

Título do Trabalho: NITERÓI - A TRAJETÓRIA DE UM CENTRO SOBREVIVENTE

Nome do autor : Marlice Nazareth Soares de Azevedo, Escola de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal Fluminense

Função : Professora Titular do Departamento de Urbanismo

A construção do centro

O Centro de Niterói - em frente ao Centro do Rio de Janeiro - não se identifica com a origem da cidade (Morro de São Lourenço)ⁱ, nem com o mais importante povoado do período colonial (São Domingos)ⁱⁱ - foi resultado de uma intenção planejada , que escolheu a Praia Grande para acolher o plano da Vila Real recém - criada (1819).ⁱⁱⁱ

O Plano de Edificação da Vila Real da Praia Grande, fruto do traço do pintor francês Arnaud Julien Pallière seguia princípios urbanísticos simplificados da cidade renascentista. Com um traçado reticulado, em xadrez, tomava por diretrizes a orla marítima e a rua de penetração para o interior, Rua Direita/Rua da Conceição, com quatro vias paralelas à praia e nove perpendiculares. O desenho foi adaptado à topografia e foi encaminhado ao monarca pelo Juiz de Fora José Clemente Pereira com normas de urbanização. As terras relativas às praças e ruas foram doadas pelo proprietário, mas o campo onde estava projetado o pelourinho foi objeto de litígios jurídicos que se estenderam por décadas. O plano previa neste local o Passeio da Memória e também mais duas praças, uma onde se situaria a Casa de Câmara e Cadeia e a Catedral e uma segunda para o Mercado. O quadrilátero do Plano é o Centro da Cidade.

O centro foi produto dessa função - ponto de transbordo da ligação marítima Rio-Niterói e do traçado do Plano Pallière, que definiu a localização da sede do poder administrativo e religioso. Com efeito, a Catedral está na praça proposta pelo Plano e a Câmara também durante muito tempo nela se localizou. O processo da ocupação do centro foi lento e as edificações que definiram o “poder” da “cité” foram tomando lugar guardando uma certa unidade pela sua proximidade. O centro era ainda local de moradia, de compras, de cultura e lazer, identificando-se com a própria cidade: “vou a Niterói” significava ir ao centro. A República trouxe um primeiro impacto para a cidade, a destruição e o abandono em consequência da Revolta da Armada, transformando a cidade numa praça de guerra. A volta do seu papel de capital (1903) obrigou a reconstrução da cidade e a realização de projetos significativos no centro : o prédio das barcas no local do antigo mercado, com o redesenho da praça Araribóia. As Praças foram tratadas para os passeios de fim de tarde da emergente burguesia urbana, recebendo equipamentos para a prática de patinação, embelezadas por

esculturas, lagos e chafarizes . Oscilavam entre o simétrico jardim francês e o parque inglês. Novos elementos urbanos foram introduzidos ou tiveram o seu papel reiterado no centro: bancos, escolas, cinemas, hotéis, confeitarias , restaurantes , teatro municipal, complementando o comércio e a moradia. Foi um período áureo para o centro da cidade, que como local de negócios, de serviços e de lazer, representava o “core” da cidade.

A necessidade de alojar as instituições administrativas da capital do Estado deu lugar a escolha de uma área para localizar os prédios dos poderes legislativo e judiciário. Foi designada uma área pantanosa e antigo depósito de lixo - Campo Sujo, nos limites do Plano Pallière, para a Praça da República (1914-1927), cujos prédios e traçado eram de arquitetos estrangeiros, o francês Emílio Dupuy Tessain e o italiano Pedro Campofiorito. Com a inauguração do monumento da República , em 1927, concluía-se o mais simbólico conjunto eclético da cidade.

A expansão junto ao primitivo morro de São Lourenço, com o aterrado e o plano de traçado semi-circular do porto completaram o perímetro da área central.

