

O MODERNO **JÁ** PASSADO | O PASSADO **NO** MODERNO
reciclagem , requalificação , rearquitetura

ANAIS DO III SEMINÁRIO PROJETAR

porto alegre , 24 a 26 de outubro de 2007

O Pragmatismo do Desenho Urbano com Memória: a Operação Urbana Cais do Porto

BRANDÃO, Zeca ⁽¹⁾

(1) Arquiteto e Urbanista; PhD Architectural Association, London; Professor do Programa de Pós-graduação em Desenvolvimento Urbano do Departamento de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de Pernambuco. Endereço: Rua das Ninfas 189/1301, Boa Vista, Recife-PE. Tel: 81-96182519.

O Pragmatismo do Desenho Urbano com Memória: a Operação Urbana Cais do Porto

RESUMO

Este artigo apresenta um estudo de re-ocupação, com mudança de uso, de parte do patrimônio construído do Porto do Recife. A proposta tem como objetivo contribuir com o esforço conjunto que vem sendo realizado pelos três níveis de governo no sentido de re-qualificar o centro da cidade do Recife. Especificamente, refere-se à reciclagem de uma série de edifícios desocupados pelo Porto e de suas áreas contíguas, compreendendo cinco armazéns e uma praça de eventos, que marca o início histórico da cidade localizados no cais do Bairro do Recife; um edifício projetado nos anos trinta para abrigar um terminal pesqueiro, juntamente com mais três armazéns localizados no seu entorno, no Cais de Santa Rita, Bairro de São José; e uma ponte ligando essas duas áreas. A proposta procura ainda conciliar a viabilidade técnica e econômico-financeira próprios de uma operação urbana com conceitos de sustentabilidade e premissas de conservação da paisagem portuária do Recife. Busca assim a melhoria de qualidade de vida da população através da implantação de um complexo de turismo, cultura e lazer de escala metropolitana, considerando os interesses do mercado imobiliário local.

Palavras-chave: Operação urbana, reciclagem arquitetônica, redesenho de frentes d'água.

ABSTRACT

This paper presents a proposal for the re-occupation and conversion of a significant portion of Recife's docklands. The proposal aims to contribute to a joint effort being made by different levels of government towards the redevelopment of Central Recife. This study is particularly concerned with reusing a set of vacant facilities and their surroundings, which include five warehouses and a historical square that marks the city's ground zero, located in the Bairro do Recife docks; a building designed in the 1930s to house a fishery terminal; three more warehouses located nearby in the Santa Rita docks, in the São José district; and a bridge connecting both sites. The proposal focuses on reconciling the technical aspects and economic feasibility of an urban intervention with concepts of sustainability and conservation of the Recife docklands. The proposal thus seeks to improve the population's quality of life by implementing a metropolitan tourist, cultural and leisure centre, considering the interests of local private enterprise.

Key words: Urban operation, architectural recycling, waterfront redesign.

Introdução – Um breve histórico

Toda a faixa costeira que liga o centro da cidade do Recife ao município de Olinda, inclusive os terrenos ocupados pelo Porto do Recife e os seus equipamentos (armazéns), já vinham sendo objeto de discussão de planos metropolitanos, como o Metrópole 2010 e o Metrópole Estratégica, elaborados pela FIDEM, órgão estadual responsável pelo planejamento territorial metropolitano. Tais planos conceituavam o conjunto de terras da União situado nesta faixa como um “Território de Oportunidades”. Entedia-se por “oportunidades” a possibilidade de tais terras virem a ser cedidas para a realização de operações urbanas que trouxessem vantagens às municipalidades em que estavam localizadas. (no caso, as cidades do Recife e de Olinda) (cf. PROJETO RECIFE | OLINDA, 2005; cf. PROJETO URBANÍSTICO RECIFE-OLINDA, 2006),

Sendo assim, convergiu para este “território” uma sinergia de esforços e interesses, que relacionavam o vínculo histórico e a tradicional interação econômica e cultural entre essas duas cidades vizinhas à possibilidade de atração de futuros investimentos públicos e privados às suas zonas de frente d’água. Com tal objetivo, foi delimitada uma área constituída predominantemente por terrenos vazios, ociosos ou com usos passíveis de desativação para ser alvo de futuras intervenções urbanas.



Figura 1: Perímetro original do Projeto Recife-Olinda sobre a zona central da Região Metropolitana do Recife.

O conjunto de ações propostas sobre as áreas é sintetizado pelo Projeto Urbanístico Recife | Olinda (PRO). Trata-se de um amplo projeto metropolitano de reestruturação urbana celebrado através de um convênio entre as três esferas de poder executivo (Federal, Estadual e dos municípios envolvidos) e realizado com a consultoria da empresa portuguesa ParqueEXPO. O projeto pretendia estabelecer uma centralidade metropolitana

através do redesenho de uma faixa costeira de 8 km, integrando as paisagens urbanas dos municípios de Recife e Olinda. As diretrizes apresentadas pelo PRO deveriam estar, ainda, em consonância com o valioso conjunto urbano edificado pré-existente e as particularidades do meio ambiente natural e do contexto sócio-econômico-cultural do território (PROJETO RECIFE | OLINDA, 2005; PROJETO URBANÍSTICO RECIFE-OLINDA, 2006).



Figura 2: Área de ocupação do Porto do Recife em relação ao perímetro original do Projeto Recife-Olinda (em amarelo).

Todavia, no início do ano de 2007, com a entrada de uma nova equipe de governo, verifica-se um redirecionamento político em Pernambuco. A nova equipe opta pela manutenção das operações do Porto da capital e a permanência das suas instalações na porção Norte do Bairro do Recife¹. Por tal motivo, foi elaborado pela empresa do Porto um estudo de ocupação, sendo definidas as suas áreas operacionais e não-operacionais. O resultado desse estudo indica, efetivamente, quais áreas são passíveis de abrigar novos usos e quais devem permanecer com as atividades portuárias.

A definição das áreas não-operacionais, e o interesse em realizar intervenções sobre elas e favorecer arrendamentos à iniciativa privada, foi recentemente aprovada pelo Conselho de Administração Portuária do Porto do Recife. Ficaram liberadas para propostas de reciclagem, portanto, a área de cais dos bairros do Recife (Av. Alfredo Lisboa) e São José (cais de Santa Rita), já que hoje se encontram ocupada por equipamentos desativados ou sem uso rentável.

¹ A adoção desta postura pauta-se na influência que este equipamento ainda exerce na economia de Pernambuco – o Porto do Recife é o único terminal do Estado capacitado para a exportação da produção açucareira e a importação e armazenagem de trigo.



Figura 3: Área liberada pelo Porto do Recife para operação urbana (em laranja) em relação ao perímetro original do próprio Porto e do Projeto Recife-Olinda.

1. Aspectos gerais da área de intervenção

A área portuária alvo da intervenção compreende fragmentos tanto do Bairro do Recife como da Ilha de Antonio Vaz, atual bairro de São José. As faixas de terra sobre as quais se situam os equipamentos correspondem aos aterros dos séculos XVIII e XIX do processo de expansão e reforma do porto, compondo os atuais cais do Recife e de Santa Rita, respectivamente². Ambos os casos são terrenos em frentes d'água, voltados para o delta formado pelas bacias dos rios Capibaribe, Beberibe, Pina e Jordão nas suas desembocaduras no oceano Atlântico, que formam um braço de mar protegido das ondas pelo molhe artificial construído sobre a barreira original de arrecifes.



