

## **Diferentes Reflexões sobre Desafios e Perspectivas para as Áreas Portuárias do Rio de Janeiro e Niterói**

### **A Área Portuária de Niterói: histórico de sua construção e perspectivas atuais**

**Milena Sampaio da Costa**

Arquiteta e Urbanista. Mestre em Arquitetura e Urbanismo.

Universidade Federal Fluminense

## Resumo

Niterói, no início do século, é objeto de obras pontuais e em menor escala das realizadas no Rio de Janeiro, mas relevantes por gerarem importantes alterações na parte urbanizada da cidade. No final da década de 1920, Feliciano Sodré leva adiante a idéia de intervir na enseada do bairro de São Lourenço, antiga área de mangue da cidade, e viabiliza a construção do porto. Para a construção do porto foi criada a “Comissão Construtora do Porto de Niterói e Saneamento da Enseada de São Lourenço” e, entre as obras de natureza portuária, estava previsto o aterro da enseada, a abertura de ruas e a conexão com a malha existente. O arruamento proposto seguia o traçado radial-concêntrico, cujo ponto de confluência era a Praça da Renascença. O novo espaço teria destinação institucional e industrial, destacando-se, inicialmente, a construção de três edifícios: a Estação Ferroviária Central, o Fomento Agrícola (Atual Centro Cultural do TCE-RJ) e o Quartel da Polícia Militar. No entanto, o uso inicialmente previsto nunca se consolidou, caracterizando um quadro geral de abandono e ociosidade dos espaços. Em linhas gerais, o aterrado teve como principais entraves ao seu desenvolvimento, de um lado, a própria situação fundiária, na qual a maioria dos lotes é público, de outro, a morfologia. Sobre o primeiro, observa-se que prevalecem os lotes públicos estaduais, herança de quando a cidade era capital do Estado do Rio de Janeiro. Sobre o segundo, percebe-se que a própria conformação dos lotes, de grandes dimensões, atrelada à falta de ordenamento urbanístico, permitiu ocupações dispersas, em grande parte formadas por tipologias do tipo galpão, que não se relacionam entre si, nem na sua relação com próprio lote. Atualmente, novas perspectivas se abrem para a área portuária de Niterói. A reativação da estrutura portuária para atender as atividades *offshore* parece estar gerando demandas para além do limite do Porto. O lançamento de dois empreendimentos, um residencial e outro comercial, demonstra as possibilidades atuais de transformação da área e de reconversão do quadro característico de abandono. O presente trabalho busca, através da análise de dois estudos desenvolvidos para a região central da cidade de Niterói, o Master Plan (2006) e o Programa Viva-Centro (2007), refletir sobre as opções de atuação no Aterrado São Lourenço, considerando-se as transformações por que passa a área.

Palavras-chave: planejamento, área portuária, Niterói.

## **Abstract**

At the beginning of the century, Niterói built timely constructions but in smaller scale than the ones in Rio de Janeiro, however more relevant, for they brought about important changes to the urbanized portion of the city. At the end of the 1920s, Feliciano Sodré carried forward the idea of intervening in the District of São Lourenço's harbor, which then was a swamp area, and made the Port's construction possible. In order to build the Port, the Construction Commission of Niterói's Port and the Sanitation of São Lourenço's Harbor was founded and among the construction of a portuary nature, the harbor's landfill, road openings and connections with existing networks were on the project. The proposed street layout was radial concentric with the confluence spot at Renaissance Square. The new space would have an industrial as well as an institutional purpose, focusing mainly on the construction of three buildings: The Central Rail Station, the Agricultural Incentive Program (currently the TCE-RJ Cultural Center) and the Military Police Headquarters. However, this idea initially foreseen was never carried out, giving room to abandoned and neglected spaces. In general, what really kept the landfilling from being carried out were both the land situation itself and the morphology. The land situation created a prevalence of state owned lots inherited from years back when Rio de Janeiro used to be the city capital. As far as the morphology, it is clearly noticeable that the way the lots were distributed and the lack of urban planning allowed for dispersed occupation of warehouses with no apparent connection between themselves. Nowadays, new doors are opening for Niterói's port area. The re-launch of the port's activity in order to cater to offshore activities seems to be generating demands that go beyond the port's physical limit. The launch of one residential and one commercial development comes to show the actual possibility to turn this scenario of abandonment around. This study attempts to reflect on options for the São Lourenço's landfilling through the analysis of two studies developed for Niterói's downtown area: the Master Plan (2006) and the Viva Centro Program (2007) keeping in mind the transformations the area has been going through.

Keywords: Planning, Port area, Niterói.

## **A Área Portuária de Niterói: histórico de sua construção e perspectivas atuais**

### **Introdução**

Niterói, à semelhança da cidade do Rio de Janeiro, ao longo do século XX, intensifica o seu processo de urbanização. Em ambas as cidades são empreendidas intervenções que alteram suas configurações. São realizados desmontes de morros, aterros de áreas, e elaborados projetos de reestruturação viária.