A desestruturação do centro

A década de 1940, período do Estado Novo(1937-1945), representou uma nova etapa com a intervenção do governo federal em questões locais. O decreto-lei federal nº 2441 dispõe sobre o plano de urbanização e remodelação da cidade de Niterói , dando a uma empresa privada concessão para realizar o aterrado da orla da Praia Grande, com isenções fiscais e tributárias para a venda de lotes sub-aquáticos, projeto acompanhado de um grande apelo imobiliário. Paralelamente, o mesmo plano propõe a abertura de uma larga avenida (em frente a estação das barcas), tangenciando a Praça da República, com previsão para construção de prédios em galerias (gabarito entre 9 e 13 pavimentos), criando uma nova linguagem arquitetônica e dividindo o centro em duas partes, sócio-econômicamente definidas, a zona norte/pobre e a zona sul/rica. Tal intervenção desapropriou e demoliu cerca de 230 prédios - comerciais e residenciais, alguns simbólicos, por serem pontos de encontro e de convívio tradicionais do centro : confeitarias, hotéis, restaurantes. Comprometia-se com essas intervenções a unidade e o rosto do centro. A avenida foi ocupada ao longo dos últimos 50 anos, especialmente por bancos, escritórios e apartamentos (estes se tornaram pouco valorizados), e ao mesmo tempo absorveu^{iv} quase que totalmente a dinâmica renovadora do centro. O aterro só foi concluído na década de 1970, com obras realizadas pelo governo estadual^v, acrescentando pendências jurídicas, que se arrastaram e impediram a sua total ocupação.

Os bondes foram definitivamente banidos na década de 1960, os ônibus invadiram o centro, distribuindo-se em terminais improvisados ou semi-improvisados, em ruas e praças do centro, trazendo tumulto e poluição. A moradia de melhor padrão retirou-se paulatinamente para os bairros litorâneos da zona sul. O comércio e serviços da área central passaram a atender uma população de

menor poder de renda e representação social. A imagem de feio, sujo, velho, desordenado e finalmente inseguro perpassava entre seus freqüentadores. A inauguração da ponte Rio-Niterói em 1974 e a perda do estatuto de capital em 1975, com a fusão dos Estados do Rio de Janeiro e Guanabara, tiraram uma boa parcela dos passageiros das barcas e a freqüentação dos funcionários estaduais (mais de 50000 postos de trabalho se transferiram para a cidade do Rio de Janeiro) . Nesta época, os debates passavam pela vocação e pelo esvaziamento da cidade, especialmente do seu centro. O marco do prédio das barcas tinha sido destruído por uma revolta popular em 1959 e o terminal improvisado contribuía para a imagem de um centro em processo de decadência.

O processo era comum a outras cidades brasileiras e as discussões e propostas de revitalização da área central começaram a ser veiculadas. As primeiras ruas de pedestres foram implantadas em 1972, mas, de um modo geral, ruas e praças se deterioravam. A freqüência ao centro se dava nas horas de trabalho e a área se estigmatizava, invadida por um comércio ilegal de calçada, escapando algumas zonas, como a bancária e alguns pontos isolados que se mantinham mais valorizados.

