

MARIANA RIBEIRO MARTINS

REESTRUTURAÇÃO DE ENTORNO
PORTUÁRIO
CASO DE ANTONINA - PARANÁ

Tema Final de Graduação
Curso de Arquitetura e Urbanismo
Universidade Federal do Paraná

Profa. Orientadora: Dra. Cristina de Araújo Lima

CURITIBA

2008

RESUMO

A reestruturação de áreas urbanas degradadas tem hoje grande importância para o desenvolvimento das cidades. Áreas que antigamente eram consideradas obsoletas e entregues a marginalização, atualmente são um dos principais elementos de revitalização. O uso do desenho urbano como instrumento de desenvolvimento dessas áreas é abordado no presente trabalho. Partindo-se de um referencial teórico voltado a esta temática, o tema é elucidado. As cidades de Barcelona, Buenos Aires e Rio de Janeiro são tomadas como exemplo de reestruturações. Por fim, a cidade de Antonina é analisada e diretrizes de reestruturação de seu entorno portuário são propostas.

Palavras-chave: desenho urbano. Áreas degradadas. Áreas portuárias

ABSTRACT

The restructuring of degraded areas has nowadays great part in cities developments. Theses areas that were once before considered obsoletes, are now one of the major elements of revitalizations. The use of the urban design is taken care in this present work as an instrument of development in theses areas. Coming from a theoretical embasement, the theme is described. The cities of Barcelona, Buenos Aires e Rio de Janeiro are used as an example of this kind of intervention. At the end, the city of Antonina is analyzed e master lines for its harbor surrounding restructuring are proposed.

Key words: urban design. Degraded areas. Harbor area.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1- Mapa da Europa com destaque para a Espanha	28
Figura 2- Mapa da Espanha com destaque para Barcelona.....	28
Figura 3- Linha do Tempo Planejamento Urbano de Barcelona.	29
Figura 4- Orla Barcelona.....	30
Figura 5- Logo dos Jogos Olímpicos de 1992.	1
Figura 6- Vista aérea Port Vell	32
Figura 7-Vista Barceloneta- Passeio Marítimo	34
Figura 8- Vista noturna Barceloneta, marina	34
Figura 9- Museu de Arte Contemporânea na Ciutat Vella	35
Figura 10- Antigos barracões fabris.....	35
Figura 11- Vista Montjuic.....	36
Figura 12- Vista aérea rotatória.....	37
Figura 13- Vista aérea perimetrais	37
Figura 14- Mapa Mundi com destaque para a Argentina.....	39
Figura 15- Mapa da Argentina com destaque para a cidade de Buenos Aires.....	39
Figura 16- Linha do Tempo Planejamento Urbano de Buenos Aires	40
Figura 17- Mapa zoneamento com a área de Puerto Madero	41
Figura 18- Docas recicladas	44
Figura 19- Costanera Sur	45
Figura 20- Parque Mujeres Argentinas	45
Figura 21- Passeios de pedestres.....	47
Figura 22- Mapa Mundi com destaque para o Brasil.....	50
Figura 23- Mapa do Brasil com destaque para o Estado do Rio de Janeiro.....	50
Figura 24- Linha do Tempo Planejamento Urbano do Rio de Janeiro	51
Figura 25- Mapa com área de intervenção do Porto do Rio.....	52
Figura 26- Mapa distribuição da propriedade	60
Figura 27- Mapa com Potencial de Renovação.....	63
Figura 28- Mapa com Regulamentação dos lotes do Porto.....	65
Figura 29- Mapa com Potencial Construtivo do Porto do Rio	67
Figura 30-Mapa do Sistema Viário Existente	69

Figura 31- Mapa do Sistema Viário Proposto	70
Figura 32- Mapeamento Ciclovía	71
Figura 33- Perspectiva geral Igreja Nossa Senhora da Saúde	73
Figura 34- Perspectiva reorganização Avenida Barão de Teffé	74
Figura 35- Perspectiva com vista geral do Píer e da Praça Mauá	79
Figura 36- Mapa da localização do município de Antonina no estado do Paraná....	84
Figura 37- Mapa do município de Antonina.....	85
Figura 38- Qualidade paisagística da BR-277	89
Figura 39- PR-408.....	89
Figura 40- Exemplo de vazio urbano, comum na Ponta da Pita e Praia dos Polacos	103
Figura 41 - Paisagem comum: plantação de banana nos lotes	103
Figura 42- Vista da Ponta da Pita com o Terminal Barão de Teffé ao fundo	104
Figura 43- Desfile do Bloco do Boi no Festival de Inverno UFPR	104
Figura 44- Mapa Macrozoneamento da área de intervenção	105
Figura 45- Vista das pedras	108
Figura 46- Vista orla.....	108
Figura 47- Vista praia	108
Figura 48- Vista Terminal Barão de Teffé	108
Figura 49- Vista via local	108
Figura 50- Vista Rua Engenheiro Augusto de Leão da Fonseca	108
Figura 51- Desenho Esquemático dos pólos geradores de crescimento	112
Figura 52- Mapa Zoneamento Área de Intervenção	115
Figura 53- Mapa com uso da área de intervençã	116
Figura 54- Instalações comerciais dos próprios moradores	117
Figura 55- Restaurante abandonado.....	117
Figura 56- Raros exemplos de casas com dois pavimentos na área.....	117
Figura 57- Exemplo de ocupação em área de início de encosta	117
Figura 58- Exemplo de residência na Praia da Pita	118
Figura 59- Exemplo de tipologia de uso transitório	118
Figura 60- Avenida Conde de Matarazzo	120
Figura 61- Rua Engenheiro Augusto Leão da Fonseca.....	120
Figura 62- Via Coletora da Praia da Pita na altura da orla	122
Figura 63- Via local na Praia da Pita de saibro e com dimensões menores	122

Figura 64- Esboço do posto para venda de pescados.	129
Figura 65- Esboço para o espaço fechado para refeição	129
Figura 66- Vista do anfiteatro	132
Figura 67- Vista acesso anfiteatro	132

LISTA DE MAPAS

Mapa 1- Mapa relação da área de intervenção com o entorno.....	106
Mapa 2- Mapa da área de intervenção e suas visuais.	107
Mapa 3- Mapa Figura-Fundo com destaque para as edificações.	113
Mapa 4- Mapa Figura fundo com destaque para o sistema viário	120
Mapa 5- Mapa sistema viário.....	121
Mapa 6- Mapa Diretrizes	135

LISTA DE QUADROS

QUADRO 1-Dados Básicos Puerto Madero	42
QUADRO 2- Distribuição das áreas do Puerto Madero	43
QUADRO 3- Potencial Construtivo do Setor Prioritário	66
QUADRO 4- Características Geoambientais da área de intervenção.	109
QUADRO 5- Ocupação Máxima de Saturação da Proposta de Uso e Ocupação do Solo Urbana.....	115
QUADRO 6- Condicionantes e Potencialidade	125
Quadro 7- Análise Plano Diretor.....	127

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1- Distribuição de áreas Segundo seus usos	43
Gráfico 2- Distribuição de uso dos imóveis da região central do Rio de Janeiro	76

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO.....	17
2	JUSTIFICATIVA	18
3	OBJETIVOS.....	19
3.1	Objetivos Gerais	19
3.2	Objetivos Específicos	19
4	METODOLOGIA	20
5	REFERENCIAL TEÓRICO	21
5.1	Projetos urbanos pontuais	21
5.2	Origens do tema- revitalização de entorno portuário	22
5.3	Princípios da Reestruturação Urbana Portuária	22
6	ESTUDOS DE CASO.....	27
	Revitalização de entorno de área portuária	27
6.1	Barcelona	27
6.1.1	Dados Básicos.....	27
6.1.2	Histórico.....	29
6.1.3	Projeto	30
6.1.3.1	Projetos Urbanos	32
6.1.4	Considerações Finais	38
6.2	Buenos Aires	39
6.2.1	Dados Básicos.....	39
6.2.2	Histórico.....	40
6.2.3	Projeto	41
6.2.3.1	Histórico do Porto	41
6.2.3.2	Dados Básicos do Porto	42
6.2.3.3	Plano Diretor	43
6.2.3.4	Projetos Urbanos	44
6.2.4	Considerações Finais	49
6.3	Rio de Janeiro.....	50
6.3.1	Dados Básicos.....	50
6.3.2	Histórico.....	51
6.3.3	Projeto	52
6.3.3.1	Histórico do Porto	52
6.3.3.2	Bases do Projeto.....	54
6.3.3.3	Morfologia Urbana	57
6.3.3.4	Caracterização do espaço.....	58
6.3.3.5	Plano Diretor	61
6.3.3.6	Objetivos do projeto.....	67
6.3.3.7	Projetos Urbanos	69
6.3.4	Considerações Finais	81
7	ÁREA DE ESTUDO- ANTONINA.....	84
7.1	Dados Básicos	84
7.2	Histórico	85
7.3	Avaliação Temática	88

7.3.1	Meio Físico	88
7.3.1.1	Distâncias e acessos.....	89
7.3.1.2	Clima	90
7.3.1.3	Geomorfologia	91
7.3.1.4	Geotecnia.....	92
7.3.1.5	Hidrografia	92
7.3.2	Meio Biológico	94
7.3.3	Meio Social	95
7.3.3.1	Demografia	96
7.3.3.2	Economia	96
7.3.3.3	Serviços Públicos	97
7.3.3.4	Equipamentos Urbanos	98
7.4	Porto de Antonina	98
7.4.1	Histórico do Porto	98
7.4.2	Linhas férreas	101
7.4.3	PDZPO- Plano Diretor de Zoneamento Portuário	101
7.5	Análise sobre a cidade	103
7.6	Projeto de Reestruturação urbana de Antonina	104
7.6.1	Objetivos	104
7.6.2	Caracterização dos meios	109
7.6.2.1	Meio físico	109
7.6.2.2	Meio Biológico.....	109
7.6.2.3	Meio Social	110
7.6.3	Análise Urbana	110
7.6.3.1	Morfologia Urbana	111
7.6.3.2	Zoneamento	113
7.6.3.3	Uso e Ocupação do Solo	116
7.6.3.4	Patrimônio histórico	118
7.6.3.5	Sistema Viário.....	119
7.6.3.6	Condicionantes e Potencialidades	122
7.6.4	Demandas do Plano Diretor Municipal de Antonina	126
7.7	Diretrizes do projeto.....	127
7.7.1	DIRETRIZ 1- Mercado de Peixes e Culinária Caiçara	129
7.7.2	DIRETRIZ 2- Cais de Passageiros	130
7.7.3	DIRETRIZ 3- Instalação de Equipamentos de Lazer	131
7.7.4	DIRETRIZ 4- Tratamento paisagístico da orla.....	131
7.7.5	DIRETRIZ 5- Espaço Cultural.....	132
7.7.6	DIRETRIZ 6- Readequação do Sistema Viário	133
7.7.7	POLÍTICAS PÚBLICAS- Incentivo a instalação de hotéis de baixa densidade	136
8	Conclusão.....	137
	REFERÊNCIAS	138

1 INTRODUÇÃO

O presente trabalho se intitula “Reestruturação urbana do entorno portuário de Antonina”. Ele pretende formar embasamento teórico para o projeto de desenho urbano a ser executado no projeto final.

Está estruturado em três partes básicas. A primeira diz respeito à introdução ao tema revitalização de entorno portuário. Nela será conceituado o tema, assim como definidos os objetivos do trabalho, partindo do geral para o específico. Também serão dadas as justificativas para o estudo, explicitando o porquê da escolha do município de Antonina e o porquê fazer esse tipo de intervenção na cidade. Finalmente as referências teóricas aplicadas serão descritas, assim como a metodologia de trabalho executada.

A segunda parte trata dos estudos de caso. Nela serão analisados casos semelhantes ao projeto a ser proposto que representam relevância. As cidades escolhidas analisadas são Barcelona, Buenos Aires e Rio de Janeiro. Todas são cidades portuárias que conseguiram notoriedade e desenvolvimento da sua economia a partir de intervenção urbana planejada.

Na terceira e última parte, Antonina será o foco principal da análise. Já que esta é a cidade a ser implantado o projeto, vê-se necessário o entendimento da realidade local. Serão descritos os aspectos gerais da cidade a partir de análise dos meios físico, biológico e social. O diagnóstico da área de intervenção vem a seguir, com maior aprofundamento das questões e com aspectos de maior importância para o desenho urbano. No fim desta parte se encontram as diretrizes gerais de projeto, com suas dimensões pretendidas e justificativas para execução.

2 JUSTIFICATIVA

A escolha de Antonina deve-se essencialmente ao fato desta assumir papel marcante na história do Paraná tanto em sua configuração territorial, como no desenvolvimento econômico do estado. Paralelamente a este fato, também se constatou por parte da Associação dos Portos de Paranaguá e Antonina (APPA), além dos poderes políticos estaduais e municipais interesse, disponibilidade e vontade de ação impulsionadora de crescimento e revitalização da cidade. Dado o empenho destes e a crescente importância dos municípios como agentes preponderantes e responsáveis pela melhoria da qualidade de vida das populações locais e pela satisfação das necessidades coletivas, considerou-se que seria pertinente efetuar este estudo na cidade de Antonina. Face ao exposto, é de todo relevante a realização do presente estudo, de forma a proporcionar à cidade e aos órgãos de poder local mais uma ferramenta de diagnóstico ou de análise da sua posição em relação às cidades concorrentes.

Após passar anos de estagnação econômica e social, Antonina tem visto finalmente a sua economia crescer. Entende-se que um projeto de reestruturação em volta do porto, que é a sua principal fonte de renda, traria novo ânimo e representaria um marco nessa nova etapa de desenvolvimento da cidade.

3 OBJETIVOS

3.1 Objetivos Gerais

O trabalho tem como objetivo a elaboração de suporte teórico para uma futura intervenção na no entorno portuário, às margens da baía de Antonina. Ele busca analisar três problemáticas semelhantes e após, o entendimento da realidade, a observação das necessidades dos moradores e por fim propor diretrizes de intervenção.

3.2 Objetivos Específicos

Por se tratar do tema de reestruturação urbana de entorno portuário, a pesquisa se foca nesta área em particular da cidade. Portanto as análises gerais sobre o município serão relativamente mais superficiais que as da área de intervenção.

Nos estudos de caso o objetivo foi de selecionar cidades portuárias de três diferentes pontos do mundo. Isso se deu em razão de se considerar necessário o exemplo de uma grande intervenção, com disponibilidade de recursos financeiros em grande escala, e situada em uma importante cidade na Europa, portanto passível de uma criação mais livre sem tanta interferência pela escassez de recursos. Por outro lado se fez necessário um exemplo mais próximo, que supriu a falta de recursos através de políticas de parceria com a iniciativa privada. E por fim analisar de um exemplo nacional, com semelhança de políticas e cultura.

Seguindo, o trabalho teve como objetivo expor a realidade da cidade escolhida. O levantamento de dados colhidos, pesquisados de órgãos públicos e pesquisas de campo, foi base de elaboração de um diagnóstico da cidade. O objetivo final do trabalho é de formar diretrizes para o desenvolvimento de projeto de desenho urbano na área determinada da orla de Antonina.

4 METODOLOGIA

A metodologia de trabalho passou da recuperação de fontes para a análise da realidade. Ou seja, a primeira fase do trabalho consistiu em um trabalho de leitura tanto de livros, artigos como de pesquisa na internet. Após a compreensão desses dados foi feita a constatação da realidade através de pesquisa de campo.

O referencial teórico expõe a conceituação das reestruturações urbanas em geral, definindo que metodologia será aplicada na intervenção proposta.

Para os estudos de caso foram analisadas as cidades de Barcelona, Buenos Aires e Rio de Janeiro. A partir do recolhimento de dados oficiais foi criada uma espacialização e por fim uma conclusão da autora.

Quanto ao estudo sobre a cidade de Antonina e as suas necessidades, a pesquisa foi mais abrangente. Em primeiro momento houve um embasamento teórico e após a constatação da realidade in loco. Encerrando o trabalho estão as diretrizes propostas.

5 REFERENCIAL TEÓRICO

Nesta pesquisa procurou se prezar pela diversidade das fontes. Seja por livros, artigos, revistas ou internet a preocupação principal foi a de perceber diversos pontos de vista sobre a questão da reestruturação urbana de áreas degradadas, em especial as do entorno portuário.

Neste capítulo será apresentado primeiramente o conceito de desenho urbano aplicado em intervenções pontuais, princípio este que será utilizado na construção das diretrizes finais. Em seguida será conceituada a problemática de áreas urbanas degradadas em áreas portuárias.

5.1 Projetos urbanos pontuais

Se o funcionalismo pós-guerra estava interessado principalmente no desenho das infraestruturas, nos bairros residenciais e zonas centrais de negócios, o tempo tem mostrado que reestruturações significativas na cidade podem acontecer pelo desenho e uso dos espaços coletivos e públicos. Praças e espaços abertos ilustram o potencial da transformação trazida pela a agregação de projetos de pequena escala executados com meios moderados. (BUSQUETS, 2006).

O desenho urbano busca criar uma forma de cidade na qual a qualidade do todo seja melhor que a soma individual de suas partes. Ao longo dos últimos vinte anos, ele se consolidou como uma tendência efetiva no urbanismo em escala intermediária. Este enfoque aceita o trabalho na escala do fragmento urbano, com a compreensão que uma intervenção também pode ser o ponto de partida para se chegar às questões gerais da cidade (BUSQUETS, 2006)

A partir de linhas mestras um desenvolvimento subsequente é sugerido pelo planejamento, de forma que garanta integração entre as partes que se compõem um espaço. Apesar de seguir uma seqüência lógica, do geral para o específico, ainda é considerada difícil a questão da formulação do todo sem o projeto das arquiteturas particulares. Pode-se dizer, portanto que a execução de projetos pontuais gera questões fundamentais para a legitimidade das diretrizes macro do

planejamento. Frequentemente durante o desenvolvimento do projeto é que se verifica e, portanto, finaliza-se o programa.

O projeto urbano é principalmente um exercício de morfologia que aceita que os componentes arquitetônicos podem variar de acordo com pressões específicas, mas que eles devem sempre se encaixar na sintaxe geral. Nesta linha de projetos graduais, o arquiteto tem diversos papéis que abrangem desde garantir a coerência urbana e sua evolução adequada até estarem envolvidos com uma das partes projetadas, em conjunto com outros parceiros de projeto. (BUSQUETS, 2006)

5.2 Origens do tema- revitalização de entorno portuário

O processo decadência das instalações portuárias teve início em todo o mundo a partir dos anos 60 com a “containerização” do transporte marítimo, que tornou obsoletos os velhos cais em linha, com ou sem píers. (DEL RIO, 2001)

O requisito técnico do transporte marítimo moderno passou a ser uma ampla área de retroporto com a profundidade suficiente para poder armazenar filas de contêineres e com uma ligação direta à rodovia ou à ferrovia. As instalações obsoletas, após uma fase de decadência e abandono, passaram a ser reinventadas para novos usos: cultura, entretenimento, turismo, escritórios e universidades, por exemplo. Genova, Marselha, Baltimore, Barcelona, Boston, Nova York, São Francisco, Sidney, Hong Kong, Porto, Lisboa, Buenos Aires e outras cidades passaram por esse processo.

A revitalização não é obra exclusiva de governo e, às vezes, como aconteceu no Soho, ocorre até contra ele. O poder público e, particularmente, o poder local, tem um papel estratégico no desenvolvimento e na sustentabilidade do projeto. São eles os agentes dessa transformação, deles parte o interesse e vontade para que o espaço que utilizam seja revalorizado. (SIRKIS, 2004)

5.3 Princípios da Reestruturação Urbana Portuária

Na reestruturação urbana de entorno portuário há necessidade de se reconfigurar espaços já constituídos. Locais considerados abandonados ou sem ocupação se transformam em “zonas positivas”, a partir do momento em que são

reintegrados a malha urbana e ao uso da população, saindo assim da marginalização. (BUSQUETS, 2006)

A reconfiguração das superfícies se faz importante em áreas abandonadas criadas devido ao conflito com o traçado das infraestruturas da cidade, áreas obsoletas que precisam ser reprogramadas, e em novos espaços que servem de âncoras para o crescimento urbano. (BUSQUETS, 2006)

A criação do espaço urbano público, quando bem executada, agrega valor à cidade. Com base nessa temática são destacados a seguir quatro princípios fundamentais que levaram esses projetos ao êxito. Eles têm como base científica estudos de Busquets (2006), Del Rio (1990), Sánchez (2001) e Yázigi (2003).

I - Combinar a recuperação do velho com uma criteriosa introdução do novo.

A intervenção não deve partir de uma política avassaladora, que destrua tudo o que havia antes no espaço da intervenção, limitando-se a ser um simples reuso de espaço degradado substituído por algo completamente novo. O desafio está na inteligente combinação do velho restaurado e reciclado com o novo edificado de maneira criativa.

A preocupação com os moradores do lugar deve ser a principal, como integrantes essenciais da área e, portanto responsáveis pela identidade local, o respeito às conformidades pré-existentes deve ser ponto base para um projeto de intervenção. Segundo Yázigi (2003), a dignidade de um lugar deve ser concebida, antes de tudo, para seu habitante. Desta forma a sensação de pertencimento auxilia no desenvolvimento das políticas públicas.

A arquiteta Fernanda Sánchez (2001) atenta ao problema da inserção descontrolada de novas edificações e monumentos com desrespeito a identidade local. Ela critica a transformação da cidade em “vitrine” e considera que o nativo deve ser o principal elemento da transformação, ele é que trará a singularidade do local.

No trecho a seguir ela faz crítica ao desrespeito à discussão dos diferentes pontos de vista e interesses, à uniformização do pensamento e conseqüente reflexo que se vê nas cidades.

Entretanto, se a tendência à instauração do pensamento único dificulta sobremaneira a afirmação do pensamento crítico, o esforço de reflexão acerca do papel das imagens hegemônicas tem o desafio de romper a aparente unanimidade que constitui o essencial da força simbólica do discurso dominante, fazendo valer novas leituras, novas interpretações, novos cenários para o futuro." (SANCHÉZ, 2001).

II - Estimular a economia local pré-existente.

Uma revitalização não pode levar em conta apenas uma área ou se preocupar apenas com o investimento imobiliário, desassociado da economia local existente. Deve haver uma grande preocupação com a exploração imobiliária excessiva, esta pode acelerar um processo de ocupação excludente que acaba afetando de forma negativa a parte da população residente na área. Por isso, é necessário ao potencializar os grandes investimentos privados e públicos, injetar crédito sob variadas formas na economia e nas sociedades locais, de forma que essas consigam se manter no local e possam acompanhar o desenvolvimento econômico ocorrido, criando espaço de serviços e comércio. É preciso acesso ao crédito popular para poder financiar a expansão ou replicação de pequenos negócios como restaurantes, lojas, a transição da economia informal para a formal, transformando ambulantes em quiosqueiros ou pequenos lojistas. Também o financiamento advindo de bancos públicos para a restauração do casario tradicional, o reaproveitamento de antigos galpões industriais para serviços ou moradia (lofts) e projetos de habitação, sempre cuidadosamente planejados e desenhados para evitar desequilíbrios ou conflitos com a população já residente nos bairros. Estimular atividades geradoras de emprego imediato e sustentado é o projeto mais apropriado para acolher investimentos públicos e privados significativos evitando efeitos desagregadores, pelo contrário, propiciando ciclos onde a economia não sufoca, mas estimula a cultura, o civismo e a cidadania.

A exploração do turismo em recuperação de áreas degradadas é uma das formas mais empregadas para a retomada da economia local. Sabe-se, porém que, salvo algumas exceções, no Brasil raramente o urbanismo é usado como aliado a esta prática. A respeito disso, o geógrafo Yázigi formula uma opinião.

Todavia, como a oferta do lugar turístico no Brasil tem se pautado naquilo que é mais fácil (natureza e sol são dádivas não trabalhadas pelo homem...), temos negligenciado, vergonhosamente, a organização do espaço urbano, ignorando o quanto, por si só, ele pode ser motivo de permanência mais prolongada e de deleite cotidiano do residente

III - Garantir a pluralidade de usos.

Em relação às normas urbanísticas, o princípio da pluralidade de usos é vital. Isso significa a mistura de atividades na área de intervenção, com a finalidade de propiciar movimentação das pessoas nos espaços pelo maior período de tempo possível. Atividades diurnas e noturnas são bem-vindas se houver o cuidado com os impactos advindos de cada tipo de uso. Por exemplo: casas noturnas como bares e restaurantes com música devem ter tratamento acústico para poder estar próximos a unidades residenciais e mesmo de serviços, como escolas noturnas, clínicas 24h e similares.

IV - Promover a participação e as parcerias.

O bom efeito das soluções provem não apenas da qualidade técnica dos projetos urbanísticos e arquitetônicos, mas depende em muito da participação democrática das populações locais, de um processo permanente de consultas e de uma articulação entre os vários atores: gestores públicos, comunidades, investidores privados e públicos e universidades. Essa participação não é um mero tributo ao "politicamente correto", mas garantia de qualidade do próprio planejamento urbano. Dificuldades de diálogo, rivalidades políticas e interesses corporativos são obstáculos iniciais e inevitáveis do processo participativo. Do diálogo entre os muitos sonhos, desejos e opiniões, da mediação sincera de interesses, por vezes conflitantes, nasce a magia da urbanidade. (DEL RIO, 2001)

Grande parte das bem sucedidas revitalizações feitas pelo mundo eram conduzidas por entidades específicas, com autonomia financeira, organizações estas que ainda não existem no nosso país, as SPE (Sociedades de Propósito Específico) ou, as PPPs (Parcerias Público-privadas).

Programas de revitalização em áreas de grande amplitude, em geral, duram de dez a vinte anos, às vezes mais. Na maioria dos países ricos o tempo médio de construção de obras públicas é mais longo do que no Brasil e o custo maior. Um dos nossos maiores problemas são os burocrático-cartoriais. Estes, que por mais de vinte anos mantiveram as propriedades federais das áreas portuárias quase totalmente indisponíveis. Esvaziadas de seus usos originais, subaproveitadas, muitas vezes virtualmente abandonadas, essas instalações e terrenos passaram longos anos se deteriorando. Há uma relação entre essa deterioração ética e o círculo vicioso que se estabelece nessas situações levando a uma entropia urbana. Inversamente, quando se inicia a revitalização, promove-se a mobilização das vontades, a disseminação dos sonhos acontece os primeiros investimentos, surge a oportunidade de se desencadear um ciclo virtuoso onde cada elemento positivo puxa outro novo.

6 ESTUDOS DE CASO

Revitalização de entorno de área portuária

Os exemplos selecionados nesta pesquisa têm sua escolha justificada devido a cada um deles possuir elementos que colaboram de alguma forma na estruturação do futuro projeto em Antonina. Barcelona e o seu arrojo em uma estruturação rápida e de grande sucesso, um projeto que mudou o perfil da cidade e é até hoje um dos projetos de revitalização portuária mais conhecida. O Plano de revitalização de Puerto Madero em Buenos Aires, situado na América do Sul, portanto contando com as mesmas dificuldades financeiras que uma revitalização encontra no Brasil. Apesar dessas dificuldades, Puerto Madero é considerado uma referência internacional e a sua revitalização deu novo impulso à economia local. Com o estudo do projeto do Rio de Janeiro, procura se aproximar à realidade de Antonina, as problemáticas do Porto do Rio, apesar de se situar em um município imensamente maior, apresenta problemas parecidos. Tendo em vista o competente planejamento a que foi aplicado, certamente será possível aprender importantes conceitos aplicados neste.

6.1 Barcelona

6.1.1 Dados Básicos

Situada às margens do Mar Mediterrâneo (Figura 1), Barcelona está localizada no nordeste da Espanha (Figura 2). Possui 1.605.602 habitantes (um milhão seiscentos e cinco mil e seiscentos e dois habitantes) e 4.841.365 (quatro milhões oitocentos e quarenta e um mil e trezentos e sessenta e cinco) quando adicionada a Região Metropolitana. A área do município é de 101 km² (cento e um quilômetros quadrados) e da Região Metropolitana, 3.241,5 km² (três mil duzentos e quarenta e um e quinhentos metros quadrados). A densidade demográfica é de

15. 903 hab/ km² (quinze mil novecentos e três habitantes por quilômetro quadrado) em Barcelona, já se considerada a área metropolitana esse índice cai para 1.494 hab/km² (mil quatrocentos e noventa e quatro habitantes por quilômetro quadrado).