No entanto, Niterói é objeto de obras pontuais e em menor escala das realizadas no Rio de Janeiro, mas relevantes por gerarem importantes alterações na parte urbanizada da cidade. No final da década de 1920, Feliciano Sodré<sup>1</sup> leva adiante a idéia de intervir na enseada do bairro de São Lourenço, antiga área de mangue da cidade, e viabiliza a construção do porto. Pelo porte da intervenção urbana realizada, com o aterro de uma área de 548.500 m<sup>2</sup>, o Porto de Niterói traz, à época, a promessa de autonomia econômica da cidade, com a unificação do escoamento dos produtos agrícolas e industriais do interior do estado e o recolhimento da tributação alfandegária, e a esperança de elevação de sua imagem à altura do status que lhe cabe como capital do Estado do Rio de Janeiro.

Para a construção do porto foi criada a “Comissão Construtora do Porto de Niterói e Saneamento da Enseada de São Lourenço” e, entre as obras de natureza portuária, estava previsto o aterro da enseada, a abertura de ruas e a conexão com a malha existente. O arruamento proposto seguia o traçado radial-concêntrico, cujo ponto de confluência era a Praça da Renascença.

Do ponto de vista espacial, o aterrado proporcionado pela construção do porto teve importante significado no traçado da cidade, como um novo espaço, elemento de ligação interurbana, já que permitiu a ligação do Centro com os bairros da zona norte através da abertura da Av. Feliciano Sodré. Do ponto de vista histórico, teve relevante interesse por remontar à origem da cidade. Foi no Morro de São Lourenço dos Índios onde, no século XVI, se deu a primeira ocupação da cidade. Além

<sup>1</sup> Feliciano Sodré atuou como prefeito de Niterói de 1910 a 1914; e como governador do Estado do Rio de Janeiro de 1923 a 1927.

de objeto de importantes e emblemáticas obras públicas de intervenção urbana, como a construção do porto e do aterrado, o bairro de São Lourenço é também berço do primeiro povoado de Niterói.

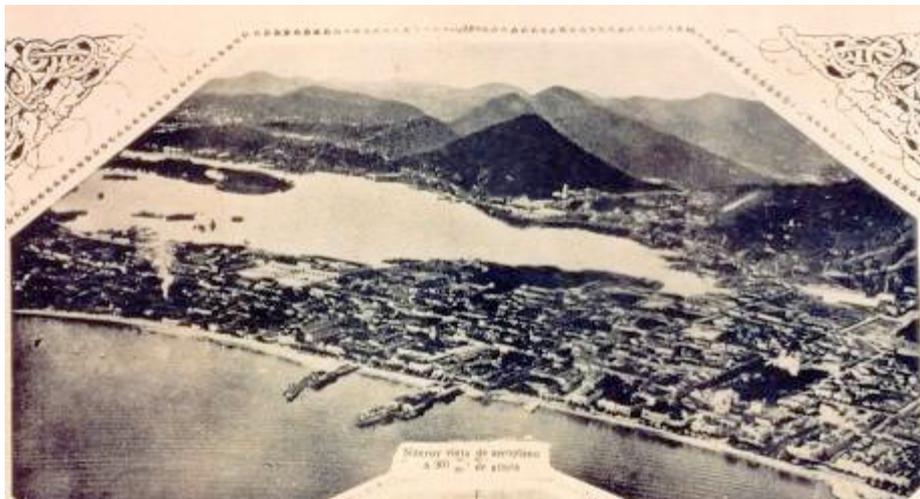


Figura 1: Foto da Enseada de São Lourenço antes do aterro, no início da década de 1920. Série Cartão Postal.

Fonte: Acervo do Laboratório de Pesquisa LDUB - Niterói

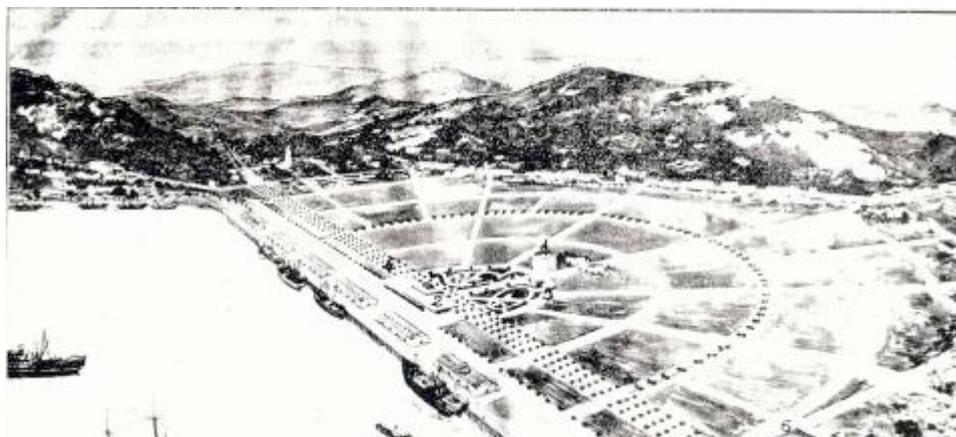


Figura 2: Perspectiva do arruamento projetado para o porto. Ilustração da Comissão Construtora do Porto.