Figura 4: Equipamentos do Porto do Recife disponíveis para reciclagem.

² Segundo prospecções, a estrutura física destes cais é consideravelmente frágil, tendo sido montada a partir de enrocamentos e arrimos simples, sem estaqueamento. Torna-se inviável, portanto, realizar sobre eles escavações ou movimentações de terreno sob o risco do seu desmoronamento. Um reforço estrutural seria possível, mas acarretaria altos custos adicionais a qualquer intervenção.

Os armazéns 10 e 11 se situam a Norte do Marco Zero do Bairro do Recife, também compreendido neste mesmo território, mas não inserido na proposta de intervenção. Os armazéns 12, 13 e 14 ficam a Sul do Marco Zero, ainda no cais do Bairro do Recife. Todos os equipamentos do cais do Bairro do Recife são acessíveis pela Av. Alfredo Lisboa, que cruza o bairro no sentido Norte-Sul.



Figura 5: Marco Zero do Recife com os armazéns 12 (direita) e 11 (esquerda) no Cais do Porto do Recife.



Figura 6: Armazéns 12, 13 e 14 (visto em parte, em azul).

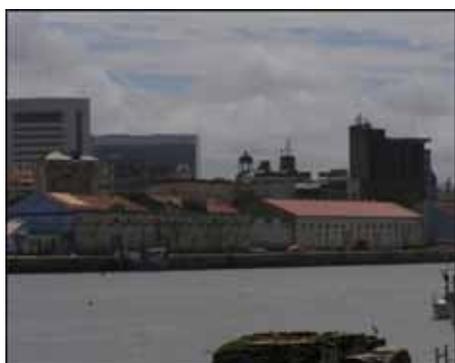


Figura 7: Armazéns 14 (esquerda) e 13 (direita) no cais do Porto do Recife.



Figura 8: Armazém 14 em primeiro plano; vista da área livre lindeira aos armazéns e à Av. Alfredo Lisboa.

Os demais equipamentos localizam-se no bairro de São José, na porção Norte do Cais de Santa Rita. Nesta região, apenas o armazém 15 e o edifício do Pescado Silveira encontram-se sobre o cais propriamente dito, estando os armazéns 16 e 17 situados na margem oposta da Av. Sul, que ladeia o cais.

Todos os equipamentos encontram-se sem utilização, com exceção dos armazéns 12 (que deveria funcionar como Terminal de Passageiros do Porto)³ e 14 (funcionando como palco de eventos, o chamado Teatro Armazém). Além desses, merece ressaltar também o antigo prédio do Pescado Silveira, ocupado atualmente por 54 famílias sem-teto.



Figura 9: Armazéns 16 e 17 no Cais de Santa Rita.



Figura 10: Armazém 16, com o edifício do Pescado Silveira ao fundo, no Cais de Santa Rita.



Figura 11: Edifício do Pescado Silveira, Cais de Santa Rita.



Figura 12: Armazém 15, com o edifício do Pescado Silveira e novos empreendimentos imobiliários ao fundo, no Cais de Santa Rita.

O Pescado Silveira e o armazém 14 são exceções também com relação aos aspectos arquitetônicos. Enquanto que todos os demais apresentam características tectônicas semelhantes (construídos com estrutura pré-fabricada de concreto aparente, fechamento em alvenaria simples e cobertura montada sobre treliças metálicas), o armazém 14 apresenta todas as fachadas decoradas com motivos ecléticos, típicos de finais do século XIX e início do século XX.

³ O armazém 12, ou Terminal de Passageiros do Porto do Recife, não tem cumprido com tal programa devido à falta de calado para atracação de grandes navios turísticos no seu trecho do cais. Devido aos altos custos, a dragagem necessária para permitir o seu funcionamento pleno é inviável economicamente.

Já o edifício do Pescado Silveira é um exemplar que demanda especial atenção por ter sido originalmente concebido pela equipe do arquiteto modernista Luís Nunes⁴ na década de 30 do século XX. É um edifício que apresenta características típicas do repertório formal do modernismo brasileiro da primeira geração, com estrutura independente em concreto armado, o uso de panos de cobogós e lajes planas. Dado o estado de abandono, seguido pela ocupação informal, muitos desses elementos encontram-se hoje descaracterizados ou deteriorados.

Outros dois elementos de destaque no perímetro do estudo são de natureza infra-estrutural. Um deles é linha férrea que atravessa os dois cais (de Santa Rita e do Recife) e segue em direção ao Sul do município. Há o indicativo de que os trilhos devem ser mantidos em nome de eventuais necessidades de acesso de trens de carga à área operacional do porto ao Norte do Bairro do Recife, além de se tratar de uma das mais antigas linhas ferroviárias implantadas no Brasil.

O outro elemento de destaque é a ponte 12 de Setembro, que faz a conexão entre o Bairro do Recife e São José por sobre um braço do rio Capibaribe. A atual ponte está situada ao lado das ruínas do embasamento da antiga ponte giratória. Tal ponte permitia, até meados do século XX, a entrada de embarcações, por via fluvial, até o Cais da Alfândega, este já voltado para o continente.

Por conta de tantas particularidades e referências históricas e culturais presentes neste território, entende-se que quaisquer propostas de reutilização devem levar em conta não só questões técnicas e de viabilidade econômica, mas também contemplar reflexões sobre a permanência de registros da memória da história urbana do centro do Recife (BRASIL, 2005).

2. Posicionamento atual sobre a prática de operações urbanas na região metropolitana do Recife

Com a intenção de gerir os novos direcionamentos do Projeto Recife-Olinda, foi criado na Secretaria de Planejamento e Gestão do Estado o Núcleo Técnico de Operações Urbanas (NTOU). Além de ser responsável pelo redesenho do PRO, a equipe, constituída por técnicos capacitados em planejamento, arquitetura, urbanismo e modelagem financeira, tem como objetivo consolidar conhecimentos para uma atuação de natureza consultiva,

⁴ Luís Nunes é autor de projetos referenciais da arquitetura moderna pernambucana, como a Caixa D'água de Olinda e o Pavilhão de Verificação de Óbitos (atual IAB Pernambuco), identificadas em publicações internacionais como o "Brazil Builds" da Architecture AjourD'hui".

propositiva e articuladora de projetos arquitetônicos e intervenções urbanas de interesse do Governo do Estado de Pernambuco.

Ao se avaliar os governos recentes, constata-se o baixo impacto de grandes obras e investimentos econômicos na qualidade de vida das cidades e, conseqüentemente, da população. Grande parte dessas intervenções se mostraram pontuais ou desarticuladas, não respondendo às esperadas vantagens sociais (mesmo na presença de grandes incentivos fiscais e econômicos). Projetos são implantados sem sintonia com outros investimentos tornando as ações pouco efetivas e sem rebatimento na elevação do capital social, humano e ambiental (ARANTES, VAINER e MARICATO, 2000).

Por tais motivos, a formação de um grupo técnico de operações urbanas atuando junto ao Governo do Estado, responde à necessidade de consolidar uma Agenda visando maximizar oportunidades proporcionadas por grandes projetos arquitetônicos e/ou urbanos.

As operações urbanas consorciadas são reconhecidas em todo o mundo, como as experiências mais efetivas na transformação de áreas e regiões urbanas. Elas são concebidas como um conjunto de intervenções e medidas coordenadas pelo Poder Público, com a participação de investidores privados, proprietários e moradores, com o objetivo de alcançar transformações urbanísticas estruturais, melhorias sociais e valorização ambiental (BORJA e FORN, 1996; BORJA e CASTELLS, 1997; SALES, 2005).

