

INTERVENÇÃO EM EDIFÍCIOS DE VALOR PATRIMONIAL: A PORTARIA Nº 420 (22-12-2010) DO IPHAN E ALGUNS RESULTADOS PRÁTICOS NO CENTRO HISTÓRICO DE NATAL-RN.

PROYECTOS DE INTERVENCIÓN EN EDIFICIOS DE VALOR PATRIMONIAL: LA PORTARIA Nº 420 (22-12-2010) DEL IPHAN Y ALGUNOS RESULTADOS PRÁCTICOS EN EL CENTRO HISTÓRICO DE NATAL-RN.

INTERVENTION PROJECTS IN HERITAGE BUILDINGS: IPHAN'S ORDINANCE 420 (DECEMBER 22th, 2010) AND SOME PRACTICAL RESULTS IN THE HISTORICAL CENTER OF THE CITY OF NATAL-RN.

OLIMPIO, MONIQUE LESSA VIEIRA

Mestre (PPGAU-UFRN). Professora do Curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal Rural do Semi-Árido (UFERSA). Doutoranda em Arquitetura pela Universidade Federal do Rio Grande do Norte (PPGAU-UFRN). E-mail: jm.moniquelessa@gmail.com

ARAÚJO, NATÁLIA MIRANDA VIEIRA DE

Doutora (MDU-UFPE). Professora do Departamento de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de Pernambuco (UFPE) e do PPGAU-UFRN. E-mail: vieira.m.natalia@gmail.com

RESUMO

Neste artigo serão analisados os registros dos projetos de intervenção do Terminal Marítimo de Passageiros de Natal e do Antigo Hotel Central, submetidos à análise do órgão federal de preservação, Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, Superintendência do Rio Grande do Norte (IPHAN-RN) através de processo registrado no órgão. A análise realizada pelo IPHAN-RN foi pautada pelo que estabelece a 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". Para a aprovação do projeto pelo IPHAN, faz-se necessária a apresentação de documentos que identifiquem e contextualizem previamente o imóvel objeto de intervenção, além da proposta projetual propriamente dita. Subentende-se que tais documentos devem balizar as ações projetuais, demonstrando o conhecimento do problema que está sendo enfrentado para o alcance de soluções projetuais adequadas ao tratamento do patrimônio cultural edificado. Através da análise destes dois casos, propomos uma reflexão crítica sobre a referida portaria, observando se o seu cumprimento garante o alcance de resultados de qualidade para a preservação patrimonial. Mais ainda, observaremos como o IPHAN-RN se posiciona frente aos documentos apresentados: as diferentes peças apresentadas precisam dialogar entre si? Infelizmente, identificamos, para os dois casos específicos em análise, a falta de diálogo entre tais documentos e o projeto, especialmente no que se refere ao valor patrimonial identificado em cada edifício. Além disso, chama atenção a ausência de reflexões teóricas sobre as posturas projetuais adotadas.

PALAVRAS-CHAVE: Projetos de Intervenção; Portaria Nº 420, de 22 de dezembro de 2010; IPHAN.

RESUMEN

En este artículo se analizarán los registros de los proyectos de intervención de la Terminal Marítima de Pasajeros de Natal y del Antigo Hotel Central. Estos proyectos, por estar situados en el área delimitada por la poligonal de tumbado federal, que abarca parte de los barrios de Ribeira y Ciudad Alta, (región conocida como el centro histórico de la ciudad de Natal/RN), fueron sometidos al análisis del órgano federal de preservación, Instituto del Patrimonio Histórico y Artístico Nacional, Superintendencia del Rio Grande del Norte (IPHAN-RN), que tiene un proceso registrado en el organismo. El análisis realizado por el IPHAN-RN pautó por lo que establece la Portaria Nº 420, de 22 de diciembre de 2010, que dispone "sobre los procedimientos a ser observados para la concesión de autorización para realización de intervenciones en bienes edificados tomados y en las respectivas áreas de entorno". Para una aprobación del proyecto por IPHAN, se necesita una presentación de documentos que identifiquen y contextualizan el objeto de estudio, además de una propuesta de proyecto propiamente dicha. Se entiende que tales documentos deben balizar las acciones proyectivas, demostrando el conocimiento del problema que se está enfrentando para el alcance de soluciones proyectivas adecuadas al tratamiento del patrimonio cultural edificado. A través del análisis de estos dos casos, proponemos una reflexión crítica sobre la referida ordenanza, observando si su cumplimiento garantiza el alcance de resultados de calidad para la preservación patrimonial. Más aún, observaremos cómo el IPHAN-RN se posiciona frente a los documentos presentados: ¿las diferentes piezas presentadas necesitan dialogar entre sí?; Lamentablemente, los identificamos que para los dos casos específicos en el análisis, una falta total de diálogo entre los documentos y el diseño, especialmente, no que se refieren al valor patrimonial identificado en cada edificio. Además, es notorio la ausencia de reflexiones teóricas sobre las posturas proyectuales adoptadas.

PALABRAS-CLAVE: Proyectos de intervención; Portaria Nº 420, de 22 de diciembre de 2010; IPHAN.

ABSTRACT

This article aims to analyze the registers of the intervention projects for the Maritime Passenger Terminal of Natal and the Old Central Hotel. Such projects, as they are situated in the area delimited by the federal protection zone that encompasses parts of the neighborhoods of Ribeira and Cidade Alta (a region considered as the

historical center of the city of Natal/RN), have been submitted for analysis by the local office of the federal preservation organ, the National Historical and Artistic Heritage Institute (IPHAN-RN). The analysis performed by IPHAN-RN was based on Ordinance 420 from December 22, 2010, which establishes "procedures to be observed for the authorization of interventions on listed buildings and their surrounding areas". For the approval of the project by IPHAN, it is necessary to submit documents that previously identify and contextualize the property object of intervention, in addition to the proposed project. It is understood that such documents should guide the project's actions, demonstrating knowledge of the problem that is being addressed, in order to reach adequate solutions for the treatment of the built cultural heritage. Through the analysis of these two cases, we propose a critical reflection of the aforementioned ordinance, observing if its fulfillment would guarantee the desired quality of the proposed patrimonial preservation. Furthermore, this paper observes how the IPHAN-RN positions itself in regards to the presented documents: must the different pieces interact amongst themselves? Unfortunately, we have detected, in both cases under analysis, a complete absence of dialogue between documents presented and the project, specifically in reference to the heritage value identified in each property. Furthermore, the lack of theoretical reflections about the design decisions will be highlighted.

KEYWORDS: Intervention projects; Ordinance 420 from December 22, 2010; IPHAN.

1 INTRODUÇÃO

Sabe-se que um projeto de intervenção em um bem cultural arquitetônico apresenta grande complexidade no momento de sua elaboração. Neste caso, ao interesse para sua preservação soma-se uma gama de fatores que nele interferem e que determinam suas diretrizes projetuais. Primeiramente, por sua condição de patrimônio cultural, com significados e representações e, depois, pela adequação dos espaços antigos a novos usos, que muitas vezes necessitam de novas instalações, para garantir a segurança e a possibilidade de um uso atual (VIEIRA-DE-ARAÚJO et al, 2015; VIEIRA-DE-ARAÚJO, 2014; VIEIRA-DE-ARAÚJO et al, 2013; VIEIRA-DE-ARAÚJO e BRENDLE, 2009).

Diante desta questão, propomos a análise do registro de dois projetos de intervenção, realizados entre os anos de 2013 e 2015 em edifícios de reconhecido valor patrimonial, situados na área delimitada pela poligonal de tombamento federal que abrange parte dos bairros da Ribeira e Cidade Alta, região conhecida como centro histórico da cidade de Natal/RN. Tais projetos, por estarem situados dentro da poligonal de tombamento, foram submetidos à análise do órgão federal de preservação, Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, Superintendência do Rio Grande do Norte (IPHAN-RN), possuindo processo registrado no órgão. São eles: projetos do Terminal Marítimo de Passageiros e do Antigo Hotel Central¹.