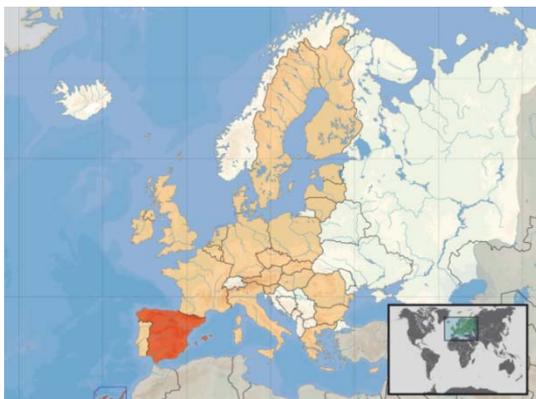


Figura 1- Mapa da Europa com destaque para a Espanha. (Fonte: Wikipédia, 2008)



Figura 2- Mapa da Espanha com destaque para Barcelona. (Fonte: Wikipédia, 2008)

No aspecto físico, o relevo da cidade é determinado por uma planície, que é limitada por dois rios: o Llobregat ao sul e o Bès ao norte. Na área próxima à Serralada Litoral, possui pequenas colinas, e foi uma vez cheio de correntes e pequenos pântanos. A vegetação predominante se vê na paisagem de bosques muito diversificada, com florestas de pinheiro e carvalho, campos e prados, bem como vegetação de área alagada. O clima é Mediterrâneo, com temperatura média de 17,6°C, com verões quentes e úmidos e invernos brandos. As chuvas são concentradas na primavera e no outono. (Departament d'Estadística Ajutament de Barcelona, 2006)

6.1.2 Histórico

LINHA DO TEMPO	
O motivo da colonização de Barcelona foi a boa localização em relação ao mar Mediterrâneo, além disso, ligação com rios que poderiam levar as mercadorias, assim como serviam de transporte para o interior do continente.	
15-10 AC	Ano de fundação
1753	Construção do bairro de Barceloneta
1854	Autorização para derrubar as muralhas que cercavam a cidade
1859	Aprovação do Plano d' Eixample de Barcelona, elaborado por Ildefonso Cerdá, que marcará a pauta do crescimento contemporâneo de Barcelona.
1929	Exposição internacional, que é celebrada na montanha de Montjuic e que marcará uma nova etapa de transformação urbana. A chegada massiva de imigrantes se inicia.
1932	Plano Macià
1953	Plano Comarcal de Barcelona
1966	Plano Diretor da área metropolitana de Barcelona
1976	Aprovação do Plano Geral Metropolitano de Barcelona. Plano de vias
1987	Plano de Barceloneta- tratamento do porto comercial. Início dos estudos para a infra-estrutura das praias de Poble Nou.
1992	Celebração dos XXV edição dos Jogos Olímpicos. Inicia uma nova etapa de modernização da cidade.
1998	Segunda renovação
2004	Fórum da Cultura Barcelona 2004

Figura 3- Linha do Tempo Planejamento Urbano de Barcelona. (Fonte: Ajuntament de Barcelona)

6.1.3 Projeto

Revitalização da Orla marítima de Barcelona



Figura 4- Orla Barcelona. (Fonte: Ajuntament de Barcelona, 2008)

Barcelona, a maior capital do Mediterrâneo, procurou com seu planejamento estratégico criar um novo aspecto e energia. A cidade conservou os seus atrativos tradicionais, o seu caráter aberto, um clima acolhedor e ensolarado, seus tesouros arquitetônicos e seu entorno natural, paralelamente, modernizou-se completamente mediante a construção de um novo aeroporto, de novas áreas residenciais, de lazer e de serviços, a renovação do seu sistema de comunicações e o rejuvenescimento geral da sua aparência urbana.

A área de intervenção analisada é a orla marítima de Barcelona. Apesar de ser uma cidade litorânea e ter se tornado conhecida como a capital do Mediterrâneo justamente pelo seu porto marítimo e pelos canais fluviais, que possibilitam a entrada no interior do continente, Barcelona teve por muito tempo a sua relação com o mar prejudicada. A partir de fortes investimentos, vontade política e pública esse cenário se inverteu, dando à cidade um novo ar e novos atrativos também. Impulsionando o turismo, os serviços e, portanto criando uma sustentabilidade para o desenvolvimento da cidade.

Historicamente, Barcelona tem bons antecedentes de planejamento urbano, principalmente pelo legado deixado por Ildefonso Cerdá. (MARSHALL, 2004)

A cidade, mais recentemente, adotou o método de Berlim, que define que as cidades européias seriam a base para a sua própria nova planificação, ou seja, a sua revitalização deveria tomar por base os traçados já existentes. Assim, a partir de 1979, iniciou-se um projeto de revitalização da cidade, priorizando intervenções pontuais, como por exemplo, abertura de espaços livres, infraestrutura, equipamentos e serviços. O objetivo do projeto era de reabilitar as áreas centrais e encontrar um equilíbrio entre centro e periferia.



Figura 5- Logo dos Jogos Olímpicos de 1992. (Fonte: ESPN, 2008)

No entanto, com a eleição de Barcelona em 1986 para sediar as Olimpíadas de 92, o processo tomou nova escala. A preocupação passou de ser restrita a quadras, ruas e parques e passou a atender portos, anéis viários e Vilas Olímpicas. Não se atendo somente a edifícios diretamente ligados aos Jogos Olímpicos, a reforma aproveitou a celebração para dar lugar a projetos de edifícios culturais, de serviços, transporte, lazer e infra-estrutura.

Com o slogan “Barcelona, abierta al mar”, a renovação portuária foi de suma importância para as instalações das Olimpíadas. A idéia era que a partir de um conjunto de projetos, a fachada marítima fosse redescoberta. A Ronda Litoral de Barcelona, que se tratava de uma via estrutural paralela à costa, foi objeto de desenho especial por se integrar na operação olímpica, para não se tornar uma barreira entre a cidade e o mar.

O modelo usado, chamado de “micro-urbanismo”, nada mais é do que grandes intervenções urbanísticas em locais determinados e foca-se principalmente na teoria que o desenho urbano do espaço público valoriza o espaço urbano.

Com as intervenções, a costa inteira de Barcelona foi explorada. No sul encontra-se o porto comercial com contêineres e silos, mais ao norte está a estação marítima, onde se embarca em direção às Ilhas Baleares e demais destinos. Ao seu lado, uma sinuosa passarela levadiça, prolongação da Rambla, leva o

pedestre ao Maremàgnum. Ao norte da costa, encontram-se espaços reorganizados que circundam a Barceloneta, um populoso bairro de ruas estreitas e ambiente marinho. Mais acima está a Vila Olímpica, dotada do seu correspondente porto de recreio.

6.1.3.1 Projetos Urbanos

Assim como foram projetados, as intervenções na orla serão aqui mostradas nos seus aspectos pontuais.

a) *Port Vell*



Figura 6- Vista aérea Port Vell. (Fonte: Portvell)

A recuperação das velhas instalações portuárias como espaços urbanos para a cidade tem sido um dos objetivos da política urbana levada mais a sério pela Prefeitura de Barcelona na última década. Port Vell, o porto interno de Barcelona, adjacente ao centro histórico da cidade, foi recuperado também para o uso dos cidadãos, com a remoção das barreiras que impediam o acesso ao mar e a construção de passarelas que permitiam os antigos cais serem acessados. O perímetro que circunda o antigo porto desde o cais da Espanha até o cais do Relógio, no extremo inferior do bairro de Barceloneta, se converteu em um passeio de pedestres, junto à água, de mais de um quilômetro de extensão. A operação, financiada pelo Porto Autônomo de Barcelona e pelo Instituto Municipal de Promoção Urbanística, tem comportado, além disso, a urbanização do setor da fachada marítima de Barceloneta (passeio de Joan de Borbó), a Praça de Palau, o setor do edifício dos Correios, a Praça de Pau Vila e a ordenação da rede viária.

A estruturação destes espaços, tanto do ponto de vista urbano, como do formal, se consegue mediante a utilização diversificada dos materiais de pavimentação, os pequenos movimentos topográficos que geram taludes e degraus, as massas arbóreas, as colunas de luz, o mobiliário e os elementos de escultura, que se integram sutilmente na nova paisagem. Estas peças artísticas são contribuições da exposição permanente que tem o nome de: "Configurações Urbanas" se realizou no Porto Vell na sua inauguração.

Das antigas edificações do setor foi conservado o Depósito Geral do Comércio, atual Palácio do Mar, restaurado pelo arquiteto Eberhard Zeidler.

O resto dos cais que configura o Porto Vell também foi objeto de profundas remodelações. No cais de Barcelona ergueu-se uma nova Estação Marítima com o edifício circular do Centro Internacional de Negócios, segundo projeto dos arquitetos Pei, Cobb, Freed e associados. No cais da Espanha se criou a Rambla del Mar, com uma passarela flutuante de conexão com o passeio de Colombo (desenhada por H. Pinon e A. Viaplana), e se construiu o Maremàgnum (segundo projeto de Pinon, Viaplana, Jordi Mir e Rafael Coll), uma pequena cidade de lazer construída sobre as águas do porto e localizada entre o cais onde amarram a frota pesqueira e as marinas dos clubes Nàutic e Marítim. Já no seu primeiro ano, o Maremàgnum recebeu cerca de 12 milhões de pessoas para conhecer o seu Aquarium, os cinemas IMAX, comércios, restaurantes e bares.

Um espaço triangular resultante da união dos cais da Espanha e do Depósito foram desenhados por Pedro Barragán e monumentalizado com a escultura "A Cara de Barcelona", de Roy Lichtenstein.

A quantidade de prédios nessa área é considerável, isso gerou muitas críticas em relação a legitimidade de construir uma estrutura tão singular exatamente na costa, ainda mais que possui grandes problemas de acessibilidade.

Os urbanistas de Barcelona novamente aqui aplicaram princípios definidos ao emplacarem os novos shopping centers urbanos, com isso, a cidade definitivamente apostou na estratégia de impedir que as atividades comerciais se mudassem para as áreas periféricas. Para tanto, os espaços comerciais tradicionais foram reequipados e integrados, dando a eles uma nova imagem. E, por outro lado tem se evitado, a

implantação dos grandes shoppings centers nos anéis metropolitanos, ao longo das vias arteriais de maior tráfego. Ao invés disso, essas lojas são ancoradas para dentro do anel central da cidade.

b) Barceloneta



Figura 7-Vista Barceloneta- Passeio Marítimo.
(Fonte: A autora, 2006)

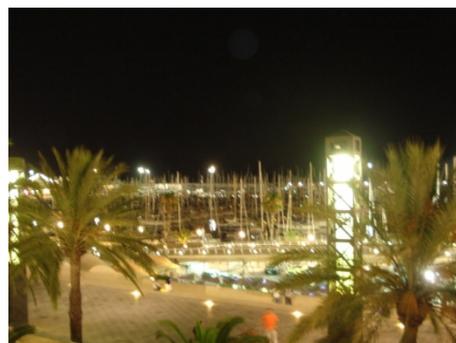


Figura 8- Vista noturna Barceloneta, marina.
(Fonte: A autora, 2007)

Na orla: de Barceloneta até Poble Nou, passando por La Via Bella, cerca de 5km de costa foram recuperados, e têm sido adaptados para atividades de lazer e natação, com a construção de um passeio costeiro, o Porto Olímpico e a instalação de vários restaurantes e bares. Esta abertura da cidade para o mar deve ser considerada o maior legado dos Jogos de 92, pois permitiu uma mudança radical no que a cidade oferecia, acrescentando sol e praia como novos produtos.

Os Banhos de San Sebastián: o edifício e a Praça do Mar ocupam os lotes restantes da demolição dos velhos Banhos Orientais e de San Sebastián do bairro de Barceloneta, cuja praia foi objeto de uma importante operação de saneamento com o motivo da celebração dos Jogos Olímpicos de 92.

Seguindo a norte, contínua à Praça, se encontra a Praça de São Miguel, que foi urbanizada como passeio marítimo pelos projetos dos arquitetos Jaume Artigues, Olga Tarrasó, Jordi Heinrich e Miguel Roig, e monumentalizada com uma escultura de Rebecca Horn.

c) Ciutat Vella

Figura 9- Museu de Arte Contemporânea na Ciutat Vella. (Fonte: A autora, 2007)

Eixo cultural, esta cruza a Raval, no centro histórico da cidade, do porto para a Placa de la Universitat. Constitui-se no coração de um bairro com problemas graves de deterioração, no qual foram colocados os espaços mais importantes da cidade: O Museu de Arte Contemporânea de Barcelona, o Centro de Recursos Naturais, sede de um dos maiores grupos editoriais da Catalunha, a renovada Biblioteca Nacional, e a sede do Alto Comitê em Pesquisa Científica.

d) Vila Olímpica

Figura 10- Antigos barracões fabris que hoje são usados para residências e escritórios. (Fonte: A autora, 2006)

O antigo Poble Nou, um bairro fabril, teve suas fábricas substituídas por esta área residencial reurbanizada, construída para abrigar os atletas dos Jogos Olímpicos de 92. O bairro transformou-se em um dos mais dinâmicos da cidade.

A Vila Olímpica, assim como a Barceloneta, transformaram a fachada marítima de Barcelona. Com quatro quilômetros de praia, dois arranha-céus, um porto reurbanizado no qual as construções de tijolo aparente evocam a antiga condição industrial do bairro e um parque são alguns dos elementos característicos da segunda grande área olímpica de Barcelona, responsável pelas maiores mudanças da cidade. As praias tem fácil acesso pelo metrô, os restaurantes e bares do Porto Olímpico figuram entre os mais concorridos da cidade durante todo o ano. Os bares nas calçadas também são conhecidos pontos de encontro.

e) Montjuic



Figura 11- Vista Montjuic. (Fonte: A autora, 2006)

A área olímpica por excelência está localizada em Montjuic, cenário das principais competições esportivas dos Jogos Olímpicos de 1992. A montanha de Montjuic, situada sobre o porto, é a tradicional posição de defesa da cidade, como prova a fortaleza que se encontra no seu cume. Em 1992 completou-se a urbanização com a construção da Anella Olímpica.

f) Sistema Viário



Figura 12- Vista aérea rotatória que agilizou o fluxo entre as perimetrais. (Fonte: Ajuntament de Barcelona, 2007)



Figura 13- Vista aérea perimetrais. (Fonte: Ajuntament de Barcelona, 2007)

A celebração dos Jogos Olímpicos permitiu culminar a rede viária da cidade e seu entorno previsto na renovação urbana e iniciada: comunicação entre bairros, melhora dos acessos, novos cinturões de circulação.

As perimetrais, um anel viário de 35 quilômetros modificou e agilizou o trânsito da cidade. As perimetrais permitem circundar Barcelona em menos de meia hora e ter acesso a qualquer um dos seus recantos evitando atravessar a cidade, redefinindo dessa forma os critérios de centralidade de Barcelona.

Estas novas vias de comunicação ou a reforma de outras, exigiram obras complementares que também em alguns casos foram desenhadas com especial atenção a sua integração na paisagem urbana.

Em 1992 instalou-se sobre a Ronda del Litoral, perto da Rambla de Prim, a passarela metálica projetada em 1972 por Carlos Fernández Casado para a Praça das Glòries. Esta que foi adaptada para a sua nova localização mediante rampas de concreto desenhadas pelos engenheiros Fernández Troyano e Javier Manterola.

O “toque olímpico” não se limita a estas intervenções diretas e é perceptível no conjunto da cidade, e muito especialmente no Eixample e nas suas áreas históricas, graças à operação de reabilitação e renovação urbana desenvolvida nas vésperas dos Jogos e continuada, de maneira regular, após o encerramento. (MOIX, 2002)

6.1.4 Considerações Finais

O uso do desenho urbano em Barcelona foi fundamental para o desenvolvimento socioeconômico da região. A qualidade dos espaços públicos, como as praças e passeios, mudou o perfil da cidade e a pôs em um novo patamar mundial. Respeitando o patrimônio pré-existente e certamente de grande valia os arquitetos conseguiram agregar a história com o desenvolvimento.

O uso de instrumentos como a boa iluminação pública, o passeio para pedestres, um mobiliário urbano bem planejado e a simples pavimentação adequada fizeram grande diferença no conjunto. Além disso, destaca-se a estratégia de revitalização do centro como forma de impedir que as atividades comerciais se mudassem para locais mais afastados, gerando tráfego e todas as demais conseqüências.

Como paralelo ao projeto em Antonina destaca-se a reintegração do mar à comunidade, a instalação de equipamentos que levaram os moradores a redescobrir o espaço da sua própria cidade. O tratamento paisagístico de toda a orla também é um elemento a ser ressaltado neste projeto e que certamente servirá de base para a realização do projeto de reestruturação do entorno portuário de Antonina.

6.2 Buenos Aires



Figura 14- Mapa Mundi com destaque para a Argentina. (Fonte: Wikipédia, 2008)



Figura 15- Mapa da Argentina com destaque para a cidade de Buenos Aires. (Fonte: Wikipédia, 2008)

6.2.1 Dados Básicos

Capital da Argentina, Buenos Aires situa-se às margens do Rio da Prata. É a maior cidade do país, com 2. 970 950 habitantes (dois milhões novecentos e setenta mil e novecentos e cinquenta habitantes). Com uma área de 203 km² (duzentos e três mil quilômetros quadrados), possui uma densidade demográfica alta, com 14. 635 hab/km² (catorze mil seiscentos e trinta e cinco habitantes por quilômetro quadrado). (Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, 2008)

O relevo é formado basicamente por planície e a vegetação predominante são os pampas. O clima é subtropical úmido, com temperatura média anual 18° C. (Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, 2008)

6.2.2 Histórico

LINHA DO TEMPO	
1536	1ª fundação de Buenos Aires
1541	Abandono de Buenos Aires, parte da população fora dizimada, e o resto foram acolhidos em Assunção, Paraguai.
1580	2ª fundação de Buenos Aires
1775	Constrói-se o 1º cais das <i>Catalinas</i>
1853	Primeiros bondes puxados a cavalo circulam por Buenos Aires
1888	Abre-se a Avenida Mayo, que será inaugurada oficialmente em 1894.
1913	Inaugura-se a linha A do metrô, a mais antiga da América Latina.
1916	O engenheiro Benito Carrasco inaugura o uma zona de passeio junto ao rio, na Costanera Sur, que até final da década de 50 era o balneário preferido dos portenhos.
1928	Os primeiros ônibus urbanos circulam por Buenos Aires
1938	Plano de Le Corbusier e Pierre Jeanneret; substituição do porto por um espaço de lazer, cultura e esportes. Também reforçava a idéia do uso do espaço como um elemento emblemático da cidade, com a prolongação do eixo da Avenida Mayo através de um braço que se adentrava no rio até uma ilha artificial, onde se ergueria a "Cit� des Affaires", composta por cinco arranha-céus.
1959	Plano Regularizador da Cidade de Buenos Aires; elimina�o dos velhos depósitos, recuperando a área para usos administrativos, culturais, de esporte e lazer. Também projetou um Grande Parque Recreativo Central, que teria uma área de 400 ha., com uma extensão de 850 metros paralela � Costanera Sur.
1969	Plano Diretor da Cidade de Buenos Aires; inicia-se a idéia de preserva�o dos depósitos do Puerto Madero. Além disso, propõem-se a constru�o de um parque Central Metropolitano e a área residencial entre o Dique 2 e a prolonga�o a leste da Avenida Brasil.
1971	Plano de Renova�o da Zona Sul de Buenos Aires; previa expansão do setor terciário, construindo-se comércios, hotéis e salas de espetáculos públicos e privados. Não se previa uso residencial.
1985	Convênio entre a Faculdade de Arquitetura e Urbanismo e a Secretaria do Estado de Transporte; Proposta para recupera�o e desenvolvimento da área do Puerto Madero num Plano Geral para ser operado em etapas, com ajuda da iniciativa privada.
1990	Acordo entre as Prefeituras de Buenos Aires e de Barcelona; Planejamento Estratégico para o Antigo Puerto Madero.

Figura 16- Linha do Tempo Planejamento Urbano de Buenos Aires. (Fonte: Gobierno de La Ciudad de Buenos Aires)

6.2.3 Projeto

Revitalização do Puerto Madero

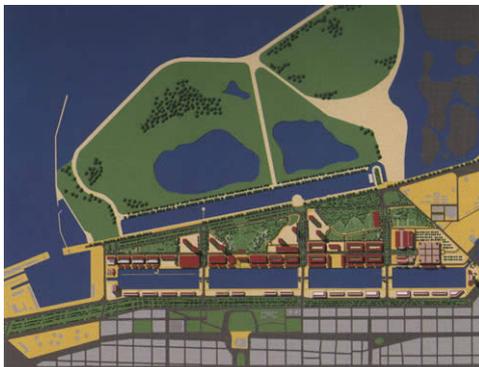


Figura 17- Mapa zoneamento com a área de Puerto Madero. (Fonte: Corporación Antiquo Puerto Madero, 2006)

Esta intervenção teve dimensão menor que a de Barcelona, tendo seu foco principal justamente no porto. Portanto, para apresentação desta revitalização, serão introduzidos os antecedentes que levaram ao projeto, o Plano Diretor Estratégico elaborado já com o enfoque na intervenção do porto, e por último as ações pontuais executadas.

6.2.3.1 Histórico do Porto

Desde a sua fundação, Buenos Aires utilizou o “*Riachuelo de los Navíos*” para o desembarque de mercadorias, já que este era um canal profundo. Até 1770 foram propostos mais de 60 projetos de portos e diques fora da zona do Riachuelo. Nenhum desses projetos atendiam às necessidades de Buenos Aires.

Com o projeto do engenheiro Eduardo Madero, em 1º de abril de 1887 deu-se início à obra do novo porto, que foi finalizada em 31 de março de 1898. Já em 1910 o porto era insuficiente para o grande movimento comercial que havia desenvolvido na cidade em rápido crescimento. Constrói-se então o Puerto Nuevo, pouco mais ao norte. Com os anos o Puerto Madero foi abandonado.

Em 1989 criou-se a Corporação Antiquo Puerto Madero. Ela tinha como objetivo urbanizar os 170 ha. do velho porto. A corporação é uma sociedade formada pelo Estado e a Prefeitura de Buenos Aires.

Com a escritura das terras em mãos, se iniciaram os estudos do plano de reciclagem, com a assessoria de técnicos da prefeitura de Barcelona. Em 1991 foi convocado um Concurso Nacional de Idéias, de onde saiu o Plano Diretor do novo bairro. O Plano deveria solucionar os diversos problemas locais. Como principal objetivo destaca-se a renovação da área recuperando a situação atual de degradação. Além disso, esperava-se do projeto uma reordenação do espaço para contrabalançar o déficit do centro, recebendo principalmente atividades terciárias, espaços culturais e residenciais. A fim de reaproximar o rio da população também foi sugerido a inclusão de áreas verdes em sua margem.

Esta foi a maior obra do gênero realizada em Buenos Aires. A região convertida gerou um novo atrativo turístico para a cidade. O espaço não foi pensado somente nos moradores, mas também nos visitantes.

O bairro ganhou uma identidade própria que o define diferencia perante os demais. Grande instrumento para isso foi o desenho urbano. As ruas de pedestres amplamente arborizadas, o fácil acesso por meio de transporte público, são exemplos do uso do planejamento urbano em prol do desenvolvimento da região.

O projeto resultou em algo similar às docklands de Londres, com quatro espelhos d'água (diques) fechados e interconectados, que correm paralelos ao Rio da Prata. Os depósitos antigos conservam em grande parte seu aspecto original, sólidas construções em estilo inglês feitas com tijolos cerâmicos. Em seu interior foram instalados lofts ocupados por escritórios e residências. (SANTORO, 2007)

6.2.3.2 Dados Básicos do Porto

DADOS BÁSICOS PUERTO MADERO	
População	406 habitantes
Superfície	2,1 km ²
Densidade demográfica	193,3 hab/ km ²

QUADRO 1-Dados Básicos Puerto Madero (Fonte: DGESC, 2001)

6.2.3.3 Plano Diretor

O projeto partiu do princípio de integrar os novos prédios sem perder a característica do porto que deveria ser mantida. Como por exemplo, os diques de tijolo e algumas casas comerciais que caracterizam o local.

O Plano Diretor integrava uma área de 3.033.505 m² a leste. Seu uso era bem distribuído: 55% de uso terciário, 37,3% residencial, 3,3% de lojas e 4,4% de equipamentos urbanos. Já a oeste, o espaço era pretendido para áreas residenciais de alta densidade, os serviços foram propostos rente aos diques. O espaço do dique 1, separado dos demais era destinado ao centro de exposições.

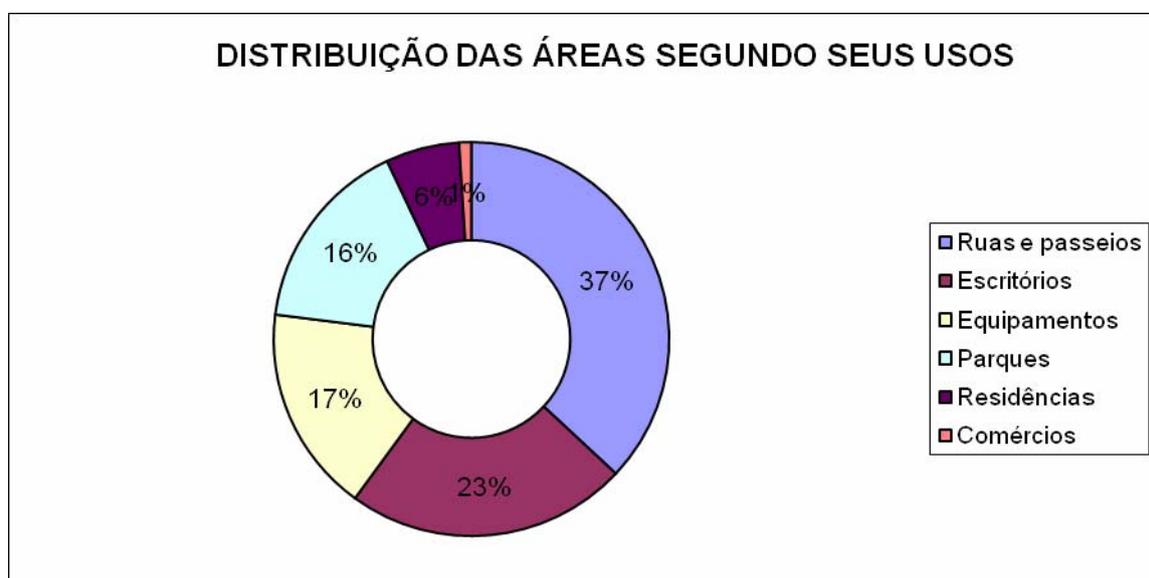


Gráfico 1- Distribuição de áreas segundo seus usos, (Fonte: Corporación Antigo Puerto Madero)

DISTRIBUIÇÃO DAS ÁREAS	
Terrenos para construir	39,5 ha
Ruas e passeios	32,7 ha
Parques	18 ha

QUADRO 2- Distribuição das áreas do Puerto Madero. (Fonte: Corporación Antigo Puerto Madero)

O plano estratégico apresentou uma estreita linha de prédios nos extremos dos diques, e pretendia a preservação dos diques construídos de tijolo que ficavam ao longo do setor oeste.

No setor leste, a área limitada pelos extremos dos diques, apresentava edificações de gabaritos baixos, com uma mistura de usos diferenciados. Dessa maneira, o local se tornou mais atrativo para os parques públicos. Uma segunda linha atrás foi projetada para abrigar prédios mais altos.

Levando em conta a localização dos prédios, o Plano também designou a construção de dois grandes parques, a leste dos diques 2 e 3. Desta forma planejava-se ter uma grande área de lazer que se ligava com a margem sul, revitalizando toda a linha costeira. A área destinada a áreas verdes foi de 60 hectares, sendo que a principal área seria destinada ao Parque Central, que tinha correspondência com a Avenida Mayo.

A intenção de desenvolver a recuperação do espaço público também ficou clara com o plano de se construir amplas faixas de pedestres em ambos os lados dos diques, assim como pelos boulevards e as várias praças que tiveram planejamento paisagístico e cuidados especiais na sua implantação. A fim de promover um maior conforto dos habitantes, foi estipulado a criação de estacionamento de veículos em dois níveis em todas as regiões de alta densidade.

6.2.3.4 Projetos Urbanos

a) Docas



Figura 18- Docas recicladas. (Fonte: Corporación Antiguo Puerto Madero)

Estes edifícios, situados na margem oeste dos diques, constituem o principal patrimônio histórico-arquitetônico e marca de identidade da zona portuária. Sua

construção original deu-se entre 1900 e 1905. Mais tarde foi considerado “Área de Proteção Patrimonial Antigo Puerto Madero”, que estabeleceu normas de proteção aos edifícios muito restritas.

São dezesseis edifícios no total, que seguem as margens dos diques. São quatro por dique, compreendendo um total aproximado de 320.000 m². Um dentre esses teve que ser construído novamente, pois se encontrava totalmente destruído por um incêndio. Na reconstrução respeitou-se, no entanto, a forma e volume do edifício original, que é hoje a atual doca branca.

Estes edifícios foram os primeiros a serem licitados pela Corporación Antigo Puerto Madero para sua construção. O processo teve início em 1991 e se estendeu até 1998.

Os usos são destinados majoritariamente para escritórios, sobretudo os situados na porção norte, e em menor proporção para residências. Entre esses se encontram quatro edifícios, localizados no Dique 2, que estão destinados à Universidade Católica Argentina.