As primeiras tentativas de revitalização do centro

A abertura política, no final da década de 1970, permitiu eleições diretas para prefeito, possibilitou a organização de movimentos associativos de moradores, deu margem a debates urbanos participativos e de certo modo estancou a visão abrangente e totalitária veiculada pela teoria e prática do planejamento local integrado. Iniciativas para estudos e planos mais pontuais tiveram lugar e os centros passaram a ser vistos, reconhecidamente, como locais de identidade e memória urbana. Como exemplos paradigmáticos, temos o projeto de revitalização e preservação do Centro Histórico de São Luís do Maranhão^{vi} e o projeto do Corredor Cultural do Rio de Janeiro^{vii} para citar casos opostos no que diz respeito à região geográfica, escala e procedimentos de atuação. Em Niterói, identificou-se a primeira referência ao centro no documento elaborado pela Coordenadoria de Planejamento e Desenvolvimento Urbano, instituída pela administração municipal^{viii} nomeada pelo governo da fusão. Nele, a primeira das três diretrizes urbanas apontadas referia-se a política de renovação do centro da cidade e dos centros de bairro. O sucessor eleito (1977/1982) retomou a questão, socilitando um projeto para a área central ao IBAM^{ix}, mas a concretização se deu através do Programa CURA^x, elaborado pelo escritório Jayme Lerner^{xi}. Este Plano preconizava um sistema de transporte hierarquizado, com densificação de ocupação ao longo dos eixos de transporte de massa (a exemplo de Curitiba), procurando valorizar o centro com ampliação da zona de pedestre (de 18m2 para 104m2), construção de terminais rodoviários paralelos à orla (zona norte e zona sul), estacionamento para carros no centro (6000 veículos), esquema de transporte de massa em corredores de circulação^{xii}. A proposta bloqueava a conexão zona norte e zona sul pela orla, passando pela estação das barcas, restando praticamente uma única

possibilidade de integração entre as duas zonas da cidade - a avenida de saída da ponte Rio-Niterói.^{xiii} A inviabilidade do bloqueio dessa ligação viária foi denunciada e a proposta se restringiu à construção dos terminais e à tentativa de criar vias exclusivas para ônibus. Concretizou-se a separação zona norte-zona sul, com a construção de dois terminais de transporte rodoviário. O projeto não considerou algumas das características da cidade até pelo uso de materiais inadequados - estrutura de ferro para as coberturas dos terminais, que rapidamente oxidaram.

A frustração do projeto CURA no que concerne à valorização da área central foi grande, especialmente porque não conseguiu neutralizar a deterioração gradual do transporte de barcas, a utilização crescente da ponte pelos ônibus inter municipais e a intensificação do uso do automóvel na travessia Rio-Niterói^{xiv}. A frequência da população de poder aquisitivo mais elevado desviou-se do centro, que se “proletarizou”. O comércio decaiu, os 5 cinemas se fecharam, alguns restaurantes restaram abertos nos dias e horas úteis, a população moradora escasseou, a segurança diminuiu e a estigmatização aumentou, estendendo-se a deterioração a ruas e praças da área central.

Projetos e tendências

As preocupações com a área central se acentuaram e fatos relevantes ligados a iniciativa privada e a intervenções públicas se somaram para construir um quadro novo.

Um fenômeno peculiar ao centro de Niterói foi a construção de um moderno shopping center no final dos anos de 1980, em pleno quadrilátero da área central, no lado zona sul, quase em frente a estação das barcas. Negava a localização usual desse tipo de comércio (na periferia e entrada da cidade) e se estabelecia em pleno “core”. O Plaza Shopping, obedecendo a moderna concepção desse complexo comercial ocupou o terreno anteriormente utilizado pelo conjunto hotel Imperial /cinema (local nobre, mas cujo prestígio tinha sido perdido). O fenômeno se repetiu com a retomada de uma torre cilíndrica cuja construção estava paralisada, de características mais modestas, criando um outro espaço de comércio e serviços (Niterói Shopping). Mais recentemente (1996/1997) recuperou-se uma outra construção, ao lado da estação das barcas para a localização do Bay Market, mais aberto, voltado para o mar.^{xv} As praças de alimentação competiram com os restaurantes e os cinemas se refugiaram nos shoppings. O comércio, os serviços de restauração e de lazer passaram a fazer parte desses centros privados, com horas restritas de funcionamento, com estacionamento e esquema de segurança rígido. O comércio de rua se amesquinhou.