Fonte: Livro da CCP, 1927.

## **Resgate histórico: contexto político e econômico da construção do Porto e breve análise da evolução urbana do Aterrado São Lourenço**

Niterói, ao longo da Primeira República, como ocorrido com outras capitais brasileiras, teve seu território “rearrumado”. Alguns grupos arriscaram urbanizar a

cidade: a infra-estrutura recebeu investimentos, ruas foram alargadas, alamedas abertas, prédios destruídos e prédios construídos. Porém, foi a obra de construção do Porto de Niterói, na década de 1920, que chamou a atenção para a escala das intervenções urbanas realizadas à época. Essas intervenções que relacionavam reorganização portuária e modernização da cidade abriram a entrada de capitais estrangeiros no Brasil. Com discurso semelhante ao de Pereira Passos no Rio e utilizando-se de argumentos higienistas que sugeriam a extinção das partes “sujas da cidade”, o grupo político liderado por Feliciano Sodré, e apoiado pelo presidente Arthur Bernardes, “operou Niterói”. “Na aparência tudo repetia a metrópole carioca; até mesmo a inspiração urbanística do bairro, construído para abrigar o Porto, foi a mesma. Aqui, como lá, a influência francesa que concebia desenhos de bairros, onde parques situavam-se em meio a ruas circulares, predominou”.<sup>2</sup>

É em 1924 que é lançada a pedra fundamental do projeto para se intervir na enseada do bairro de São Lourenço. Para o aterro da área estava prevista a utilização do lodo retirado da própria enseada, além do material resultante do desmonte parcial do morro da Rua Dr. Celestino, das terras do morro junto ao Palácio da Soledade, em São Lourenço, e também das terras provenientes do morro cortado pela Rua São Sebastião, no Ingá.

O projeto, no entanto, só é concretamente levado adiante quando Feliciano Sodré assume o governo do Estado do Rio de Janeiro e, apoiado em argumentos higienistas e preocupado com a aparência da capital do estado, viabiliza a construção do porto, que é aberto em 1929. Às questões higienistas somavam-se razões econômicas: terrenos ganhos ao mar, dinamização da circulação de mercadorias com a conexão com a rede ferroviária, descongestionamento do Porto do Rio de Janeiro, entre outras. Nesse momento, a Estrada de Ferro *The Leopoldina Railway* prolonga suas linhas da estação de Maruí (existente desde 1827) até o novo cais, onde é construída uma estação de passageiros, aberta ao público em 1930.

O Porto entrou em operação com a finalidade de ativar o mercado do Estado, recebendo inicialmente gêneros alimentícios, madeira e celulose; e exportando açúcar, sardinha e café (no período 1958/1962). Com o advento do transporte rodoviário de carga, os produtos antes vindos por navios passaram a ser conduzidos diretamente da fábrica para o distribuidor.

---

<sup>2</sup> MARY, 1988, p. 4.

Depois de 1964, com a expansão do sistema rodoviário, o Porto de Niterói entrou em declínio, fato agravado também pelo assoreamento do canal e a proximidade do Porto do Rio de Janeiro. Em 1967, o canal que dá acesso ao porto ficou reduzido a uma profundidade de três metros e meio (dos 8 metros mínimos), contribuindo para amedrontar os comandantes dos navios cujos porões vinham carregados, e forçando-os a optar por atracar no Rio.

O movimento portuário de Niterói esvaziou-se em quase 50% no período de 1964-1967 com a decadência da economia cafeeira do Norte Fluminense. O setor têxtil, tradicional na economia fluminense, também foi perdendo competitividade. Desde então, do ponto de vista econômico, o Porto se tornou um imenso fracasso.

O porto, em crise, passou a movimentar apenas trigo, trazido da Argentina, Estados Unidos e Canadá pela empresa Moinho Atlântico, única usuária do terminal, e a receber também sardinhas congeladas para as indústrias da região.

No início de seu funcionamento, em 1927<sup>3</sup>, o Porto de Niterói, com mais de 30 mil metros quadrados de área, foi entregue à Companhia Brasileira de Portos, passando em 1941 para o Estado e, em 1960, ao Departamento de Portos e Navegação do Rio de Janeiro.



Figura 3: Fonte: JB, 7 outubro de 1973.

O Estado, através da Secretaria de Agricultura, contratou um estudo de viabilidade econômica para avaliar a transformação do porto em terminal pesqueiro e

<sup>3</sup> Em 1927, foi inaugurado o primeiro trecho de cais com 120 metros e, em 1929, ficou pronto o cais de 562 metros e os dois armazéns.

assim recuperá-lo da falência que se antevia. Realizou também um projeto físico de aproveitamento dos armazéns para frigorífico e a adaptação de parte do cais para receber os barcos de pesca.