Em amplos setores de galerias e espaços para a rua foram se instalando uma grande quantidade de restaurantes, que deram lugar à consolidação de um corredor gastronômico, o que se somou como um atrativo adicional ao bairro.

b) Áreas Verdes



Figura 19- Costanera Sur. (Fonte: Corporación Antigo Puerto Madero)



Figura 20- Parque Mujeres Argentinas. (Fonte: Corporación Antigo Puerto Madero)

As áreas verdes de Puerto Madero se compõem de dois grandes parques, praças menores e outros setores distribuídos pelos boulevards, que no total somam aproximadamente 20 hectares, menor do que o proposto pelo plano, mas ainda

assim de grande dimensão. O Plano Diretor para a região determinou que deveria ser reservada uma ampla superfície destinada ao espaço público, de modo a dar ao setor Sul da cidade mais áreas verdes.

Com isto, o Puerto Madero definiu-se a leste com dois grandes setores verdes, *Costanera Sur* e a Reserva Ecológica.

O *Parque Micaela Bastidas* foi o primeiro a ser construído. Inaugurado em janeiro de 2003, o parque conta com uma superfície de 72.000 m². Ele está projetado em dois níveis, sendo o mais baixo sobre a *Costanera Sur*. O espaço mais alto é dividido em três setores: *Plaza de los Niños*, destinado a jogos e brincadeiras infantis, *Plaza del Huerto* e *Plaza del Sol*. Os setores são divididos por pequenos muros construídos com pedras irregulares e que destacam a entrada. O parque é atravessado por várias rampas e caminhos, que oferecem diferentes alternativas de passeio.

O *Parque Mujeres Argentinas*, foi construído entre os anos de 2006 e 2007. Menor do que o *Parque Micaela Bastidas*, ele possui área de 53.700 m². Estrutura-se numa grande praça central configurada ao molde de um anfiteatro, com asas repletas de verde e um cinturão de árvores e arbustos. A série de caminhos e os vários níveis permitem trajetos diferenciados, que incluem rampas de acesso para desabilitados. O parque conta também com setor destinado à banheiros.

Outro importante elemento das áreas verdes de Puerto Madero são as praças. Destaca-se entre elas a *Plaza Reina Holanda*. Localizada na desembocadura leste da *Puente de la Mujer*, próxima à Embaixada dos Países Baixos, a área conta com 4.000 m², divididos em áreas de doca, verdes e um espelho d'água.

Além da implantação dos parques e praças, a arborização existente no bairro foi restaurada. Replantaram-se álamos e outras espécies. Também reestruturaram os caminhos de pedestres e desenhou-se uma nova ciclovia.

O passeio situado na margem foi reconstruído remetendo ao estilo de época, com restauração de novos bancos e postes. Para manutenção da história local também foram recuperados alguns marcos históricos.

Outra intervenção do espaço público foi a criação da área de jogos destinada a crianças e adolescentes. Para atender a demanda de cada faixa etária ele foi dividido em três setores. Um setor revestido de areia para as crianças menores, outro para crianças um pouco mais velhas e um terceiro para adolescentes contando inclusive com uma pista de patinação.

O espaço cultural ficou por conta do anfiteatro, foi reabilitado em fevereiro de 2000. Frequentemente nele são realizados espetáculos ao ar livre, abrigando até 2.500 pessoas. O espaço conta com um tablado de madeira, que serve de palco e é sustentado por uma estrutura de ferro.

c) Passeios de Pedestres

Os passeios de pedestres foram construídos sobre o que antigamente eram os trilhos de trem, entre os galpões e as docas. Neste espaço realizavam-se antigamente os trabalhos de carga e descarga dos barcos. As instalações conservaram o estilo portuário do lugar. À isto se deve o mobiliário que foi feito de partes de materiais e equipamentos históricos, como revestimentos do piso, dormentes e as gruas. Além disso, os desenhos dos trilhos foram preservados, as luminárias e os bancos reconstituídos.

A *Puente de la Mujer*, que cruza o Dique 3, foi feita com o intuito de facilitar o acesso do público ao setor leste do Puerto Madero. O projeto foi do arquiteto Santiago Calatrava.



Figura 21- Passeios de pedestres. (Fonte: Corporación Antiguo Puerto Madero)

d) Equipamentos Urbanos

Diversos equipamentos foram instalados nessa região, destacando-se a grande quantidade de hotéis. Além disso, o bairro teve a instalação da Universidade Católica da Argentina e o Instituto Tecnológico de Buenos Aires, trazendo assim um grande público jovem para o local.

e) Edifícios Residenciais

Em 1996, a Corporação Antigo Puerto Madero pôs em prática a segunda etapa do plano de urbanização, para desenvolver o setor Leste do Puerto Madero. Com uma superfície muito maior que a oeste, requeria importantes obras de infraestrutura, tanto para as aberturas das ruas, como para as correspondentes redes de serviço.

Foram 1.500 000 m² de área coberta pelo projeto. Três fachadas históricas foram conservadas, as demais deram um aspecto notadamente contemporâneo à região.

A princípio haviam-se previsto setores diferenciados para edifícios, um de escritórios no norte e outro de residências ao sul, porém o mercado por si só acabou definindo-se com usos mistos.

O primeiro núcleo residencial situou-se na parte leste do Dique 2, com importantes conjuntos de edifícios de nove andares. No ano 2001, com os trabalhos de infraestrutura tanto nas vias quanto nos serviços em pleno desenvolvimento, iniciou-se a etapa de construção de importantes conjuntos de torres altas. As mesmas estavam contempladas no Plano Diretor da região, respeitando os códigos de edificação previstos. A maior delas possui quarenta e seis andares com altura total de 170 metros.

f) Edifícios Comerciais

Foram estabelecidas aqui algumas das mais importantes empresas do país. Os projetos de todos têm em comum o compromisso com a nova imagem pretendida ao bairro, todos possuem linhas modernas e arrojadas.

6.2.4 Considerações Finais

Puerto Madero possui valor histórico de grande importância para a cidade de Buenos Aires. Ao revitalizar-se o porto, a cidade ganhou um novo espaço, que antes era degradado, para o desfrute de todos.

Apesar de estar em um país em desenvolvimento, portanto escasso de recurso, a administração pública, por meio de políticas estratégicas, conseguiu alcançar sucesso ao fazer uso de investidores para a execução das obras.

A ligação do rio com o lazer dos moradores e visitantes é um fator a ser destacado. Esta relação com a natureza aliada a um bom planejamento urbano atrai as pessoas, que vêm ali um local agradável para passear, fazer negócios e até mesmo morar.

Assim como em Antonina, o multiuso dos espaços é necessário para aumentar a circulação de pedestres. Portanto o bom tratamento desses é essencial para a sustentabilidade da intervenção, lembrando-se que ela deve ter ações de curto prazo, porém deverá se manter em longo prazo.

6.3 Rio de Janeiro

6.3.1 Dados Básicos



Figura 22- Mapa Mundi com destaque para o Brasil. (Fonte: Wikipédia)



Figura 23- Mapa do Brasil com destaque para o Estado do Rio de Janeiro. (Fonte: Wikipédia)

A cidade do Rio de Janeiro é umas das principais cidades do Brasil, reconhecida mundialmente por suas belezas naturais, ela é a principal porta de entrada do turismo internacional.

A população da cidade é de 6.093.472 habitantes (seis milhões e noventa e três mil quatrocentos e setenta e dois habitantes). A área é de 1.224, 56 km² (mil duzentos e vinte e quatro e cinquenta e seis quilômetros quadrados), obtendo-se dessa forma uma densidade demográfica de 4.978 hab/km² (quatro mil novecentos e setenta e oito habitantes por quilômetro quadrado).

A cidade, quanto ao relevo, é marcada pela planície, que é delimitada pela Serra do Mar. A vegetação predominante é a Mata Atlântica e o clima tropical. Com temperaturas geralmente altas, a média anual é de 23,7° C.

Dados: Instituto Planejamento Urbano Pereira Passos

6.3.2 Histórico

LINHA DO TEMPO	
Devido a sua localização estratégica no sul da colônia, o Rio atraiu o interesse de muitos colonizadores.	
1565	Ano de fundação
1763	A cidade transforma-se na sede do Governo Geral, em substituição a Salvador.
1808	Rio se torna sede do governo português com a mudança da família real para a cidade
1875	Primeiro Plano Urbanístico da cidade; visando remodelar, embelezar e melhorar as condições de saneamento da cidade, incluindo a vacinação obrigatória contra a febre amarela.
1920	Plano Agache; regras para as edificações e para a ocupação ordenada dos espaços, separando áreas para moradia, comércio ou indústrias.
1960	Plano Doxiadis: preocupação com o funcionamento e as necessidades futuras da cidade
1977	Plano Urbanístico Básico, PUB-RIO; Projetos de Estruturação Urbana (PEU) para o planejamento local, respeitando as características dos diferentes bairros e criava políticas setoriais para o desenvolvimento econômico e social.
1988	Plano Diretor Decenal do Rio de Janeiro; Mais do que diretrizes para o desenvolvimento da cidade, o Plano Diretor estabelece instrumentos e regras para o planejamento, visando distribuir mais justamente os recursos aplicados na cidade. Funciona como uma carta de princípios para o planejamento urbano que, com as constantes e rápidas transformações da sociedade, torna-se cada vez mais importante para fazer frente às desigualdades econômicas e sociais nas cidades.
1995	Plano Estratégico da Cidade do Rio de Janeiro; para complementar o Plano Diretor, visava consolidar a cidade como uma metrópole empreendedora e competitiva, com capacidade para ser centro de negócios para o país e o exterior. Para atingir este objetivo, o Plano Estratégico apresenta sete estratégias que se desdobrariam em ações e projetos da administração municipal

Figura 24- Linha do Tempo Planejamento Urbano do Rio de Janeiro. (Fonte: Instituto Municipal de Urbanismo Pereira Passos)

6.3.3 Projeto

Plano de Revitalização e Reestruturação do Porto Rio

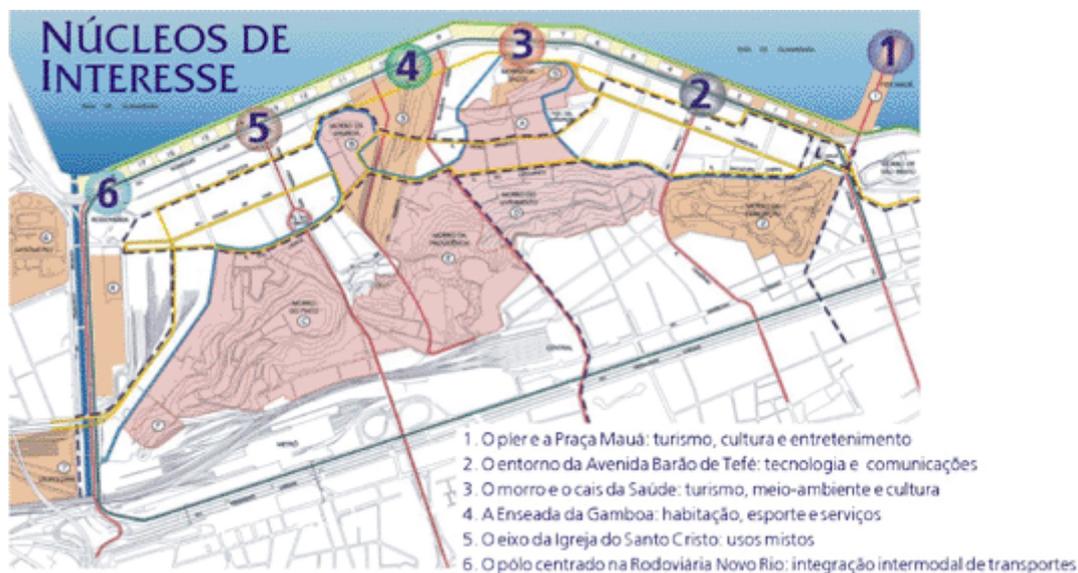


Figura 25- Mapa com área de intervenção do Porto do Rio. (Fonte: IPP)

O projeto de reestruturação do Porto do Rio será apresentado começando com a caracterização do espaço, o seu histórico, aspectos físicos e sociais. Após será analisado o Plano Diretor, no que diz respeito ao Porto e por fim serão apresentadas algumas das intervenções pontuais projetadas e executadas.

6.3.3.1 Histórico do Porto

Originalmente, por volta de 1610, a região do porto era uma extensa planície pantanosa cercada por morros e diversas lagoas. A cidade limitava-se ao morro do Castelo e às pouquíssimas ruas existentes na planície, sempre margeando o morro e o mar. Contava com alguns pequenos núcleos urbanos e uma pequena praia chamada Prainha, além de um grande alagado conhecido como lagoa da Sentinela. Para expandir sua área de roçado sobre a lagoa, abriu-se uma vala que desaguava na Prainha. Há indícios de que nessa época já existiam algumas benfeitorias na Prainha: algumas casas de pau-a-pique e um cais.

A antiga vala, cem anos mais tarde, estendeu-se, passando por trás da cidade, servindo para drenar as águas da lagoa de Santo Antônio, no atual Largo da

Carioca, bem como os alagados no caminho. Utilizada como esgoto, acabou por dar lugar à Rua Uruguaiana e só começou a ser coberta em 1765.

Durante esse tempo, apenas se esboçava a vocação da Prainha e adjacências para ser o porto da cidade. O grande movimento de embarcações ainda se limitava à área entre os morros do Castelo e São Bento, mas aos poucos iam surgindo armazéns e depósitos de pescadores tanto na Prainha como na praia do Valongo. Nesta última, funcionava o mercado de escravos trazidos da África.

Por volta de 1828, em razão da concentração populacional na região, as autoridades locais determinaram a demarcação e a distribuição de terras, visando a ordenar a ocupação do Largo da Prainha.

A partir da década de 1830, com o aparecimento do barco a vapor em substituição à vela e ao remo, intensificou-se o tráfego de passageiros. A implantação da Estrada de Ferro D. Pedro II, com sua grande estação no Campo de Santana e mais tarde a chegada dos trilhos à beira do cais, acabou por atrair indústrias, ampliando substancialmente o movimento do comércio. Saindo da Prainha, além de outros produtos, partiam 50% das exportações de café.

Já em 1890, surgiram projetos para a construção de um porto de maior capacidade, entre a Prainha e Gamboa. A obra foi executada pelo governo, pois a iniciativa privada não poderia arcar com o grande investimento necessário. A construção de um cais de 3.500m de extensão para o atracamento dos navios, entre o Arsenal da Marinha junto ao morro de São Bento e a embocadura do canal do Mangue, foi seguida pela construção das avenidas Central e do Mangue, facilitando a comunicação com o centro da cidade.

Na década de 30 pouco sobrava do tempo colonial, em razão do progresso e da necessidade de adequar o Centro aos novos tempos da revolução industrial. Ficaram apenas os prédios suntuosos inspirados numa Paris renovada. Mesmo os pequenos prédios antigos, muitos ainda do tempo colonial, sofreram um ajuste na fachada.

Vinte anos depois, a população da cidade era de 1.6 milhões de habitantes e a circulação do porto chegava a 340 mil pessoas, enquanto as famílias começaram a

abandonar o centro da cidade, atraídas para os novos bairros das zonas Sul e Norte, longe do velho e agitado Centro.

No novo cais, junto à Praça Mauá, foi feita uma nova estação marítima de passageiros, para servir de armazém de bagagens e escritório de recepção aos viajantes. Em frente, na esquina da Avenida Central, ficava a casa Mauá, hospedaria, café e casa de câmbio.

A seguir, o período de glória deu lugar a um lento processo de decadência e esvaziamento cultural. A prostituição acabou fazendo a fama do lugar e, aos poucos, os outros bairros começaram a oferecer cultura e lazer para seus moradores. O Centro passou a ser visto como lugar de trabalho apenas. Poucos focos de heróica resistência mantiveram o clima de bairro, um deles é o próprio morro da Conceição, que até hoje tem sua arquitetura preservada e ostenta em suas ladeiras íngremes construções que remontam todas as épocas.

Nos últimos quarenta anos, a região portuária sofreu impactos que afetaram sua identidade, como por exemplo, a passagem da avenida Perimetral, viaduto construído na década de 60 que contorna toda a área do Centro e faz conexão com um sistema de vias elevadas de acesso direto à Av. Brasil e à ponte Rio - Niterói. O porto do Rio teve seu movimento diminuído e boa parte de seus armazéns estão desativados. (IPP, 2001)

6.3.3.2 Bases do Projeto

O Plano de Revitalização e Reestruturação da Zona Portuária Porto do Rio é a base sobre a qual se desenvolvem, de forma integrada, projetos que têm por fim a valorização do patrimônio cultural da área, a requalificação de seus espaços urbanos, a melhoria de sua acessibilidade e sua reativação econômica (IPP, 2003)

De acordo com o Instituto Pereira Passos (IPP, 2003) a principal estratégia no desenvolvimento do Plano Porto do Rio é a de desenvolver ações para tornar a região centro de referência histórico-cultural do país. Esta é considerada premissa básica, a diretriz conceitual, que permeia as outras estratégias para que se atinja o Objetivo Central expresso pelos cidadãos da Região. Toda e qualquer ação a ser desenvolvida para a região portuária deve ter como referência e orientação a

tradição histórica e o patrimônio cultural da Região, preservado em seu meio urbano edificado. As suas ruas, praças, igrejas, museus, monumentos e inúmeras outras edificações históricas, atualmente abrigando uma enorme gama de atividades, formam um conjunto original e único no País. Esse patrimônio insubstituível deve ser preservado, cultivado e se necessário restaurado, não só pela importância cultural e histórica, mas considerando-se também a atração turística que exerce. Por este motivo, a estratégia impõem dois objetivos específicos. Primeiramente de se estabelecer as bases institucionais para criação do Centro de referência Histórico-Cultural da Cidade e depois em definir a política de recuperação, revitalização e utilização dos espaços públicos e prédios históricos.

A definição de um processo contínuo, duradouro e confiável, para atrair os investimentos de capitais privados ao processo de reconstrução de valores e funções urbanas na região do porto não corresponde a uma ação de curto prazo. Faz-se necessário um caráter inovador, aberto e persistente da operação a ser montada. Deve ser considerada a construção de um programa de ação de curto prazo, baseado na capacidade de gestão que a municipalidade detém sobre seu território. Ele deve sinalizar, no entanto, desde o início, a clara intenção de viabilizar a totalidade do plano proposto.

Os elementos primários de um projeto para o porto deverão estar centrados em alguns pressupostos básicos que promovam a reinserção dessa área no tecido urbano da cidade, seja ele viário, econômico, social, cultural ou espacial.

Para alcançar seu objetivo faz-se necessário tratar a área como um espaço estratégico de desenvolvimento, incrementando seus potenciais para promoção de núcleos econômicos, sociais e culturais da cidade. É importante também tornar a região atrativa para novos empreendimentos privados, com ênfase nas atividades de serviços, comércio, lazer cultural e como espaço privilegiado de moradia para camadas médias da população. O grande desafio é romper o caráter de isolamento dos bairros portuários, articulando-os entre si, com o tecido urbano do Centro e com as principais vias de comunicação da cidade, através do maior número possível de meios de locomoção (a pé, de bicicleta, em veículos motorizados e em sistemas

de transportes alternativos, como bondes e barcas e sistemas de transporte coletivo tradicionais). A intenção é promover sua máxima acessibilidade e atenuar seu atual papel de zona de passagem

Outra importante estratégia para o desenvolvimento é reintegrar a área à paisagem e ao uso da Baía de Guanabara, através de diversas finalidades como lazer, esporte e contemplação. A valorização do patrimônio arquitetônico e urbano local também deve ser importante objeto de planejamento, criando uma política que vise ao reaproveitamento de imóveis de valor histórico para fins habitacionais, comerciais ou de serviços, investindo em melhorias pontuais de locais emblemáticos, a fim de sinalizar a disposição governamental de dar novos valores e de quebrar a inércia que envolve toda a área.

Propõe também no projeto a instituição de um órgão gestor para o desenvolvimento da região portuária que congregue os principais agentes locais, transformando-os em parceiros com amplos poderes para decidir e realizar os empreendimentos necessários à implantação do Plano de Recuperação e Revitalização da Região Portuária: a Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, a Cia. Docas de Rio de Janeiro e a Rede Ferroviária Federal. A modelagem deste órgão deveria se basear no que foi feito para Puerto Madero em Buenos Aires.

As ações devem ser impulsionadas, seguindo determinadas diretrizes. Inicialmente deve ser aprovado um programa claro de intenções, que esteja de acordo com as representações dos poderes municipal e federal. O programa deverá promover a integração das atividades portuárias, que deverão permanecer localizadas na orla do cais da Gamboa. Outra importante diretriz a ser seguida diz respeito às novas formas de uso que acontecerão nos trechos a serem renovados. Em outras cidades com problemáticas semelhantes, e que foram consideradas bem sucedidas, respeitou-se uma diversificação das funções do espaço, equilibrado entre os interesses concretos das funções portuárias e urbanas. Deve-se também alterar as atuais condições de utilização e ocupação do solo na área, adequando-a, em especial no trecho da retroárea, para implantação de atividades e formas de uso misto e/ou de comércio e serviços, hoje não permitidas pelo zoneamento em vigor. Deverão ser estabelecidos novos marcos espaciais e núcleos funcionais que

promovam a descentralização de investimentos, esses foram os grandes trunfos utilizados em renovações portuárias ao redor do mundo. Junto a isso, o deverá ser incentivado a maior variedade possível de concepções arquitetônicas, de modo que ajudem a marcar o processo de transformação pretendido. A seleção de localizações estratégicas que funcionem como meios indutores da requalificação ambiental e urbana, através da implantação de projetos especiais que valorizem bens tombados, eixos históricos de circulação, áreas de convívio e lazer da população, terminais de transportes são também de suma importância. Dentre os principais problemas a serem enfrentados são os conflitos viários e ambientais, desestruturadores da imagem do bairro, como nos casos das vias privatizadas e bloqueadas, da poluição atmosférica, da limitação da visão da baía da Guanabara.

Ao se intervir em áreas de forte personalidade construtiva, é estratégico destacar e reafirmar esse valor como símbolo diferenciador. Os galpões e armazéns são marcas da paisagem portuária. A intenção de modernização e reciclagem encontra nessas formas, amplas e generosas, as possibilidades para implantação de grandes equipamentos voltados ao lazer, à cultura e ao comércio. (IPP, 2003)

6.3.3.3 Morfologia Urbana

Para o trecho que corresponde aos atuais bairros da Saúde, Gamboa e Santo Cristo, as características do sítio foram bastante marcantes no processo de ocupação. A morfologia do litoral norte da Baía de Guanabara resultava na produção de uma quase ilha no espaço da cidade. Os morros, uma cadeia de colinas pouco elevadas, terminavam muito próximos ao litoral, levando à configuração de faixas costeiras diminutas para a utilização ao longo das muitas enseadas e angras. (IPP, 2003)

Além disso, o acesso e comunicação da área com o centro histórico era dificultado pela ausência de acessos. No lado oposto, na vertente sul dos morros da Conceição, Livramento e Pinto, apenas o primeiro encontrava-se inserido na área urbana até o século XVIII, estando os demais descolados pela presença de lagoas, terrenos alagados e um braço de mar que adentrava o território até quase a altura da atual Praça Onze, o chamado Mangal de São Diogo. (IPP, 2003)

A malha ferroviária e as instalações portuárias implantadas nos séculos XIX e XX consolidaram ainda mais as características anteriores. Ainda hoje, a conexão dos bairros portuários ao centro de negócios é apenas possível rodeando o Morro da Conceição. A abertura do túnel João Ricardo possibilitou transpor o Morro do Livramento. O Morro do Pinto, contudo, está isolado pela presença dos inúmeros ramais ferroviários, posteriormente também acrescidos pelos ramais metroviários. As ligações de média e longa distâncias estão, no entanto, viabilizadas por vias expressas, elevadas, de trânsito rápido que rodeiam, encentram os bairros. (IPP, 2003)

Como resultado, é mais fácil ir e vir de bairros distantes ao centro e vice-versa do que circular internamente. Para isso colaboram fatores naturais - os morros - e os construídos - a área retro-portuária. Nesse caso, estão incluídas as ruas que não são vias públicas, as grandes áreas operacionais como o ramal ferroviário da Estação Marítima, o pátio ferroviário da Praia Formosa, além do processo anterior de loteamento das terras, os grandes lotes adequados para o uso de cargas pesadas, péssimos para a formação do tecido urbano. (IPP, 2003)

6.3.3.4 Caracterização do espaço

A área portuária é um grande desafio para os urbanistas do Rio de Janeiro, segundo Sirkis (2004). Os espaços amplos, as possibilidades de abertura de novos ângulos de visibilidade para a Baía de Guanabara, a aparente ociosidade e obsolescência da paisagem construída tornou-se ao longo dos anos um terreno rico para projetos criativos. Como resultado disso surgiram uma grande variedade de propostas de reestruturação da área e de reciclagem arquitetônica e funcional dos galpões ali instalados.

A utilização atual desses prédios, com pouco ou nenhum diálogo com o espaço público e a sua aparência colaboram para aumentar a impressão de abandono e imobilismo. Muitas das fachadas possuem as aberturas vedadas por muros e portões que impedem o uso das águas da baía naquele trecho. No geral, estas são as razões que estimulam as reflexões mais recorrentes sobre a

reutilização dos espaços e caem no discurso de renovação da área portuária do Rio de Janeiro.

De acordo com o Instituto Pereira Passos, fazem pelo menos vinte anos que no Rio os discursos não têm sido seguidos por uma prática minimamente conseqüente para concretizar as mudanças desejadas. Durante esse tempo foram muitos os projetos apresentados. Alguns, pela própria Cia. Docas do Rio de Janeiro, órgão gestor do porto do Rio, vinculado ao Ministério dos Transportes e expressivo proprietário de terras e imóveis no local. Outros, por arquitetos e urbanistas, profissionais ou estudantes. Até mesmo o setor público local chegou a propor várias alternativas para o futuro da área.

O notável é que mesmo assim nada aconteceu, a não ser o deslocamento gradual, mas permanente, das atividades de carga e descarga do antigo porto para o bairro do Caju, aumentando ainda mais a ociosidade do velho cais da Gamboa e a ocupação dos armazéns por escolas de samba, envolvidas com a produção de seus carros alegóricos.

A área correspondente à zona portuária está situada a noroeste do Centro Histórico da cidade do Rio de Janeiro e é composta por quatro bairros: Saúde, Gamboa, Santo Cristo e Caju. Os três primeiros correspondem ao trecho do porto que deverá ser gradativamente incorporado a um uso mais amplo por parte da cidade. No entanto, a reinserção da área no mapa do Rio com novas funções, requer um pouco mais do que a recuperação de seus armazéns e galpões.

a) Questão Fundiária

O levantamento das propriedades e proprietários da área portuária envolve certo grau de complexidade. Ao contrário do que pode parecer, a concentração de imóveis muito antigos, reflexo da ausência de renovação construtiva, e a expressiva concentração de propriedades do setor público federal acarretam dificuldades no processo de levantamento e avaliação da sua situação fundiária. (IPP, 2003)

Da origem da ocupação permaneceram os armazéns da primeira linha da orla da baía e os galpões, que formavam a chamada retro-área interligada ao sistema ferroviário, também restaram as áreas comprometidas por instalações hospitalares e de saúde, os espaços cedidos para usos assistenciais, as edificações em uso por empresas públicas e o antigo Moinho Fluminense. Tratam-se de atividades que acontecem em grandes lotes, muitas vezes ocupando um quarteirão inteiro, característica pela qual a área foi inicialmente loteada.

Com o passar do tempo, o patrimônio imobiliário sem interesse imediato foi cedido ou invadido. Apenas foram mantidos os grandes domínios territoriais submetidos à operação portuária e ferroviária, que se constituem hoje nos principais proprietários imobiliários, detentores de muitas edificações e glebas que permitem novos e importantes parcelamentos. (IPP, 2001)

b) Patrimônio Histórico

No caso do Porto do Rio, embora não seja tão expressivo, o patrimônio histórico possui um papel estratégico ainda mantido diretamente em uso pela União Federal. Os prédios antigos, abandonados, sem uso, podem e devem ser recolocados no mercado, estabelecendo novos espaços para as necessárias novas funções. Os que se fizerem importantes para o exercício das atividades públicas merecem conservação e manutenção, com tratamento compatível à representação de poder ou serviço a ser prestado.

6.3.3.5 Plano Diretor

Pela primeira vez, o setor público aborda a Região Portuária do Rio de Janeiro tendo o Plano Diretor como instrumento principal. Este orienta o desenvolvimento do espaço destinado às áreas residenciais com a ocupação de terrenos vazios e recuperação de prédios históricos para esta finalidade. Além disso sugere reestruturação da circulação viária, criando condições de melhoria da acessibilidade local e melhoria dos padrões ambientais. Propõem também a recuperação dos espaços públicos, através de propostas de intervenção em praças, largos e trechos de ruas. Todos os projetos, lembra o Plano, se possível, devem fazer parte de parcerias públicas e privadas (PPP), nacionais e internacionais,

voltadas para a revitalização. Um assunto destacado no Plano é a revisão da legislação urbanística, com propostas de mudança no zoneamento e nos projetos de alinhamento, visando adequar a área a um novo perfil de desenvolvimento. No âmbito sócio-econômico é mencionado o desenvolvimento de programas de geração de emprego e renda, especialmente para moradores e empresários locais.