A municipalidade realizou intervenções importantes, a partir do final dos anos de 1980. Uma no sentido de regularizar parte do aterrado Praia Grande, com implantação de um terminal rodoviária, junto à estação das barcas e reurbanização da antiga avenida costeira organizando o fluxo de viário e de pedestres, projetando jardins centrais como barreiras. Outra, criando áreas de proteção urbana nas antigas ruas comerciais (APAU), mantendo a volumetria e propondo

uniformizar letreiros e estimular o uso das ruas, reeditando, de certo modo, o projeto do corredor cultural do Rio de Janeiro. A reforma e ativação do teatro municipal promoveu a atividade noturna pontual. Por outro lado, praças como a do Rinque foram gradeadas, isolando-a das ruas circundantes. As perspectivas de sobrevivência do centro se ampliaram, mas a tendência de privatização e isolamento dos espaços públicos ou de uso público leva a pensar em se estabelecer novas relações entre o espaço e o usuário do centro, através de outros usos, como propõe o projeto “Caminho Niemeyer”.

O Aterrado e o Caminho Niemeyer

Recentemente, a municipalidade assumiu o desenvolvimento, em parte do aterrado, na direção da zona sul, através do projeto “Caminho Niemeyer” incluindo o novo terminal hidroviário. O Caminho foi instituído pela Lei 1604 de 30 de outubro de 1997, que o definiu como área de especial interesse urbanístico, paisagístico e turístico no perímetro da orla que vai do MAC (Museu de Arte Contemporânea) até a rua 5 do loteamento Jardim Fluminense, reiterando o contorno do Aterrado Praia Grande. O Caminho veio na esteira do sucesso que o MAC representou para a cidade, funcionando como um novo estopim para o desenvolvimento e revitalização de uma área degradada, que é o centro de Niterói. Logo após a conclusão do Museu de Arte Contemporânea de Niterói, o então prefeito Jorge Roberto Silveira, convidou o arquiteto Oscar Niemeyer para um novo projeto que viria se chamar Caminho Niemeyer. Pensando em revitalizar a zona central da cidade, optou-se por construir num terreno de 72 mil metros quadrados, à beira mar, um complexo arquitetônico, voltado para manifestações culturais e religiosas da cidade, costurando indiscutivelmente uma nova fachada para o Centro.

Seguindo os passos de outras cidades, Niterói deu início a uma obra de vulto, especialmente pela escolha do arquiteto, de expressão internacional, buscando revelar a cidade ao mundo, repetindo a estratégia de Barcelona, Bilbao e outras cidades européias. Ao longo deste período, o projeto Caminho Niemeyer passou por diversas modificações, tanto em relação a distribuição espacial dos projetos, quanto à definição dos prédios a serem construídos, bem como foram alterados os próprios projetos arquitetônicos .

Um outro fato que retardou o efetivo início das obras, foi que, por se tratarem de prédios de alta complexidade de construção, os custos seriam bastante elevados para os padrões dos investimentos da prefeitura. A solução encontrada veio através de parcerias com a iniciativa privada para a efetiva realização da obra. Assim, pode-se viabilizar a construção de todos os prédios do Caminho Niemeyer, inclusive, outros que vieram a se integrar ao projeto fora da área do conjunto arquitetônico

No entanto, o processo de reestruturação urbana que irá integrar essa obra à malha urbana já existente, ainda carece de definições mais consistentes.

O complexo é formado por duas catedrais, uma Católica e outra Batista; uma Capela maronita dentro d' água, como se fosse uma ilha; Museu do Cinema Brasileiro, um prédio de três andares com cinco salas de projeção do tipo multiplex; nova estação das Barcas, anexa ao estacionamento; a fundação Oscar Niemeyer, para a realização de congressos, seminários e aulas, ligadas à arquitetura; Centro de memória Roberto Silveira, com um acervo iconográfico da cidade de Niterói; praça Juscelino Kubistcheck com um estacionamento subterrâneo para 1500 carros.