Os estudos não chegaram, no entanto, ao Departamento Nacional de Portos e Navegação, responsável pelo porto, ficando restrito à programação da Secretaria de Agricultura, que, inclusive, construiu, por trás do antigo Mercado Municipal, um entreposto de peixe que serviria para a comercialização do produto.

A não concretização dos planos levou o entreposto a uma situação difícil, diante da recusa dos antigos vendedores da Rua da Praia (atual Visconde do Rio Branco) de transferirem seu negócio para as novas dependências. Eles construíram ao final da Rua Visconde do Rio Branco seu próprio entreposto, deixando no oficial poucos boxes em funcionamento.



Figura 4: Antigo entreposto da CEASA-RJ  
no Aterrado São Lourenço.  
Foto: AP, 2007.

Por falta de um terminal pesqueiro na capital fluminense, todo o pescado da costa do Estado do Rio de Janeiro era comercializado no Estado da Guanabara, no entreposto da Praça XV<sup>4</sup>. Hoje, o prédio do entreposto, que pertence à CEASA-RJ (Centrais de Abastecimento do Rio de Janeiro), está desativado e foi, recentemente, invadido por moradores de favelas vizinhas. Vivem ali cerca de 20 famílias em condições precárias de higiene e conforto.

Também foi instalado um armazém frigorífico da *Maveroy Sociedade de Indústrias Frigoríficas Ltda*, empresa italiana destinada às instalações de conjuntos para a produção de frio para uso industrial.

Em 1981, a falência do porto foi reconhecida e, sob o domínio da Companhia Docas do Rio de Janeiro, foi arrendado à *Enavi Engenharia Naval e Industrial Ltda*

<sup>4</sup> Na época, já havia estudos para transferi-lo para o Caju.

uma área equivalente a 75% de todo o porto. O contrato de aluguel da área, que incluiu também os dois únicos armazéns, terminou em dezembro de 1991 e não foi renovado. A Companhia Docas, com interesses na privatização, entrou com mandato de reintegração de posse. Ela defendia, junto com empresários do ramo, a privatização como forma de modernização e barateamento dos serviços portuários.

O sindicato dos portuários era contrário à privatização, alegando que resultaria em desemprego para a categoria. No meio do fogo cruzado, a prefeitura manifestava sua intenção em discutir o uso adequado do porto, mas se opunha à idéia de transformá-lo em terminal pesqueiro.

Em 1998, Docas e Sindicato concordam que o melhor destino para o porto é o mercado *offshore*. Para o presidente da Companhia Docas “foi uma falha de modelagem querer dar o mesmo destino aos dois portos (Rio e Niterói). Em vez de competir com o Rio, Niterói pode investir em uma atividade que para o porto carioca não é vantajosa”. Segundo ele, “o Porto de Niterói tem peculiaridades que favorecem as atividades de apoio à indústria naval, como por exemplo, o calado (profundidade), considerado pequeno para suportar grandes embarcações, mas ideal para abrigar os equipamentos da indústria naval e de petróleo”.<sup>5</sup>

Nesse sentido, em 2001, estava previsto abertura de licitação para a entrega do terminal à iniciativa privada através de concessão. No entanto, impasses políticos adiaram os planos e enquanto não se aprovava nenhum projeto de revitalização a Prefeitura e a Companhia Docas promoveram eventos na área, incluídos no calendário oficial da cidade. Em 2004, foi lançada a idéia do Mix Gourmet, evento de gastronomia que reuniu 20 estandes de restaurantes de Niterói e do Rio de Janeiro. Além da idéia de ocupação dos armazéns com variadas atividades, no mesmo ano, iniciaram-se as obras de restauração da antiga Estação Ferroviária, que seria transformada em centro cultural.<sup>6</sup>

A movimentação de trigo, única atividade do porto, definiu nos últimos anos até ser paralisada por completo em 2005. A retomada da operação portuária foi firmada em agosto de 2005, quando a área foi arrendada às empresas *Nitport* e *Nitshore*.<sup>7</sup>

Para o setor portuário, a revitalização do Porto de Niterói, com 23.000m<sup>2</sup> de área aberta e 3.300m<sup>2</sup> de área coberta, é estratégica ao desenvolvimento da produção

<sup>5</sup> O Fluminense, 16 e 17 agosto de 1998

<sup>6</sup> Hoje a obra encontra-se parada e não se tem notícias sobre o seu término.

<sup>7</sup> O arrendado tem prazo de dez anos, renovável por igual período.

industrial local, em especial a relacionada à indústria de construção e reparo naval, em franco crescimento.