O Plano prevê para o porto alguns passos iniciais que pretendem assegurar a totalidade do processo. Primeiramente a revitalização imobiliária comercial, trazida pela residencial. Uma depende da outra, e um bom planejamento faz com que ambas andem lado a lado criando um ambiente sustentável. A presença dos novos moradores atrai o comércio, que encontra ali um novo público.

A implantação de indústria hoteleira internacional entra no quesito equipamentos urbanos. O investimento da iniciativa privada é de suma importância em áreas de revitalização, especialmente às ligadas ao turismo, que formam uma indústria limpa e extremamente lucrativa. Para o sucesso da implantação da indústria de turismo internacional se faz necessário o incentivo de instalação de empresas prestadoras de serviços, que dão aos visitantes conforto. A área de entretenimento também produz atrativos indispensáveis para promover grande circulação de pessoas pelo lugar. As áreas de revitalização normalmente são marcadas pelo abandono, portanto qualquer iniciativa de estímulo ao uso público dos espaços é bem-vinda.

Embora pensado de forma mais ampla do que um plano de intervenções físico-territoriais, são muitas as alterações que se fazem necessárias para desencadear o processo de transformação da área portuária do Rio de Janeiro. A definição única, por quase um século, de espaço reservado à atividades portuárias e o posterior desuso desses espaços teve como resultado o isolamento e o descolamento da malha da cidade, definido pelo uso e reforçado pela implantação de um anel de circulações periféricas, que privilegia os deslocamentos de longa distância sem garantir conexões internas. Para alterar essa configuração, foram propostas modificações no sistema viário.

Como se percebe o desenvolvimento da região não depende apenas de um ou outro quesito, mas sim, da reunião de planejamentos de diversas áreas que buscam um objetivo comum.

a) Legislação urbana

O Potencial de Renovação

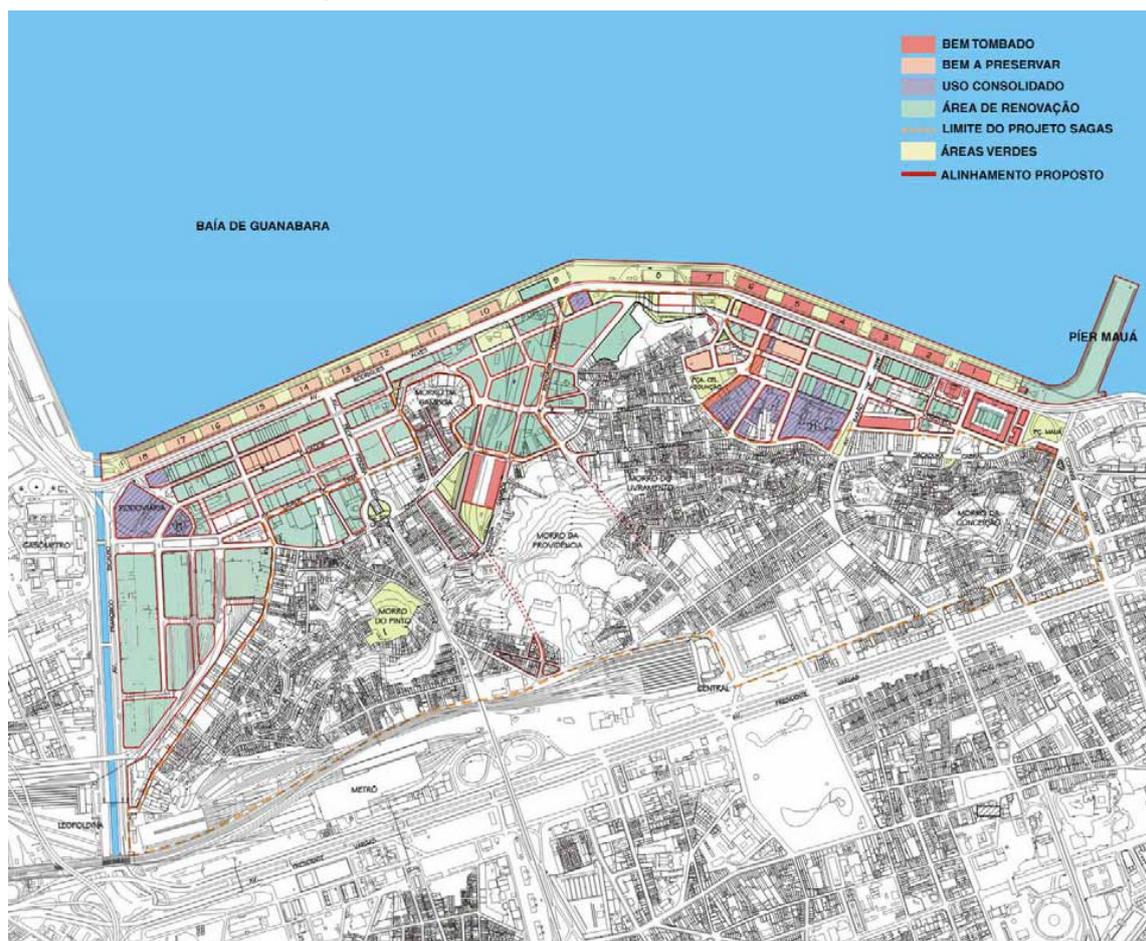


Figura 27- Mapa com Potencial de Renovação. (Fonte: IPP)

Para determinar as áreas e imóveis passíveis de um processo de renovação, foram levantadas informações pertinentes à propriedade, utilização, grau de proteção e estado de conservação. Foram ainda consideradas as propostas apresentadas de modificação do desenho urbano, bem como situações específicas referentes à implantação dos imóveis por quadras, destacando-se problemas como empenas cegas, áreas ociosas, barreiras visuais e paisagens a destacar. A análise foi complementada pelo mapeamento da legislação em vigor cruzando-se, assim, informações oriundas de diferentes fontes de pesquisa. Estabeleceram-se como

critério preliminar a identificação dos imóveis sobre os quais pesam legislações para proteção, na forma de tombamentos e preservações promovidos pelas diversas instâncias de poder público. (IPP, 2001)

Pela avaliação da área em conjunto, foram identificadas situações pendentes de tratamento especial, visando a preservação do conjunto edificado. Trata-se de duas quadras onde as construções originais ainda possuem razoável grau de conservação, sendo possível recuperar não só os imóveis isoladamente como também mudar a concepção do funcionamento dos antigos espaços portuários. O aumento no número do patrimônio imobiliário a preservar, no entanto, deverá ser mais estudado, verificando possibilidades de transferência do potencial construtivo das quadras para outras da área portuária em que possam ser construídos edifícios mais altos.

Foram destacados para tombamento dois imóveis com grande significado individual e valor no conjunto da Praça da Harmonia: a sede do Batalhão da Polícia Militar e o antigo Albergue João XXIII. Os dez armazéns na região do Santo Cristo são indicados também para preservação, o que não significa impedir o desenvolvimento de projetos voltados à reciclagem que impliquem certo grau de alteração da forma original, pelo contrário, o incentivo ao uso é sempre uma política fortemente adotada.

Usos consolidados de difícil transferência, definidos por área ocupada, prestação de serviço público, finalidade social ou assistencial foram também considerados.

Devido a carência de áreas livres, na forma de praças públicas, juntamente ao impacto negativo produzido pelo elevado da Avenida Perimetral, foram propostos espaços abertos para implantação de projetos voltados ao lazer e ao desenvolvimento de atividades esportivas, oferecendo maior permeabilidade e integração entre os bairros e a orla do cais. (IPP, 2003)

Como o resultado do trabalho de identificação do que deve ser mantido, do que é difícil alterar e do que promover como espaço público, foram definidas as quadras e terrenos onde a renovação construtiva e de uso poderia ocorrer sem, com isso, comprometer a personalidade da área. (IPP, 2003)

Alterações da Regulamentação Urbana

O peso da função reflete-se na legislação em vigor para regulamentação das possíveis futuras construções que ocorram na parte plana dos bairros portuários. Toda a área criada a partir do aterro, realizado no início do século, é designada pelo uso como zona portuária - ZP, sendo considerada adequada a atividades direta ou indiretamente ligadas à essa função principal. Armazéns, galpões, trapiches, indústrias encontram-se perfeitamente enquadrados nos usos permitidos. No entanto, o uso residencial multifamiliar sofre restrições, estando sujeito às limitações de gabarito e localização. Outras atividades comerciais e de prestação de serviços também estão sujeitas a restrições: são permitidas apenas em lotes com testada para logradouros incluídos em Centro de Bairro 3 e mesmo assim, com aproveitamento limitado a uma faixa de 33 (trinta e três) metros contados do alinhamento do lote.

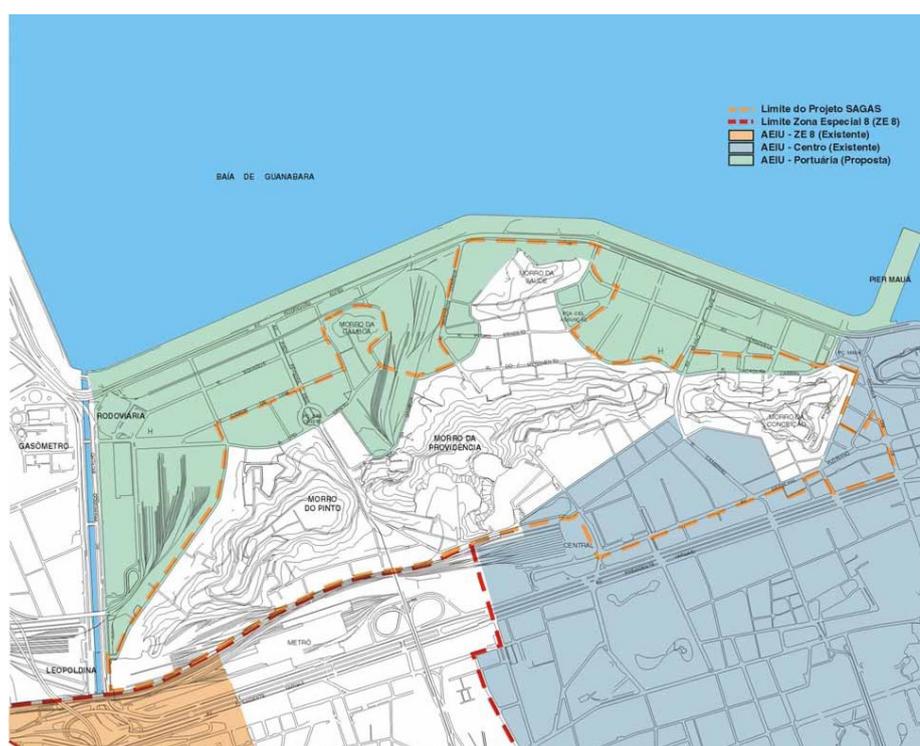


Figura 28- Mapa com Regulamentação dos lotes do Porto. (Fonte: IPP)

É possível concluir que os usos do solo determinados pelo zoneamento em vigor são os maiores responsáveis pelas dificuldades de refuncionalização da área. A afirmação pode ser verificada pelo Índice de Aproveitamento de Terreno, que é

igual à cinco, definido pelo Plano Diretor para o local, igual ao estabelecido para a periferia do centro de negócios do Rio. Na verdade, a vantagem adicional da área portuária estaria em possuir grandes lotes, significando maiores possibilidades construtivas com a vantagem de serem muito próximas ao centro de negócios. A este fato deveriam ser somadas ainda as vantagens do enorme potencial de uso garantido pelas facilidades de acesso aos diferentes pontos da cidade.

Em função da necessidade de definição de novos parâmetros de uso e ocupação de toda a área, diante da desaceleração e substituição gradativa das atividades portuárias, torna-se necessário decretar uma nova Área de Especial Interesse Urbanístico. O objetivo, segundo o Plano Diretor Municipal, é o estabelecimento de uma regulamentação que reflita os interesses de recuperação da região antiga, onde estão os moradores, e de revitalização da área plana, local para inserção de novos usos.

A Análise do Potencial Construtivo

O potencial construtivo (Figura 29) recebeu maior atenção nas áreas planas, onde o reconhecimento como logradouros públicos de vias internas privadas e a alteração do desenho viário provocaram modificações nos lotes. Foi utilizado como indicador aquele recomendado pelo do Plano Diretor. Os resultados estão apresentados como áreas de renovação construtiva, quando possibilitam novas edificações, e de reabilitação, no caso de imóveis preservados e tombados que podem ser ocupados por novas atividades.

Potencial Construtivo do Setor Prioritário	
Áreas de renovação	458.660m ²
Áreas de reabilitação	148.694m ²
Área potencial de transferência	35.550m ²

QUADRO 3- Potencial Construtivo do Setor Prioritário (Fonte: Plano Diretor Municipal do Rio de Janeiro, 2006)

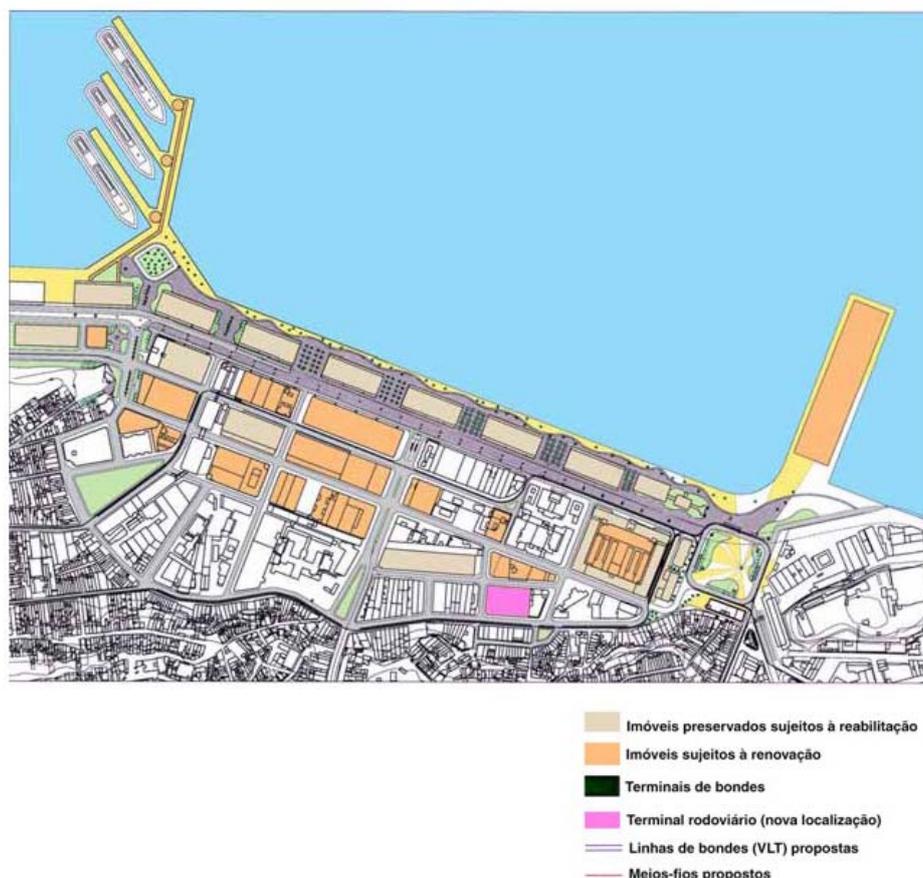


Figura 29- Mapa com Potencial Construtivo do Porto do Rio. (Fonte: IPP)

6.3.3.6 Objetivos do projeto

Os equipamentos urbanos de uma forma geral devem sofrer melhorias para atender à demanda dos atuais moradores, que são os que carregam a memória e cultura dos lugares. A preocupação com o desenvolvimento do espaço público, atraindo uso residencial e, como consequência, a ampliação das atividades comerciais deve estar entre os principais objetivos, pois só dessa forma o bairro se tornará economicamente sustentável. Junto a esta política, como forma de apoio, sugere-se a valorização das antigas formas arquitetônicas, indicando-as para preservação, mas induzindo ao mesmo tempo, seu aproveitamento alternativo, de modo a criar espaço propício ao desenvolvimento de projetos voltados à reciclagem das edificações, desde os chamados lofts até alternativas habitacionais para camadas com renda mais baixas.

O objetivo no Porto do Rio é combinar o uso das formas edificadas com as novas funções que ali se instalarão. Para isso foram identificados núcleos de interesse ao longo dos três quilômetros e meio do Cais da Gamboa. O critério de seleção desses núcleos baseou-se em localizações que reúnem possibilidades de combinação dos eixos transversais com o corredor viário da orla marítima, Avenida Rodrigues Alves, ao longo da qual estão os dezoito armazéns. A intenção é de criar pontos estratégicos para potencializar as intervenções.

Em seis localizações o cais linear é interceptado por vias transversais que promovem acesso para outros bairros. No diagnóstico elaborado para cada área levantada, constataram-se funções predominantes não consideradas, no entanto, de caráter exclusivo. A existência de uma multiplicidade de usos é desejada e necessária, devendo a prioridade atribuída para cada caso ser entendida como a força motora que se faz estratégica para romper a inércia e dar início ao processo de transformação da área portuária. (IPP, 2003)

Nesta lógica de intervenção, o ponto focal representado pela interseção de Avenida Rio Branco, Rua do Acre, Praça e Píer Mauá é não só o mais integrado à área central, como também o que reúne pré-condições mais imediatas para sua implementação, beneficiada pela proximidade do centro de negócios. Além disso, promove a colagem do Píer Mauá à Avenida Rio Branco, através de sua integração ao espaço aberto da Praça Mauá. As atividades de lazer e cultura, comércio, serviços e o forte apelo turístico estariam atendidos na implantação do projeto de renovação do trecho entre o Píer e o Armazém 4, setor já disponibilizado para essa finalidade pela Cia. Docas. (IPP, 2003)

Como diretriz econômica pode-se citar a necessidade de se fomentar o crédito e o apoio às atividades econômicas de pequena escala existentes nos bairros, dotando-as de capacidade de competição num mercado reaquecido e de maior potencial de concorrência.

6.3.3.7 Projetos Urbanos

Dentre os componentes urbanísticos, o Plano Porto do Rio pode ser dividido em três modalidades de projetos: Intervenções de infra-estrutura e urbanização dos espaços públicos, projetos especiais e reconversões em parceria.

a) Intervenções de infra-estrutura e urbanização dos espaços públicos.

Depende da iniciativa da Prefeitura, dos projetos do Instituto Pereira Passos (IPP) e dos limites orçamentários e financeiros. Orçados, no seu conjunto, em R\$ 165 milhões foram objeto de um pedido de financiamento de 50% desse montante, ao BNDES. Inclui entre esses o projeto Rio-Cidade, a recuperação do casario, a ciclovia MAM- Praça Mauá, projetos de urbanização de ruas, Projeto Favela-Bairro, intervenções viárias e projetos de saneamento.

a) Sistema Viário

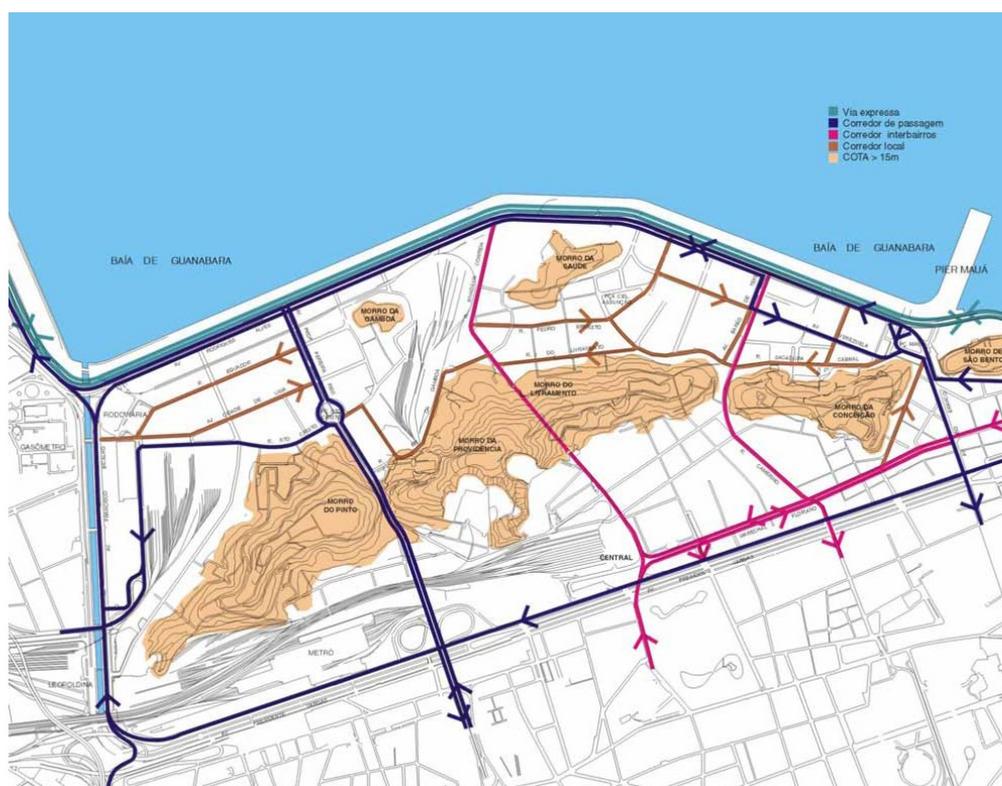


Figura 30-Mapa do Sistema Viário Existente. (Fonte: IPP)

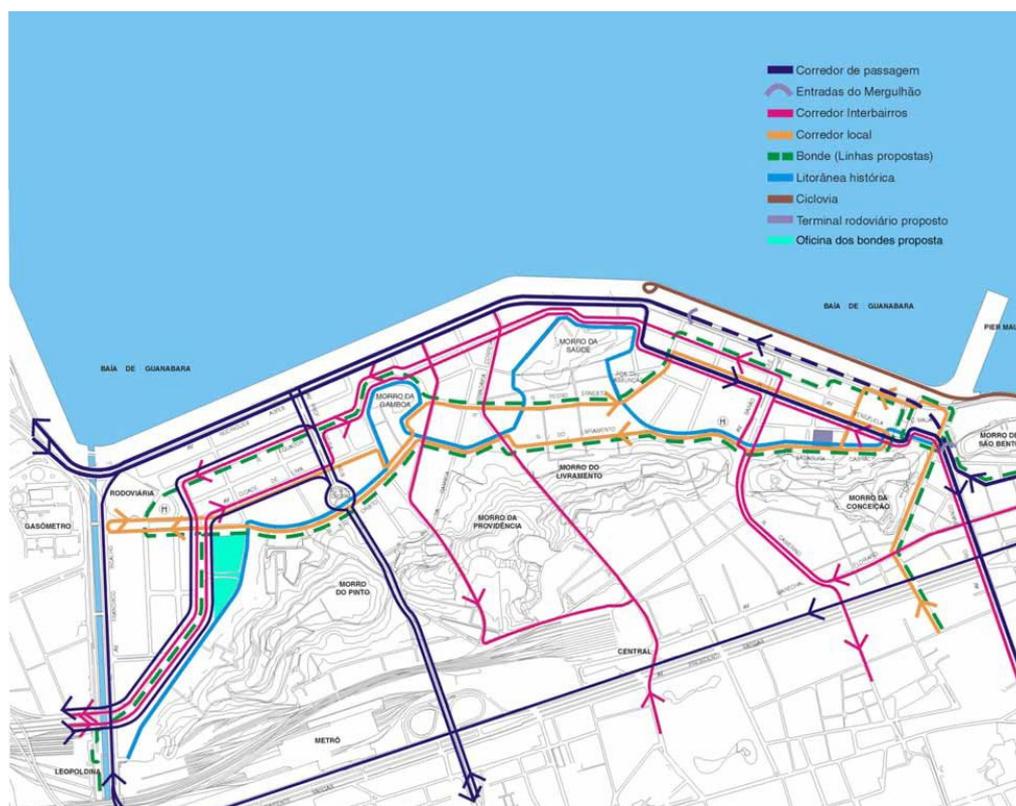


Figura 31- Mapa do Sistema Viário Proposto. (Fonte: IPP)

O sistema de circulação proposto pressupõe, além de mudanças operacionais, novos desenhos viários. A estes, somam-se algumas propostas de mudanças de usos, volumes, gabaritos, parcelamento e a introdução de algumas tipologias arquitetônicas especiais que podem definir novos marcos e referências para a cidade.

1 - Ligação litorânea Praça XV/ Praça Mauá

Importante conexão feita a pé e através de ciclovía da Praça XV à Praça Mauá, atravessando a área pertencente à Marinha, entre o Morro de São Bento e a orla da Baía de Guanabara. Esta ligação permitiria integrar o mais importante núcleo cultural da cidade, composto entre outros pelo Museu Histórico Nacional, o Paço, os Centros Culturais do Banco do Brasil e dos Correios, a Casa França Brasil e o Espaço Cultural da Marinha ao futuro núcleo do Pier Mauá. A ciclovía seria ainda estendida até a pista Mané Garrincha, no Aterro do Flamengo, permitindo um percurso cicloviário beira-mar, do Vidigal à Praça Mauá.

Portuária, devido ao seu caráter integrador, além de ser um elemento atraente e compatível com a paisagem local.

IV - O binário Interno Mauá - São Cristóvão

A ausência de uma malha viária estruturadora resolver-se-á pela implantação de um binário interno que percorrerá a área dos três bairros portuários, ligando a Praça Mauá a São Cristóvão. Esta ligação possibilitará, além da ligação interbairros, uma maior permeabilidade da malha viária local. Sua implantação, entretanto, irá além dos objetivos de melhorar a circulação viária. Ela permitirá, através do uso do antigo ramal ferroviário utilizado antigamente para o acesso aos galpões, hoje desativado, a criação de uma importantíssima fronteira de ocupação e valorização, próxima ao novo eixo viário e ainda viabilizará a oportunidade de parcelamento de grandes terrenos, principalmente aqueles pertencentes à RFFSA.

O último ponto de interesse está localizado na extremidade da Avenida Francisco Bicalho, conhecido pela distribuição de fluxos de transportes, com intensa circulação de veículos. Neste caso, foram apropriadas as intenções de promover uma articulação de diferentes modalidades de transportes, criando uma linha de barcas no armazém 18.

O potencial de reabilitação e reciclagem dos usos e dos imóveis da região portuária está diretamente ligado à possibilidade de novos acessos e circulação entre os bairros e desses com o resto da cidade, estabelecendo-se um novo sistema viário hierarquizado, considerando as vias expressas, de ligação inter-bairros e de caráter local, existentes e propostas. O sistema viário, portanto, deve ser considerado o principal articulador dessas conexões, tanto facilitando os trajetos de maior distância e de passagem, quanto conectando vias locais hoje desarticuladas e interrompidas, como também funcionando como elemento de atração a pontos focais distribuídos ao longo do cais da Gamboa.

A resultante do novo sistema viário implementado em toda a área seria a produção de novas integrações longitudinais que, aliadas às anteriores existentes no sentido transversal, consolidariam um efetivo espaço de bairro. A estratégia desta proposta é fazer circular pessoas nos bairros, criando múltiplas possibilidades

de deslocamentos, promovendo a integração do conjunto do espaço urbano e inserindo-o numa perspectiva mais dinâmica de desenvolvimento, com a abertura de novas frentes de ocupação.

Em toda a área podem ser encontrados grandes lotes sem fracionamento, cortados por vias internas que não se constituem em logradouros e sim, em antigos ramais ferroviários destinados à movimentação de cargas em direção ao porto. Se a situação foi, durante muito tempo, adequada e necessária à operação portuária, no momento em que se inicia um processo de recuperação e revitalização urbana, torna-se de fundamental importância reverter tal configuração espacial. (IPP, 2003)

A indicação para a realização de uma PAP - Planta de Alinhamentos Projetados, deverá garantir não só a preservação do caráter global da intervenção proposta para a área, bem como definir claramente para os futuros interessados as normas de alinhamento, fundamentais às novas construções. (IPP, 2003)

Espaços Públicos

V - O entorno da igreja nossa senhora da saúde



Figura 33- Perspectiva geral Igreja Nossa Senhora da Saúde. (Fonte: IPP)

A implantação de um novo sistema viário, baseado num binário que atribui maior carga à Avenida Venezuela em toda sua extensão, acarretou a necessidade de redesenho da malha urbana no trecho próximo à Igreja de N. Sra., da Saúde.

Vários são os objetivos presentes nessa intervenção: a valorização da própria Igreja (bem tombado nacional em processo de recuperação), o destaque de um

ponto estratégico de interesse paisagístico (com a valorização do Morro da Saúde em sua proximidade ao litoral), a implantação de novos espaços abertos (para uso da população residente e resgate da geomorfologia local), a localização de um novo píer de atracação de navios de passageiros, que possibilitará a ampliação do uso da Baía de Guanabara.

A valorização da paisagem natural do Morro da Saúde e da antiga igreja que deu nome ao bairro comandam o projeto de se ter marco de valor ambiental e paisagístico na orla portuária, o único não reforçado por um eixo transversal. Trata-se do trecho onde a linha de demarcação do antigo litoral, antes do aterro, é mais visível e presente e que por projeto deverá ser reforçada. O espaço a ser criado, trata-se de um parque público, cujo objetivo é valorizar a encosta, tornando efetivo o uso da orla do cais, que nesse trecho não tem construções e poderia contar com a proximidade da ilha de Santa Bárbara para promover uma atração adicional ao desenvolvimento de um futuro projeto, quem sabe até turístico.