A análise realizada pelo IPHAN-RN deve estar pautada pelo que estabelece a 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 "restauro", 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. (IPHAN, 2010, p.4).

Deste modo, se estabelece que, para a aprovação do projeto pelo IPHAN, faz-se necessária a apresentação de documentos que identifiquem e contextualizem previamente o imóvel objeto de intervenção, além da proposta projetual propriamente dita. Subentende-se que tais documentos devem balizar as ações projetuais, demonstrando o conhecimento do problema que está sendo enfrentado e o devido embasamento teórico para o alcance de soluções projetuais adequadas ao tratamento do patrimônio cultural edificado. Será que isso ocorre de fato? A portaria Nº 420 (22/12/2010) atinge aos seus objetivos?

2 ANÁLISES PROJETOIS

Através da análise dos dois casos apresentados, propomos uma reflexão crítica sobre a Portaria Nº 420, de 22 de dezembro de 2010, observando se o seu cumprimento, nos casos em análise, garante o alcance de resultados de qualidade para a preservação patrimonial. Mais ainda, observaremos como o IPHAN-RN se posiciona frente aos documentos apresentados: as diferentes peças apresentadas precisam dialogar entre si? Pesquisa histórica e mapeamento de danos, por exemplo, são determinantes para as intervenções propostas? Onde são registradas as diretrizes projetuais norteadoras do projeto de intervenção?

Infelizmente, o que identificamos, para os dois casos específicos em análise, foi uma total falta de diálogo entre tais documentos e o projeto, especialmente no que se refere ao valor patrimonial identificado em cada edifício. Além disso, a carência de referências teóricas como embasamento para as definições projetuais são evidentes, bem como, a ausência de uma definição explícita das diretrizes projetuais norteadoras após o desenvolvimento das peças que visam o conhecimento aprofundado do bem objeto de intervenção.

O Projeto do Terminal Marítimo de Passageiros de Natal

O Terminal Marítimo de Passageiros de Natal (TMP) localiza-se na Rua Chile, no bairro da Ribeira, às margens do Rio Potengi. 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 onde 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 (Lei Municipal No 3.942 de 09 de julho de 1990). Seu conjunto arquitetônico antigo mantém um grande número de edifícios que guardam atributos morfológicos representativos da ocupação mais antiga da Ribeira, possuindo, portanto, um significativo acervo arquitetônico de reconhecido valor patrimonial.

Apesar do notório acervo arquitetônico patrimonial, é possível 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, ainda há a permanência de uma diversidade de usos na Rua Chile, tais como comércio, serviços e, principalmente, aqueles de caráter lúdico, como cultura e lazer. 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 (Figuras 1 e 2).

Figuras 1 e 2: Largo da Rua Chile (ano de 1998), com destaque em azul para a grande área livre comumente ocupada por manifestações culturais e Ocupação do Largo da Rua Chile (ao fundo) durante evento cultural.



Fonte: Canindé Soares, apud SILVA, 2002, e João Maria Alves, 2016, disponível em: www.tribunadonorte.com.br.

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 do casario, além da importância da morfologia urbana, com destaque para o Largo da Rua Chile. 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 IPHAN/RN, correspondente ao processo para autorização das obras do Terminal.

O projeto do Terminal é de responsabilidade da Companhia Docas do Rio Grande do Norte (CODERN) que contratou a empresa ARCHITECTUS e consta nos documentos analisados que a responsabilidade técnica pelo mesmo é do arquiteto Ricardo Saboia. O projeto do TMP 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, para adequação ao embarque e desembarque de passageiros e tripulantes, além da atracação de navios.

As obras de expansão do Porto da Cidade de Natal previam a construção do Terminal Marítimo de Passageiros, composto por duas edificações: a primeira, correspondente ao projeto de conservação/restauração e adaptação da edificação do Antigo Frigorífico a um novo uso; e a segunda, referente a uma nova edificação construída, contígua ao Antigo Frigorífico, na mesma área de projeção de um armazém demolido e que, antes da demolição, se destinava à recepção temporária de passageiros (Figuras 3 e 4).

Destacamos que o projeto parte de uma atenção para com o edifício do Antigo Frigorífico enquanto bem tombado como conjunto arquitetônico urbanístico e paisagístico da cidade de Natal, pressupondo a aplicação dos procedimentos previstos na Portaria Nº 420, de 22 de dezembro de 2010, para a sua aprovação. Além da análise projetual da intervenção realizado no Antigo frigorífico, analisaremos também a solução projetual adotada para promover a acessibilidade terrestre, principalmente a locação das vagas de estacionamento, somente apresentada ao IPHAN/RN após o deferimento da execução das obras do Terminal.

Figura 3: Projeto do Terminal Marítimo de Passageiros, com a recuperação do Antigo Frigorífico e construção do novo edifício anexo – vista a partir da Rua Chile.



Fonte: CODERN, 2011.

Figura 4: Projeto da nova edificação (anexo) do Terminal Marítimo de Passageiros – vista a partir do Rio Potengi.



Fonte: CODERN, 2011.

Conforme Relatório de Análise Patrimonial realizado pela CODERN e apresentado ao IPHAN, a edificação histórica objeto desta análise foi construída na década de 1950. Junto ao cais do porto, o armazém servia como depósito temporário de carnes e pescados funcionando em conjunto com o transporte de carga ferroviário, cujos trilhos ainda são visíveis ao longo de toda a extensão da Rua Chile². No ano de 1968, o armazém passou a funcionar como frigorífico do Porto de Natal, sendo completamente alterado internamente para adaptar-se às características de isolamento térmico necessárias à função. Durante vinte e três anos o edifício prestou-se a esse uso e em 1990 foi efetivamente desativado. Inicialmente, o prédio do Antigo Frigorífico era parte de um conjunto formado por dois armazéns idênticos (Figura 5): o existente e outro

próximo ao cais, demolido em 1999 para dar lugar à construção de um galpão pré-moldado em concreto (Figura 6). Este galpão pré-moldado também foi demolido (Figura 7) para a construção do novo terminal de passageiros (Figura 8).

Conforme informação obtida no Relatório de Análise Patrimonial (IPHAN, 2012), houve dificuldades na reconstituição do histórico da edificação do Antigo Frigorífico que, segundo afirmação, deve-se ao fato da mesma ter:

[...] relevância terciária tanto no contexto urbano para a Rua Chile, quanto para o próprio porto de Natal. Devido à sua natureza de armazém de mercadoria, portanto de relevâncias arquitetônica, cultural ou social secundárias, a edificação simplesmente carece de testemunho histórico gráfico que permita a descrição e possível recomposição das suas características originais. Os testemunhos mais antigos remontam a 1980 e pelas observações feitas in loco já não apresentavam os traços originais [...]. (IPHAN, 2012, p. 30)

Figuras 5 e 6: Cais do Porto – foto anterior à demolição do armazém idêntico ao Antigo Frigorífico e Cais do Porto – em destaque, o galpão pré-moldado construído no local onde antes existia o armazém idêntico ao Antigo Frigorífico.



Fonte: CODERN, apud SILVA, 2002, e Júnior Santos, 2012, disponível em: www.tribunadonorte.com.br.

Figuras 7 e 8: Cais do Porto – em destaque, área livre após demolição do galpão pré-moldado e Cais do Porto – em destaque, novo anexo do Terminal Marítimo de Passageiros.



Fonte: Canindé Soares, 2013 e Canindé Soares, 2014.