Por outro lado, o Aterrado São Lourenço, destinado inicialmente a uma ocupação institucional e industrial, a qual nunca se consolidou, teve como principais entraves ao seu desenvolvimento, de um lado, a própria situação fundiária, na qual a maioria dos lotes é público, de outro, a morfologia. Sobre o primeiro, observa-se que prevalecem os lotes públicos estaduais, herança de quando a cidade era capital do Estado do Rio de Janeiro. Muitos desses lotes encontram-se hoje mal utilizados ou subutilizados; e alguns se encontram também abandonados, caracterizando situações de vazio urbano. Sobre o segundo, observa-se que a própria conformação das quadras, de grandes dimensões, favoreceu um parcelamento interno irregular, de lotes em formato trapezoidal e com extensas testadas, nos quais as edificações ora ocupam as divisas, ora o centro do terreno, gerando uma imagem confusa e de difícil leitura. Somada à questão das quadras, a desintegração viária entre as ruas em semicírculo do Aterrado e as ortogonais do entorno sinaliza a ruptura entre esses dois tecidos da cidade. Em alguns casos, nos locais de intercepção dos dois tecidos, formam-se pontos de inflexão; em outros casos, ocorrem situações em que uma via interrompe o prolongamento da outra, induzindo o seu fechamento pela falta de uso, como acontece na Vila Dona Maria Baiana, cuja ocupação se deu exatamente em cima da via.



Figura 5: Perspectiva atual do Aterrado São Lourenço, mostrando sua ocupação urbana, os lotes e edificações. Fonte: Modelo tridimensional AC 2010, sob imagem de satélite Google Earth 2010.

Alguns fatos importantes relacionados à conformação da área portuária merecem ser resgatados. Em 1960, foi construída ao longo da orla da baía, em direção ao norte, a Av. do Contorno, uma alternativa de ligação para o bairro do Barreto e a cidade de São Gonçalo. A construção da avenida implicou em novos aterros e, conseqüentemente, em alterações no desenho da enseada do porto. Em 1974, a inauguração da ponte Rio-Niterói alterou ainda mais a enseada. No porto, a linha de cais foi reduzida e a parte destinada à atracação de navios de cabotagem foi suprimida. A linha férrea também foi atingida, com a desativação da estação junto ao porto. No Aterrado, os vários viadutos surgidos com a ponte modificaram substancialmente a paisagem e a ambiência local, além de terem se tornado barreiras físicas significativas.



Figura 6: Cabeceira da Ponte em Niterói.  
Fonte: Google Earth, 2008.

Além das transformações viárias, o claro processo de degradação urbana da área do Aterrado pode ser entendido pela deterioração e subutilização de muitos imóveis públicos ali existentes. Esse processo deu-se, entre outros fatores, à perda de função destes imóveis quando da transferência da capital do Estado do Rio de Janeiro da cidade de Niterói para a do Rio de Janeiro, em 1975. Desde então, muitas das edificações ou lotes estaduais foram por muito tempo destinados a depósitos, como é

o caso do Depósito Estadual (antigo Mercado Público) e do depósito da Empresa de Obras Públicas (EMOP).<sup>8</sup>

## **A ausência presente: planos e projetos para o Aterrado São Lourenço**

A administração municipal sempre manteve imparcialidade quanto a situação de degradação<sup>9</sup> da área. Alguns estudos e projetos foram elaborados para o Aterrado São Lourenço, uns com objetivo meramente de regulação urbanística, outros de maior amplitude, pensados para o centro da cidade. No entanto, as propostas, na maioria das vezes pontuais, não se mostraram capazes de melhorar a qualidade urbana de toda a área. Os terrenos têm seu potencial construtivo subaproveitado; e as edificações, por sua vez, apresentam usos secundários, como depósitos e estacionamentos.

De um modo geral, a situação de abandono e esvaziamento social do Aterrado São Lourenço se estende a outras áreas do centro da cidade. Esse fato se explica pelo crescimento de centros urbanos secundários, como Icaraí, cuja ocupação se intensificou na década de 1950, e pela expansão urbana rumo aos bairros da região oceânica, que se consolidou como local de moradia depois da abertura da Ponte, na década de 1970.

Apesar do centro ainda ser o bairro que concentra a maior parcela de estabelecimentos comerciais e o que atrai uma grande população flutuante diariamente, o número de empreendimentos residenciais está muito abaixo do de outros bairros. Segundo dados do IBGE<sup>10</sup>, o número de domicílios não ocupados no centro corresponde a 30% do total da cidade, o que comprova o seu processo de esvaziamento.

<sup>8</sup> Recentemente foi anunciado pelo jornal o Globo (20 de junho de 2010) que o terreno da EMOP foi cedido à Polícia Civil, que finaliza estudos para a construção de um novo prédio, chamado de Palácio da Polícia, que vai abrigar a Coordenadoria Regional de Policiamento do Interior (CRPI), a Delegacia de Homicídios (DH), a Delegacia da Criança e do Adolescente Víctima (DCAV), a Delegacia de Acervo Cartorário (DEAC) e a Delegacia de Roubos e Furtos (DRFA). Já o prédio do antigo Mercado Público entrou em obras em agosto do presente ano e vai abrigar a Casa da Pesquisa, do governo estadual.