Entende-se que as distorções ocorrem quando o poder público abdica de seu papel formulador e coordenador para aceitar unidirecionalmente os interesses dos capitais privados (PORTAS, 1993; 1998). Contudo, neste contexto, o Estado ao contar com um núcleo técnico capaz de pensar, propor, e coordenar operações urbanas de naturezas diversas, estaria potencializando resultados, assim como fortalecendo suas políticas públicas.

São competências do NTOU:

- *Pesquisar, simular e avaliar os impactos de projetos e empreendimentos urbanos propostos, identificando potencialidades, sinergias e novos arranjos de consórcios e parcerias.*
- *Desenvolver estratégias para promover a participação da sociedade e do capital privado na viabilização ampliada dos empreendimentos.*

- *Formular novas propostas de operações urbanas consorciadas, identificando oportunidades e articulando os diversos interesses públicos e privados.*

Desta forma, diante das demandas surgidas com o novo posicionamento do Porto do Recife, e tendo o Projeto Urbanístico Recife Olinda como referencial, o Núcleo Técnico de Operações Urbanas redesenhou esta área portuária não-operacional com o objetivo de abrigar um complexo de turismo, cultura e lazer de escala metropolitana, a ser executada pela iniciativa privada. A empresa responsável pela implementação do projeto será escolhida através de concorrência pública.

3. A proposta de reciclagem

A proposta apresentada tem por objetivo conciliar os seguintes interesses: (a) do Porto do Recife, que espera transformar seu patrimônio ocioso em uma oportunidade de geração de renda; (b) dos potenciais investidores privados, que precisam ser apresentados à projeção de um cenário viável e atrativo para investimentos; e (c) dos poderes público, Estado de Pernambuco e Cidade do Recife, que prezam pelas contrapartidas sociais e tributárias que os investimentos deverão propiciar.

Além da conciliação de interesses, que pressupõe um equilíbrio entre rigidez e flexibilidade no desenho da proposta, entende-se que o projeto deve ainda resolver questões de natureza artística e cultural, haja vista a importância do território para a memória da cidade (BARNETT, 1982; SALES, 2005).

Se uma série de concessões deve ser feita para que o projeto seja atraente do ponto de vista econômico, algumas restrições também devem ser impostas – o cerne conceitual da proposta é a valorização do caráter público do lugar, a possibilidade da população usufruir os espaços costeiros, os usos poderem propiciar uma vivência democrática e permanente da cidade e que a intervenção extrapole a importância local e potencialize a revalorização da região central da Região Metropolitana como um todo (BRANDÃO, 2006).

Em síntese, a proposta se orienta tanto por diretrizes gerais, que contemplam todo o perímetro do território (cais do porto do Recife, Cais de Santa Rita e ponte 12 de Setembro) dando-lhe coesão, como por recomendações pontuais, referentes a padrões de re-ocupação dos edifícios e dos passeios públicos, considerados individualmente em pormenor.

3.1 O programa

O estoque edificado liberado pelo Porto do Recife deverá abrigar os seguintes usos: comercial, de serviços e escritórios; atividades de lazer, turismo e convenções; estacionamento. Existe, ainda, a intenção de permanecer com atividades náuticas nas bacias do centro do Recife. Embora as atividades logísticas do terminal de cargas tenham se reduzido, as condições do porto de receber embarcações de menor porte, como de transporte de passageiros, ainda se mantêm.

Do mesmo modo, podem ser potencializadas a passagem e a permanência de embarcações particulares, aproveitando a posição privilegiada da cidade em relação às rotas marítimas do Atlântico Sul. Além do cais já existente, deve ser implantada uma marina flutuante ao longo do Cais de Santa Rita, trecho mais largo da bacia do Pina.

Conseqüentemente, com o afluxo de pessoas à área, o potencial turístico se eleva e a necessidade de hospedar ou dar apoio hoteleiro aos visitantes ganha importância. Essa tendência termina por acarretar a necessidade de acrescentar ao programa equipamentos hoteleiros de nível internacional.

Sugere-se, ainda, a instalação de um equipamento cultural, mantendo a tradição da área de abrigar manifestações artísticas locais, nacionais e internacionais já preconizada pelo próprio Teatro Armazém.

3.2 Conceito geral – memória portuária e espaço público

Um dado importante para a linha de raciocínio projetivo é o desenho do “skyline” na área quando visto a partir da água. A visão da cidade a partir do mar é recorrente em relatos históricos, além da expectativa de que a utilização da água com fins de turismo e lazer na área tende a aumentar. Com isso o resgate da paisagem urbana, descrita pelos documentos históricos de portugueses e holandeses como a grande entrada da cidade, passa a ser imprescindível a lógica projetiva. Compreende-se que os usos estão sendo renovados, mas a relação cidade-água se intensifica.

Sendo assim, conceitualmente, pretende-se manter e valorizar a memória portuária da área. Por manutenção da memória portuária, entende-se a conservação da paisagem consagrada no imaginário da cidade das atividades do porto – a imagem dos armazéns, a idéia do cais (espaço livre voltada para água), as máquinas (gruas, guindastes). Além disso, por motivo de economia e coerência com a proposta, devem ser evitadas modificações estruturais na área dos cais que possam comprometer as suas integridades.

Outro princípio que norteia a proposta é a setorização dos usos programados para a área considerando a relação que devem ter com a acessibilidade e/ou com a paisagem natural. Atividades que demandem maior facilidade de acesso devem facear as avenidas Sul ou Alfredo Lisboa, enquanto as mais voltadas à permanência e contemplação podem se localizar sobre os cais, voltados diretamente para a água.

De maneira geral, a proposta define o conjunto dos dois cais e da antiga ponte giratória como um grande espaço público linear e contínuo, com abertura de visuais para os corpos d'água. A conexão entre os cais de Santa Rita e do Bairro do Recife deve ser feita através de uma larga passarela implantada ao lado da ponte 12 de Setembro, de modo que se possam visualizar as ruínas da ponte giratória e também ressaltar a sua pré-existência como elemento fundamental da vocação flúvio-marítima da cidade.

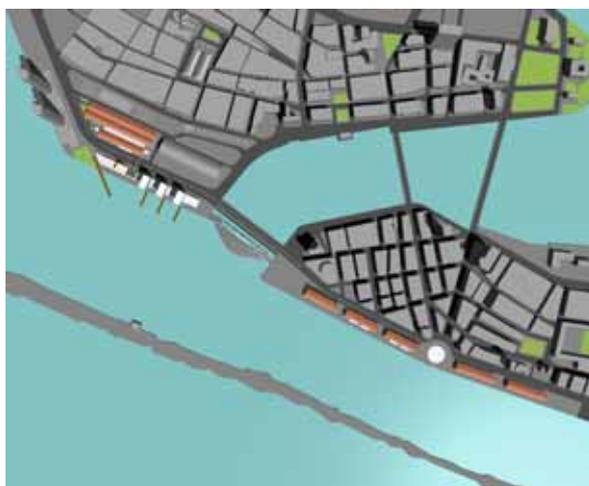


Figura 13: planta geral da proposta.

3.2.1 Intervenções na escala edilícia

Embora a proposta seja concernente à escala do desenho urbano, algumas definições de utilização das estruturas edilícias também devem ser contempladas, já que o projeto deverá prezar pela coerência das partes com o conceito articulador geral (MCGLYNN,, 1993; LANG,2005).