VI - A reorganização da avenida barão de Tefé

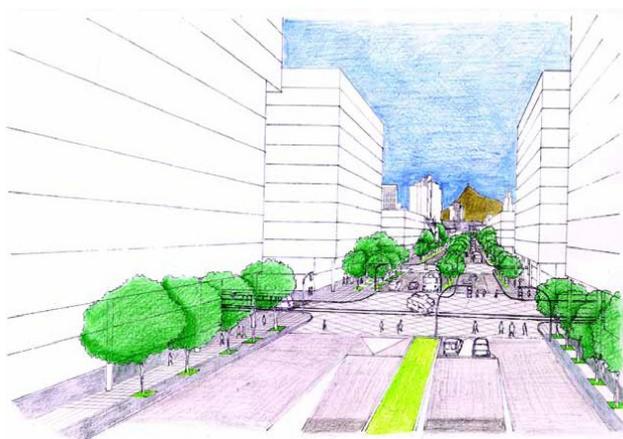


Figura 34- Perspectiva reorganização Avenida Barão de Tefé. (Fonte: IPP)

Em dois trechos, as atividades comerciais e de serviços foram privilegiadas. Correspondem ao cruzamento da Avenida Rodrigues Alves com as Avenidas Barão de Tefé e Professor Pereira Reis. Nos dois casos são encontradas possibilidades para implantação de marcos físicos e funcionais garantidos pela importância das conexões viárias ao centro e à zona sul, pela disponibilidade de imóveis passíveis de reconstrução e, sobretudo, pela tendência expressa por forças locais, que

organizam movimentos para reforçar as atividades nos setores de tecnologia e de exploração de petróleo.

Para as atividades do setor tecnológico trabalham instituições já localizadas na área, como o Instituto Nacional de Tecnologia, que vem administrando a iniciativa. No segundo setor (petrolífero) a demanda vem sendo apresentada pela Cia. Docas. Com uma Parceria Público-Privada, outras atividades complementares e de apoio, poderiam ser implementadas.

A eliminação das duas rampas existentes na Av. Rodrigues Alves para subida e descida do Elevado da Perimetral, bem como o impacto resultante da construção da passagem subterrânea e das alterações no tráfego de veículos, implicarão sensível redução na carga da Av. Barão de Tefé, possibilitando sua transformação em via de mão dupla, com canteiro central. (IPP, 2003)

Assim como na Praça Mauá, na Avenida Barão de Tefé, foi proposto um grande estacionamento subterrâneo, com cerca de 950 vagas, em três níveis, para absorver a oferta existente na superfície e a nova demanda oriunda do adensamento da área.

Um extenso programa de melhorias urbanas implementaria um resgate de arborização local, valorização do patrimônio edificado e seus símbolos mais significativos, bem como o destaque de amplas perspectivas que o eixo já enquadra. (IPP, 2003)

b) Área Residencial

Um aspecto fundamental do Plano Porto do Rio é o incremento do uso residencial na área que vem perdendo população.

O Plano contém dois grande projetos residenciais de classe média. Um conjunto de oito prédios com 683 apartamentos, com sala e dois quartos. Contando também com 47 lojas e 62 salas comerciais, na Avenida Rodrigues Alves, junto à Cidade do Samba. O outro conjunto de seis torres com o total de 464 apartamentos e espaços para lojas no térreo, localiza-se na Avenida Presidente Vargas, em frente ao Centro Administrativo São Sebastião, onde trabalham diariamente cerca de 22 mil servidores. Ambos projetos envolvem parcerias público-privadas com

participação da Prefeitura, da Caixa Econômica Federal, de fundos de pensão e de investidores privados internacionais.

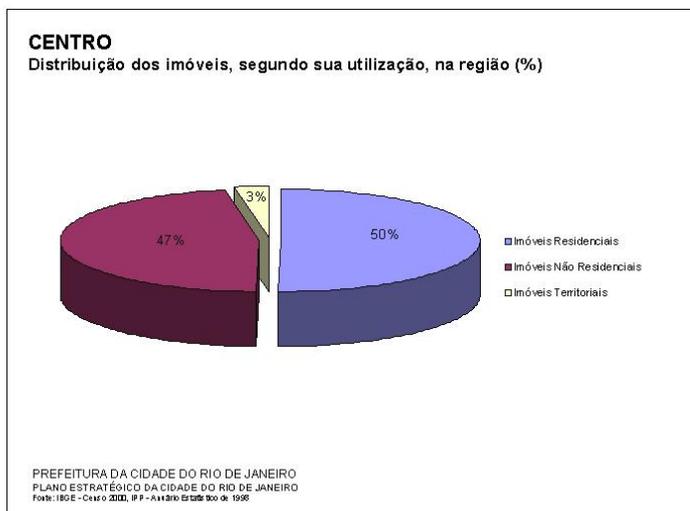


Gráfico 2- Distribuição de uso dos imóveis da região central do Rio de Janeiro. (Fonte: Prefeitura Municipal do Rio de Janeiro, 1998)

Na seqüência desses projetos residenciais, âncoras, voltados para a classe média há cerca de dez projetos “Novas Alternativas” da Secretaria Municipal de Habitação, de reforma de cortiços, projetos PAR voltados para baixa renda, em parceria com a Caixa Econômica Federal e Ministério das Cidades.

É necessário o equilíbrio entre residência para as diversas faixas de renda evitando os dois tipos de problemas que podem ocorrer, de um lado a “gentrificação”, quando os moradores originais do bairro são expulsos do mesmo pelo aumento do valor dos aluguéis, do outro a “favelização”, quando projetos de baixa renda são executados numa escala superior à capacidade de suporte do bairro e provocam um êxodo da classe média. Nesse caso, pretende-se iniciar com projetos residenciais de classe média, de bom porte, de modo a criar condições de mercado de trabalho para a absorção da população de baixa renda, melhorando, num primeiro momento, as condições daquela já residente na área e depois atraindo, gradualmente, novos moradores para projetos bem planejados, de porte pequeno e médio.

Na área, a maioria dos morros é ocupada por uma classe média tradicional. É o caso dos morros da Conceição, Gamboa, Saúde, Livramento e do Pinto, para os

quais estão previstos projetos Rio-Cidade. A única grande favela da região é o Morro da Providência que vem a ser o antigo Morro da Favela, fundado pelos soldados que voltaram da guerra de Canudos. Para o Morro da Providência estão previstos em curto prazo o projeto Favela-Bairro, já elaborado pela Secretaria Municipal de Habitação (SMH), o projeto Aquarelas do Porto e a pintura, em oito cores diferentes, das suas casas e o Museu a Céu Aberto.

c) Projetos especiais

Os chamados Projetos Especiais referem-se a equipamentos urbanos. Foram projetados o Museu Guggenheim Rio, no Píer Mauá, pelo arquiteto Jean Nouvel, a Cidade do Samba, na Gamboa, no antigo Pátio da Estação Marítima da RFFSA, o maior terreno da região, a Vila Olímpica, da Gamboa e o Centro de Convenções da Cidade Nova. O Guggenheim, que seria o elemento catalisador de todo o processo de revitalização, por sua capacidade de gerar um fato internacional e atrair investimentos privados para o entorno foi objeto de aversão, que levou à sua interrupção forçada por uma liminar na justiça. Como resultado prático desse obstáculo, o pólo inicial da revitalização, deslocou-se do setor Praça Mauá - Saúde para o da Gamboa.

1 - O mergulhão da Praça Mauá

A Praça Mauá, no caso de implantação do Museu Guggenheim ou de um equipamento congênere, ampliará sua importância na conexão dos novos usos do porto ao Centro de Negócios. Hoje esse papel é desempenhado pela expressiva concentração de veículos que se utilizam da área para os fluxos de saída da cidade (Av. Brasil, Linha Vermelha e Ponte Rio - Niterói), o que resulta em verdadeira barreira à livre circulação de pedestres e à maior relação entre os espaços objeto de novas utilizações.

Por esse motivo, está sendo proposta uma passagem subterrânea (Mergulhão) que permita a continuidade dessa importante função, mas que libere a superfície, proporcionando uma ligação mais contínua e fluida, tanto física quanto visual.

A proposta de tornar subterrânea a Avenida Rodrigues Alves, nas proximidades da Praça

Mauá, visa garantir a fluidez e a permeabilidade das circulações dos pedestres no trecho do cais que possui maior relação de proximidade e contato com o centro de negócios. Considerando ainda esse trecho como o lugar selecionado para a implantação de um núcleo de atividades culturais, lazer e comércio, pensar na afluência de público e a eliminação dos conflitos e compartimentações é mais que necessário. Ainda no âmbito da acessibilidade, a conjugação do futuro mergulhão e da ocupação do Píer, com a construção de uma garagem subterrânea na Praça Mauá, sob o regime de concessão privada, é fundamental.

É ainda de fundamental importância a transferência dos terminais e paradas de ônibus existentes no entorno da praça para um novo terminal rodoviário a ser instalado em terreno nas proximidades, além da eliminação dos estacionamentos irregulares através da construção de uma garagem subterrânea em três níveis, com cerca de 1200 vagas, que poderia, inclusive, contribuir para a viabilização do próprio mergulhão.

Deste modo, na superfície permaneceriam apenas o tráfego local e o novo sistema dos bondes (VLT - veículos leves sobre trilhos), perfeitamente compatíveis com a nova paisagem e a maior movimentação de pedestres.

A liberação da pesada circulação de veículos na superfície deverá ser estendida até o armazém 5, implicando uma mudança profunda no sistema viário existente, inclusive pela retirada das duas rampas de ligação da Av. Rodrigues Alves com o Elevado da Perimetral. Como resultado, faz-se indispensável a reorganização da Av. Barão de Tefé. (IPP, 2003)

II - Píer

Com uma superfície de 32.000 m² e estrategicamente localizado no prolongamento da artéria mais importante da ACN (a Avenida Rio Branco), o Píer Mauá se oferece como suporte adequado à implantação dos projetos voltados à transformação de valor e uso da área.

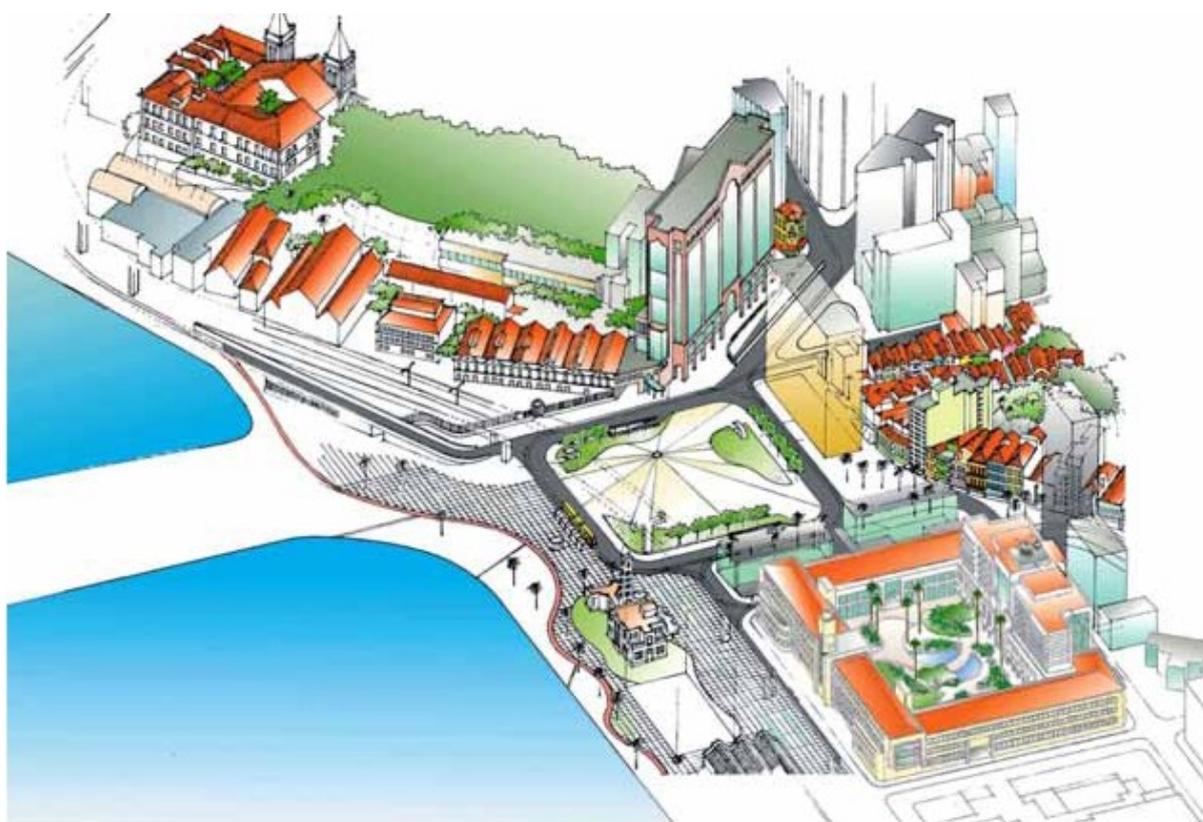


Figura 35- Perspectiva com vista geral do Pier e da Praça Mauá. (Fonte: IPP)

O Pier apresenta-se como o local mais emblemático para a requalificação de caráter físico, sendo possível prever muitas alternativas de aproveitamento. A possibilidade de implantação de um museu no local integraria a área, por função, ao circuito da Frente Marítima e ao Aterro, interligando-a pela orla e pelo eixo da Avenida Rio Branco. No futuro, caso se consiga liberar a passagem pelo Arsenal de Marinha, o percurso cultural e turístico poderá ser mais amplamente explorado, completando-se um circuito cicloviário que ligaria a Zona Sul ao Cais da Gamboa, passando pela Praça XV.

É ainda nessa área que se situa o Morro da Conceição, objeto de um projeto especial de recuperação e reabilitação, com pequeno trecho de obras já executadas. O processo tem sua continuidade garantida, com a conclusão de todo o projeto executivo para os espaços públicos.

As características originais da ocupação, o bairro alto da origem portuguesa da cidade, poderão estabelecer bases de um programa turístico que explore o inusitado valor do uso residencial em área central. (IPP, 2001)

III - Antigo Pátio da Estação Marítima da RFFSA

A implantação do programa de ocupação do antigo pátio ferroviário, projetado pela Prefeitura tem finalidade habitacional. Sem ser uma determinação restrita, a ampliação do contingente da população residente deverá atrair usos complementares, sendo possível propor para o local a instalação de equipamentos educacionais aliados a um complexo esportivo junto à base da encosta.

IV - Setor prioritário

A extensão da área central de negócios, assim pode ser considerado o trecho litorâneo compreendido entre a Praça Mauá e o Morro da Saúde, produzido por aterros, fruto da reforma urbana efetuada no início do século XX, na qual a modernização do porto da cidade e a criação de um novo sistema de circulação viária foram algumas de suas principais justificativas. A proximidade geográfica deste trecho com a área central de negócios (ACN) já seria suficiente para considerá-lo como sua extensão natural e, portanto, a mais indicada para iniciar o processo de recuperação e revitalização. Esta última condição é reforçada pela presença do píer, em frente à Praça Mauá e do Morro da Conceição, reduto residencial de importante valor, tanto histórico quanto cultural da cidade.

O plano de revitalização e recuperação para o Porto do Rio estabelece distintas linhas de atuação, propostas para a área portuária, não existindo uma hierarquia para intervenções. A definição de um setor prioritário foi necessária para dar início ao processo, considerando a enorme importância da criação de símbolos espaciais, como marcos referenciais das alterações.

d) Reconversões em parceria.

As reconversões são um componente básico do Plano Porto do Rio, dada a importância atribuída de preservar o antigo destinando-o para novos usos. A reconversão dos armazéns do cais é a sinalização mais clara da revitalização no seu caráter de maior visibilidade, o *waterfront*, ou a sua frente marítima.

Uma segunda grande reconversão é a do antigo prédio da Imprensa Nacional, atualmente ocupado pela Superintendência da Polícia Federal. A sua maior dificuldade é causada justamente pelo seu uso atual. A construção forma quatro grandes paredões cinzentos, que bloqueiam um quarteirão inteiro à passagem de

pedestres. O prédio, apesar de não ter valor estético, é tombado pelo INEPAC como memória histórica da arquitetura da era Getúlio Vargas. Propuseram-se manter três alas do prédio com o destino de uso para uma universidade ou uma instituição de pesquisas atraindo, dessa forma, um público jovem para a área portuária.

Outra importante reconversão é a do prédio de A Noite, durante muito tempo o grande e único “arranha céus” da Cidade, no início do Século XX. Hoje, 22 dos seus 24 andares estão ocupados pelo INPI, Instituto Nacional de Propriedade Industrial, cujos espaços para guarda de volumosos arquivos de patentes estão sobrecarregados e são inadequados a uma gestão moderna. Mediante uma concessão de uso de logo prazo, um parceiro privado poderá converter e explorar o prédio, possivelmente como Hotel, tendo como encargo construir um outro, horizontal conforme demanda a guarda de arquivos, na Cidade Nova, num terreno da Prefeitura.

Os andares superiores do prédio são hoje ocupados pela Radio Nacional e o Museu do Rádio que, obviamente, permanecerão e beneficiar-se-ão da modernização do edifício. (IPP, 2003) Convém notar que a primeira grande reconversão realizada na área foi a do Armazém Pedro II, ocupado pela Ação da Cidadania.

6.3.4 Considerações Finais

Como resultado da análise da formação dos bairros da Saúde, Gamboa, Santo Cristo, bem como de sua área portuária, determina-se com maior clareza a forma como devem ocorrer as futuras propostas.

No Rio, a produção do espaço portuário foi objeto de um processo de segregação física. A localização protegida e interna da Baía de Guanabara, separada da área central da cidade por uma cadeia de pequenas elevações que permitiu esconder, através de elementos naturais, a desvalorizada imagem das atividades portuárias.

No início do século XX, após trinta anos de projetos, foi criado um significativo aterro que produziu um novo espaço, ampliando e modernizando a

escala de operações do porto, mas distanciando ainda as possibilidades de comunicação dessa região com o restante da cidade.

Durante o século XX, a implantação de novos sistemas viários reforçou os elementos de separação e descolamento dos chamados bairros portuários da malha da cidade. Após a realização de várias obras, o resultado foi a formação de uma ilha, rodeada de vias por todos os lados, que servem ao deslocamento rápido para longas distâncias, porém não trazem benefícios locais, pois são vias apenas de passagem.

Numa cidade que tem no mar o seu principal ícone, a baía nesse local não passa de uma visão imaginária.

Como resultado da maneira pela qual o espaço foi construído, ou seja os aterros, o governo federal é detentor do domínio pleno das terras conquistadas ao mar. Além disso, foi ele quem promoveu a ocupação, sendo assim o proprietário da maioria dos imóveis ali edificadas.

Com o decorrer do tempo, a atividade portuária deslocou-se para outras áreas, o transporte ferroviário de cargas decaiu, o patrimônio imobiliário do antigo porto perdeu interesse e, assim, suas condições de manutenção. A recente recuperação é um fenômeno recente, resultado das privatizações e da conseqüente alienação de propriedades. A estrutura fundiária local é ainda um entrave para a adoção de políticas públicas de gestão do solo urbano e para o exercício de poder de política urbanística do município.

O uso residencial, considerado residual na zona plana, fica restrito aos morros, cuja área corresponde à metade da superfície dos bairros portuários. A infraestrutura disponível, principalmente de comércio e serviços, é insuficiente para atrair as atividades de moradia, devendo ser rompidos preconceitos negativos sobre o caráter de toda a área.

A decisão da Prefeitura, através da Secretaria Municipal de Urbanismo e do Instituto Pereira Passos de colocar em prática o Plano de Recuperação e Revitalização da Região Portuária, a partir de um enfoque tanto espacial quanto econômico e social, torna-se o marco do envolvimento concreto da cidade com esse lugar tão importante para o seu desenvolvimento e história.

O planejamento estratégico trata-se, portanto, de redesenhar o espaço urbano, por escalas diferentes. Algumas vezes a área portuária é entendida como um todo, considerando-se também sua comunicação com o entorno. Em outras, a escala é reduzida para um tratamento específico, aplicado à zona imediata de influência de um núcleo estratégico a ser implantado ou de um bem cultural ou paisagístico a ser valorizado. O planejamento pode também criar diretrizes para corrigir efeitos urbanísticos indesejáveis, atenuar volumes conflitantes com o entorno ou inserir espaços de pausa e lazer, com efeitos benéficos à descoberta da paisagem.

Ele se relaciona com o projeto futuramente proposto em Antonina por se tratar de espaço em completo abandono, causando apenas ônus a população, quando na verdade deveria servir como uma grande força propulsora para o desenvolvimento local. O reaproveitamento de edifícios em desuso ou mau uso, além do tratamento paisagístico são de grande importância, pois só dando dignidade ao espaço é que as pessoas vão cuidá-lo com o mesmo respeito.

Destaca-se também no projeto Porto do Rio a necessidade de ter como aliados o lado social, pois num país como o Brasil, nada adianta os grandes investimentos se não houver um trabalho social junto, cuidando dos interesses daqueles que já moram no lugar.

7 ÁREA DE ESTUDO - ANTONINA

7.1 Dados Básicos

O município de Antonina fica no litoral do Paraná, e está localizado a noroeste da Baía de Paranaguá. Dista aproximadamente 77 km de Curitiba, capital do Estado.

O acesso rodoviário à cidade é feito pela BR-277 e BR-116, conectadas com as estaduais PR-408/410. O Porto de Antonina, terminal da APPA, encontra-se a 17,7 km do Porto de Paranaguá.

A população, segundo estimativa do IBGE de 2007 contava com 17.581 habitantes. Com uma área de 845.853 km². Sendo que mais de 80% da população é urbana.

A altitude média do município é de 5 metros acima do nível do mar. O clima é tropical úmido e a temperatura média é de 20° C.



Figura 36- Mapa da localização do município de Antonina no estado do Paraná (Fonte: Wikipédia)

primeiros habitantes. A importância da Capela na formação do município reflete-se até hoje na denominação “capelistas”¹ aos naturais de Antonina.

Antigamente conhecida como Freguesia de Nossa Senhora do Pilar da Graciosa, ela foi elevada a condição de Vila Antonina em 1797 e logo após, no mesmo ano através de decreto foi criado o município de Antonina pelo Ouvidor Geral e Corregedor Dr. Manoel Lopes Branco e Silva.

O início do século XVIII é marcado pelo gradativo abandono das áreas de extração de ouro e pela lenta formação de comunidades agrícolas.

Os três mil habitantes que ali moravam no começo do século XIX começaram a produzir excesso de mercadoria agrícola, sentido assim a necessidade de começar a comerciá-la. Dessa forma começou a exportação em Antonina pelo Porto. O principal produto exportado era a farinha de mandioca.

Com o tempo, a demanda aumentou e o Porto seguiu em mesma direção. A criação de cada vez mais trapiches, que se alongavam em busca do canal, criando-se em direção paralela a cidade que ia sendo construída. Uma a uma as longas pontes de madeira sobre estacas de guanandi e sobre elas deslizavam os vagonetes em trilhos de ferro, totalizando 14 trapiches perfazendo 1.000 metros de faixa acostável. (ANTONINA, 2007)

A abertura da Estrada da Graciosa, obra concluída em 1873, impulsionou a economia antoninense, privilegiando as exportações do porto de Antonina em detrimento do porto de Paranaguá. A abertura de um ramal ferroviário Morretes-Antonina acontece somente em 1891, trazendo uma fase de grande prosperidade para as duas cidades.

Em 1917 foram criados o do moinho de trigo, o de sal, o de açúcar pertencentes às Indústrias R. F. Matarazzo, que foram mote para o início do desenvolvimento industrial e também agrícola do município, trazendo novo vigor ao Estado. Essas instalações eram compostas de maquinarias aperfeiçoadas, trapiches, aparelhos de carga e descarga, embarcações e escritório e funcionando com 700

¹ Capelistas é como são chamados os nascidos em Antonina. O nome tem origem na colonização da cidade que se deu em grande parte pela Igreja Nossa Senhora do Pilar, a comoção dos moradores do vilarejo para com a construção do templo lhes rendeu a denominação de capelistas, que perdura até hoje.

empregados, todos residentes no próprio bairro, com casas de construção moderna, assistência médica, transporte, educação, lazer, etc., formando uma vila moderna. (ANTONINA, 2007)

Durante essa primeira metade do século XX, o traçado urbano de Antonina era predominantemente linear. Destacava-se de um lado o Complexo Industrial Matarazzo e de outro a cidade de Morretes.

Os tempos áureos vividos após a Primeira Guerra Mundial, com grande número de exportações e destaque para a produção de erva-mate. As empresas responsáveis por essa rápida expansão eram: as Indústrias Reunidas Francisco Matarazzo, Agência Marítima Edgar Withers e a do Luiz G. A. Valente. Em 1925 Antonina atingiu o seu ápice exportando não só erva-mate, como também madeira, café e importando trigo, sal e outros produtos do Norte do Brasil, Argentina e Chile. Finalmente o Porto de Antonina consegue projetar-se em quarto lugar entre os portos da Nação. (ANTONINA, 2007).

Essas exportações garantiram ao Porto uma visibilidade maior, fazendo com que o crescimento gerasse crescimento. Gradativamente, esse desenvolvimento exacerbado culmina a um período de declínio econômico. A Segunda Guerra Mundial e a queda nas importações de mate pela Argentina são elementos importantes na queda da economia de antoninense.

A construção do Porto de Antonina prosseguiu com a Ponta do Félix. Porém, após 1972, com fechamento das Indústrias Matarazzo, a economia local entrou em colapso, em consequência disso o Porto teve seu movimento completamente parado.

A queda na economia observada no final do século XX é refletida na fisionomia urbana da cidade. O deslocamento da população desempregada para a periferia confere ao território características de ocupação desordenada. A orla pouco a pouco é ocupada e o centro sofre um abrupto esvaziamento.

Hoje, unindo a iniciativa privada a estatal, a criação do Porto "Barão de Tefé", consolidou a orientação da economia portuária, abrindo novas e melhores perspectivas a seu desenvolvimento. A chegada de equipamentos importados da Holanda, pela iniciativa privada da Flutrans Terminais Marítimos, marcou a

reativação do Porto de Antonina, de transporte de carga, inclusive a granel, até navios de maior calado, fundeados na baía de Paranaguá. Em consequência da limitação do calado no canal e ao longo do píer, a carga e descarga de navios vão ocorrer nas baías através de barcaças, guindastes flutuantes e esteiras rolantes.

Após este período de fragilidade econômica, atualmente a cidade vive retomada no seu desenvolvimento. Com a reativação do Porto de Antonina e a implantação do terminal portuário da Ponta do Félix, este que foi implantado pela iniciativa privada, e que possui armazéns para carga e descarga refrigeradas, é considerado um dos mais modernos da América do Sul. A atividade portuária juntamente com o turismo se credenciam como um dos principais instrumentos para a geração de empregos (ANTONINA, 2007).

Outro destaque é para a melhoria das condições de acesso com a inauguração de um ramal de litorina para Antonina em 1981. Novos restaurantes são abertos e investe-se na qualidade de pousadas e hotéis.

7.3 Avaliação Temática

7.3.1 Meio Físico

Antonina é uma cidade litorânea, no entanto não é banhada diretamente pelas águas do mar aberto e sim pelas águas da Baía de Antonina, o foco do turismo não constitui na sua balneabilidade, ao contrário do que acontece com as outras cidades costeiras do Paraná, e sim as belezas naturais, a cultura e a história. Esse fato confere a Antonina características próprias para o desenvolvimento do turismo, ou seja, o meio ambiente influencia para a sua peculiaridade.

A cidade está situada na zona costeira, possuindo a baía e a serra do mar como pontos de apelo visual e paisagístico, e abriga uma rica variedade cultural e histórica. E mesmo com este grande potencial "...o turismo na cidade de Antonina é de certa maneira representativo, (...), porém não é explorado em toda a sua potencialidade..." (ANTONINA, 2007).

7.3.1.1 Distâncias e acessos

Antonina se situa muito próximo à capital do Paraná, Curitiba. São menos de 80 km (oitenta quilômetros) que separam a região mais populosa do estado a pacata cidade de Antonina. Essa proximidade faz da cidade importante ponto de escoamento de produção da capital e Região Metropolitana, através da linha férrea existente. Salienta-se também o potencial turístico da via, que é reconhecida pela qualidade das suas paisagens. O aeroporto mais próximo fica em São José dos Pinhais, município da Região Metropolitana de Curitiba que fica a menos de uma hora de Antonina.



Figura 38- Qualidade paisagística da BR-277
(Fonte: RIBEIRO, 2008)



Figura 39- PR-408 (Fonte: RIBEIRO, 2008)

O município de Morretes também fica muito próximo, são apenas 15 km (quinze quilômetros) de distância por rodovia, tendo ainda a opção de acesso férreo, o que demonstra a importância de uma política conjunta dos dois municípios a fim de impulsionar a economia local.