<sup>9</sup> Aqui se entende por situação de degradação aquela situação em que o espaço urbano apresenta-se descuidado, abandonado, sem uso, ou mal utilizado.

<sup>10</sup> Secitec/PMN, IBGE/ Contagem população/Censo Demográfico 2000.

Além do problema do esvaziamento residencial, o centro apresenta sérios problemas de trânsito. Os eixos viários que recebem maior volume de veículos são os que estabelecem a ligação com a cidade do Rio de Janeiro, seja por ponte ou barcas, e com a cidade de São Gonçalo.

Recentemente, no intuito de pensar em conjunto soluções viárias que resolvessem problemas que abarcam não só o município de Niterói, mas os do leste metropolitano como um todo, surgiram propostas como a da Ligação Metroviária Rio de Janeiro – Niterói – São Gonçalo, cujo primeiro projeto foi apresentado ao público em 2000.

Para o trecho do Aterrado foi proposta uma estação elevada na Praça da Renascença, ponto central da área. A possibilidade de implantação da estação, mesmo que ainda em processo de discussão, volta os olhares para a necessidade de se pensar a área do Aterrado como importante espaço de conexão viária com os municípios vizinhos.

Em 2006/2007, dois estudos chamaram a atenção para o tratamento das questões urbanas do centro da cidade de Niterói: o Master Plan e o Programa Viva-Centro. Embora ambos não tenham sido implementados, os diagnósticos montados e as proposições adotadas para a reabilitação do centro merecem ser apresentadas pela profundidade da análise a que chegaram.

Nesse sentido, interessa-nos uma abordagem expositiva sobre estes dois estudos que apesar de não terem tratado especificamente o Aterrado São Lourenço, buscaram soluções diretas ou indiretas para os problemas ali existentes. Assim, o objetivo aqui proposto encaixa-se no tema das reflexões sobre os desafios e perspectivas das áreas portuárias das cidades brasileiras, tão pertinente nos debates atuais, uma vez que levitam sobre problemas comuns como o da reativação da estrutura portuária desfuncionalizada, da degradação e abandono dessas áreas e do interesse sempre presente do mercado imobiliário em ser favorecido pelos planos e projetos desenvolvidos.

#### **– Master Plan, 2006**

O Master Plan foi um plano encomendado pela Prefeitura Municipal de Niterói ao escritório norte-americano Morris, com filial brasileira na cidade do Rio de Janeiro. O plano deveria eleger uma área para implantação de um centro de convenções e

estudar os impactos dessa implantação no centro da cidade de Niterói. No entanto, o plano foi além e tratou toda a área do centro, com proposições sobre a vocação urbana para cada subárea por ele definida. O plano é dividido em duas partes: na primeira é apresentado material referente ao levantamento das condições atuais do centro; e na segunda propostas de intervenção urbana.