Como diretriz geral, entende-se que as estruturas arquitetônicas devem ser mantidas, garantindo a originalidade e o caráter de intervenção sobre o existente. Caso necessitem ser removidas em sua totalidade, devem dar lugar a novos equipamentos que se

proponham a dialogar com o contexto pré-existente, mas que apresentem características plásticas que denotem com clareza a sua contemporaneidade (BRANDÃO, 2002).

Considerando essa diretriz e os próprios padrões tipológicos e morfológicos das edificações na área de intervenção, três modelos diferentes de ocupação são estabelecidos:

(1) ocupação por inserção de novos elementos em estruturas pré-existentes com manutenção da leitura de “galpão”, mas com possibilidade de alterações volumétricas e das fachadas – referente aos armazéns 10, 11, 12 e 13 e 16 e 17;

(2) ocupação apenas do interior do edifício, com manutenção e restauração da volumetria e das fachadas originais – referente ao armazém 14 e ao edifício do Pescado Silveira;

(3) ocupação por substituição de estruturas - referente à demolição do armazém 15 e implantação de novas estruturas edilícias de natureza distinta da original.

Detalhadamente, as intervenções devem se dar da seguinte forma:

Armazéns 10, 11, 12 e 13

Transformação dos galpões em edifícios com até três pisos úteis, com arranjos flexíveis que comportem variações, como inserção de mezaninos ou espaços com pés-direitos duplos ou triplos.

Considera-se a possibilidade de substituição dos fechamentos em alvenaria e avanços volumétricos para além da linha da fachada, como balcões em balanço ou decks avarandados, contanto que seja mantida a estrutura original.

A leitura de galpão é garantida externamente com a permanência da volumetria geral do edifício e internamente com a manutenção do pé direito único nas suas extremidades, funcionando como grandes entradas dos equipamentos e permitindo a leitura espacial original dos armazéns.

A distribuição do programa se dá da seguinte forma:

Térreo: bares, restaurantes, lojas e equipamentos de lazer em geral.

Mezaninos e pavimentos superiores: escritórios.



Figuras 14 e 15: modelo de ocupação dos armazéns do cais do porto do Recife.

Armazém 14

Considerando a particularidade do armazém e as condições de conservação dos seus elementos de arquitetura eclética, propõe-se o restauro do envelope do edifício e utilização do espaço interior com ganho de área proporcionado pela multiplicação de pisos (novos pavimentos em estrutura independente ou mezaninos). Neste caso, não será permitida a descaracterização das fachadas e nem da volumetria original do edifício. Aqui também se faz necessária a manutenção do pé direito único do equipamento para garantir a leitura espacial do galpão.

Deve abrigar equipamentos de lazer e cultura, fazendo uso da flexibilidade permitida pelo vão livre interno do galpão para que diferentes estruturas, para eventos das mais diversas naturezas, possam ser montados e desmontados em seu interior.

Armazéns	Área útil (locável) m ²	Nº de pisos	Descrição	Estacionamento
10	3800	térreo + 2	5200 m ² (área construída)	232 vagas externas
11	3800	térreo + 2	5200 m ² (área construída)	
12	3000	térreo + 2	4650 m ² (área construída)	292 vagas externas
13	3000	térreo + 2	4650 m ² (área construída)	
14	3000	térreo + 2	4650 m ² (área construída)	
Totais	16600		24350 m² (área construída)	524 vagas externas

Tabela 1: Quadro de áreas da proposta para os armazéns 10, 11, 12, 13 e 14.

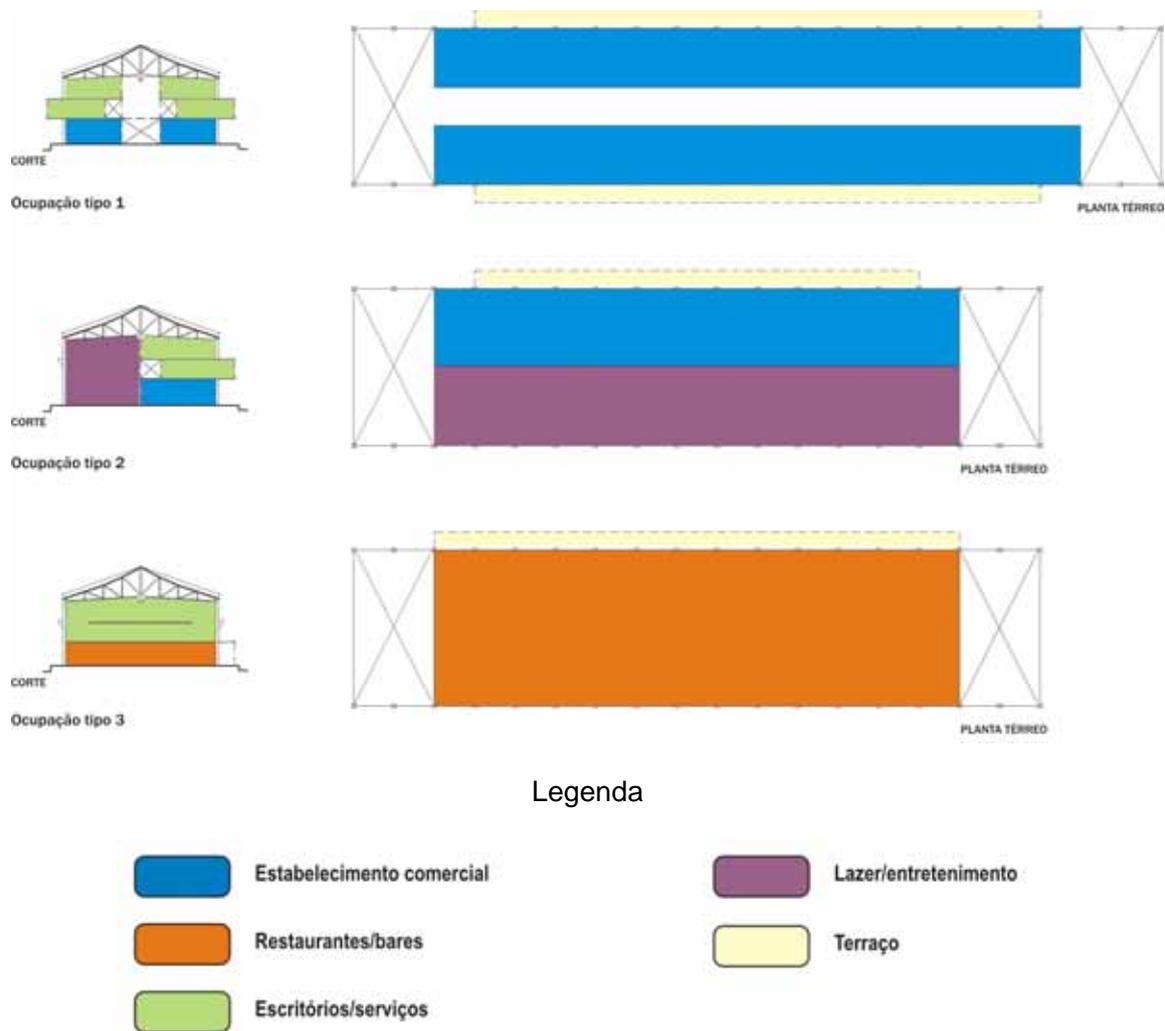
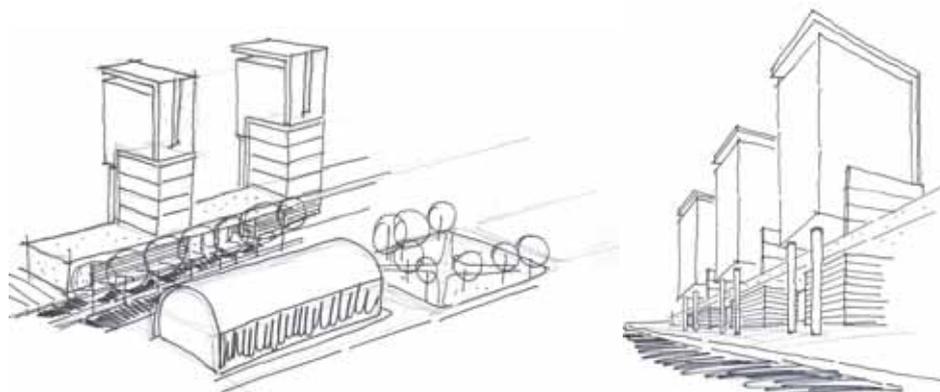