Entretanto, apesar dos autores do projeto identificarem essa relação do edifício com o entorno, o Relatório de Análise Patrimonial apresentado ao órgão federal resume-se a um pequeno texto que se subdivide nas seguintes etapas: o levantamento dos dados históricos da edificação, descrevendo o contexto histórico, a data e demais informações sobre o período da construção e das intervenções posteriores (identificando as funções primitivas e posteriores, até os dias atuais); a descrição tipológica da edificação; e a identificação de materiais e sistemas construtivos e diagnóstico do estado de conservação.

O acima exposto nos leva a questionar: quais os valores patrimoniais identificados pela equipe de projetos nesta edificação? E, já que projetistas a consideram de relevância arquitetônica secundária, por que se preocupar com tantos dados materiais, se a edificação por si só não tem importância patrimonial? A nosso ver, a análise patrimonial deveria sim incorporar os elementos abordados e mais: enfatizar que a importância da edificação está, acima de tudo, relacionada à sua localização (Rua Chile) e principalmente, à sua ambiência com o Largo de grande importância cultural para a cidade.

Logo, corroboramos que, assim como o antigo armazém “confere legibilidade ao largo”, o largo também confere legibilidade à edificação. E este deveria ser o mérito da análise patrimonial. Aqui destacamos que a criação do Largo data da década de 1930, desde a construção do porto. Nesta área foram feitos aterramentos para viabilizar a construção de edificações vinculadas às atividades portuárias. E, na década de 1950, a administração do porto autorizou o recuo da área, conformando o lugar que hoje conhecemos como Largo da Rua Chile.

Segundo Silva (2002, p. 143), a finalidade principal dessa área livre era a de servir de estacionamento para os veículos de grande porte que operavam no Antigo Frigorífico. Contudo, desde a década de 1990, o Largo passou a compor a Zona Especial de Preservação Histórica (ZEPH), sendo hoje reconhecido como elemento fundamental da espacialidade urbana da Rua Chile. Como parte deste reconhecimento, destacamos mais uma vez a intervenção no conjunto arquitetônico dos edifícios circunvizinhos ao Largo – o Projeto Fachadas da Rua Chile, no início dos anos 90. Não apenas isso, mas como já referido, o Largo da Rua Chile foi apropriado pela população local como espaço de cultura e lazer em vários eventos da cidade.

Diante do exposto, é difícil compreender quais diretrizes serão adotadas para o projeto e se estas são coerentes com o estudo realizado, já que o documento que se intitula “análise patrimonial” não fornece, sequer, uma compreensão do significado atual dos valores pelos quais a edificação do Antigo Frigorífico e o Largo da Rua Chile são reconhecidos como patrimônio cultural para a cidade de Natal. Comprovaremos mais à frente que, pelo projeto de intervenção, a importância do Largo foi pouco ressaltada pela equipe responsável pelo mesmo, haja vista a ausência de uma análise específica para a área no documento da “análise patrimonial”.

Destacamos que, segundo o discurso dos projetistas, o projeto do terminal não foi pensado apenas como objeto arquitetônico e edifício isolado, mas também como parte de um conjunto urbano, social e econômico, 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.

Entendendo este papel, o projeto utiliza as características originais do armazém em seus grandes espaços (para isso demolindo as estruturas de concreto internas posteriores) como área de passagem e transição entre o cais e a malha urbana histórica, obrigando tanto turistas que desembarcam para conhecer a cidade como os próprios habitantes que embarcam em cruzeiros a conhecer um pouco mais da história da formação de Natal em torno do seu porto e recriando uma nova face para o largo da rua Chile. 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 (IPHAN, 2011, p. 6 - MEMORIAL DESCRITIVO – grifo das autoras).

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 parte de um conjunto com características próprias, urbanas, sociais, econômicas e, sobretudo, entender a ambiência e o significado do lugar. Contudo, considerando 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. Tal atitude sinaliza que, embora a equipe responsável pelo projeto demonstrasse considerar a importância do Largo no seu discurso, na realidade, ele foi desprezado. Isto porque, a solução projetual com locação da escadaria e rampa de acesso ao prédio do edifício tombado, ocupando parte do Largo da Rua Chile, foi explícita desde a entrega do anteprojeto arquitetônico submetido à apreciação do órgão federal. Após a primeira análise do anteprojeto, o IPHAN/RN solicitou ainda que o projeto contemplasse também uma proposta para cumprir as exigências de vagas de estacionamento para o terminal e, diante disto, a equipe ampliou a área de intervenção, ocupando agora toda a dimensão do Largo (Figura 9).

Diante do projeto apresentado, ficou clara a intenção de (re)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 tanto projetual, quanto da análise do projeto realizada pelo IPHAN, que deveria ter demandado a necessidade de se pensar em solução projetual alternativa, tanto para a questão da acessibilidade quanto para as vagas de estacionamento, sem o comprometimento deste importante espaço urbano.

A respeito dessa apropriação do Largo, o órgão federal se coloca favorável à proposta da escadaria e rampa, estando, inclusive ambas já devidamente executadas. No caso da locação das vagas de estacionamento, até a conclusão desta pesquisa³, ainda não havia registro de nenhum parecer do órgão federal aprovando ou desaprovando tal intervenção na área. Salientamos que se houver a consolidação da ocupação do Largo para prover estacionamentos, esta ação mudará totalmente a ambiência do lugar, que atualmente é bastante utilizado para manifestações culturais.

Outro ponto que merece destaque é a proposta de intervenção na fachada frontal do Antigo Frigorífico - com a sua recomposição (resgatando o ritmo das aberturas). A partir dos documentos analisados, observou-se que a entrega dos documentos, que constavam os procedimentos utilizados, não seguiu uma sequência lógica, uma vez que os relatórios de análise patrimonial e prospecção arquitetônica foram realizados (entregues) após o memorial descritivo e o anteprojeto de arquitetura.

Figura 9: Planta com a locação da escadaria de acesso e do estacionamento ocupando o largo da Rua Chile.



Fonte: IPHAN, 2011.

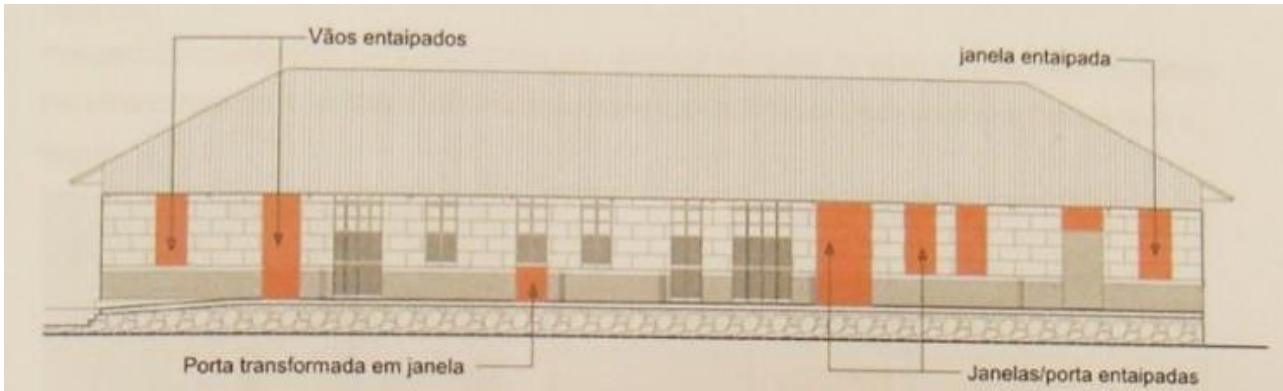
Destacamos também que os elementos que normalmente compõem a fase preliminar do projeto (levantamento de dados sobre o bem com pesquisa histórica, levantamentos planialtimétrico e fotográfico, análise tipológica, identificação de materiais e sistema construtivo, além do diagnóstico do estado de conservação com mapeamento dos danos, análise de materiais, sistema estrutural e agentes degradadores) são apresentados como uma forma de cumprir um protocolo, uma exigência do órgão preservacionista. Não constatamos em nenhum documento um real rebatimento de tais informações nas decisões projetuais, exceto como justificativa posterior para o resgate do aspecto "original" da fachada principal. A aprovação da proposta de recomposição da fachada principal por parte do órgão federal, também não se baseou nas prospecções arquitetônicas, pois o relatório que as continham foi entregue ao IPHAN em julho de 2012 (conforme informação nos arquivos), quando o projeto não só já havia sido aprovado, como cuja obra também já estava em execução. Igualmente não foi apresentado ao órgão de preservação nenhum documento histórico (plantas ou fotografias) que subsidiasse tal decisão projetual, e conseqüentemente sua aprovação (Figuras 10 a 12).