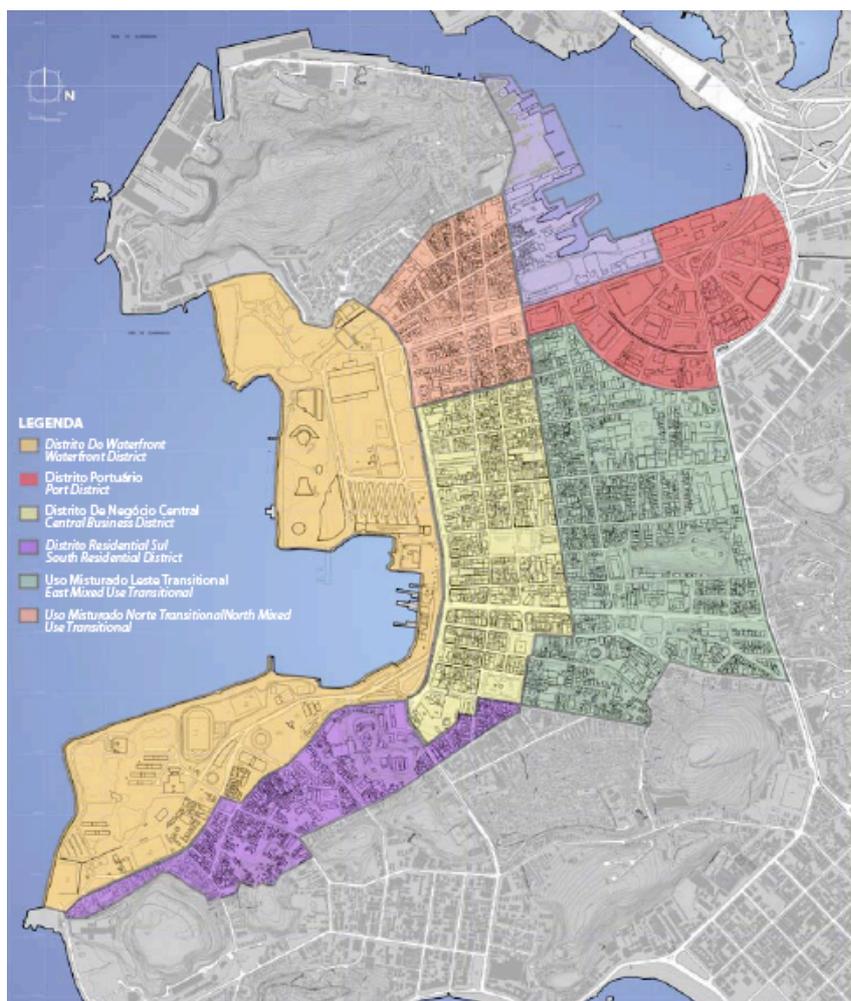


Figura 7: Mapa com a delimitação dos distritos propostos. Destaca-se em vermelho o Distrito Portuário  
Foto: MP, 2006.

Na primeira parte, referente ao levantamento, o material apresentado diz respeito à formação dos distritos, de acordo com o padrão de desenvolvimento, uso da terra e oportunidades de crescimento; uso do solo; gabarito; transporte e trânsito; e

oportunidades e confinamentos, listados a partir de informações da cidade e análises econômicas. Sobre trânsito e transporte, foi reconhecido que o maior tráfego de veículos na cidade se dá nos pontos de acesso ao Rio de Janeiro, seja pelas barcas, seja pela ponte. Nesse sentido, destaca-se a importância dada aos eixos formados pela Av. Feliciano Sodré e Jansen de Melo. O denominado distrito portuário foi considerado como um distrito de oportunidades, pela proximidade de um grande centro de emprego (indústria *offshore*).



Figura 8: Mapa com os principais eixos viários.  
Foto: MP, 2006.

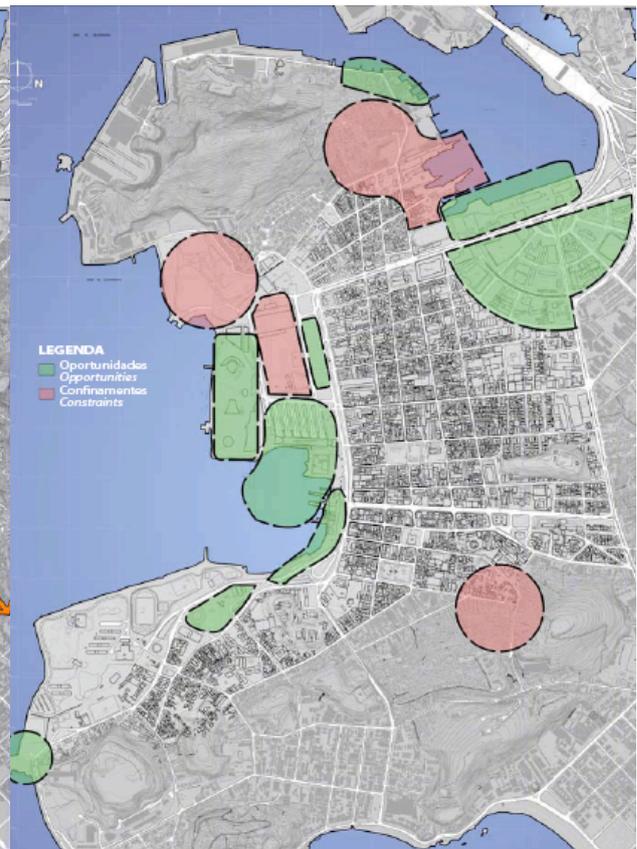


Figura 9: Mapa com as zonas de oportunidades e confinamentos. Foto: MP, 2006.

Na segunda parte, referente às propostas de intervenção urbana, o plano apresenta o conceito de crescimento controlado no prazo de vinte anos. Para isso, identifica e cria oportunidades catalisadoras de crescimento, valorizando elementos existentes na cidade. Na opinião do plano, Niterói não é reconhecida internacionalmente, pois sempre fica às sombras do Rio de Janeiro. Dentro dessa óptica, diz que a sub-valorização dos espaços públicos no *waterfront* norte não maximiza o valor comercial do centro da cidade. E acrescenta que apesar do uso do

solo nos distritos estar praticamente consolidado, existem muitos usos que não se compactuam em escala de vizinhança, se apresentando como desafios, como é o caso do distrito industrial do porto, que conserva seu traçado urbano diferenciado.

Na visão do plano, esse conceito beneficia a cidade à curto prazo, pois identifica os projetos “acionadores de partida”, responsáveis por catalisar desenvolvimento. Considera que fazendo bom uso dos elementos existentes, como os espaços de lazer, por exemplo, a cidade alcançará um crescimento controlado.

Para o distrito portuário, considerado distrito de oportunidades, o plano propõe o reordenamento do trânsito, com a transferência do viaduto de descida da ponte que se localiza em cima da Praça da Renascença para as proximidades do viaduto de subida da ponte, conectando-se à Rua Washington Luiz; a implantação de equipamentos culturais do tipo *big box*, de forma a aproveitar a estrutura dos galpões existentes (armazém do porto, Rio Décor, supermercado Extra); e a reativação da estação ferroviária para fins também culturais.