Figura 16: Padrões para reciclagem dos armazéns 10, 11, 12 e 13.

Armazém 15 e o Edifício do Pescado Silveira

O conjunto formado pelo edifício do Pescado Silveira e o armazém 15 demanda uma abordagem especial. Considera-se que o edifício do Pescado, da mesma maneira que o armazém 14, apresenta características bem definidas de um pensamento arquitetônico típico de uma determinada época. Merece, portanto, ser valorizado, devendo ser referencial para as novas intervenções propostas no seu entorno. Sendo assim, as novas ocupações devem ser balizadas pelas suas características, abrindo-se mão da conservação do armazém 15 – que sendo uma repetição do mesmo modelo dos anteriores, não acarretaria em perda da memória do seu padrão arquitetônico.

Propõe-se, portanto, a substituição do armazém 15 por um conjunto de edifícios que remetam ao padrão de ocupação do cais antecipado pelo Pescado Silveira (torre sobre pódio), considerando-se, porém, a relevância de se manter a permeabilidade visual e física no pavimento térreo.



Figuras 17 e 18: croquis da proposta de volumetria do hotel-marina.

Sendo uma ocupação com grande área construída e estando em uma zona nobre no conjunto, próxima ao ponto previsto para a implantação da marina, entende-se que o complexo edificado sobre o Cais de Santa Rita deve abrigar o programa do hotel-marina. A concessão a um empreendimento de tal envergadura, inclusive com a necessidade de demolição do armazém 15, traria como contrapartida o benefício de garantir a revitalização do edifício do Pescado Silveira e elevá-lo à condição de patrimônio preservado.

A distribuição do programa é a seguinte: na Barra Horizontal, administração e apoio do hotel e da marina e o estacionamento; no Terraço (cobertura da barra horizontal), a área de lazer do hotel (piscina, bar, restaurante, etc.); nas Torres, os apartamentos do hotel.

Pescado Silveira	Área útil m ²	Nº de pisos	Descrição	Estacionamento
Pescado Silveira	5920	térreo + 2 (base)	7320 m ² (área construída)	180 vagas
	1400	4 (torre)		
Hotel marina	4458	térreo + 2 (base)	20892 m ² (área construída + vagas)	
	13134	11 (X 3 torres)		
Totais	24912		28212 m ² (área construída + vagas)	180 vagas

Tabela 2: Quadro de áreas da proposta para o armazém 15 e o Pescado Silveira.

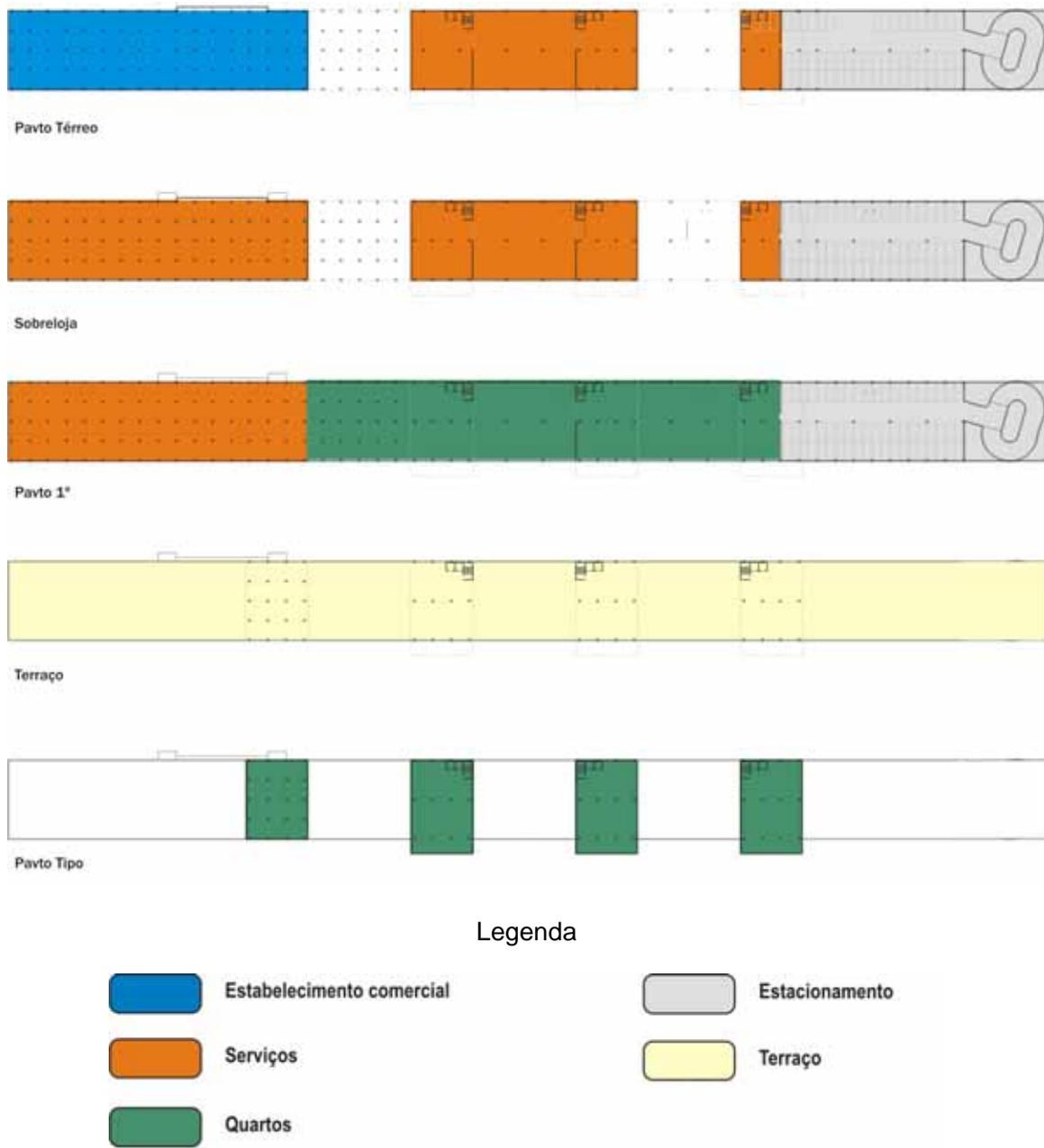


Figura 19: Reciclagem do armazém 15 com o edifício do Pescado Silveira – proposta do hotel-marina.