Paranaguá, com toda a sua importância portuária está próxima se considerarmos em linha reta, porém se se levando em conta a rodovia, a distância é de quase 70 km (setenta quilômetros), o acesso mais fácil é realmente o férreo ou aquático. Da mesma forma ocorre em Guaqueçaba, conhecida pelo seu prejudicado acesso rodoviário, ela fica a quase 90 km (noventa quilômetros) de distância de Antonina, acesso que seria facilitado por um transporte aquático eficiente.

A importância da análise das distâncias entre os municípios liminhos e os de pólo é a criação de uma política que vise em conjunto o crescimento local. É de conhecimento geral que uma das maneiras mais eficazes de impulsionar o desenvolvimento é facilitar o acesso. Uma política de desenvolvimento não seria suficientemente capaz de trazer crescimento ao município, sem colaboração regional.

O acesso ao município se dá pela Estrada da Graciosa, estrada conhecida pela sua rica paisagem. Também tem a opção da PR-410, que não deixa nada a desejar quanto a qualidade paisagística e também é uma estrada muito bem conservada.

7.3.1.2 Clima

O clima do município de Antonina é o tipo Cfa de Koeppen, subtropical úmido, com chuvas bem distribuídas ao longo do ano, sem período de seca, e temperatura média de 20,6°C. A ocorrência de geadas é rara e a temperatura do mês mais frio fica entre 3°C e 18°C. As médias de temperatura máxima e mínima do município são de 26,3°C e 16,6°C respectivamente. A precipitação é a mais alta em relação aos municípios vizinhos de Guaraqueçaba e Morretes, com uma média anual de 2517,6 mm em Antonina, e de 2364,8 mm e 1894,0 mm nos outros municípios respectivamente (IPARDES, 2001).

A principal característica desse clima é a influência, em grande ocorrência, da passagem de frentes (frias e quentes) e massas de ar provenientes do giro Anticiclônico do Atlântico Sul, característico da região Sul do País. A umidade relativa do ar é de 85%, média anual (IPARDES, 2001), regulada pela passagem dessas frentes provenientes do Oceano Atlântico.

A Serra do Mar funciona também como uma barreira natural, impedindo muitas vezes a passagem das frentes frias, tornando-as estacionárias, fazendo com que permaneçam por dias na região. (ANTONINA, 2007)

7.3.1.3 Geomorfologia

O Município de Antonina, sob o aspecto fisiográfico, abrange três grandes unidades de paisagem natural: planaltos, altas serras e região litorânea (IBAMA/SEMA, 1995).

Dentre essas, foi separado pelo Zoneamento do Litoral Paranaense (IPARDES, 1989) em Unidades Ambientais Naturais. Em Antonina, portanto, puderam ser diferenciadas oito UAN, sendo elas: Planalto Dissecado, Serras, Áreas Coluviais, Planícies Aluviais, Morros, Colinas, Planícies de Restinga e Mangues.

A área urbana de Antonina se restringe às Planícies Aluviais. As demais formações ocupam a área rural do município.

Na região litorânea o relevo é plano a suavemente ondulado. As altitudes geralmente são inferiores a 40 m (quarenta metros). Dessa região sobressaem morros e colinas de diversas dimensões. A gênese das planícies se deu pelas variações no nível do mar e pelas concomitantes mudanças climáticas ocorridas nos últimos milhões de anos. As oscilações do nível do mar, de mais de uma centena de metros, deixaram marcas profundas na configuração do litoral paranaense. Durante os períodos de mar baixo, grande parte da plataforma continental ficava emersa, sendo sulcada pelos rios que têm suas nascentes na Serra do Mar. Nos períodos de mar alto, os vales eram afogados formando amplos estuários e baías. À montante da foz dos rios formavam-se extensas planícies aluviais, originadas pelo depósito dos sedimentos que os rios eram obrigados a abandonar, devido ao novo nível de base (IPARDES, 1989).

Após o término da transgressão marinha, quando o mar começava a descer novamente, iam sendo depositados junto à linha de costa, um após o outro, cordões litorâneos. Formava-se, assim, a planície arenosa denominada de Restinga.

As Planícies Aluviais são áreas compostas por diversas formas elaboradas pela ação fluvial, tais como planícies de inundação, terraços e rampas (esta com sedimentos provenientes das encostas). O relevo, em geral, é plano e possui solos com problemas de encharcamento ou de lençol freático muito alto, além dos riscos de inundação. As áreas mais elevadas das planícies - terraços e rampas, por não possuírem estes problemas, possuem a melhor aptidão agrícola da região.

Outras formações a serem citadas da região litorânea são os morros, colinas e os mangues.

7.3.1.4 Geotecnia

A Geotecnia trata das propriedades geomecânicas dos materiais inconsolidados (solos e rocha alterada) e das rochas, bem como da estabilidade dos taludes naturais e artificiais.

Proporcionalmente à grande complexidade geoambiental (rochas, solos, sedimentos, relevo, águas) está a fragilidade com que a região responde às intervenções antrópicas, o que em muitos casos, poderá limitar o seu uso para fins habitacionais, industriais, recreacionais e outros.

Os sedimentos marinhos de origem costeira apresentam grande porosidade e permeabilidade (natural das areias), podendo, o lençol freático tanto estar raso quanto profundo. Deve-se tomar cuidados especiais quando o lençol freático estiver raso, pelo risco de contaminação.

Na área urbana de Antonina destacam-se as formações de Cambissolo Háplico, Associação Argissolo Vermelho Amarelo e Gleissolo Sáfico, sendo o último situado na área de intervenção.

7.3.1.5 Hidrografia

Os rios que rodeiam os municípios de Antonina e Paranaguá possuem uma variação sazonal que está relacionada com a época de chuvas. (ANTONINA, 2007)

Por ser um estuário situado em uma zona subtropical, seu ciclo de maré é semidiurno, possuindo duas preamares e duas baixamares, em um ciclo de 24h. (SEMA, 2008).

No eixo Lesto-Oeste está situado o canal de acesso aos portos de Antonina e Paranaguá (Canal da Galheta), cuja profundidade varia de 5 a 16 m. No terminal Matarazzo essa profundidade chega a 5,8 m e na Ponta do Félix a 8 m.

Os rios Cachoeira e Nhundiaquara somam 82% da reserva de água doce do sistema estuarino. As propriedades hidrográficas do local refletem numa maior suscetibilidade dos solos aos processos de erosão. (ANTONINA, 2007)

A Baía de Antonina encontra-se inserida dentro da APA de Guaraqueçaba que, segundo SPVS (1992), apresenta incidência marcante de processos erosivos em inúmeras regiões, dentre as quais se encontra o Vale do Rio Cachoeira. Os processos erosivos na região são decorrentes de causas não naturais originadas no período de colonização, devido ao uso inadequado do solo e pela ação das chuvas.

Apesar de ser um dos menores litorais do Brasil, o Litoral Paranaense apresenta grande importância socioeconômica, devido à existência dos portos organizados de Paranaguá e Antonina, localizados no interior do Complexo Estuarino de Paranaguá. Em função da crescente necessidade de expansão das atividades portuárias, novos terminais vêm sendo implantados, intensificando as operações de dragagem, que asseguram a manutenção das profundidades para a navegação segura de grandes embarcações. As operações de dragagem são realizadas periodicamente em determinadas áreas de acesso aos portos, como o canal da Galheta (principal canal de acesso ao complexo estuarino) e o canal de acesso entre o Porto de Paranaguá e o terminal portuário da Ponta do Félix, em Antonina. (APPA, 2008)

Juntamente com as operações portuárias, as atividades pesqueira e turística também contribuem para a degradação ambiental da bacia visto que essas ocasionam um intenso tráfego de embarcações de grande, médio e pequeno porte. Dessa forma, o risco de contaminação da água das baías por petróleo e seus derivados torna-se eminente em função de acidentes e operações negligentes durante o carregamento e descarregamento de petróleo. (ANTONINA, 2007)

A qualidade da água na Baía de Antonina, porém, não é afetada somente pela contaminação com o óleo das embarcações e/ou acidentes, mas também pelo lançamento de esgoto *in natura* proveniente da área urbanizada da região. A deficiência no sistema de captação e ausência de tratamento esgoto doméstico é uma realidade não somente desta área, mas de todo o Complexo Estuarino da Baía de Paranaguá e demais regiões pertencentes à zona costeira do Paraná. Sabe-se que, não somente na Baía de Antonina, mas em todo o Complexo Estuarino, os esgotos domésticos são lançados diretamente no mar ou em cursos d'água que nele deságuam. (ANTONINA, 2007)

As descargas urbanas e industriais causam riscos para a saúde humana pela presença de organismos patogênicos e diversas substâncias poluentes nos efluentes, e impactos ao meio ambiente pelos efeitos tóxicos nos organismos aquáticos e o pelo processo de eutrofização.

A análise feita pelo IAP em 2005 constatou que todas as áreas costeiras de Antonina apresentam qualidade imprópria para recreação de contato primário, ou seja, quando existir o contato direto do usuário com os corpos de água como, por exemplo, as atividades de natação.

7.3.2 Meio Biológico

O município de Antonina se encontra no bioma denominado Mata Atlântica e a tipologia vegetal predominante é a Floresta Atlântica, também chamada de Floresta Ombrófila Densa. É difícil caracterizá-la, pois ela toma fisionomias diferentes por todo o território.

A cidade é considerada a com uma das coberturas vegetais mais bem conservadas da região, segundo a SEMA (Secretaria do Estado do Meio Ambiente), o que lhe garante grande potencial turístico.

A manutenção de um ambiente urbano salubre e adequado a vivência dos habitantes está fortemente relacionada com a presença de remanescentes florestais, parques, praças e ruas arborizadas dentro da cidade. A seguir são caracterizados alguns aspectos da flora na área urbana do município de Antonina. (ANTONINA, 2007)

Entre os fatores de deterioração da vegetação devem ser citados como principais o desmatamento, as atividades agrícolas mal conduzidas, a pecuária, o turismo desordenado e a plantação de espécies exóticas, ou seja, que não são naturais do local. O extrativismo de palmito e madeira embora em pequena quantidade também represente um fator de risco à preservação do ambiente vegetal.

A expansão dos limites urbanos de Antonina acarretou uma situação onde alguns fragmentos de vegetação nativa se tornaram vizinhos ou acabaram mesmo sendo envolvidos pelas estruturas urbanas. Tais remanescentes vêm sofrendo

constante pressão por parte de moradores e futuros ocupadores. Esta situação ocorre nos morros e nas áreas de contato dos manguezais com a cidade. A manutenção adequada destes remanescentes de vegetação nativa dentro da área urbana é bastante vantajosa para o município sob os aspectos cênico, turístico e da qualidade ambiental.

No meio biológico também é importante citar a existência de duas importantes áreas de preservação ambiental, são elas: APA de Guaraqueçaba e APA da Serra do Mar, além da existência de vários Parques Estaduais que garantem a integridade da Mata. Os mangues e alagados do município, alguns localizados dentro do perímetro urbano são espaços que merecem atenção dos planejadores, pois são responsáveis pelo equilíbrio do meio ambiente.

Antonina conta atualmente com sete praças e áreas de lazer. Nestas predominam espécies arbóreas exóticas ornamentais como o sombreiro, a seringueira-exótica, a espatódea, a mangueira, a palmeira-real, o alfeneiro, o guapê, a areca-bambu e a palmeira-leque. De maneira mais rara são observadas alguns exemplares de espécies nativas como o jerivá e o ipê-da-várzea. Também são muito utilizadas nas praças espécies de menor porte, arvoretas ou arbustos, como a dracena, a cica, a caliandra e o pingo-de-ouro. (SEMA, 2007)

7.3.3 Meio Social

Neste item serão analisados os aspectos de relevância do âmbito social do município. Para bom entendimento da cidade se faz necessário saber que há apenas alguns anos Antonina vem se reerguendo. Por não possuir um calado ideal para as embarcações somado ao fato do fechamento das Indústrias Matarazzo, a cidade passou por longos anos de estagnação econômica e social.

O IDH² de Antonina é de 0, 770, considerado um nível médio de desenvolvimento urbano. Este nível é abaixo da média do estado, porém pouco acima da média nacional.

² IDH é o índice de desenvolvimento humano. Ele é usado como medida comparativa entre os países pela ONU (Organização das Nações Unidas) e leva em consideração o nível de riqueza, alfabetização, expectativa de vida, natalidade e educação. Esse fator vai de zero a um, sendo um o de melhor conceito.

7.3.3.1 Demografia

Aproximadamente 90% (noventa por cento) da população reside em área urbana. A maior migração para esta parte do município se deu na década de 70 com o êxodo rural dos trabalhadores que não viam mais perspectiva no trabalho agrícola.

O município é considerado pouco populoso com apenas 23,07 hab/km² e com crescimento baixo, com uma taxa de apenas 1% (um por cento) ao ano.

Analisando a pirâmide etária percebe-se que a grande maioria da população se encontra na faixa de zero a 24(vinte e quatro) anos. A população que mais cresceu dos últimos anos, segundo o IBGE, foi a de 30 a 49 anos (trinta a quarenta e nove anos). Apesar de estar envelhecendo cada vez mais, a maior parte dos habitantes ainda é jovem, pessoas que em pouco tempo tornar-se-ão economicamente ativas. Aqui é percebido que o incentivo ao crescimento econômico é mais do que apenas uma política pública, é uma necessidade.

7.3.3.2 Economia

A maior atividade econômica é o setor portuário, sendo que o Terminal Ponta do Félix, privatizado hoje em dia, é o de maior movimento. A agricultura também é importante, embora responda por apenas 2% (dois por cento) do PIB (Produto Interno Bruto) e é matéria prima de mercadorias típicas da região.

A cultura de maior importância é sem dúvida a banana, que produz também os produtos mais conhecidos da região, a bala de banana, cachaça de banana e a bananinha da serra, que as pessoas comumente compram no caminho para o litoral do estado.

A economia não é ligada à pecuária, nem à extração vegetal, embora ambas ocorram de maneira branda. As indústrias também são responsáveis por uma fatia muito pequena da economia e essa tendência é cada vez maior. Segundo o IBGE, ela que já foi responsável por 73% (setenta e três por cento) do PIB, hoje representa meros 36% (trinta e seis por cento).

O setor terciário, formado em sua maioria por pequenos comércios e escritórios, em sua maioria localizados em edificações de uso misto, junto com a

residência dos proprietários, é o setor mais forte. Dentre ele, ainda assim a parte que faz mais diferença no montante final é o movimento gerado pelo Porto, que continua em constante crescimento.

Dentre os municípios litorâneos, apenas Paranaguá gera um PIB maior do que Antonina. Isso se deve principalmente pela força que o Porto de Paranaguá tomou nos últimos anos. Este é um setor que deve ser explorado, pois tem grande potencial gerador de emprego e renda.

O rendimento mensal das famílias é extremamente baixo. Com o Censo Demográfico do IBGE de 2000 se constatou que 80% (oitenta por cento) das famílias recebiam até três salários mínimos apenas. Esse fato é ainda mais agravante na família de pescadores que recebem valor ainda abaixo deste.

7.3.3.3 Serviços Públicos

Os capelistas consideram de maneira geral o bairro em que moram de boa qualidade, salientam a qualidade de vida que possuem a tranquilidade de uma vida longe do caos urbano. No entanto eles intitulam algumas melhorias como de grande importância.

Muitas vezes foi citada a falta de um atendimento de saúde adequado, embora haja espaço físico, o atendimento, segundo os moradores, não é de qualidade.

Outro fator de insatisfação é quanto à manutenção das vias. Por ser cidade portuária, portanto receber veículos com carga pesada, Antonina deveria certamente investir mais neste quesito. É muito comum observar ruas de saibro em péssimas condições.

O transporte, esgoto e educação foram também assuntos mencionados. Os antoninenses consideram a cidade suja, de fato isso se verifica em alguns espaços, especialmente em terrenos baldios, onde os transeuntes largam lixo, além disso, dejetos de animais são freqüentemente vistos nas ruas. (ANTONINA, 2007)

O município não possui sistema de esgoto, sendo que quando possuem algum tipo de tratamento é a fossa séptica. (ANTONINA, 2007)

7.3.3.4 Equipamentos Urbanos

Os equipamentos de saúde que são passíveis de atender maior demanda se concentram no bairro Matarazzo. Já os equipamentos culturais, mesmo que poucos, estão apenas no centro. As edificações de uso institucional estão reunidas no centro e em bairros periféricos.

7.4 Porto de Antonina

O estudo da história do Porto de Antonina, assim como leitura do Plano Diretor direcionado a ele é de importância a pesquisa, pois é nesta região que serão feitas as intervenções. Mesmo não sendo exatamente sobre o porto a reestruturação e sim de seu entorno. Ele é elemento pólo e o principal ator do local a ser estudado.

O Porto tem sido considerado hoje em dia o principal agente na geração de emprego e renda de Antonina, para isso se percebe a necessidade da melhor compreensão deste.

7.4.1 Histórico do Porto

A história do porto de Antonina sofre muita influencia do Porto de Paranaguá. Inicialmente privilegiado pela logística, o Porto de Antonina, por ter a maioria de seus operadores como empresas privadas independentes e não ter sido alvo do interesse público direto sobre suas instalações no início do século, perdeu enormemente com o acréscimo do tamanho dos navios, em especial após a segunda grande guerra. Quando finalmente o Governo Estadual teve a oportunidade de administrar diretamente a praça, o próprio mercado já não mais produzia demanda comercial pelas instalações Antoninenses. (ANTONINA, 2007)

O Porto de Paranaguá, deslocado no início dos tempos da rota logística ótima, conseguiu por meios de articulação política reverter a tendência de desvantagem em relação ao Porto de Antonina, recebendo significativos investimentos desde o início do século, com obras de infra-estrutura e acesso que o permitiram acompanhar a evolução da tecnologia e do porte dos navios, aproveitando a partir da metade do século passado o esforço nacional de

exportação de commodities, recebendo navios de maior porte em melhores condições operacionais. Os fatos históricos que podem ter ajudado a alavancar todo esse processo, foram a concessão do porto recebida pelo Governo do Estado muito antes do Porto de Antonina e a forte atuação do Centro Comercial de Paranaguá (atual ACIAP) durante toda a história do porto até aos dias de hoje, além de obviamente possuir um posição geográfica mais vantajosa para aos navios que demandam o Complexo Estuarino Paranaense. (ANTONINA, 2007)

O Porto de Paranaguá foi inaugurado em 1935, tendo sido utilizado até meados do século passado, principalmente, para abastecimento do consumo interno. A partir da década de 60, adquiriu grande importância estratégica nas exportações brasileiras e no equilíbrio da balança comercial, movimentando principalmente “commodities”. (ANTONINA, 2007)

O crescimento da atividade portuária durante o século XX fez com que a região entre o Porto Matarazzo e a Ponta da Pita fosse ocupada por atividades que por fim acabaram tendo um uso misto entre porto e turismo, em especial defronte à orla da Baía. (ANTONINA, 2007)

A família Matarazzo e suas indústrias são certamente os personagens mais importantes no desenvolvimento do Porto de Antonina. Em 1904, o conde Matarazzo adquiriu parte das terras que margeavam a Baía de Antonina. A aquisição destas áreas era estratégica, pois estavam localizadas no entorno do então chamado Porto de Itapema aonde o conde veio a construir o complexo industrial portuário da família, composto por um moinho de trigo no pátio de seu porto, geração própria de energia elétrica, e casas para os funcionários, sendo responsável por uma significativa parcela de empregos do município. (ANTONINA, 2007)

Erva-mate, sal, trigo e outros produtos eram movimentados pelo complexo, que foi fundamental para o crescimento econômico da família Matarazzo e para a economia da cidade de Antonina. Com seus moinhos e armazéns e, pela sua localização, o porto acabou sendo um dos principais do país. Através de sua influência política o Conde Matarazzo conseguiu a concessão para construção de um

ramal ferroviário da estrada de ferro que ligou seu porto ao ramal de Antonina a Morretes. Essa concessão ainda é da família até os dias de hoje. (ANTONINA, 2007)

Outro personagem importante no contexto histórico portuário de Antonina foi o Sr. Irineu Evangelista de Sousa, o Barão de Mauá. Ele pretendia a construção de uma linha ferroviária que ligasse a cidade à Curitiba. (FIGUEIRA, 2002)

Outro nome importante na história portuária de Antonina foi a família Withers, a desapropriação de suas terras é onde fica hoje o atual Terminal Portuário Barão de Tefé, subordinado hoje em dia à APPA³.

Entre os anos de 1960 e 1980, os principais exportadores e terminais portuários privados da cidade encerraram suas operações levando a comunidade local ao ostracismo econômico. Em 1968, foi inaugurada a rodovia BR 277, que liga Curitiba diretamente a Paranaguá, aumentando a preferência das cargas por aquele porto. Ruínas de barracões e instalações portuárias são visão homogênea no litoral da cidade de Antonina que, por não ter recebido os investimentos tempestivos em dragagens e obras de infra-estrutura, não pode continuar ajudando o Estado do Paraná no seu desenvolvimento. (PDZPO, 2007)

Na década de 90, quando o princípio da complementaridade das instalações portuárias foi implementado pelo poder público, comprovou-se que a praça portuária de Antonina ainda não estava descartada pela obsolescência técnica, bastando que sejam escolhidos nichos de mercado que propiciem a movimentação de cargas de alto valor agregado, que podem ser transportadas em embarcações ainda compatíveis com as condições geográficas e ambientais locais. (APPA, 2008)

Em 1994 o Governo do Estado, já sob a égide da Lei 8630/93, decidiu quanto à revitalização do Porto de Antonina criando as condições de contorno para duas frentes de investimento privado no porto público. (PDZPO, 2007)

O primeiro deles foi a implantação de operações de barcaças no Terminal Barão de Tefé, otimizando os tempos dos navios que chegam a Paranaguá e criando um nicho de operação comercial para os atuais baixos calados da região de Itapema (Matarazzo e Barão de Tefé) através da importação de granéis, aliviando os navios

³ APPA é a abreviatura para Associação dos Portos de Paranaguá e Antonina.

fundeados em Paranaguá. O segundo projeto foi a licitação para construção e operação de um terminal de produtos frigorificados na Ponta do Félix. (PDZPO, 2007)

7.4.2 Linhas férreas

É impossível tratar do porto sem comentar sobre a ferrovia que liga Curitiba ao litoral. Principal forma de escoamento da produção, a estrada de ferro com construção iniciada em 1871 foi palco de muitas disputas.

7.4.3 PDZPO- Plano Diretor de Zoneamento Portuário

Foi realizado junto ao Conselho de Autoridade Portuária de Antonina - CAP/ANT, a elaboração do Plano Diretor de Zoneamento Portuário - PDZPO/Antonina. O PDZPO é um instrumento básico na proposição de expansão portuária de qualquer porto no Brasil. Ele foi realizado em consonância com o Plano Diretor Municipal, podendo conciliar o planejamento urbano à expansão portuária, situação muito incomum na maioria das cidades portuárias brasileiras, beneficiando, desta forma, a população de Antonina com dois novos documentos que promovam o desenvolvimento sustentável do município. (ANTONINA, 2007)

O plano tem como objetivos primeiramente vincular decisões das políticas públicas portuárias com os objetivos e necessidades da cidade. Também pretende promover a entrada de empresas que capacitem a mão de obra local e valorizem sua contratação, associar destino final das dragagens com políticas públicas urbanas da administração municipal e a comercialização de produtos ambientalmente limpos; (PDZPO, 2007)

A aglomeração urbana, via de regra envolve a instalação portuária de forma desordenada e definitiva causando dificuldades nos acessos, aumentando a periculosidade e os encargos do poder público municipal (ver Rio de Janeiro, Recife, Belém, Santos, etc...). Por outro lado, as instalações portuárias recebem um passivo ambiental das comunidades instaladas em seus entornos e áreas de influência direta e indireta, cujo diagnóstico e apropriação correta de responsabilidades são muito difíceis, o que acaba acarretando um acréscimo

considerável nos custos de implantação e operação das facilidades portuárias. (PDZPO, 2007)

No caso de Antonina, (e também Paranaguá), podemos apontar atividades que vem sendo desenvolvidas em suas áreas de influência direta e indireta, desde os tempos da colonização até os dias atuais, que vem provavelmente deixando passivos ambientais, que hoje interferem diretamente nas matrizes econômicas portuárias sem a devida aplicação do princípio “poluidor pagador”. O grande passivo ambiental urbano consiste na poluição sanitária causada pela falta ou insuficiência de saneamento dos municípios e núcleos urbanos localizados nas bacias hidrográficas do Complexo Estuarino Paranaense. Como podemos ver, nos casos mencionados, a atividade portuária não possui qualquer participação na formação de tais passivos, mas acaba onerada na ponta, principalmente nas obras de implantação e expansão e nas suas dragagens de manutenção. Entendemos que as atividades de navegação, milenares, sempre se revestiram de globalidade e de promiscuidade ambiental, e as embarcações e mercadores marítimos, desde os primórdios se incumbiram de levar e trazer espécies exóticas miscigenando biodiversidades de nosso globo terrestre, mas nesse último século, como a humanidade começou a se conscientizar dos riscos da perda do equilíbrio ambiental, com grandes acidentes ambientais causados por interferência nas biodiversidades regionais, começamos a tentar estabelecer regras de conduta para que o nosso globo terrestre possa abrigar com qualidade nossas futuras gerações, e para que a espécie humana não se torne mais uma história de “dinossauros”. Considerações de cunho ambiental levaram os governos a repensar suas políticas de transportes, inclusive com respeito às questões portuárias, focando suas ações e regulações nos princípios de viabilidade ambiental dos sistemas de transportes, de respeito às necessidades de preservação do meio ambiente e de desenvolvimento sustentável. Tais princípios acabam por conduzir as ações das Autoridades Portuárias e, por conseguinte das empresas que configuram os condomínios operacionais portuários regulados. (PDZPO, 2007)

7.5 Análise sobre a cidade

A cidade de forma geral foi muito marcada pela presença do porto, ele deu a forma ao desenho urbano de Antonina. Os eixos de ocupação, assim como o sistema viário teve clara influência deste.

A morfologia urbana apresenta diferenças entre a região do centro e os bairros portuários. No centro é facilmente percebido a influencia da colonização portuguesa. As ruas estreitas, as construções sem recuos, além da praça central em frente a igreja denotam essa herança. Já nos bairros portuários a funcionalidade foi mais marcante na ocupação. Nem sempre bem planejados, porém certamente resultantes de uma ocupação esparsa.

Os bairros portuários se caracterizam pelo adensamento próximo às vias arteriais e depois no caso da Ponta da Pita e da Praia dos Polacos na orla, esse miolo sofre com vazios urbanos. As casas comumente possuem muita arborização. Normalmente com espécies de árvores nativas da região e também plantações para consumo próprio. É comum ver-se nessa região pés de banana e hortas.



Figura 40- Exemplo de vazio urbano, comum na Ponta da Pita e Praia dos Polacos (Fonte: A autora, 2008)



Figura 41 - Paisagem comum: plantação de banana nos lotes (Fonte: A autora, 2008)

O potencial turístico é facilmente percebido pela cidade. Seja no centro, seja nos bairros mais afastados. A qualidade visual de Antonina é singular, a natureza tem exuberância desde o caminho de chegada a cidade, até nela própria. A baía que cerca a cidade traz harmonia à paisagem e é grande responsável pela condição turística de Antonina. Outro fator que coopera nesse quesito é a

existência de eventos culturais de importância. O Festival de Inverno da UFPR, que atrai jovens, assim como o carnaval de rua. Além disso as procissões e serenatas, as tradições cristãs estão presentes até hoje na cidade e são certamente algo que faz a peculiaridade de Antonina.



Figura 42- Vista da Ponta da Pita com o Terminal Barão de Teffé ao fundo. (A autora, 2008)



Figura 43- Desfile do Bloco do Boi no Festival de Inverno UFPR (Fonte: RUARO, 2007)

Através de análise de dados do IBGE, assim como a simples visita à cidade, é perceptível que o grande motor econômico do lugar é a atividade portuária. É o Porto o grande responsável pela geração de emprego e renda.

7.6 Projeto de Reestruturação urbana de Antonina

A área de intervenção escolhida para o projeto de reestruturação urbana de Antonina vem de encontro com o que foi previamente estudado neste trabalho. Ela está localizada no município, que se localiza no litoral paranaense.

O espaço definido para o projeto (Mapa1e 2) localiza-se no bairro Ponta da Pita e é delimitado conforme os mapas mostram. Ele fica no entorno dos dois terminais portuários da cidade e isso confere à área características marcantes, que serão melhor explicadas nos itens adiante..

7.6.1 Objetivos

O projeto visa, através do desenho urbano, reestruturar o espaço como forma de impulsão ao desenvolvimento local. Associado a isso, o fato de se

encontrar na macrozona turística (Figura 44), projeto procura incentivar o desenvolvimento turístico aliado ao urbanismo.



Figura 44- Mapa Macrozoneamento da área de intervenção. (Fonte: ANTONINA, 2007)

Mapa 1- Mapa relação da área de intervenção com o entorno

Mapa 2- Mapa da área de intervenção e suas visuais.