Figura 10: Fachada principal do Antigo Frigorífico, antes da intervenção arquitetônica.



Fonte: Google Maps, ano desconhecido.

Figura 11: Fachada frontal-desenho do resultado obtido pela prospecção arquitetônica (em destaque laranja, os vãos entaipados).



Fonte: IPHAN, 2011 - Relatório de Prospecção.

Figura 12: Fachada principal do Antigo Frigorífico, após da intervenção arquitetônica.



Fonte: Google Maps, 2014.

Deste modo, observamos que a desconexão entre os documentos apresentados ao IPHAN (relatório patrimonial – contendo pesquisa histórica; prospecção arquitetônica; e projeto de intervenção) é tamanha, que uma coisa não leva à outra. Primeiramente, relacionando a proposta de recomposição da fachada sem o embasamento da prospecção arquitetônica, e depois pela desvalorização do Largo enquanto parte de um conjunto urbano, 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.

Destacamos ainda a ausência de qualquer reflexão que seja sobre o impacto do novo Terminal construído em substituição ao galpão pré-moldado anteriormente existente e sua interferência na leitura do conjunto urbano. Se observarmos novamente as figuras 6 e 8 perceberemos que se trata de uma mudança significativa para o conjunto. Tal ausência demonstra mais uma vez a incoerência com o discurso que se diz preocupado “não (...) apenas como objeto arquitetônico e edifício isolado, mas também como parte de um conjunto urbano, social e econômico”. Será mesmo uma preocupação global? Ou estará esta centrada especificamente na questão econômica? Por fim, não há documento que contemple o registro claro das diretrizes projetuais adotadas e muito menos que demonstre qualquer embasamento teórico para a definição das soluções.

Antigo Hotel Central

O antigo Hotel Central está localizado na Rua Câmara Cascudo, nº 176, no bairro da Ribeira. A edificação não é tombada individualmente, mas se encontra na área denominada de Poligonal de Tombamento do centro histórico de Natal, efetuada pelo IPHAN. A principal fonte da pesquisa para a análise aqui apresentada é o conjunto de documentos que compõe o processo de número 01421.000102/2014-41, dos arquivos do IPHAN/RN, e correspondente ao processo para autorização das obras no Antigo Hotel Central. O projeto é de responsabilidade da Secretaria Municipal de Meio Ambiente e Urbanismo da Cidade de Natal (SEMURB) e visa a instalação da Sede do Núcleo Gestor da Ribeira e dos Conselhos Municipais. Segundo pesquisa histórica realizada pela SEMURB e apresentada ao IPHAN através do documento “Projeto de Intervenção de Reforma do Antigo Hotel Central – Identificação e Conhecimento do Bem” (2014), o primeiro registro do imóvel data do ano de 1941, constando como proprietário o nome do Dr. Abílio Xavier de Almeida.

Na década de 1940, um fator teve importância fundamental para o desenvolvimento urbano da cidade de Natal: a Segunda Guerra Mundial. Sob a ditadura do Estado Novo com o então Presidente Getúlio Vargas, o Brasil lançou apoio ao grupo liderado pelos Estados Unidos da América. Com o apoio brasileiro formalizado, Natal, devido à sua localização geográfica estratégica, foi escolhida para sediar uma base aérea militar que serviria de auxílio às forças aliadas. Nesse desenrolar, a capital do Rio Grande do Norte passou a receber um grande fluxo de militares americanos, promovendo, então, uma demanda por locais para hospedagem que levou ao surgimento do Grande Hotel, inaugurado em 1939, e do Hotel Central, cujo primeiro registro data da década de 40. Segundo o ANEXO 1 (IPHAN, 2014), o Grande Hotel representava o que havia de mais luxuoso em hospedagem e, por isso, os viajantes com menor poder aquisitivo necessitavam de uma alternativa mais econômica. Logo, o Hotel Central, que funcionava como uma hospedaria, preenchia essa lacuna, recebendo tanto hóspedes com permanência rápida quanto os que o utilizavam como residência periódica.

Em 1943, o Hotel Central passou a ser propriedade de Teófilo Câmara. Em 1961, consta como proprietário legal Genar Cacho Câmara e, no ano de 1966, o senhor Geraldo de Sá Bezerra adquire o imóvel. Apenas em agosto de 2006, o prédio é adquirido pela Prefeitura Municipal da Cidade do Natal, deixando de funcionar como Hotel. Em 23 de dezembro de 2011, o prédio, sob a responsabilidade da Secretaria Municipal de Trabalho e Assistência Social (SEMTAS), foi reativado, passando a ser utilizado como Albergue Noturno do Município, visando abrigar pessoas carentes e moradoras de rua apenas no período da noite. Para a instalação do albergue foram realizados levantamentos físico e fotográfico, nos quais constatou-se que as alvenarias do edifício estavam bem conservadas, rebocadas e pintadas. Os elementos de fachada (esquadrias e marquise), que seguem a linguagem da arquitetura protomodernista caracterizada por linhas retas, simples e com elementos decorativos geométricos, também conservaram as características primitivas de sua construção (Figuras 13 e 14).

Figuras 13, 14 e 15: Fachada do Hotel Central conservando as características de sua construção, ano 2004 e Fachada do edifício após a intervenção realizada para abrigar o Albergue Municipal.



Fonte: IPHAN, 2014 - ANEXO 1.

A intervenção realizada na edificação para instalação do albergue noturno, pelas semelhanças programáticas do novo uso em relação ao uso anterior, manteve boa parte da estrutura física do antigo Hotel, conservando sua tipologia arquitetônica. Na fachada, as mudanças se restringiram apenas à pintura das paredes e esquadrias, inserção do gradil no térreo e à execução de uma rampa de acesso para vencer o desnível que existia entre a edificação e a linha da calçada (Figura 15).

O imóvel funcionou como Albergue Noturno do município até início de fevereiro de 2014. Hoje, conforme dito acima, está em tramitação no IPHAN/RN outro projeto de intervenção no referido imóvel, visando à instalação da Sede do Núcleo Gestor da Ribeira e dos Conselhos Municipais, que será o alvo de nossa análise a seguir.