Armazéns 16 e 17

Os parâmetros de intervenção física nesses galpões são os mesmos dos armazéns 10, 11, 12 e 13. Os armazéns 16 e 17 são os mais distantes do cais, porém mais incorporados à malha urbana. Por conta desse dado, e da proximidade imediata ao complexo do hotel-marina, entende-se que o programa mais adequado seria o do Centro de Convenções.



Figuras 20 e 21: proposta de ocupação dos armazéns 16 e 17 com o centro de convenções.

Considera-se, entretanto, que essa condição urbana dos armazéns somada ao processo de revitalização que ocorrerá nesta área com a realização da operação urbana, justifica, ainda, a inserção de algumas lojas no pavimento térreo, transformando a estreita rua de serviço que hoje existe entre os dois em uma alameda comercial.

Está prevista, ainda, a inserção de uma passarela de pedestres sobre a Av. Sul conectando o conjunto deste centro de convenções ao complexo do hotel, de modo que os dois programas funcionem em complementaridade. O programa distribui-se da seguinte maneira: térreo: lojas, área livre, apoio/serviços do centro de convenções e estacionamento; Pavimentos superiores: centro de convenções.

Armazéns	Área útil m ²	Nº de pisos	Descrição	Estacionamento
16	3320	térreo + 1	4780 m ² (área construída)	250 vagas
17	8090	térreo + 1	14860 m ² (área construída + vagas)	
Totais	11410		19640 m ² (área construída + vagas)	250 vagas

Tabela 3: Quadro de áreas da proposta para os armazéns 16 e 17.



Figura 22: Vista do conjunto Centro de Convenções + Hotel-marina.

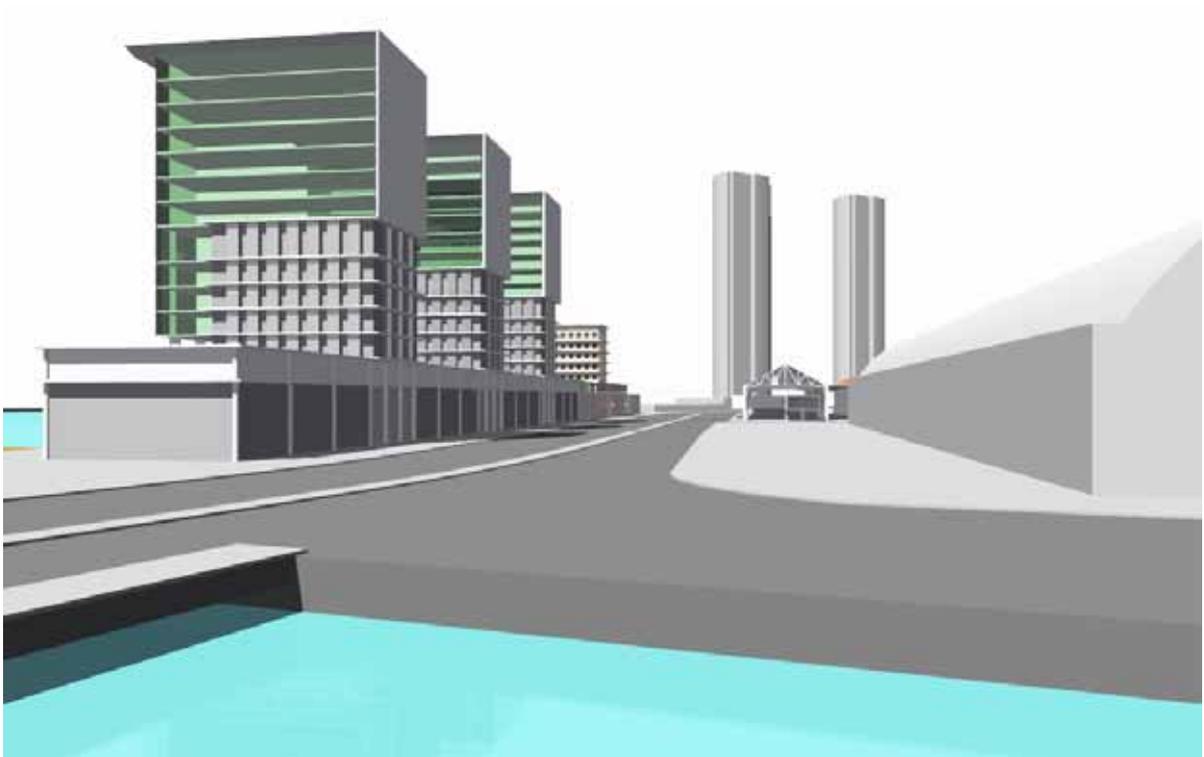


Figura 23: Vista do conjunto Centro de Convenções + Hotel-marina; ângulo oposto.

