação do espaço público aéreo destinado a implantação das passarelas, devido a inexistência de legislação municipal; e, a exigência formuladas pelo IPHAN, que solicitou a substituição do revestimento das fachadas de cortinas de vidro incolor transparentes por placas de aço pintadas.

O debate sobre a renovação do bairro, sítio histórico de grande relevância para a cidade, gira em torno da transformação ou da conservação urbana. Alguns setores da sociedade, dentre esses, parte da Academia, temem que as novas construções venham a comprometer de modo irreversível a morfologia e a paisagem urbana do bairro, podendo até vir a romper com as características morfológicas do conjunto urbano. Para outros, o bairro é constituído por edifícios de diferentes períodos da evolução urbana da cidade; estruturados por sistemas construtivos condizentes com a época de suas construções, de modo que a inserção do novo projeto significa um testemunho da época atual que deve conter o estigma de seu tempo, da cultura que as produziu, sob pena de tornarem-se falsas se não for assim. O novo edifício deve portanto, dialogar de modo adequado com o lugar, respeitando o gabarito existente e outros elementos morfológicos. Reconstruir um edifício com o aspecto plástico imitando o estilo de outra época, a tecnologia e/ou os materiais empregados outrora, significaria então, um 'falso artístico e histórico', um engano, um pastiche desqualificando a arquitetura contemporânea, por não corresponder à linguagem de seu tempo e fazer parecer antigo o que não é.

¹ Parecer do Presidente da URB, César Barros, em 27/11/03.

No centro dessa polêmica, o projeto do arquiteto Paulo Mendes da Rocha para construção dos edifícios garagem interligados por passarelas ao lado do Paço Alfândega, no Bairro do Recife Antigo reacendeu esse discurso.

O argumento principal que reforçou a construção dos edifícios garagem e a passarela, foi o fato que para viabilizar o funcionamento e dar sustentabilidade ao empreendimento Paço Alfândega, era fundamental suprir a carência de estacionamentos, visto que não há oferta de terrenos livres para estacionamento no Bairro do Recife, inclusive para suportar os eventos periódicos, a exemplo do carnaval.

Entre os aspectos que levaram alguns membros da Academia e dos órgãos competentes a questionar o projeto proposto, sobretudo a construção das passarelas deve-se sobretudo a área em questão tratar-se de um Setor de Preservação Rigorosa, defendida por lei municipal 13957/80 e Decreto Lei 11692/80, que institui o Sítio Histórico do Bairro do Recife. Na documentação analisada sobre o processo de aprovação do projeto, é evidente a preocupação com aspectos referente a (descaracterização da) paisagem e o impacto visual (negativo) do conjunto composto pelos edifícios garagem e as passarelas aéreas, por tratarem-se de “elementos estranhos às estruturas urbanas dos séculos passados”, que comprometeriam o espaço urbano existente, especialmente em suas relações de proporção e ritmo do conjunto de edificações históricas da alfândega e da igreja Madre Deus, característicos de uma época.

Os argumentos apontados para tentar impedir a construção do conjunto, diz respeito, sobretudo a construção das passarelas e apoiam-se em oito pontos principais: [1] A áreas em questão tratar-se de excepcional qualidade ambiental do bairro, especialmente aquelas às margens do rio ou frente ao mar, não devendo ser destinada ao uso de estacionamento²; [2] a arquitetura da edificação escolhida e à inserção de novas construções em tecidos históricos de grande valor deveria buscar um diálogo formal com o entorno e o contexto urbano, reafirmando as escalas edilícias do entorno e o meio ambiente local³; [3] as passarelas destinarem-se predominantemente à passagem de veículos, diferente daquelas hoje existentes na cidade (Hospital Memorial São José e Hospital Esperança), destinadas exclusivamente a pedestres e todas com apenas um pavimento e não com 03 pisos e mais 01 cobertura como foi proposto⁴; [4] ausência de legislação específica, visto que a proposta de passarelas sobre o logradouro público, matéria contemplada na lei 16737/2001 que regulamenta as ligações entre edifícios privados através de passarelas, ainda não tinha sido regulamentada, e que a lei não tratava do uso das mesmas para passagem de veículos; [5] a utilização do espaço aéreo público com a implantação de ‘viadutos privados’ abriria um precedente na cidade do Recife; [6] as passarelas aéreas para os referidos prédios,