O projeto de intervenção no Hotel Central, conforme constatado nos documentos, passou por duas análises do órgão federal. A primeira análise indeferiu o pedido de autorização da obra, devido à incompletude dos documentos entregues, os quais não correspondiam às exigências da Portaria Nº 420 de 2010. Nesta primeira entrega, os documentos se resumiam à pesquisa histórica e ao anteprojeto arquitetônico, com indicações de demolir e construir presentes somente nas plantas baixas. Então, dentre outros documentos, o IPHAN/RN solicitou (IPHAN, 2014 - PARECER TÉCNICO Nº 049/2014):

Levantamento de dados sobre o bem, contendo: complementação da pesquisa histórica com o objetivo de identificar de forma mais sistematizada as principais intervenções ocorridas no bem ao longo do tempo [...]; análise tipológica, identificação dos materiais e sistema construtivo;

Diagnóstico do estado de conservação do bem, incluindo mapeamento dos danos. Analisando especificamente os materiais e sistema construtivo. (IPHAN, 2014, p. 415)

Diante do parecer preliminar, a segunda análise do IPHAN/RN foi realizada a partir da apresentação destes documentos, conforme legislação específica. Conforme ANEXO 1 (In IPHAN, 2014), o partido arquitetônico da proposta de intervenção no prédio do antigo Hotel Central tem como premissa “preservar ao máximo os elementos arquitetônicos originais existentes”. Apesar disso, serão acrescentadas uma plataforma elevatória vertical, para garantir a acessibilidade aos portadores de necessidades especiais, e uma nova escada, pois a existente não atende às restrições do Corpo de Bombeiros. Conforme discurso apresentado pelos responsáveis pelo projeto, o reconhecimento do valor patrimonial da edificação se dá através da sua tipologia, “que mantém as suas características arquitetônicas e de uso, que não mudaram desde sua fundação em 1940, mantendo inclusive parte dos acabamentos originais do período”. Ainda alegaram: “procuramos manter a edificação o mais original possível, diminuindo a demolição das alvenarias, não alterando as esquadrias da época” (IPHAN, 2014 - ANEXO 1). O projeto também prevê as adaptações necessárias para adequação ao uso contemporâneo, sobretudo, na preocupação que os autores do projeto têm com as questões de acessibilidade e permeabilidade. Segundo os projetistas, estas intervenções manteriam a tipologia da edificação, e ao descreverem as intervenções mais significativas, mencionam:

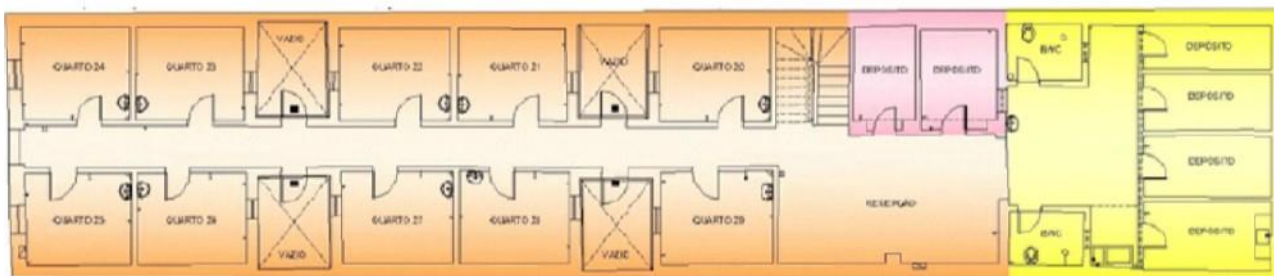
No pavimento térreo nove quartos serão mantidos [...]. Os pisos existentes nos poços de ventilação deverão ser demolidos para construção de áreas ajardinadas para permeabilidade. [...]. Após o limite da cozinha será realizada a demolição dos banheiros existentes e executados novos banheiros. Na parte posterior da edificação está prevista uma área permeável. O pavimento térreo será totalmente acessível e adaptado, de acordo com a NBR 9050; para isso as portas existentes serão substituídas por portas novas e que atendam às exigências da referida norma. Em um dos poços de ventilação será instalada plataforma elevatória para acesso ao pavimento superior.

No pavimento superior será mantida a tipologia de nove quartos. Serão demolidos os banheiros e a parede divisória entre dois quartos. Neste local será executada uma sala de reuniões e um banheiro adaptado. Na área de ampliação será executado um auditório. Estas salas serão totalmente adaptadas; as demais manterão tipologia atual, com esquadrias originais. (IPHAN, 2014, p. 420)

Ainda com relação às alterações de ordem prática (uso), podemos mencionar que uma delas está relacionada às restrições necessárias para a adequação do projeto às normas do Corpo de Bombeiros. Como a “escada atual não atende às normas impostas pelo Corpo de Bombeiros e será mantida somente para contemplação”, a proposta de intervenção prevê a implantação de uma nova escada que atenda àquelas normas (IPHAN, 2014 - ANEXO 1).

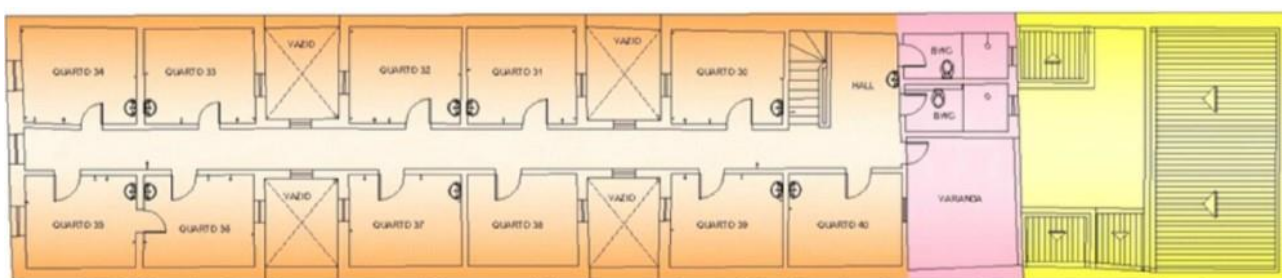
Com base nos projetos apresentados a seguir (entregues para a segunda análise do IPHAN), podemos concluir que preservação do valor patrimonial do edifício (tipologia arquitetônica ainda conservada) está subordinada às necessidades de uso, pois, como veremos, as implantações da nova escada e da plataforma elevatória não consideraram a premissa inicial do projeto, que era de preservar ao máximo a tipologia da edificação. A escada foi locada exatamente no trecho da edificação que permanece preservado desde sua construção, conforme documentação apresentada pelos próprios projetistas. A seguir, apresentaremos as plantas denominadas como de “prospecção arquitetônica”, que definem a sobreposição das alterações sofridas pelo Hotel Central até a intervenção realizada para o Albergue Municipal (Figuras 16 a 19), além do anteprojeto apresentado para análise do IPHAN (Figuras 20 a 21- PROPOSTA 1). A partir da observação deste material gráfico, podemos identificar a intervenção proposta na área mais preservada da edificação. Não identificamos, portanto, uma coerência entre o discurso e a prática projetual adotada.

Figura 16: Indicação das alvenarias preservadas integralmente (destaque em laranja), demolidas parcialmente (destaque em rosa) e demolidas integralmente (destaque em amarelo), que foram identificadas durante o levantamento realizado no ano 2004 – pavimento Têrreo.



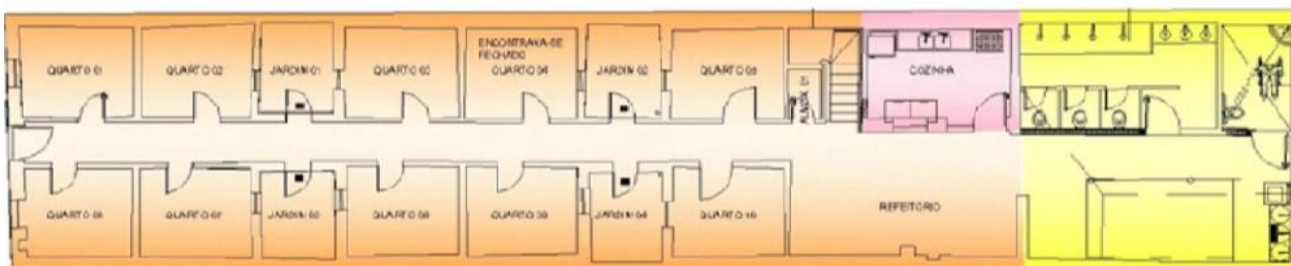
Fonte: IPHAN, 2014 - ANEXO 1.