Figura 45- Vista das pedras. (A autora, 2008)



Figura 46- Vista orla. (Fonte: A autora, 2008)



Figura 47- Vista praia. (Fonte: A autora, 2008)



Figura 48- Vista Terminal Barão de Teffé. (Fonte: A autora, 2008)



Figura 49- Vista via local. (Fonte: A autora, 2008)



Figura 50- Vista Rua Engenheiro Augusto de Leão da Fonseca sentido Terminal Ponta do Félix

7.6.2 Caracterização dos meios

7.6.2.1 Meio físico

A área de intervenção a ser estudada encontra-se em área urbana consolidada e, portanto não está sujeita a restrições ambientais.

a) Geoambiental:

O quadro a seguir contém resumidamente as características da unidade geoambiental que acontece na área de intervenção definida. A sua análise permite uma melhor elucidação das potencialidades e condicionantes do ponto de vista do meio físico.

A unidade geoambiental UG2d, caracteriza-se pela ocorrência de colinas e pela declividade menor que 30%. A conservação da vegetação desta área é considerada de média a baixa. (ANTONINA, 2007)

A ocupação de baixa densidade é uma potencialidade reforçada pela formação que ocorre no recorte. Como aspecto condicionante ressalta-se a necessidade de determinar lotes de no mínimo 450m², devido a sua relativa fragilidade ambiental.

Unidade Geoambiental	Litologias	Densidade e tipo de ocupação	Problemas existentes e/ ou esperados	Recomendações e/ ou restrições	Potencialidades
UG2d	Complexo Gnáissico-Magmático Migmatitos, xistos, ultrabasitas, anfibolitos. (APIImge)	Média	Áreas com relevo suave a ondulado, isoladas entre mangues e aluviões. Caso a ocupação seja densa, estes ambientes podem ficar sujeitos a contaminação.	Para as áreas urbanas ainda pouco habitadas ou não habitadas, que o uso seja controlado e restrito a lotes maiores que 450 m ²	Ocupação residencial de baixa densidade.

QUADRO 4- Características Geoambientais da área de intervenção. (Fonte: Plano Diretor Municipal de Antonina, 2006)

7.6.2.2 Meio Biológico

Como já citada anteriormente, a região estudada fica no bioma Mata Atlântica. Nesse item será apenas explanado o recorte espacial em particular. Ele está inserido em área urbana, ou seja, não possui espaços sem intervenção

antrópica. A região é constituída por apenas uma formação, a Floresta da fase inicial da sucessão (capoeiras).

Essa formação é caracterizada pela predominância das representantes das famílias Dennstaedtiaceae (samambaias), Poaceae (capins) e Asteraceae (vassouras), cujas fases mais desenvolvidas são formadas por agrupamentos arbóreo-arbustivos com não mais do que dez espécies distintas, extremamente densos e com altura máxima variando em torno de quatro metros (PRÓ-ATLÂNTICA 2002; PIRES et al., 2005).

Os estágios intermediários sucedem a fase anterior (inicial), através da colonização por espécies arbóreas de crescimento rápido a moderado e de ciclo de vida mediano como jacatirão-açú, tapiá, tapiá-guaçú, licurana, jacatirão, tabocuva, embaúba, pau-cigarra, guapuruvu, pata-de-vaca, grandiúva e capororoca. (PRÓ-ATLÂNTICA, 2002).

7.6.2.3 Meio Social

A razão para o incentivo do crescimento do movimento portuário é que ele é um instrumento poderoso para desenvolvimento do município.

Os pescadores tiveram seu trabalho prejudicado graças ao turismo desordenado, isso é um fato de grande importância para os moradores da Ponta da Pita, pois neste bairro, cerca de 10% (dez por cento) das pessoas vivem disso e destes 66% (sessenta e seis por cento) recebem apenas dois salários mínimos. (ANTONINA, 2007)

A Ponta da Pita é considerada com condições insatisfatórias quanto aos serviços públicos pela imensa maioria dos moradores. Apesar disso a coleta de lixo é feita em todo o seu espaço, segundo dados da prefeitura.

7.6.3 Análise Urbana

Neste item serão analisados os aspectos urbanos pertinentes da área de intervenção. Partindo-se da visão macro para a específica, pretende-se identificar os elementos de interesse para o embasamento das propostas de diretrizes.

7.6.3.1 Morfologia Urbana

Morfologia urbana é conceituada, dentre outras definições, como o estudo do tecido urbano e seus elementos construídos formadores através de sua evolução, transformações, inter-relações e dos processos sociais que os geraram. (DEL RIO, 1990)

Com isso em vista, através do uso de mapas, os elementos constituintes da área de intervenção (Mapa 1) serão destacados e estudados.

A evolução urbana de Antonina em geral ocorreu da forma típica das cidades de colonização lusitana. Primeiramente a Praça Central e depois a igreja. A ocupação se deu de forma gradual, com maior concentração na área central e após em outros pontos de interesse turístico e econômico. As áreas portuárias foram ocupadas pelos trabalhadores do Porto, outro fator que ajudou a ocupação do local foi a construção da Avenida Conde de Matarazzo e a linha férrea, que tornaram as distâncias menores.

A região da Ponta da Pita foi ocupada principalmente pelo assentamento de pescadores que viam ali terreno fértil para a sua profissão. Também não deve ser esquecido que a atividade turística também foi responsável em parte para a migração de pessoas para a região.

A figura a seguir mostra esquematicamente os três principais pólos geradores de crescimento de Antonina e a sua relação com a área de intervenção. São eles: o centro da cidade, o Terminal Barão de Teffé, que tem grande importância histórica, e o Terminal Ponta do Félix, que é hoje o que possui maior movimento de cargas. A via arterial que liga esses pontos se consolida como principal elemento articulador destes.

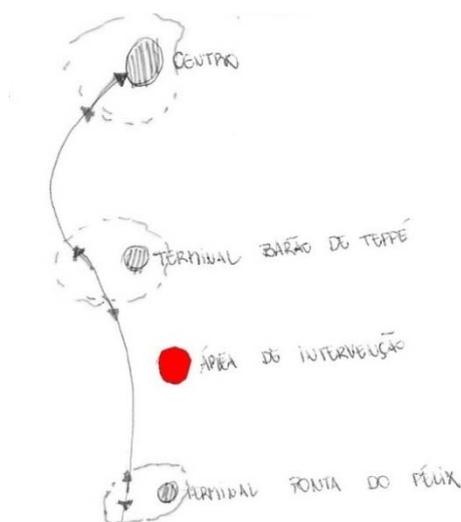


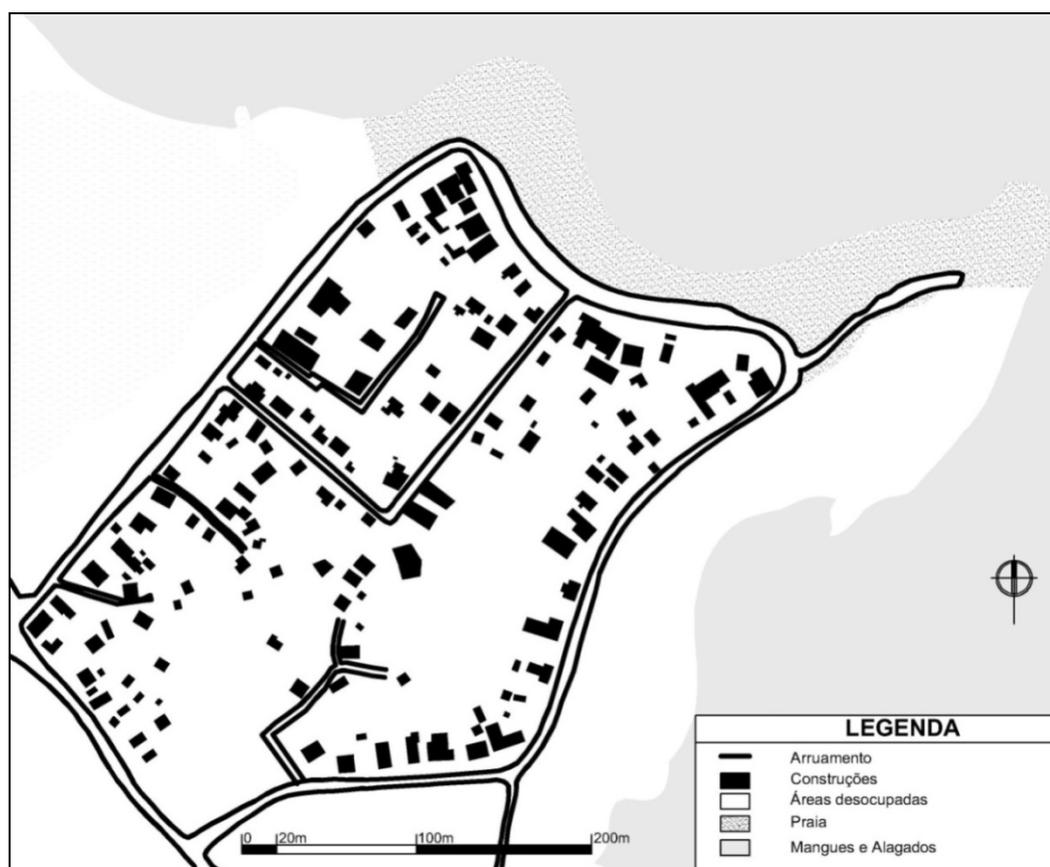
Figura 51- Desenho Esquemático dos pólos geradores de crescimento

O fato da área de intervenção ser delimitada em um de seus extremos por esta via de ligação a torna potencial em geração de crescimento urbano.

Se por um lado a cidade possui pólos que geram crescimento, ela também possui fatores que o limitam. No caso da área de intervenção analisada se destaca a proximidade com a baía e a fragilidade ambiental devido à presença de manguezais nos arredores e suas Áreas de Preservação Permanente (APP).

O adensamento é outro aspecto importante para análise morfológica da cidade. Com base no mapa figura-fundo a seguir (Mapa 3), nota-se maior quantidade de edificações nas adjacências das vias de maior movimento. No entanto, a Rua Engenheiro Augusto Leão da Fonseca, que é a via arterial que liga a área as demais localidades do município, é pouco ocupada.

O grande número de construções nessas vias principais se dá pelas vantagens que isto agrega. Com a proximidade a essas, o morador garante acesso mais fácil ao comércio e melhor condição de circulação também devido a pavimentação e pelo fato de estar perto dos serviço de transporte público.



Mapa 3- Mapa Figura-Fundo com destaque para as edificações. Escala gráfica indicada (Fonte: Prefeitura Municipal de Antonina, 2007).

Outro aspecto preponderante é a maior valorização do imóvel. Sabe-se que o estado da pavimentação da rua defronte ao lote é fator determinante no preço do deste.

O mapa acima (Mapa 3) também serve de base para diagnóstico de espaços ocupados e vazios. Claramente as áreas livres predominam no recorte, o que facilita uma eventual instalação de equipamentos comunitários. Isto é considerado uma potencialidade, visto que essa região é carente de espaço de utilidade pública.

7.6.3.2 Zoneamento

A área de intervenção estudada encontra-se na macrozona urbana, definida assim pelo Plano Diretor de Antonina por estar no perímetro urbano. A sede do município delimitada por esta macrozona possui seis subclassificações. Como

descrito anteriormente o estudo abrange a Macrozona Urbana Turística. (Figura 44).

Esta macrozona foi estabelecida conforme fatores físico-naturais, a existência de paisagem urbana e arquitetônica de importância histórica e cultural, a presença de vazios urbanos em relação à mesma, as tipologias construtivas predominantes, a situação fundiária, o grau de densidade atual da ocupação, o sistema viário e o grau de ocupação em relação ao atendimento do local por infraestrutura e equipamentos públicos e comunitários. Outro fator primordial que orientou as proposições de uso e ocupação do solo foi o atendimento à legislação federal competente a aos principais conceitos da legislação estadual de Gerenciamento Costeiro, no que diz respeito principalmente ao controle da ocupação nas porções de terra mais próximas à Baía e a um controle mais rígido da mesma sobre as áreas de altitudes mais elevadas, no caso do Litoral, acima de 20 metros. (ANTONINA, 2006)

No Plano é destacado que apesar de serem salientadas as diferentes vocações na cidade não é intuito do Macrozoneamento e do subsequente Zoneamento urbano delimitar zonas cuja principal característica é segregar as diversas atividades entre si, e sim privilegiar sempre que possível o uso misto e o uso residencial em variados graus de ocorrência, de maneira a incentivar um espaço de qualidade, segurança e maior custo-benefício na aplicação de verbas para implantação de infra-estrutura e equipamentos. (ANTONINA, 2006)

A macrozona turística pertencente ao bairro Ponta da Pita tem como característica um aspecto fechado fisicamente em relação às demais partes turísticas da cidade. A sua vocação se dá pela qualidade de sua paisagem, além da grande quantidade de restaurantes ali existentes. O objetivo traçado em comum é o de facilitar o acesso à baía, porém é ressaltado no Plano o uso misto do espaço.

Com a finalidade de traçar mais profundamente o perfil de cada local, foram criados os zoneamentos. A área de intervenção foi classificada na Zona Residencial Mista 01 (ZRM01). Isso não tira o caráter turístico do bairro, apenas o adequa aos parâmetros compatíveis com tal zoneamento. Ele se caracteriza por possuir

densidade maior que a dos bairros a sua volta e por possuir caráter misto de bairro residencial e ponto turístico e gastronômico.

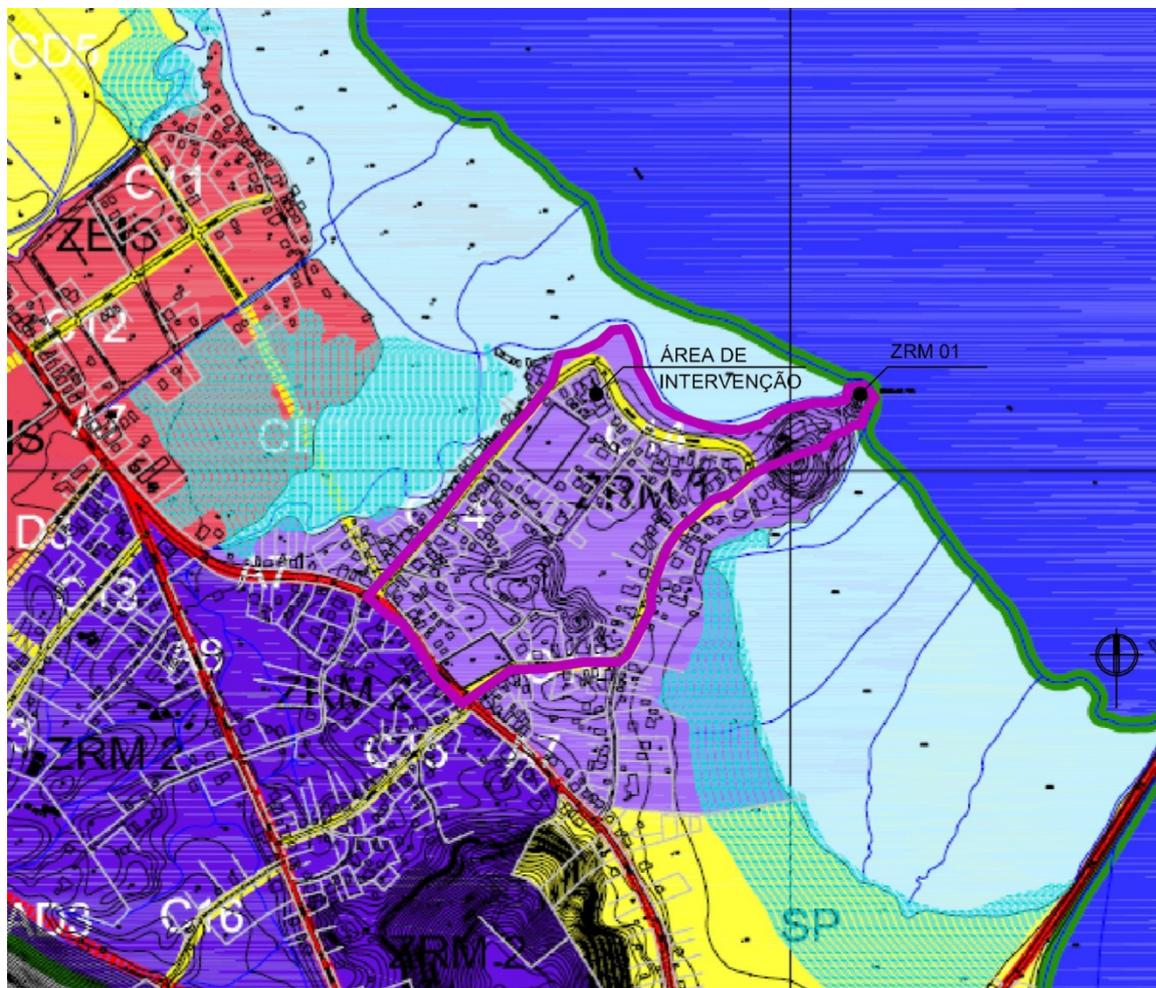


Figura 52- Mapa Zoneamento Área de Intervenção. (Fonte: Plano Diretor do Município de Antonina, 2007)

Tabela com a Ocupação Máxima de Saturação da Proposta de Uso e Ocupação do Solo Urbana							
Zona	Área (m ²)	Área Ocupável (m ²)	Área Ocupada (%)	Lote Mínimo (m ²)	Nº de lotes possíveis	Nº máximo de habitantes	Densidade Máxima (hab/km ²)
ZRM1	3.703.474,47	2.407.258,41	24,33	360	1261	7262	1960,8

QUADRO 5- Ocupação Máxima de Saturação da Proposta de Uso e Ocupação do Solo Urbana (Fonte: Plano Diretor Municipal de Antonina, 2007)

7.6.3.3 Uso e Ocupação do Solo

A área de intervenção (Figura 53) é ocupada predominantemente por residências unifamiliares e coletivas. Também se observa presença edificações com uso misto de comércio e serviços.

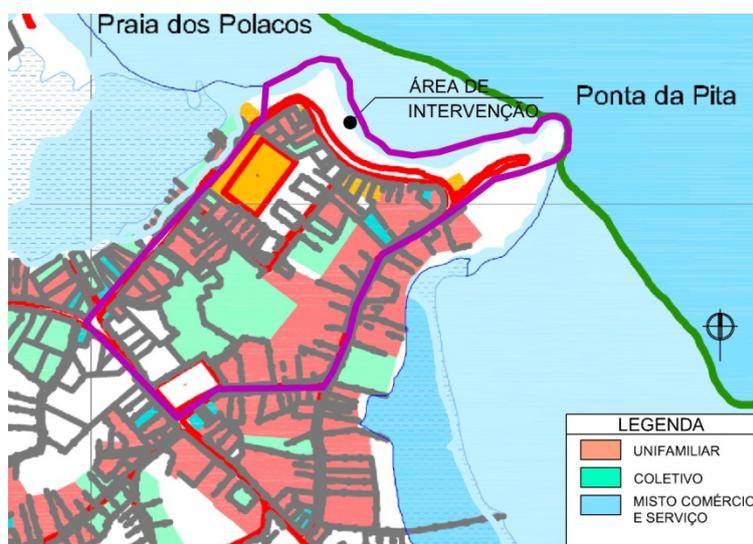


Figura 53- Mapa com uso da área de intervenção. (Fonte: Plano Diretor Municipal de Antonina, 2007)

Apesar de o comércio ter mais força no centro da cidade, a Avenida que liga este aos bairros portuários, assim como a Ponta da Pita possui algum comércio (Figura 54). É percebido que na maioria das vezes eles se encontram em edificações de uso misto, onde o morador loca a parte da frente da residência para o comércio. Na orla da Ponta da Pita encontram-se vários bares e restaurantes, que perceptivelmente não tem tido seu fluxo com movimento considerável. Alguns restaurantes foram abandonados (Figura 55), segundo proprietários da mesma rua, a falta de movimento turístico e de incentivo governamental são os principais responsáveis. A renda nunca é certa e se concentra apenas nos eventos que ocorrem na cidade.



Figura 54- Instalações comerciais dos próprios moradores, que são na maioria pescadores. (Fonte: RIBEIRO, 2008)



Figura 55- Restaurante abandonado. (Fonte: A autora, 2008)

As edificações do ambiente em estudo são na maioria de apenas um pavimento, algumas, porém apresentam até dois pavimentos (Figura 56). Na maioria dos casos os recuos e afastamentos são respeitados. Como podemos observar pelo Mapa 3:



Figura 56- Raros exemplos de casas com dois pavimentos na área. (Fonte: A autora, 2008)



Figura 57- Exemplo de ocupação em área de início de encosta. (Fonte: A autora, 2008)

Apesar da área de intervenção em si não possuir ocupações irregulares, como mostrado na Figura 57, há casos em que a ocupação foi feita de maneira desordenada.

Em alguns casos o lote é ocupado por mais de uma casa. A entrada secundária se resume a um portão, com uma circulação que segue até o final do terreno, onde se localiza mais uma residência. Muitas vezes essas edificações são

de uso misto, principalmente nas vias arteriais e coletoras, que possuem maior circulação.

Outra tipologia habitacional presente no recorte é a de uso transitório, ou seja, os hotéis. Embora abaixo do necessário, na Ponta da Pita existem algumas pousadas.



Figura 58- Exemplo de residência na Praia da Pita. (Fonte: A autora, 2008)



Figura 59- Exemplo de tipologia de uso transitório. (Fonte: A autora, 2008)

Na Ponta da Pita os lotes possuem normalmente delimitação espacial através dos muros, mesmo que baixos. As residências estão em boas condições normalmente e respeitam recuos e afastamentos. A grande maioria é de alvenaria, havendo algumas, porém de madeira. O acesso a algumas casas é difícil, pois só existem ruas de terra, ou as vezes até mesmo de grama que dão este acesso.

As casas localizadas na via arterial Rua Engenheiro Augusto Leão da Fonseca são na maioria de uso misto, não possuem recuos, nem afastamento.

7.6.3.4 Patrimônio histórico

Antonina tem um rico patrimônio histórico. Isso se deve em parte aos antigos edifícios concentrados no centro. No entanto a principal riqueza, considerada de maior importância para a área a ser intervinda, são as tradições culturais locais.

O carnaval de rua da cidade é famoso por ser um dos mais animados do estado. No inverno, o Festival de Inverno da UFPR também já se tornou um evento

tradicional. Além disso, as heranças dos costumes e artesanato caiçaras e a culinária seja de frutos do mar, seja do conhecido barreado são até hoje preservados neste município que dá tanto valor a estes pequenos folclores. Outro aspecto reconhecido na cidade são os seus eventos religiosos, as procissões e serenatas que se dão com certa frequência.

Essa característica de conservação do patrimônio deve ser vista como um potencial de Antonina e deve ser valorizado pela instalação de espaço físico e incentivo por parte do governo para a manutenção desta cultura. Do ponto de vista econômico esse é um perfil muito interessante da cidade, que facilita o sucesso de políticas de desenvolvimento turístico.

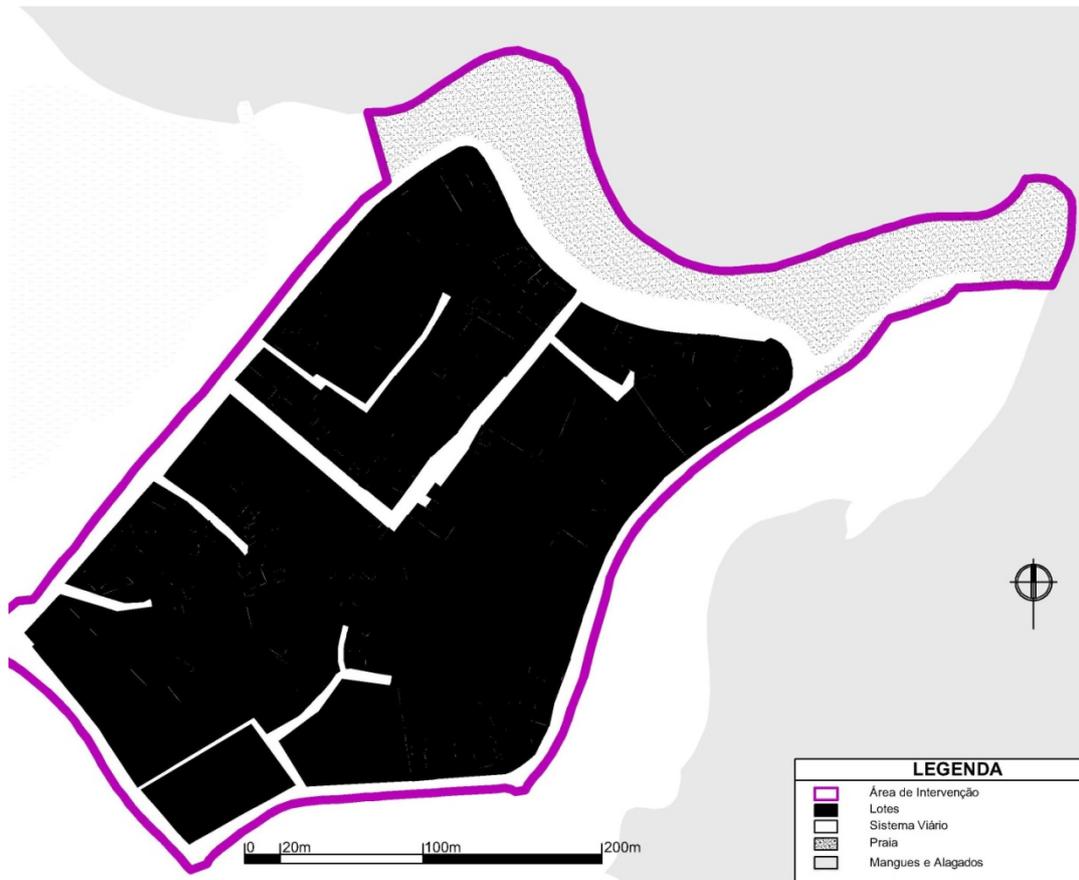
7.6.3.5 Sistema Viário

O sistema viário da cidade foi desenvolvido a partir dos limites naturais existentes. O desenvolvimento urbano ocorreu entre os morros e a baía. A Avenida Conde de Matarazzo (Figura 60) pode ser considerada a via mais importante dada a sua função de ligação do centro aos bairros portuários. Em quase toda sua extensão ela é ladeada pela linha férrea, atualmente explorada pela ALL⁴

Na área de intervenção o sistema viário apresenta deficiências com a falta da sua interligação. Através do mapa Figura-Fundo é possível se perceber a descontinuidade desta malha.

No mapa a seguir a hierarquia viária fica mais clara. A principal via do recorte é a Rua Engenheiro Augusto Leão da Fonseca, que é classificada como arterial, pois se caracteriza por ser um eixo de circulação urbana que liga o bairro ao centro. Ela é pavimentada por paralelepípedo e ao longo de sua extensão estão presentes atividades de uso misto de comércio, serviço, equipamentos e habitação. (Figura 61)

⁴ América Latina Logística



Mapa 4- Mapa Figura fundo com destaque para o sistema viário. (Fonte: Plano Diretor Municipal de Antonina, 2007)



Figura 60- Avenida Conde de Matarazzo, onde se nota a ausência de ciclovias, fazendo com que o ciclista tenha que dividir a via com os veículos. (Fonte: A autora, 2008)



Figura 61- Rua Engenheiro Augusto Leão da Fonseca, onde se nota maior concentração de casas e comércio. (Fonte: A autora, 2008)

Mapa 5- Mapa sistema viário

A coletora que atende a Ponta da Pita possui dois tipos de revestimento. A maioria é de paralelepípedo e o trecho da orla é de bloco de concreto. Durante toda a sua extensão a via possui bom dimensionamento, embora careça de passeio.

Na parte que atinge a orla (Rua Salvador Graciano) é bastante larga, cerca de 13m (treze metros), com estacionamento no lado oposto à baía em 45° (quarenta e cinco graus). No restante do percurso essa faixa diminui pela metade, possuindo escasso espaço para estacionamento de veículos. Isso não parece ser um problema, visto que a quantidade de carros que trafegam pela via é pequena.

A calçada ocorre apenas na orla e é equipada com lixos e bancos. Nota-se a falta de um espaço de qualidade estética que certamente atrairia mais visitantes. As vias locais são de saibro e subdimensionadas.



Figura 62- Via Coletora da Praia da Pita na altura da orla com as suas generosas dimensões. (Fonte: A autora, 2008)



Figura 63- Via local na Praia da Pita de saibro e com dimensões menores. (Fonte: A autora, 2008)

A pavimentação melhor conservada observa-se ser a de paralelepípedos, fato confirmado pelo Plano Diretor de Antonina de 2006, portanto parece ser a ideal para revestir as principais vias. Essa pavimentação suporta melhor o peso dos caminhões do que o asfalto, exigindo menos conservação.

7.6.3.6 Condicionantes e Potencialidades

Nesta parte serão expostos os condicionantes e potencialidades da área de intervenção analisada. Segundo o Paranacidade, condicionantes são os elementos que condicionam, ou seja, imutáveis. Eles podem ser de caráter ambiental, sócio-

econômico ou legal. Já as potencialidades se caracterizam por elementos da realidade que podem ser utilizados para promover as mudanças desejadas na qualidade de vida da população.

As deficiências também serão citadas, assim como as possíveis ações adequadas para a solução destas.