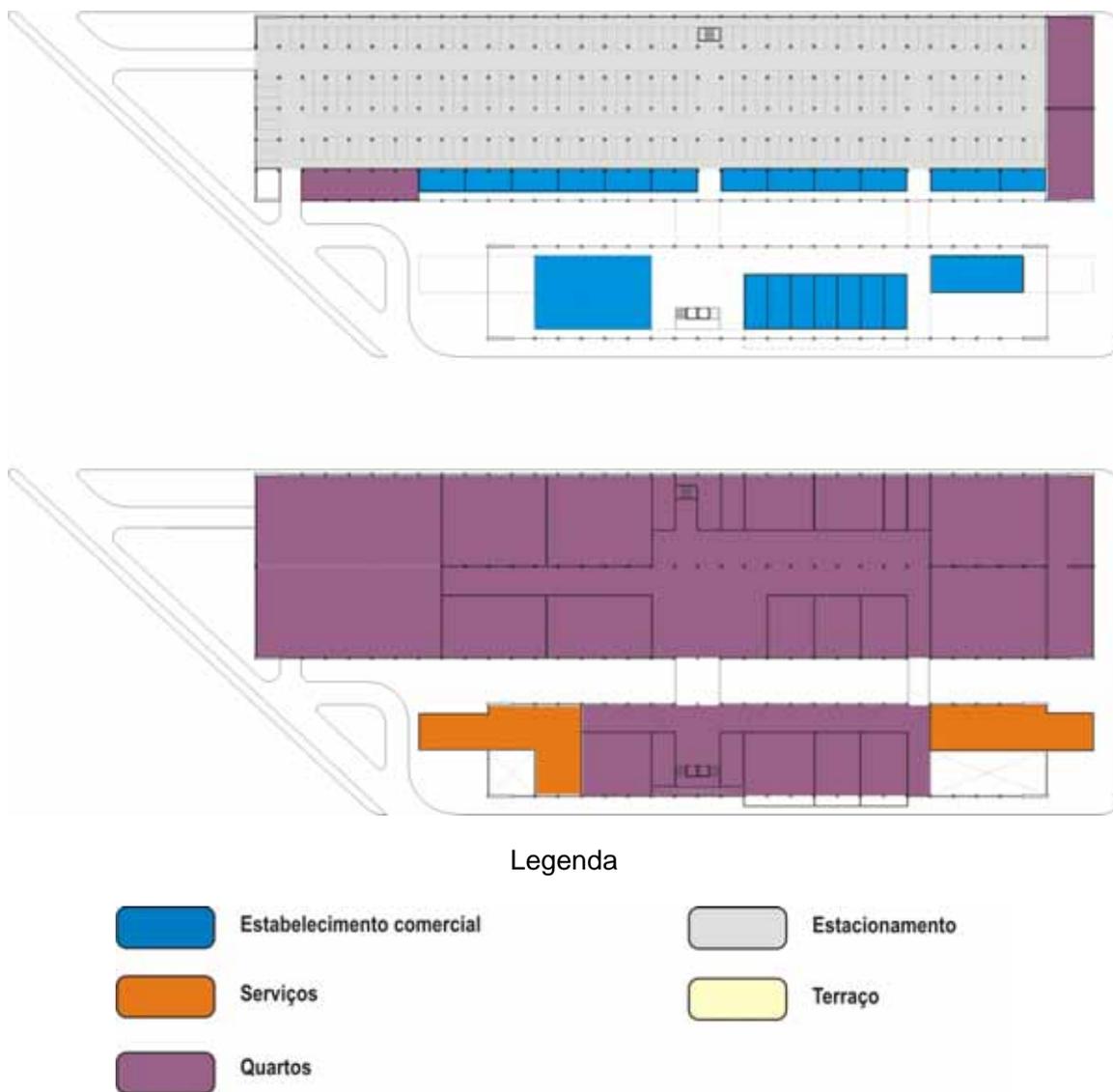


Figura 24: Reciclagem dos armazéns 16 e 17 – proposta do Centro de Convenções.

3.3 Propostas de transportes

A zona central do Recife, como centro tradicional da RMR, detém uma grande demanda de transportes urbanos, tanto públicos como privados. No Cais de Santa, nas proximidades da área de intervenção, funciona ainda hoje um terminal de ônibus interurbanos. O Bairro do Recife, por sua vez, sendo cada vez mais ocupado por

escritórios empresariais, começa a demonstrar esgotamento da sua capacidade de ofertar estacionamento de veículos privados, ameaçando com isto o processo de revitalização em curso.

Com as novas ocupações propostas, o afluxo de veículos só tende a aumentar. Entretanto, a relação dos veículos com os pedestres deve receber especial atenção, já que se deseja obter um incremento na qualidade dos espaços públicos trabalhados. Por tais motivos, entende-se que o projeto urbano deve contemplar propostas relativas tanto ao ordenamento dos estacionamentos como a utilização de novas modalidades de transporte público.

3.3.1 Estacionamentos

Considerando os quantitativos das novas ocupações, foi estimado para o conjunto de intervenções (Cais do Bairro do Recife + Cais de Santa Rita) um total de 1000 vagas de automóveis.

Compreende-se que essas vagas devem estar distribuídas ao longo da faixa de intervenção, devendo estar concentradas localmente em bolsões com controle privado. A oferta de estacionamentos, portanto, seria caracterizada como mais um serviço a ser prestado, ou seja, área também passível de arrendamento pelo Porto a empresas privadas.

Entretanto, alguns equipamentos maiores, como o Centro de Convenções e o hotel-marina, devem ter estacionamentos próprios, atendendo aos seus clientes e ocupantes imediatos. As localizações precisas e os números de vagas distribuídos em cada parcela do território são indicados nas imagens abaixo:

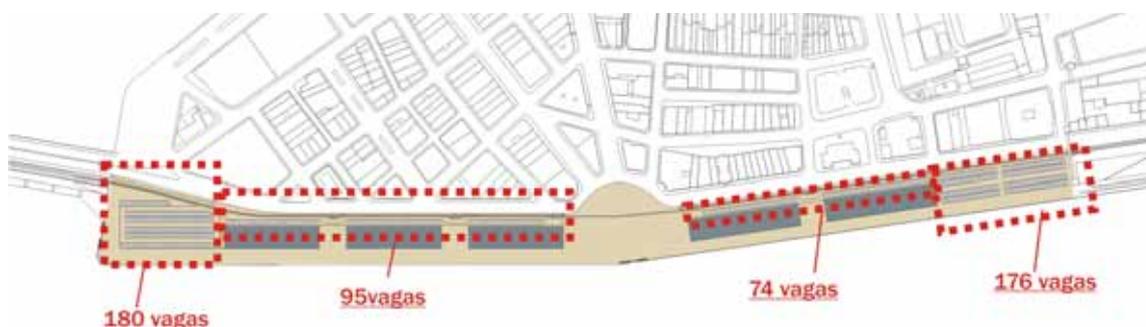


Figura 25: distribuição das vagas de estacionamento nas proximidades da Av. Alfredo Lisboa, Bairro do Recife.



Figura 26: distribuição das vagas de estacionamento nas proximidades da Av. Sul, Cais de Santa Rita.

3.3.2 Transporte coletivo

Entende-se que a continuidade espacial e a valorização da escala humana presentes na proposta deve ser enfatizada através do transporte coletivo.

Como já citado anteriormente, os trilhos do antigo trem de transporte de cargas do porto merecem atenção especial e conservação. Nada seria mais adequado do que manter, além da sua estrutura física e localização, também o seu uso.

Já no PRO, havia a previsão de um meio de transporte coletivo leve margeando a frente marítima e fazendo a interconexão de forma rápida entre os diversos setores do projeto,

Sugere-se, portanto, que seja instalado um veículo leve sobre trilhos (VLT), fazendo a conexão entre os bairros de São José e do Recife – uma alternativa de baixo impacto ambiental e adequada para o trânsito sobre espaços públicos, sendo viável a sua utilização mesmo em zonas pedestrianizadas.

Pretende-se que a sua utilização, como um meio de deslocamento local dentro do território de frente d'água revitalizado, funcione em articulação com o sistema de estacionamentos propostos. Assim, será possível ao usuário chegar de carro ao local e, ao pagar pelo uso do estacionamento dentro das zonas previstas, ter direito de circular de um ponto a outro da área no VLT sem a necessidade de uma tarifa adicional.

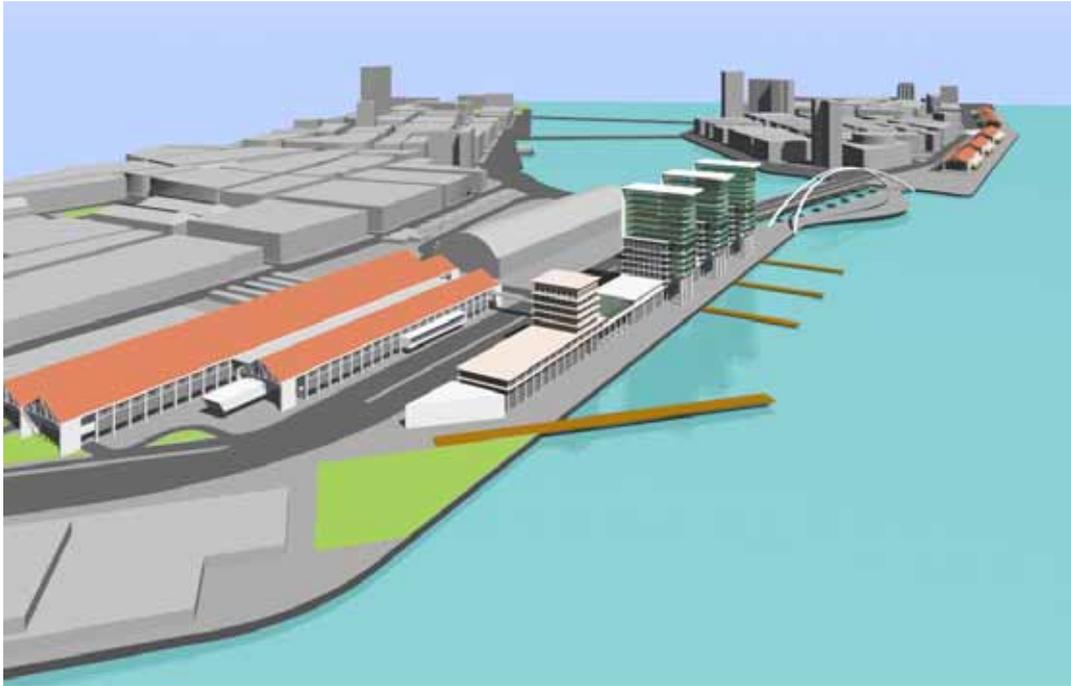


Figura 27: Vista geral da proposta a partir do Cais de Santa Rita.