Todo este complexo está distribuído na área definida no projeto, excetuando-se o prédio do cinema e a praça com estacionamento. O restante do projeto concentra-se em um único local, tornando sua ligação com a cidade extremamente complexa, na medida que é limitado pelos terminais hidroviário e rodoviário e separado do centro por um eixo viário bastante intenso, separando o projeto do centro tradicional. A legislação que trata da APAU –Centro, Área de Preservação do Ambiente Urbano (Lei 1967 de 4 de abril de 2002), reitera a orla do Caminho, como AEIU, Área de Especial Interesse Urbanístico (Lei 1779 de 5 de janeiro de 2002), com propostas de piso de integração, com comércio e serviços, entre os dois setores do Centro – o Caminho e o Centro tradicional, apresentando diretrizes para projeto piloto e aproveitamento do fundo de quadras para edifícios verticalizados.

No decorrer da análise do projeto vislumbramos uma intervenção pontual, cujos reflexos na cidade ainda constituem uma incógnita. O estudo de caso exemplifica formas de intervenção e gestão urbana que, por sua escala, e ausência de um suporte econômico-financeiro efetivo, podem por em risco a qualidade urbana de setores significativos da cidade, cuja ocupação através de um grande e prestigioso projeto poderá acarretar inúmeros reflexos a partir da possível integração com a cidade existente.

Segundo os idealizadores do Caminho Niemeyer, este seria o indutor da revitalização da área central de Niterói, realizada através de um complexo arquitetônico, à beira mar, voltado para a religião e a cultura da população.

Utilizando o discurso do “marketing city”, argumentado pela municipalidade para defender o projeto, destacamos a questão de transformar a cidade de Niterói em protagonista nas relações do mundo contemporâneo, como centro de cultura e lazer, personificada na imagem de cidade com o maior conjunto de obras do arquiteto Oscar Niemeyer.

O marketing urbano está presente na cidade de Niterói, que por anos ressaltava em seus planos e projetos a sua capacidade turística de cidade litorânea, e viu sua imagem se fortalecer após

a inauguração do MAC e sua repercussão internacional. Nova proposta é feita para Niterói, tornando-se a cidade com o maior número de projetos do arquiteto Oscar Niemeyer associada à imagem da cidade a “qualidade de vida”, cidade culturalmente ativa com museus, teatros, cinemas, que constituem imagens fortes, difundidas e absorvidas pela mídia. A cultura e o lazer são os principais atrativos do marketing city. O planejamento se dissocia de seu conteúdo social, e a população torna-se espectadora desse processo que se distancia de suas necessidades mais imediatas.

Finalmente, em se tratando de um projeto em construção, indiscutivelmente com um grande apelo transformador e revitalizador, dependerá de sua efetivação e continuidade a construção de uma nova imagem para o centro da cidade.

^{i i} O morro de São Lourenço foi o local de instalação da sede da Aldeia Indígena, resultado da doação da sesmaria ao cacique temiminós Araribóia, como recompensa pela sua participação na expulsão dos franceses do Rio de Janeiro. A posse se deu em 23 de Janeiro de 1573. A extinção do aldeamento só se deu em 26 de janeiro de 1886.

ⁱⁱⁱ O povoado originou-se nas terras da fazenda de Domingos de Araújo, que mandou construir uma capela numa área plana, junto ao mar. Nele foi construído o palacete que hospedava D. João VI em suas estadias no outro lado da baía de Guanabara.

ⁱⁱⁱ Esta foi escolhida “não só pela muita largura de seu território plano e ser esta a maior povoação” como também por se encontrar ali “o porto de comunicação para a Corte de todos os distritos desta parte da baía”.

^{iv} Na década de 1940 a cidade tinha 220 mil habitantes e atualmente cerca do dobro dessa população.

^{vv} Governo nomeado durante a ditadura militar.

^{vi} Os estudos foram iniciados pelo Governo Estadual em 1977 e a 1ª etapa do projeto piloto foi realizada no período 1981, 1982.