² Ofício extra processo, encaminhado a Djalma Paes em 13/6/03 por Virgínia Pontual, coordenadora do MDU

³ Idem, Ibidem

⁴ O projeto previa a implantação de uma ponte no nível da cobertura, que foi suprimida.

constituiriam-se em elementos estranhos às estruturas urbanas dos séculos passados⁵; [7] o uso do espaço aéreo que é prioridade pública, e torna-se difícil quantificar os valores dessa concessão, como por exemplo pelas concessionárias de telefonia, energia elétrica, etc. que pagam pelo uso que fazem deste espaço público, visto que é necessário levar em consideração a perda que as futuras gerações terão por não conhecerem o bem no seu estado atual⁶; e, [8] A tecnologia investida para a estrutura em concreto sobre o espaço aéreo público, é certamente mais onerosa do que a tecnologia investida para a sinalização eletrônica⁷.

O arquiteto José Luiz da Mota Menezes⁸ defende que se possam desprezar os modelos que visam à manutenção dos cheios e vazios dos vãos anteriores e trabalhar com a linguagem de hoje, apenas garantindo a volumetria para que não ocorra um desequilíbrio no conjunto urbano existente. Assim, o arquiteto defende o projeto dos edifícios garagem e passarelas aérea, alegando que *“uma cidade começa e nunca está terminada. Ela recebe ao longo de sua vida, intervenções que a modificam e assim alteram seu cenário urbano, porém é necessário um controle nessas intervenções”* e exemplifica casos semelhantes ocorridos em Diamantina, cidade histórica em Minas Gerais, onde foi construída uma passarela ligando suas edificações em lados opostos da rua, em Salvador, uma passarela foi construída ligando à Igreja da Sé a sede do arcebispado do outro lado da rua e no Rio de Janeiro, o Paço, antiga moradia real, foi ligada ao Convento do Carmo, também através de uma passarela.

O arquiteto Sílvio Zancheti, professor do Mestrado em Desenvolvimento Urbano, da Universidade Federal de Pernambuco, crítica o projeto argumentando que

“IPHAN e Prefeitura não têm o direito de voltar atrás no tombamento do Bairro do Recife. O que está ocorrendo é um retrocesso aos anos 1950/60 no Brasil. É incrível que numa cidade mutilada como o Recife – com aberrações, como a avenida Dantas Barreto, Viaduto das Cinco Pontas, edifício Bandepe e outros edifícios altos no centro – ainda existam administradores e políticos urbanos capazes de promover mais uma violência contra nossa cidade histórica”⁹.

O superintendente regional substituto do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - IPHAN, Frederico Almeida, argumenta que: *“Se houver registros suficientes que permitam a reconstrução integral da edificação, poderemos reconstruir esteticamente o imóvel perdido. Se*

⁵ Ofício 239/2001/5ª. SR/IPHAN/Minc. Considerações da superintendente Regional do IPHAN, Cremilda Martins de Albuquerque.

⁶ Parecer emitido pela arquiteta Ana Kelly Ferreira, representante da ETAPAS/ABONG, em 29/7/03.

⁷ Idem, Ibidem

⁸ ARAÚJO, Fábio. O estigma do tempo e os dilemas da arquitetura. *Revista Continente Multicultural*. n°. 33. Recife: CEPE, 2003. Pag 68-73.

⁹ Idem, Ibidem

não, a lacuna surgida com a perda dessa edificação poderá ser integrada de forma contemporânea. Nesse caso, essa nova edificação deverá ser vista como uma reintegração da paisagem urbana e jamais poderá ofuscar a leitura do conjunto arquitetônico, sob pena de tornar-se mais 'forte' do que a lacuna deixada pela perda do imóvel".

Fábio Araújo, no artigo denominado *O estigma do tempo e os dilemas da arquitetura*¹⁰ identifica e conceitua os três modelos de intervenções comumente praticadas em áreas históricas: [1] a uniformidade contextual (*contextual uniformity*), nostálgica e voltada para o passado; envolve a recriação do imóvel perdido igual ao que ele era antes de desaparecer ou o projeto de um novo imóvel imitando o estilo do lugar, podemos citar como exemplo a intervenção na Praça de São Marcos em Veneza na primeira década do século passado, a reconstrução da torre do campanário, uma réplica do edifício original que havia desabado; outro exemplo trata-se da igreja da Madre de Deus, no Recife, na década de 70, teve o seu altar quase destruído por um incêndio; foi reconstituído de forma integral; [2] A continuidade contextual (*contextual continuity*) é conciliadora, moderada; evita tanto a cópia fiel quanto a ruptura e, [3] a justaposição contextual (*contextual juxtaposition*) que busca romper com a tradição, criando prédios que evocam diferentes épocas. É um tipo de intervenção que incorpora-se ao monumento, passando a fazer parte da sua história e, portanto, da sua transmissão no tempo mas um em linguagem contemporânea, que respeite as características espaciais da cidade.