Figura 28: Vista geral da proposta a partir do Cais do Bairro do Recife.

4. Conclusão

A importância dos centros de cidades vem ressurgindo frente ao conceito de planejamento sustentável que advoga a necessidade de recuperação e revitalização das estruturas arquitetônicas e urbanas já existentes. Nas últimas décadas assistimos a implementações de políticas públicas voltadas à dinamização dessas áreas, objetivando resgatar o que talvez mais caracterize a urbanidade dessas áreas: a co-presença de populações diversas, o fluxo de movimento humano e *locus* de comunicação, socialização e lazer.

Essas políticas, contudo, geralmente apresentam características normativas, mais preocupadas com a regulamentação de futuras e eventuais intervenções do que em fundamentar um plano de ações que vise soluções de problemas atuais. Assim, na maioria dos casos, temos como produto dessas políticas públicas um urbanismo mais preocupado com a cidade indesejada - para poder evitá-la através de uma legislação rigorosa - do que, propriamente, com a cidade que realmente queremos.

A Operação Urbana Cais do Porto pretende mudar esse paradigma, abdicando do urbanismo tradicional de antecipação e previsão por um urbanismo propositivo. Um urbanismo que ouse propor uma cidade desejada onde a área de intervenção seja desenhada e estruturada a partir de seus espaços públicos. O projeto é uma proposta concreta de (re) qualificação urbana visando não apenas reverter a situação de degradação e abandono do centro metropolitano do Recife, como também criar novas oportunidades de desenvolvimento para a região.

Entende-se também que os hábitos tradicionais de macro-planejamento, voltados para a escala regional e muitas vezes guiados mais pelos índices econômicos que por dados da realidade construída da cidade padecem de imprecisão. Permitem que as cidades sejam materializadas da maneira mais lucrativa somente para os investidores privados, sem garantia de impactos positivos para a população (MCGLYNN, 1993).

O planejamento e gestão das operações urbanas procuram, por outro lado, garantir qualidades essenciais para a boa vivência urbana. Para tanto, entende que é a partir do projeto específico de pontos estratégicos da cidade, realizado através do desenho urbano e da modelagem financeira detalhada, que se viabiliza uma cadeia de intervenções

integradas e sustentáveis. Seus desdobramentos tendem, inclusive, a se verificar em prazos mais curtos que os esperados nos tradicionais planos genéricos e generalizantes (PORTAS, 1998).

Não menos importante é a experiência sobre a capacidade de conciliar e articular investimentos públicos e privados na construção dos espaços urbanos de qualidade. Como já foi dito anteriormente, grandes projetos de interesse econômico para o Estado não necessariamente tem impacto positivo no desenvolvimento das cidades e da região em que se situam. Ao contrario, o que se observa é a multiplicação de efeitos negativos provocados pelas novas demandas: o aumento populacional, necessidade por serviços, programas sociais e educacionais, assim como de planejamento da ocupação espacial e de medidas de controle e de proteção ambiental. Tais demandas não encontram respostas suficientes nas políticas e intervenções locais capazes de enfrentá-las.

O projeto tem por objetivo planejar e fomentar intervenções que promovam sinergia das ações idealizadas por diversos órgãos, instituições e empresas privadas de modo a beneficiar o desenvolvimento sustentável da região assim como real melhoria das condições de vida da população.

Por tais motivos, confirma-se a necessidade de montar uma equipe como do Núcleo Técnico de Operações Urbanas – composto por profissionais de arquitetura e urbanismo que seja capazes de lidar tanto com as problemáticas do planejamento em macro-escala como com a atividade projetiva de menor escala – o desenho urbano.

Ainda assim, para os profissionais envolvidos, trata-se de uma nova etapa de aprendizado – tanto da tentativa de levar para a práxis urbana os conhecimentos adquiridos sobre a qualidade de vida no espaço público, como da chance de repensar as referências negativas e as críticas infundadas sobre as potencialidades das parcerias com os agentes dos investimentos privados.

REFERÊNCIAS

ARANTES, Otilia; VAINER, Carlos; MARICATO, Ermínia. A cidade do pensamento único: desmanchando consensos. Vozes, 2000.

BARNETT, Jonathan. An introduction to urban design, Harper and Row, New York, 1982.

BORJA, Jordi; CASTELLS, Manuel. Local and global: the management of cities in the information age. Earthscan Publications Limited, London, 1997.

BORJA, Jordi; FORN, Manuel. Políticas da Europa e dos Estados para as Cidades, Espaço e Debates, São Paulo, n. 39, p. 32-47, 1996.

BRANDÃO, Zeca. O papel do desenho urbano no planejamento estratégico: a nova postura do arquiteto no plano urbano contemporâneo. São Paulo: Vitruvius, 2002. Disponível em: < <http://www.vitruvius.com.br/arquitextos/arq000/esp134.asp>> Acesso em 25 set. de 2007, 09:35:40

BRANDÃO, Zeca. Urban planning in Rio de Janeiro: a critical review of the urban design practice in the twentieth century. Recife: CECI, 2006. Disponível em: <<http://www.ceci-br.org/novo/revista/viewarticle.php?id=53&layout=abstract>> Acesso em 25 set. de 2007, 10:52:25

BRASIL. Ministério das Cidades. Secretaria Nacional de Programas Urbanos. Reabilitação de Centros Urbanos. Brasília, 2005.

LANG, Jon. Urban Design: A typology of Procedures and Products. Oxford: Architectural Press, 2005.

PORTAS, Nuno. Un nuevo urbanism. CASTELLS, Manuel(org.). Las grandes ciudades en la decada de los noventa. Barcelona, p. 273-281, 1993.

PORTAS, Nuno. Os impasses do planejamento. Urbs, São Paulo, 1998.

LANG, Jon. Urban design: the american experience, Van Nostrand Reinhold, New York, 1994.

MCGLYNN, Sue. Reviewing the rhetoric. MCGLYNN, Sue; HAYWARD, R. Making better places: urban design now, Butterworth, Oxford, 1993. Sue McGlynn observa que na tradição arquitetônica a originalidade do projeto é um dos fatores de maior importância na reputação do arquiteto.

PROJETO RECIFE | OLINDA. Recife: [s.n.], 2005. 6v.

PROJETO URBANÍSTICO RECIFE-OLINDA. Recife: [s.n.], 2006. 74 p.

SALES, Pedro M. R. Operações urbanas em São Paulo: crítica, plano e projetos. São Paulo: Vitruvius, 2005. Disponível em: <<http://www.vitruvius.com.br/arquitextos/arq000/esp295.asp>> Acesso em 25 set. de 2007, 10:17:30