Figura 17: Indicação das alvenarias preservadas integralmente (destaque em laranja), demolidas parcialmente (destaque em rosa) e demolidas integralmente (destaque em amarelo), que foram identificadas durante o levantamento realizado, no ano de 2004-Pavimento Superior.



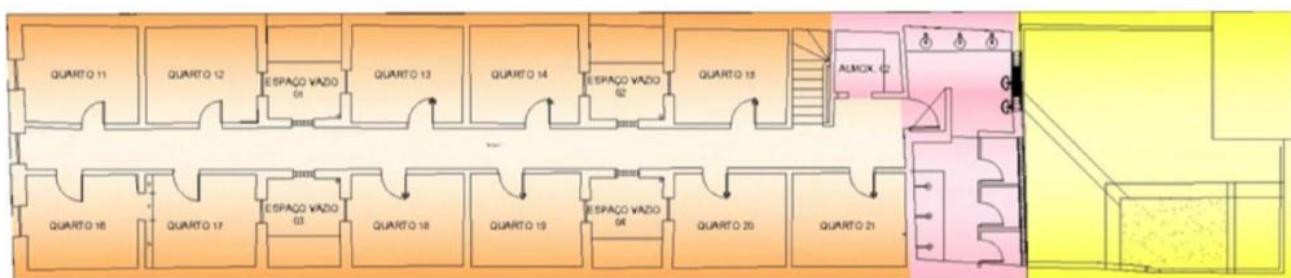
Fonte: IPHAN, 2014 - ANEXO 1.

Figura 18: Indicação das alvenarias preservadas integralmente (destaque em laranja), demolidas parcialmente (destaque em rosa) e demolidas integralmente (destaque em amarelo), na transição do Hotel Central para Albergue, no ano de 2011- Pavimento Têrreo.



Fonte: IPHAN, 2014 - ANEXO 1.

Figura 19: Indicação das alvenarias preservadas integralmente (destaque em laranja), demolidas parcialmente (destaque em rosa) e demolidas integralmente (destaque em amarelo), na transição do Hotel Central para Albergue, no ano de 2011- Pavimento Superior.



Fonte: IPHAN, 2014 - ANEXO 1.

Figuras 20 e 21: Projeto de Intervenção do Antigo Hotel Central (Proposta 1) - Em destaque as inserções da escada e plataforma elevatória na área da edificação com tipologia preservada integralmente.



Fonte: IPHAN, 2014 - adaptado por Monique Lessa Vieira Olimpio.

Nesse panorama, averiguamos a incidência das restrições do IPHAN, que desaprovou tal alteração. Logo, o Parecer Técnico N° 080/2014 (IPHAN, 2014) apresenta as seguintes restrições projetuais:

Deve ser garantida a preservação em volume, planta e materiais do núcleo da edificação que ainda encontra-se preservado, ou seja, a parte do edifício que corresponde aos três módulos originais da cobertura.

A circulação vertical (escada e plataforma elevatória) deve ser implantada na parte posterior do lote, seja no trecho da edificação que foi alvo de demolição integral ou naquele que sofreu intervenção parcial, sem, entretanto, descaracterizar a configuração da cobertura original. (IPHAN, 2014, p. 428)

Aqui apontamos a importância do parecer do IPHAN, por entendermos que tais restrições têm o propósito primário de estabelecer a relação dialética entre a preservação dos valores identificados e a modernização do bem tombado.

Após o segundo parecer do IPHAN, desaprovando as inserções da escada e da plataforma elevatória na área da edificação com tipologia preservada integralmente, foram apresentadas mais duas propostas projetuais: uma entregue ao IPHAN em janeiro de 2015, e outra mais recente, entregue no mês de abril de 2015. Na proposta de janeiro, as inserções da escada e da plataforma elevatória foram relocadas, mas, ainda assim, estavam inseridas na área de preservação parcial e integral da tipologia da edificação (Figuras 22 e 23 - PROPOSTA 2). A justificativa dos autores, entregue no documento intitulado "Resposta do Parecer Técnico N° 080/2014" (IPHAN, 2014), foi baseada nos seguintes argumentos:

[...] na reunião realizada no dia 09/04/2014 no Corpo de Bombeiros do RN [...] foram apresentadas pela SEMURB duas propostas de implantação da escada e plataforma, sendo uma na parte mediana do imóvel e a outra na parte posterior externa, para apreciação e apontamento da melhor opção que se enquadrasse nas normas técnicas deste órgão.

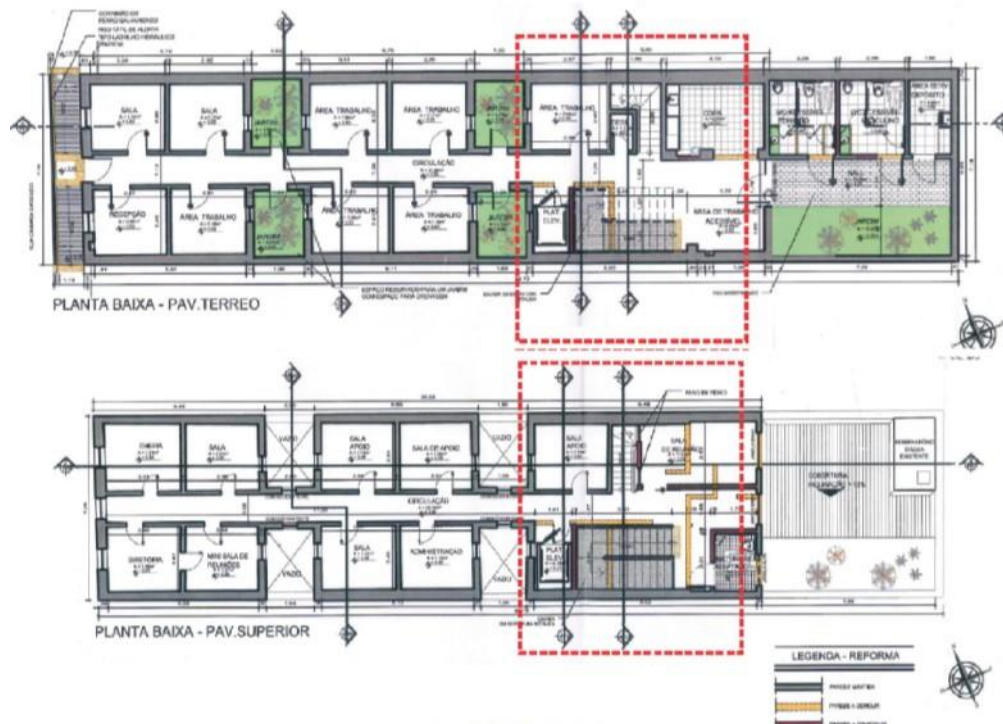
O cabo Samuel, após breve análise das opções, justificou a sua opção pela implantação da escada o mais próximo possível da porta de entrada, neste caso, na parte mediana da edificação, com base nos seguintes argumentos:

- 1) O imóvel, por ser uma construção geminada com outros imóveis na lateral e nos fundos, não apresenta possibilidade de implantação de uma saída de emergência.
- 2) O imóvel apresenta corredor central com largura inferior a 1,20m, o que vai contra a norma técnica 11/2014 – SP, usada pelo Corpo de Bombeiros do RN, item 5.4.2, que trata das larguras mínimas a serem adotadas para saídas de emergência. As diferentes larguras existentes variam de 1,05m a 1,13m, dificultando a rota de fuga em situação de pânico.
- 3) A distância entre a porta de entrada e os fundos do imóvel, por ser de 29m, também não atende ao item 5.5.2.2 da norma técnica 11/2014 SP, que trata das distâncias máximas a serem percorridas, determinando que o “caminhamento interno” não ultrapasse 10m.
- 4) A escada original da edificação, ainda que preservada, não poderia ser usada em caso de emergência, por ter largura de 80 cm e degraus muito estreitos. Este tipo de escada somente poderia ser usado em mezaninos, conforme item 5.7.5.1, não se aplicando ao primeiro andar.
- 5) No caso de uma situação de incêndio, os usuários do andar superior teriam que se deslocar até os fundos da edificação para terem acesso à rota de fuga, podendo neste trajeto entrar em contato com o fogo, caso o mesmo se desse na parte anterior ou mediana do imóvel, aumentando desta maneira as condições de risco (IPHAN, 2014, p. 437).