A seguir está a tabela síntese de condicionantes, deficiências e potencialidades do espaço analisado. Ela foi baseada na do Plano Diretor de Antonina, com algumas adições da autora e apenas com os aspectos relevantes para o presente trabalho.

CONDICIONANTE	POTENCIALIDADE	DEFICIÊNCIA
Turismo	<ul style="list-style-type: none"> • Possibilidade de explorar a Paisagem Natural do Município (Serra, Mata, Baía, centro histórico). • Culinária local (barreado e frutos do mar). • Desenvolver projetos turísticos sustentáveis (junto à comunidade local). • Turismo Náutico. • Caráter turístico na Ponta da Pita graças aos restaurantes, porém faltam equipamentos que sustentem isso, como por exemplo, hotéis 	<ul style="list-style-type: none"> • Dependência da temporada de verão. • Dependência ao turismo de Morretes. • Perda de identidade municipal. • Infra-estrutura turística deficitária. • Atrativos históricos degradados. • Balneabilidade da água é umas das piores do litoral.
Transporte Coletivo e Sistema Viário	<ul style="list-style-type: none"> • Demanda por transporte coletivo permite a troca de ônibus convencionais por micro-ônibus; • Possibilidade de locais alternativos para a implantação de ciclovias na área urbana. • Transporte ferroviário como potencial instrumento de impulsão ao turismo. 	<ul style="list-style-type: none"> • Carência de terminais adequados em regiões importantes do Município, como as localidades rurais e a área portuária; • Falta de ligações viárias entre bairros que funcionem como binários às avenidas principais, como a Av. Conde Matarazzo e a Av. Thiago Peixoto; • Entrada e escoamento da carga portuária por vias urbanas, residenciais e pelo Centro Histórico; • Ausência de ciclovias, sendo que boa parte da população utiliza a bicicleta como seu meio de transporte diário;
Equipamentos Urbanos	<ul style="list-style-type: none"> • Ocorrência de lotes vazios nos bairros urbanos nos quais podem ser aplicados os instrumentos do Estatuto da Cidade para a implantação de equipamentos comunitários em geral; • Potencial de exploração da tradição caiçara e dos pescadores através de equipamentos culturais e turismo sustentável; • Políticas culturais por parte da Prefeitura que procuram valorizar as tradições locais em detrimento da simples "cópia" de manifestações culturais; • Eventos culturais importantes, como o Festival de Inverno da UFPR. 	<ul style="list-style-type: none"> • Equipamentos de Saúde Centralizados, inadequados à implantação de programas preventivos por todo o Município, como o Programa de Saúde da Família; • Ausência de equipamentos de lazer nos bairros urbanos; • Ausência de locais de contemplação da paisagem da Baía espalhados pela área urbana;

<p>Vazios Urbanos</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Ocorrência de imóveis vazios e subutilizados próximos a áreas de ocupação irregular e desordenada; • Ocorrência de imóveis ociosos com baixas declividades e próximos a vias de porte de circulação e de uso misto (atividades comerciais, de serviço e residenciais); • Instrumentos do Estatuto da Cidade cujo fim é a destinação das áreas ociosas para uma ocupação que justifique os investimentos públicos sobre as mesmas; 	<ul style="list-style-type: none"> • Ocupação de áreas de encostas, mangues e ocupações sem desenho ordenado de vias uma vez que a cidade pode ter uma ocupação mais densa; • Necessidade de equipamentos comunitários.
<p>Expansão Urbana</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Possibilidade de adensar a ocupação urbana através da utilização dos vazios e ruínas e assim, protelar a ocupação nas áreas passíveis de expansão urbana; • Instrumentos do Estatuto da Cidade que auxiliam a ocupação prioritária das áreas urbanas já infraestruturadas; • Expansão com alternativas já estabelecidas quanto às atividades e uso do solo, como as áreas portuária de ampliação desta atividade. 	<ul style="list-style-type: none"> • Expansão da ocupação urbana em áreas inadequadas para este fim e desprovidas de infraestrutura • Áreas de produção rural no interior do perímetro urbano

QUADRO 6- Condicionantes e Potencialidade. (Fonte: Plano Diretor Municipal de Antonina, 2007)

7.6.4 Demandas do Plano Diretor Municipal de Antonina

A seguir se encontra um resumo das diretrizes expostas no Plano Diretor de Antonina de 2007. Serão destacados apenas os aspectos pertinentes ao recorte espacial acima definido. O quadro abaixo mostra resumidamente em uma coluna as ações e intervenções mestras sugeridas pelo plano e na coluna ao lado os projetos sugeridos que condizem ao papel do urbanista.

Preservação Ambiental	
Preservação e Recuperação das Águas da Baía e seu Entorno	Política conjunta com os municípios de Morretes e Paranaguá. A remoção de famílias que vivem sobre o mangue é um fator d grande importância
Ações e Intervenções Estruturais de Uso do Solo na Área Urbana	Determinação das ZEIS
Proteção dos Manguezais Urbanos	Instalação de Passarelas Ambientais ⁵ , impedindo a expansão urbana sentido mangue adentro. Criação de uma área de preservação na zona portuária. A indução de ilhas de manguezais nas novas retro-áreas portuárias propostas no PDZPO.
Unidades de Conservação	Possível Parque Natural Municipal na região do Porto.
Turismo	
Reestruturação paisagística da Praia dos Polacos	Aterros hidráulicos na Praia dos Polacos. A engorda ajudará também no processo de reordenamento habitacional.
Fomentação do turismo de Cruzeiros Marítimos	Cais de passageiro na Ponta da Pita, para que ali possam atracar navios.
Economia	
Intervenções do Setor de Turismo	Disponibilizar um local para exposição do artesanato municipal Apoiar as festividades regionais, de forma a sedimentar a cultura da parceria;

⁵ As passarelas ambientais são propostas do Plano Diretor Municipal e são definidas por ele como estruturas suspensas em relação ao solo que servirão para a circulação de pedestres e ciclistas, além de local para a fixação da rede coletora de efluentes das micro-bacias para a captação e distribuição em locais específicos para posterior tratamento. A idéia, segundo o Plano, é que estas passarelas levem os efluentes para as lagoas de tratamento atualmente desativadas através de sistemas de bombeamento.

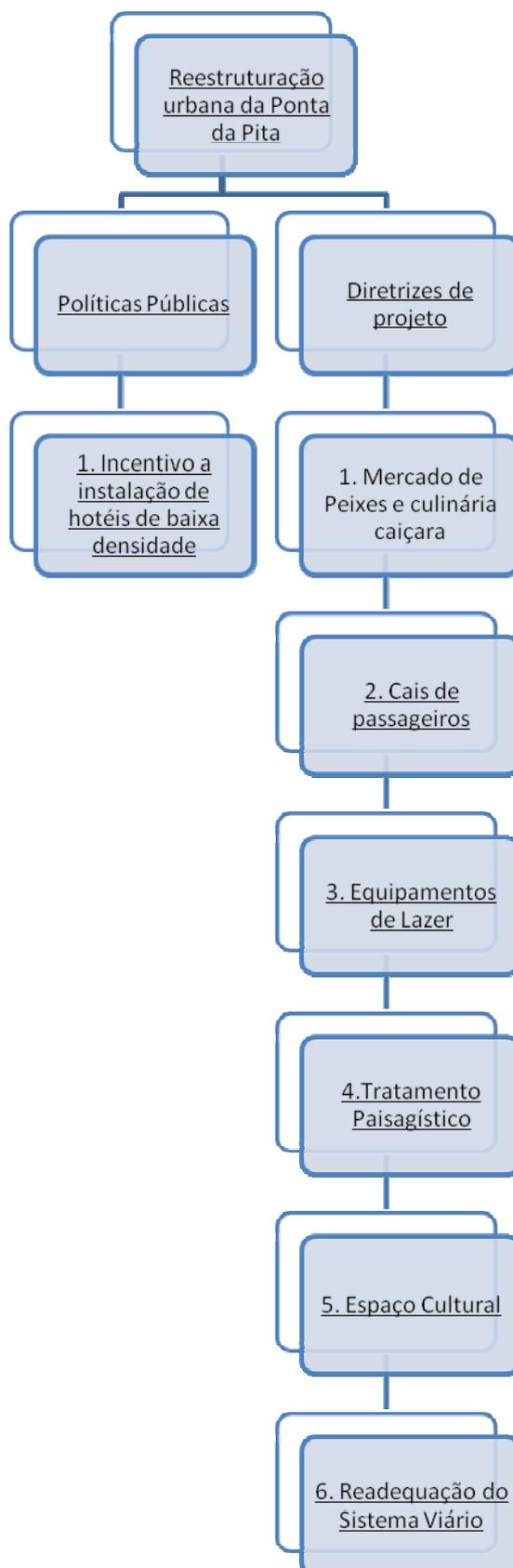
Esporte, cultura e lazer	
Equipamentos de esporte e lazer	<p>Ciclovias, em uma diretriz casada com a das passarelas ambientais</p> <p>Ciclovias paralelas à Avenida Conde Matarazzo.</p> <p>Implantação de praças nos bairros Ponta da Pita e Praia dos Polacos</p> <p>Parque Linear ao longa da Avenida Conde Matarazzo</p> <p>Exigência de reserva de 5.000m² (cinco mil metros quadrados) de área destinada a este fim</p>
Desenvolvimento Institucional	
Administração Municipal	Criação de sub-prefeitura na Ponta da Pita.
Quadro 7- Análise Plano Diretor. (Fonte: ANTONINA, 2007)	

7.7 Diretrizes do projeto

Com base no presente estudo, entendimento da realidade e identificação das necessidades locais, foi criado o programa do projeto de reestruturação urbana do entorno portuário do Terminal Barão de Teffé em Antonina. O foco do programa é o desenho urbano.

As melhorias pretendidas buscam reforçar a identidade da área, nunca desvinculando as necessidades dos moradores, nem descaracterizando o espaço. O litoral paranaense, em específico Antonina possui peculiaridades que devem ser preservadas a fim de tornar o espaço mais atrativo.

O organograma a seguir (Organograma 1) expõem a estruturação das propostas, dividindo-as em políticas públicas e diretrizes de projeto. Sendo as primeiras apenas recursos para sustentação das propostas físicas. As intervenções propostas serão melhor explicadas a seguir.



Organograma 1- Diretrizes do projeto na área de intervenção.

7.7.1 DIRETRIZ 1- Mercado de Peixes e Culinária Caiçara

PROGRAMA

- Postos para venda de pescados (Figura 64)
- Lojas para restaurantes (5) (Figura 65)
- Espaço aberto para refeição (60 pessoas)
- Espaço fechado para refeição (140 pessoas)
- Área aproximada de 1.500m²

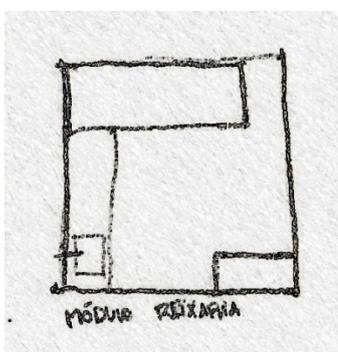


Figura 64- Esboço do posto para venda de pescados.

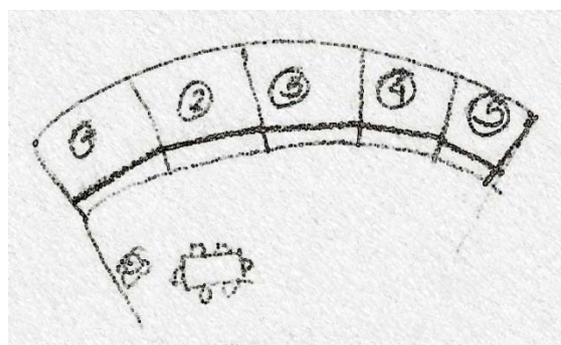


Figura 65- Esboço para o espaço fechado para refeição

Antonina é uma cidade ainda de jovens, a maior parte dos habitantes se encontra na faixa etária da população economicamente ativa. Para isso vê-se como importante objetivo do município a geração de renda através do incentivo a economia. A cidade tem no porto a sua principal fonte de renda, levando o PIB deste a um patamar considerável. Porém a partir de dados do IBGE, foi constatado que a renda dos moradores do entorno portuário, que são na maioria pescadores, é muito abaixo da média. Procura-se com este Mercado explorar melhor os benefícios do porto, sem com isso desrespeitar os que moram ali há anos.

Sabe-se que o Porto traz movimento de pessoas e também turistas. O objetivo do espaço é que os pescadores possam vender os seus produtos sem com isso terem maiores custos e nem precisarem deslocar-se. Além disso, como já foi analisado em outros estudos, se vê como uma fonte alternativa o trabalho das mulheres dos pescadores. Daí surgiu a parte do Mercado dedicada a culinária local,

já que a cidade já é reconhecidamente referência no assunto. Portanto, esse Mercado nada mais seria que o reforço a uma vocação já existente no local.

Um problema que este mercado buscar sanar, mesmo que parcialmente, é a renda incerta dos pescadores. Antonina é muito visitada durante todo o ano por turistas que passam apenas um dia na cidade, esse seria um espaço onde eles encontrariam o que vieram procurar, boa culinária, alimentos frescos e uma bela paisagem para apreciar.

Este espaço não procura competir com o Mercado Municipal, que possui lojas de artesanato, existente no centro da cidade. Entende-se que pela localização (Mapa 6) esse seria um espaço característico dos caiçaras e portanto com uma construção adequada a isso.

7.7.2 DIRETRIZ 2- Cais de Passageiros

PROGRAMA

- Píer (5 embarcações pequenas)
- Passarela de acesso terrestre
- Edifício (A= 100m²)
- Sala de Espera
- Bilheteria

Localizado no extremo norte da área de intervenção (Mapa 6), o cais fica num dos lugares de melhor visual da região. Por se tratar de uma intervenção voltada para o uso turístico esse é um fator de grande vantagem e que justifica a escolha deste espaço para a instalação do cais.

Essa proposta seria apenas uma infraestrutura para uma situação que já ocorre. Os passeios de barco que atracam na Ponta da Pita não possuem local adequado para isto, então esta benfeitoria é de fato necessária.

O cais colaboraria também para o local se desenvolver, pois é esperado que com uma melhor infraestrutura o movimento de turistas também aumente. A APPA está desenvolvendo programas para a viabilidade de transformar Antonina em um

ponto de parada de cruzeiros marítimos nacionais e internacionais, portanto esse cais só tende a ganhar cada vez mais importância.

7.7.3 DIRETRIZ 3- Instalação de Equipamentos de Lazer

PROGRAMA

- Jogos infantis
- Mesas de jogos
- Espaço de contemplação
- Área aproximada de 1000m²

Localizado na praia (Mapa 6), a instalação desses equipamentos se justifica pelo déficit em equipamentos de lazer na região. O espaço urbano público se faz necessário a medida que é ele que trava as relações humanas. Ele é o elemento que incita o civismo, pois são nesses locais que ocorrem os encontros não necessariamente caracterizados pela premeditação, são eles que garantem a circulação de pessoas e além de tudo garantem um direito essencial que é o do lazer.

Nota-se a necessidade desta intervenção visto que os próprios moradores criam espaços desse uso. Por ser uma região de aglomeração urbana, o recorte espacial acima definido, torna-se viável a instalação de equipamentos de lazer.

7.7.4 DIRETRIZ 4- Tratamento paisagístico da orla

PROGRAMA

- Readequação do mobiliário urbano
- Padronização pavimentos
- Espaço de contemplação
- Paisagismo

Esta diretriz está separa em dois espaços, conforme se verifica no (Mapa 6). Uma das principais funções do tratamento paisagístico será de justamente unir essas duas partes, sugerindo um passeio prazeroso pelo orla.

A área de intervenção possui grande potencial paisagístico, apesar de já ter alguma preocupação incipiente ao assunto, um planejamento adequado certamente colaboraria para um espaço adequado, que valorizaria o lugar.

A paisagem de Antonina é única, pois fica numa baía, não sugere balneabilidade e sim um espaço contemplativo. Agraciando tanto turistas que buscam fugir da vida agitada dos grandes centros, quanto os próprios moradores que requerem um espaço de qualidade, serão propostas praças e espaços de contemplação. Além disso, os passeios de pedestres interligados e ligados a Avenida Conde Matarazzo, fazendo mais fácil e prazeroso o deslocamento do centro para o bairro e pelo bairro em si também.

Após a análise feita nesta pesquisa será tomado como partido o uso de espécies nativas, buscando dessa forma valorizar a flora já existente, mantendo assim as características locais.

7.7.5 DIRETRIZ 5- Espaço Cultural

PROGRAMA

- Melhoria na qualidade de acesso ao anfiteatro
- Adequação do anfiteatro
- Definição do palco
- Definição de materiais de revestimento
- Dimensionamento
- Iluminação



Figura 66- Vista do anfiteatro. (Fonte: A autora, 2008)



Figura 67- Vista acesso anfiteatro. (Fonte: A autora, 2008)

A sugestão da criação de um espaço cultural vem de encontro à escassez de equipamentos do gênero no local. Os poucos existentes, como já foi citado, estão na parte central de Antonina. Existem vários eventos culturais na cidade, porém eles carecem de uma estrutura física condizente.

A diretriz tem sua área coincidente com o do anfiteatro (Mapa 6). Ele é considerado ponto de interesse cultural e deve ser valorizado. A paisagem local clama por uma infra estrutura adequada para melhor aproveitamento do local. A simples reforma do espaço de nada serve se não possuir uma utilidade que gere aumento no tráfego de pessoas.

A sugestão é o aprimoramento do anfiteatro, tornando mais interessante o seu acesso, assim como trabalho de iluminação e paisagismo.

Para bom aproveitamento do espaço é sugerido que ele seja usado para o Festival de Inverno, assim como para circuito de teatro entre as escolas do município. Há também uma mostra de cinema na cidade que não possui local definido, se trata de um evento itinerante, que poderia encontrar no anfiteatro um novo espaço apropriado. A qualidade do lugar certamente influenciaria positivamente para os espetáculos.

7.7.6 DIRETRIZ 6- Readequação do Sistema Viário

PROGRAMA

- Padronizar vias de mesma hierarquia
- Ciclovia
- Passeios
- Pontos de ônibus
- Reestruturar a malha viária

Não localizado em um recorte determinado, mas sim por toda a extensão da área de intervenção (Mapa 6), esta diretriz é uma das propostas mais importantes. Como já citado, as condições das vias atuais são muito ruins. Faltam calçadas, revestimentos adequados para as vias, arborização e até mesmo em alguns casos largura suficiente para que veículos trafeguem, resultando em problemas ainda

maiores, como por exemplo a falta de coleta de lixo. Além disso, a Avenida Conde de Matarazzo, considerada a principal ligação da região com o centro não possui infraestrutura adequada para atender as necessidades da comunidade e dos portos. É notável que a via é usada como espaço para caminhada da população, atividade essa que deve ser incentivada através da instalação de estrutura física adequada. A avenida também é usada por muitos ciclistas, que se aproveitam do relevo plano da cidade para se locomover de uma maneira mais barata e ecologicamente correta, para eles falta uma via específica. Finalmente, devem ser propostas diretrizes básicas para as demais vias, assegurando dessa forma um crescimento ordenado para esse bairros, que tem vocação turística e que portanto precisam ter grande preocupação com a estética e funcionalidade do local.

Outra preocupação quanto ao sistema viário é a criação de uma forma de transporte alternativa, ou até mesmo outra via para que os pesados veículos que seguem em direção ao Terminal Ponta do Félix não destruam a pavimentação. Facilitando também o fluxo dos veículos de passeio. Esses caminhões que servem aos portos tendem a ser pesados e locomovem-se em baixa velocidade, atrapalhando assim o fluxo dos demais.

Outro plano é a criação de um sistema alternativo de transporte, que levaria as pessoas para o centro e vice-versa de uma maneira rápida e agradável.

Mapa 6- Mapa Diretrizes

7.7.7 POLÍTICAS PÚBLICAS- Incentivo a instalação de hotéis de baixa densidade

Através de dados da Secretaria Estadual do Turismo foi constatado que a maioria dos turistas que atualmente visita Antonina vem das proximidades, seja de Curitiba e Região Metropolitana, como de cidades vizinhas. Normalmente se hospedam na casa de parentes ou até mesmo segundas-residências. Esses visitantes tendem a passar pouco tempo na cidade, em média um pernoite apenas. A partir da política de desenvolvimento do turismo a procedência desses turistas deve mudar o perfil da visita a cidade. E para isso será necessário melhorar a infraestrutura de recepção destes.

Para solução deste problema são propostas políticas públicas de incentivo a construção de pousadas pelos próprios moradores, novamente reforçando esse caráter intimista que se percebe no local. Como observado por levantamentos previamente feitos é muito comum nos bairros afastados do centro o uso misto das edificações (residência e comércio), nota-se uma tendência a necessidade de trabalhar em casa. Portanto propõem-se políticas de incentivos fiscais e financiamentos para famílias que queiram montar a sua própria pousada, a partir de zoneamento específico. Isso também atenderia o preceito de oferta pela demanda, já que esse tipo de hospedagem não demanda grande investimento. A intenção é de que os moradores da área possam montar a sua pousada e terem ali uma ajuda na renda familiar.

8 Conclusão

Antonina, assim como Morretes, possuem um caráter de “tesouro perdido”. O que encanta mais os visitantes do local é esse aspecto de uma cidade pequena que parou no tempo, porém ainda conserva seu patrimônio bem conservado. Alguns espaços aparentam serem intocados e é justamente esse o charme da cidade.

Uma cidade tipicamente de colonização portuguesa, com tanta história e importância para o desenvolvimento do estado. Essas são características que devem ser reafirmadas no projeto.

Depois da decadência portuária a cidade nunca mais achou uma vocação que estimulasse o seu crescimento. A cidade precisa de algo que alavanque essa deficiência econômica. A revitalização da infraestrutura urbana é vital para o desenvolvimento do turismo na cidade, esse que promete ser uma das melhores formas de estimular o crescimento econômico e melhoria da qualidade de vida dos moradores.

É importante que o desenvolvimento da atividade portuária esteja em conjunto com o planejamento urbano, garantindo que a cidade conserve esse seu caráter peculiar. Através de leis, regulamentos e um desenho urbano adequado pretende-se que a ocupação da zona costeira seja compatível com a infraestrutura viária e saneamento existentes, além da preservação das características ambientais e paisagísticas.

É importante salientar que o planejamento urbano não pode oferecer resultados se for tratado como um elemento solitário no plano municipal. Deve haver sempre uma interpolação de e pontos de vista de forma a se obter equilíbrio para todos os campos de interesse. Sempre haverá benefício com uma melhor compreensão das variadas necessidades e possibilidades existentes.

REFERÊNCIAS

ANTONINA. (2007). *Plano Diretor Municipal de Antonina*. Antonina.

BOHIGAS, O. (1990). *Barcelona: Arquitectura y Ciudad*. Barcelona: Editora Gustavo Gili.

BUSQUETS, J. (2006). *Cities X Lines*. Harvard Graduate School of Design.

COLIT. (Abril de 2008). *Boletim de balneabilidade*. Acesso em Abril de 2008, disponível em Site da Secretaria do Meio Ambiente do Estado do Paraná: <http://www.iap.pr.gov.br/modules/conteudo/conteudo.php?conteudo=97>

COMPANS, R. (2005). *Empreendedorismo urbano*. Rio de Janeiro: Editora Unesp.

Corporación Antiguo Puerto Madero. (s.d.). *Puerto Madero*. Acesso em Abril de 2008, disponível em <http://www.puertomadero.com>

DEL RIO, V. (1990). *Introdução ao Desenho Urbano no Processo de Planejamento*. São Paulo, SP, Brasil: Editora PINI.

DEL RIO, V. (Agosto de 2001). *Voltando às origens*. Acesso em Abril de 2008, disponível em [Arquitextos&Vitruvius: www.vitruvius.com.br/arquitextos/arq008/esp091.asp](http://www.vitruvius.com.br/arquitextos/arq008/esp091.asp)

Departament d'Estadística Ajutament de Barcelona. (2006). *Ciutat de Barcelona*. Acesso em Abril de 2008, disponível em <http://www.bcn.es/>

GHIO, R. (Janeiro de 2001). *O desafio da requalificação*. Acesso em Março de 2008, disponível em Arqtextos/Vitruvius:

http://www.vitruvius.com.br/arqtextos/arq008/arq008_03.asp

Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires. (2008). *Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires*. Acesso em Abril de 2008, disponível em <http://www.buenosaires.gov.ar/>

GONZÁLEZ, A., & LACUESTA, R. (2000). *Barcelona*. Barcelona: Editora Gustavo Gilli.

GÜELL, J. M. (1997). *Planificación Estratégica de Ciudades*. Barcelona: Editora Gustavo Gilli.

História do Porto de Antonina. (s.d.). Acesso em Maio de 2008, disponível em Site da APPA- Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina:

<http://www.portosdoparana.pr.gov.br/modules/conteudo/conteudo.php?conteudo=27>

IBGE. (2007). *Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística*. Acesso em Maio de 2008, disponível em IBGE: <http://www.ibge.gov.br>

Informação do Município de Antonina. (2007). Acesso em Abril de 2008, disponível em Site do Serviço Social Autônomo Paraná Cidade:

<http://www.paranacidade.org.br/municipios/municipios.php>

IPARDES. (s.d.). *Caderno Municipal de Antonina*. Acesso em Março de 2008, disponível em Site do IPARDES-Instituto Paranaense de Desenvolvimento Econômico e Social: <http://ipardes.gov.br/cadernos/Montapdf.php?Municipio=83370&btOk=ok>

IPP. (2001). *Instituto Municipal de Urbanismo Pereira Passos*. Rio de Janeiro: Instituto Municipal de Urbanismo Pereira Passos.

IPP. (2003). *Instituto Municipal de Urbanismo Pereira Passos*. Acesso em Maio de 2008, disponível em <http://www.rio.rj.gov.br/ipp/>

IPP. (2001). *Plano Estratégico da Cidade do Rio de Janeiro*. Acesso em Abril de 2008, disponível em Instituto de Planejamento Urbano Pereira Passos: <http://www.rio.rj.gov.br/planoestrategico/>

KRAUEL, J. (2007). *Elementos Urbanos 2*. Barcelona: LINKS.

MARSHALL, T. (2004). *Transforming Barcelona*. Routledge.

MOIX, L. (2002). *Barcelona*. Ed. Triangle Postals.

MOREIRA, J. R., & SILVA, M. J. (2003). *Marketing das cidades*. Lisboa.

NASCIMENTO, E. (1994). *Antonina dos meus dias: revisitada*. Editora UFPR.

PAP/RAC. (2005). *Coastal Area Management in Turkey*. Acesso em Fevereiro de 2008, disponível em Site da Priority Action Programme: <http://www.medcoast.org.tr/publications/cam%20in%20turkey.pdf>

Perfil do Município de Antonina. (s.d.). Acesso em Abril de 2008, disponível em Site do IPARDES- Instituto Paranaense de Desenvolvimento Econômico e Social: http://ipardes.gov.br/perfil_municipal/MontaPerfil.php?Municipio=83370&btOk=ok

Port Vell. (s.d.). Acesso em Abril de 2008, disponível em Port de Barcelona: http://www.apb.es/ca/PORT/Port_Vell

Port Vell. (s.d.). Acesso em Abril de 2008, disponível em Port Vell: <Http://www.portvell.bcn.com>

Porto de Antonina. (s.d.). Acesso em Maio de 2008, disponível em Site do Ministério dos Transportes:

<http://www.transportes.gov.br/bit/portos/antonina/poantonina.htm>

Prefeitura de Antonina. (s.d.). Acesso em Março de 2008, disponível em Site da Prefeitura de Antonina: <http://www.antonina.com/>

RODERJAN, R. V. (1996). *Estórias de Antonina.* Editora Ghignone.

ROMERO, M. A. (2001). *Arquitetura Bioclimática do espaço público.* Brasília: Editora Universidade Federal de Brasília.

SANCHÉZ, F. (2001). A (in) sustentabilidade das cidades-vitrine. In: *A Duração das cidades: sustentabilidade e risco nas políticas urbanas* (pp. 155-174). Curitiba: Editora DP & A.

SANTORO, D. (2007). *Guia Tridimensional de Buenos Aires.* Buenos Aires: Subsecretaria de Turismo del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires.

Secretaria Municipal de Urbanismo. (s.d.). Acesso em Abril de 2008, disponível em Prefeitura do Rio de Janeiro: <http://www2.rio.rj.gov.br/smu/>

SET. (2007). *Estudo Turismo no Litoral.* Acesso em Fevereiro de 2008, disponível em Site da Secretaria do Estado do Turismo:
http://www.pr.gov.br/turismo/pdf/est_litoral.pdf

SIEBER, R. T. (1997). Urban Tourism in Revitalizing Downtowns: Conceptualizing Tourism in Boston, Massachusetts. In: E. Chambers (Ed.), *Tourism and culture: an applied perspective* (pp. 59-92). Ed. Sunny Press.

SIRKIS, A. (julho 2004). O Programa o Porto do Rio. Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, Brasil.

YÁZIGI, E. (2003). *Civilização Urbana*. São Paulo: Editora Contexto.