Essa polêmica surgiu em vários momentos da história, nos mais diversos lugares. Na França, o projeto da Torre Eiffel, hoje um dos símbolos da cidade foi severamente criticado, quando da sua implantação na Paris do século XIX. Ainda em Paris, projetos mais recentes como o Centro George Pompidou, projeto dos arquitetos Richard Rogers e Renzo Piano, implantado no centro histórico da cidade; a pirâmide de vidro do Museu do Louvre, projeto de 1983 do arquiteto sino-americano Ieoh Ming Pei; a intervenção contemporânea no Reichstag, em Berlim, projeto do arquiteto Norman Foster, contratado para transformar o velho edifício na casa do parlamento alemão unificado, implantou um domo de metal e vidro que irradia luz à noite; e, o Museu judaico em Berlim, projeto do Daniel Libeskind. No Brasil, um caso também recente que causou acirrados debates foi a proposta da estrutura metálica do arquiteto Paulo Mendes da Rocha para o projeto da Praça do Patriarca em São Paulo.

¹⁰ Idem, Ibidem.



Figura 07. Figura Museu Judaico, Berlim.

Foto Andréa Câmara



Figura 08. Reischtag, Berlim.

Foto Andréa Câmara



Figura 09. Centro George Pompidou, Paris.

Foto Andréa Câmara



Figura 10. Praça do Patriarca, São Paulo.

Foto Andréa Câmara

O autor do projeto, Paulo Mendes da Rocha, responde que o Plano Diretor do Recife já havia anteriormente destinado os dois terrenos contíguos para estacionamentos e que a própria Prefeitura aprovou o projeto destinado a antiga alfândega, edifício do século XVIII, para se tornar um centro de compras, que necessita de 800 vagas de garagem para seus usuários. *“De fato, o patrimônio só se defende se se tornar atual. Vivo. No mundo inteiro defendemos a tese de que o maior patrimônio da humanidade é o homem e que se a vida não fluir não há patrimônio”*.

A inviabilidade econômica da construção em subsolo no bairro, dado a presença do lençol freático a cerca de dois metros de profundidade, levou o arquiteto a adotar a solução do edifício vertical, no entanto uma das qualidades do projeto, apontada pelo autor no memorial descritivo foi tirar a garagem do chão, que é o passeio público histórico, onde anda o pedestre, e destinar o teto ao

público, como um grande jardim com amplos mirantes para o porto e para o rio, valorizando a paisagem local. Além disso, foi mantida a quota estabelecida pelo parâmetro da igreja Madre de Deus “Para coadunar a presença do novo edifício com os antigos casarões do bairro, foi previsto uma volumetria que estabelece uma continuidade com o conjunto vizinho ao seguir seus alinhamentos e seu gabarito”¹¹.

O edifício, situado num local onde se destacam além do Paço Alfândega, o rio Capibaribe, o Cais do porto, a ponte Maurício de Nassau e a antiga ‘ponte giratória’, resgata uma arquitetura bruta do cais do porto, da construção dos *piers* e ancoradouros, ou mesmo os arrecifes. É um registro do nosso tempo e do nosso lugar (*genius loci*), portanto a tecnologia empregada no edifício é um atributo projetual que lhe confere a contemporaneidade pretendida.

No Bairro do Recife, existem testemunhos no entorno de diferentes épocas.



Figura 11. Entorno. Foto dos Autores



Figura 12. Galpões do porto no entorno.

Foto dos autores

3 Referências

ARAÚJO, Fábio. O estigma do tempo e os dilemas da arquitetura. *Revista Continente Multicultural*. n.º. 33. Recife: CEPE, 2003. Pag 68-73.

TIESDELL, S, TANER, O, HEATH, T. *Revitalizing Historic Urban Quarters*. Oxford: Architectural Press, 1996.

1ª. Coordenadoria Regional da DIRCON (Consulta ao processo e projeto)

¹¹ Memorial descritivo do projeto. P.2