Mediante esta justificativa, o IPHAN/ RN solicitou (IPHAN, 2014 - OFÍCIO Nº 100/ 2015):

- a) Detalhamento da proposta de inserção da escada, haja vista o grande número de demolições e de intervenções com repercussão na estrutura do edifício, a fim de possibilitar a análise do impacto a ser causado;
- b) Apresentação de possibilidade de reversibilidade da intervenção, no que tange à colocação da escada na área ainda preservada (IPHAN, 2014, p. 440);

Figuras 22 e 23: Projeto de Intervenção do Antigo Hotel Central (Proposta 2, entregue em janeiro de 2015) - Em destaque as inserções da escada e plataforma elevatória na área da edificação com tipologia preservada integralmente/ parcialmente.



Fonte: IPHAN, 2014 - adaptado por Monique Lessa Vieira Olimpio.

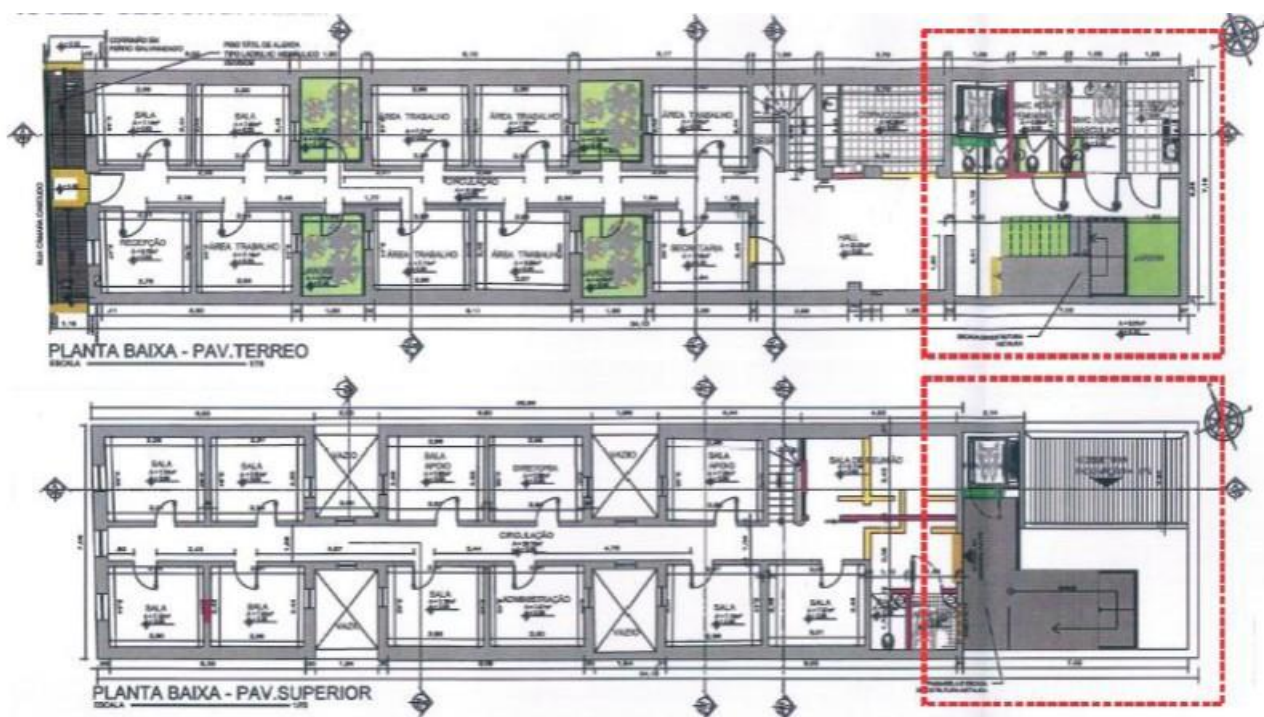
Verificamos que o IPHAN/RN não se opôs às observações do Corpo de Bombeiros, mas solicitou aos projetistas uma análise mais detalhada da intervenção, para que a mesma possibilitasse uma possível reversibilidade no futuro. A nosso ver, isso é de grande valia, já que a edificação é reconhecida por ainda preservar atributos morfológicos da época de sua construção. Segundo informações obtidas tanto na SEMURB quanto no IPHAN/RN, houve novas reuniões com representantes dos dois órgãos e do Corpo de Bombeiros, em que se decidiu pela inserção da escada na parte posterior da edificação, conforme primeira orientação do IPHAN (Figuras 24 e 25).

Diante do exposto, concluímos que o reconhecimento do valor patrimonial do edifício do Hotel Central como “único exemplar desse tipo de hospedagem que guarda quase que intactos sua tipologia e elementos construtivos primitivos”, acarretou um maior nível de detalhamento dos documentos de identificação do bem. A exemplo, citamos as plantas de sobreposição, com as alterações sofridas na edificação ao longo dos anos, o registro fotográfico e a pesquisa histórica. Entretanto, esse detalhamento só foi apresentado após a solicitação do IPHAN, depois da primeira análise realizada. Assim, percebemos que não existe um real rebatimento destas etapas no partido de intervenção adotado pelos projetistas. Parece-nos que, inclusive pelo discurso apresentado na primeira versão do projeto, a preservação dos materiais e da estrutura da edificação está baseada mais no custo-benefício (econômico) do que no valor identificado, como vemos:

Na intervenção atual, para a reforma proposta, apresentamos uma solução onde procuramos manter a edificação o mais original possível, diminuindo a demolição das alvenarias, não alterando as esquadrias da época, aumentando o espaço destinado às áreas permeáveis, **tudo isso proporcionando um menor custo** de obra (IPHAN, 2014 - ANEXO 1 – grifo das autoras).

Quando afirmamos tal hipótese, não deixamos de considerar a importância do custo-benefício em qualquer obra, aproveitando-se materiais existentes. Até porque o projeto precisa ser pensando como sistemas construtivos, sociais e econômicos interagindo, mas é necessário entender que, aliado a este fator, no projeto de intervenção lidamos com a importância do reconhecimento e preservação desses sistemas, baseados também em seus valores históricos e arquitetônicos.

Figuras 24 e 25: Projeto de Intervenção do Antigo Hotel Central (Proposta 3, entregue em abril de 2015) - Em destaque as inserções da escada e plataforma elevatória na área da edificação com tipologia demolida integralmente.



Fonte: IPHAN, 2014 – adaptado por Monique Lessa Vieira Olimpio.

Assim como no primeiro caso analisado, não foi encontrado em nenhum documento o registro claro das diretrizes projetuais adotadas e nem a presença de reflexão teórica norteadora das soluções propostas.