^{vii} O projeto foi iniciado em 1979 pela prefeitura da cidade do Rio de Janeiro selecionando para preservação conjuntos arquitetônicos localizados em dois eixos situados na periferia imediata da área mais densa do centro da cidade. A legislação do Corredor Cultural foi aprovada em duas instâncias sucessivas: Decreto nº 4141/1983 e Lei nº 506/1984.

^{viii} O primeiro prefeito da cidade nomeado pelo Governador do Estado do Rio de Janeiro pós-fusão exerceu o mandato entre 1975/1977.

^{ix} IBAM, Instituto Brasileiro de Administração Municipal, organismo privado reconhecido nacionalmente, de pesquisa e assistência técnica aos municípios, conhecido pela defesa da autonomia do poder local.

^x CURA (Comunidade Urbana para Recuperação Acelerada) foi um programa de financiamento do BNH (Banco Nacional de Habitação) para as municipalidades realizarem projetos e obras em áreas escolhidas da cidade visando sua valorização e recuperação dos investimentos através da elevação das cargas tributárias.

^{xi} Arquiteto e urbanista conhecido pela institucionalização do Planejamento Urbano na cidade de Curitiba (IPPUR) e pela carreira política como prefeito da cidade e governador do Estado do Paraná.

^{xii} O sistema viário absorvia 70% dos recursos do financiamento, que também incluía criação de espaços públicos para a cultura e lazer, patamares de serviços públicos nas favelas e melhorias de infra estrutura.

^{xiii} O alargamento da via de chegada e ligação para o centro e zona sul (Av. Marques do Paraná) viabilizou a porta viária de entrada na cidade, tirando da Praça Araribóia a exclusividade dessa função.

^{xiv} O transporte das barcas passa de 150000 passageiros/dia em 1970 a 140000 em 1980 e cerca de 80000 no início dos anos de 1990. As linhas de ônibus regulares se ampliam e já na década de 1980 atingem a cifra de 130000 passageiros/dia, criam-se linhas “piratas” nas horas de “rush” e a ponte já apresenta um quadro de saturação antes de completar seus 25 anos. Mais recentemente tomou lugar o serviço de vans.

^{xv} A edificação foi iniciada na década de 1950 para a construção de shopping, com proprietários cotistas, numa outra concepção mercadológica. Paralizada, foi retomada por uma empresa de loja de Departamentos (Sandiz), no final da década de 1980 e teve vida breve. Recentemente foi readaptada e inaugurada, localizando-se ao lado do terminal rodoviário, que data de 1995.

Bibliografia

AZEVEDO, Marlice Nazareth Soares. A Renovação de Centros Urbanos para Uso Habitacional Um Estudo de Caso: A cidade de Niterói; tese de mestrado. Rio de Janeiro, COPPE - UFRJ, M. Sc. , Engenharia de Produção, Rio de Janeiro, 1980.

. L' Impact des politiques urbaines sur le développement de Niterói : 1960-1980;tese de doutorado. Paris, Institut d'Urbanisme de Paris/IUP, Paris XII, Paris, 1987.

. Niterói: Image et Changements d'une ville de la région métropolitaine de Rio de Janeiro, in Aménagement et Environnement à Rio de Janeiro, organizador Iuli Nascimento. IAURIF, Paris, 1996.

RODRIGUES. Ferdinando de Moura. Forma e Significado em Estruturas Urbanas Centrais; tese de doutorado. São Paulo, FAU/USP, 1996.

SANCHEZ, Fernanda. Políticas Urbanas em Renovação: Uma leitura crítica dos modelos emergentes, in Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais,SP, número 1, maio de 1999

SECRETARIA DE URBANISMO E MEIO AMBIENTE, Departamento de Urbanismo. Aterro Praia Grande Norte, Histórico da Ocupação. Niterói, 1996.

VASCONCELLOS, Lélia. Dinâmica da Configuração Espacial Urbana : Uma análise dos Impactos provocados pela ponte na cidade de Niterói ; tese de doutorado. São Paulo, FAU/USP, abril de 1997.