3 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Diante do exposto, as análises projetuais do Terminal Marítimo de Passageiros de Natal e do antigo Hotel Central corroboraram 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, que deveria buscar o alcance de uma relação dialética entre a necessidade da preservação (dos valores patrimoniais identificados) e da modernização (adaptação à vida contemporânea) destes bens objetos de salvaguarda. Esta relação dialética deve balizar as ações projetuais e análises técnicas do órgão preservacionista, embora, conforme vimos, não seja uma prática recorrente.

Há um entendimento errôneo de que apenas apresentar os documentos exigidos na Portaria Nº 420 de 2010 garantiria o alcance do propósito de um projeto de intervenção, ou seja, a conservação dos valores patrimoniais (com as especificidades de uma atuação projetual em um edifício situado em área de interesse para preservação), simultaneamente à sua adaptação à vida contemporânea. A partir dos exemplos analisados, verificamos que o atendimento à portaria não garante o alcance deste propósito. Isso pode ser observado, por exemplo, pela falta de relação entre os documentos de análise e conhecimento do bem e as ações projetuais. Muitos dos documentos são entregues ao órgão preservacionista apenas como protocolo, devido à exigência da apresentação dos mesmos e, por isso, muitas vezes este conhecimento prévio do bem não se rebete nas posturas projetuais adotadas. Esta falta de conexão entre os procedimentos exigidos pelo órgão preservacionista e as decisões projetuais pode ser explicada de duas maneiras. A primeira é que, embora o projeto de intervenção deva trabalhar um fino equilíbrio entre a preservação e a adaptação à vida contemporânea, observamos que, nos dois casos estudados, o valor de uso se sobressaiu ao valor arquitetônico/urbano, pois este segundo é considerado até o ponto em que a conservação não atrapalhe a adaptação do edifício à vida contemporânea.

No projeto do Terminal Marítimo, 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. Semelhantemente, o Hotel Central foi reconhecido pelos projetistas por manter quase que intactas suas características arquitetônicas e sua tipologia construtiva, mas, novamente, ao se depararem com a necessidade de adaptação do edifício às normas de acessibilidade e segurança, a solução projetual inicial tão logo esqueceu a relevância histórica e arquitetônica da edificação. Com isso, não estamos dizendo que as demandas de adaptação de uso não merecem ser consideradas, apenas ressaltamos que as equipes responsáveis pelos projetos não apresentaram outras soluções projetuais menos impactantes ao objeto alvo de salvaguarda ou à área em que o mesmo está situado. No caso do Hotel Central, coube ao órgão preservacionista solicitar outra solução projetual para a escada e a plataforma elevatória e, só a partir daí, observamos a tentativa de um equilíbrio entre a preservação e a adaptação ao uso contemporâneo.

Diante das análises apresentadas pudemos concluir também, que grande parte deste problema identificado – falta de conexão com os procedimentos exigidos pelo órgão preservacionista e as decisões projetuais – está na pertinência do que é exigido pelo IPHAN. O levantamento de dados sobre o bem, exigido na Portaria Nº 420 de 2010, deveria deixar claro que esta etapa deve contemplar não apenas uma ação mecânica de pesquisas histórica, levantamentos físicos e fotográficos, mas deve ser baseada em uma reflexão crítica sobre os valores patrimoniais que elevaram a edificação à categoria de bem patrimonial.

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 atenção, embora não seja surpresa: o arcabouço teórico referente ao tema da preservação patrimonial, que deveria influenciar os critérios da intervenção, não é considerado pelos projetistas, ou não está explícito nos documentos entregues ao IPHAN. É claro que a qualidade de um projeto não está diretamente vinculada a uma corrente específica da teoria do restauro, bem como o fato de citar ou utilizar este referencial não garante, por si só, um resultado de qualidade. Mas não seria coerente que o órgão preservacionista encorajasse esta reflexão? E, não apenas isso, mas também que, havendo esta reflexão no momento da concepção do projeto, ela não deveria ser registrada nos documentos apresentados com rebatimento no discurso e na prática projetual?

4 REFERÊNCIAS

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

IPHAN. *Processo n. 01421.000102/2014-41*. Processo de Requerimento para autorização das obras do Hotel Central, 2014.

IPHAN. *Portaria Nº 420, de 22 de dezembro de 2010*. Disponível em <http://portal.iphan.gov.br>. Acesso em: Janeiro de 2015.

OLIMPIO, M. L. V. *O registro de Procedimentos Metodológicos para Projetos de Intervenção Arquitetônica no Patrimônio Edificado: o caso de Natal/RN*. 2015. Dissertação de Mestrado Programa de Pós Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Natal/RN.

SILVA, Heitor de Andrade. *Revitalização urbana de centros históricos: uma revisão de contextos e propostas: a Ribeira como estudo de caso*. 2002. 176p. Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal do Rio Grande do Norte. Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, 2002.

VIEIRA-DE-ARAÚJO, N. M.; NASCIMENTO, J. C.; DANTAS, P. M. . O papel da criatividade no projeto de Restauro do antigo Grupo Escolar Augusto Severo: reflexões teórico-metodológicas e resultados projetuais. In: *Anais do VII Projetar-Originalidade, criatividade e inovação no projeto contemporâneo*. Natal: UFRN, 2015.

VIEIRA-DE-ARAÚJO, N. M. Posturas Intervencionistas Contemporâneas e a Prática Brasileira Institucionalizada. In: *Anais do III Encontro da ANPARQ-Arquitetura, cidade e projeto: uma construção coletiva*. Campinas: Universidade Presbiteriana Mackenzie e Pontifícia Universidade Católica de Campinas, 2014.

VIEIRA-DE-ARAÚJO, N. M.; MARANHÃO, H.; VIEIRA, Monique L. Práticas Intervencionistas no patrimônio edificado do Rio Grande do Norte: da reconstrução mimética a uma abordagem crítica. In: *Anais do VI PROJETER: O projeto como Instrumento para a Materialização da Arquitetura*, 2013, Salvador-BA.

VIEIRA-DE-ARAÚJO, Natália Miranda.; CAVALCANTI-BRENDLE, M. B. U. . Nova arquitetura e preexistências: a contribuição contemporânea ao patrimônio da cidade. In: *Anais do XIII Congresso Internacional da ABRACOR* (Associação Brasileira de Conservadores e Restauradores de Bens Culturais), 2009, Porto Alegre.

NOTAS

¹ Entre os anos de 2006 e 2008 e com o apoio do Departamento de Patrimônio Material e Fiscalização – Depam/Iphan, foram desenvolvidos pela então Sub-Regional do Iphan no Rio Grande do Norte (atual Superintendência do Iphan no RN) os estudos para o tombamento do Centro Histórico de Natal, com a delimitação da poligonal de tombamento que abrange parte dos bairros da Ribeira e Cidade Alta, e a poligonal de entorno que comporta além dos bairros supracitados, as Rocas. Os estudos embasaram o pedido de tombamento do sítio histórico de Natal, no mês de abril de 2008 (BRASIL. IPHAN. Processo de Tombamento nº 1.558-T-08), aprovado em dezembro de 2010 pelo Conselho Consultivo do Patrimônio Cultural e sendo oficialmente homologado o tombamento do Conjunto Arquitetônico, Urbanístico e Paisagístico do Município de Natal no dia 16 de julho de 2014 (BRASIL, 2014).

² O Relatório de Análise Patrimonial faz parte do conjunto de documentos que compõe o processo de número 01421.004856/2011-27 dos arquivos do IPHAN/RN e corresponde ao processo para autorização das obras do Terminal Marítimo de Passageiros de Natal.

³ A pesquisa no arquivo da Superintendência do IPHAN-RN aconteceu ao longo do ano de 2014.

NOTA DO EDITOR (*) O conteúdo do artigo e as imagens nele publicadas são de responsabilidade do(s) autor(es).