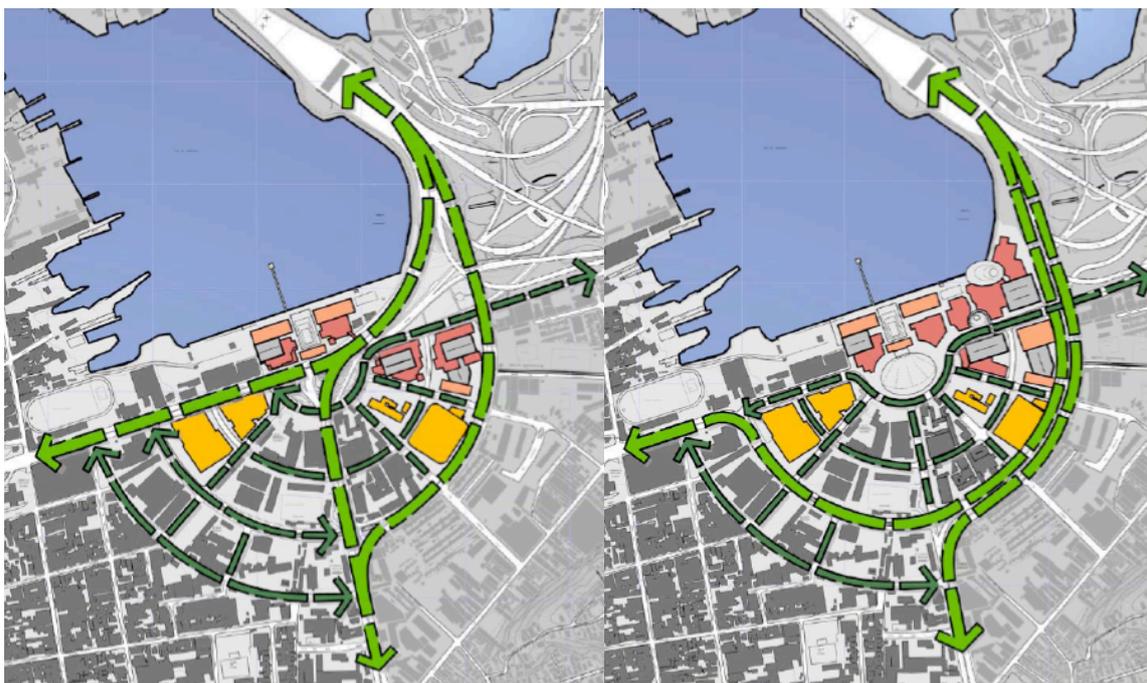


Figura 10: Fluxo atual de veículos  
Fonte: MP, 2006.

Figura 11: Fluxo proposto de veículos  
Fonte: MP, 2006.



Figura 12: Mapa e perspectiva do distrito portuário, e foto da antiga estação ferroviária. Fonte: MP, 2006.

### **O Programa Viva-Centro**

Em 2007, foi elaborado o Programa Viva-Centro, o qual buscou uma análise da região central da cidade de Niterói para o desenvolvimento de sua economia e turismo. O Programa constitui-se de um detalhado diagnóstico da região central e de uma minuta de lei que o regulamentou. Um dos objetivos do Programa foi a revisão da legislação vigente, de modo a adequá-la aos incentivos pretendidos de promoção da diversidade social. Nesses termos, a elaboração do diagnóstico, além de complementar e atualizar as informações existentes, justificou-se pela necessidade de se trabalhar um problema comum a muitas cidades brasileiras que é o envelhecimento das regiões centrais e o seu esvaziamento populacional.

Sobre o Aterrado São Lourenço, cabe dizer que a minuta de lei do Programa reserva para toda a fração urbana na qual se insere o aterrado (CT 11) a transferência de potencial construtivo de outras áreas da região central da cidade, conforme artigo 82. No entanto, condiciona a transferência à restauração dos imóveis classificados como de interesse de preservação ou de preservação parcial localizados nas frações urbanas CT 01 e CT 02, CT 24A, CT 24B, CT 25, CT 26 e CT 18. E ainda estabelece que a transferência não poderá exceder 4 pavimentos, conforme artigo 83. O

proprietário que quiser solicitar a concessão de todo o potencial construtivo do imóvel preservado (incluído a parte já edificada), perde o direito ao imóvel, que passará a ser propriedade do município. A transferência total ou parcial de potencial construtivo na área de abrangência do Programa VIVA-Centro também poderá ser autorizada pelo Poder Público Municipal, como forma de indenização, mediante acordo com o proprietário, nas desapropriações destinadas a melhoramentos viários, equipamentos públicos, habitações de interesse social e recuperação ambiental, de acordo com o disposto no artigo 88.

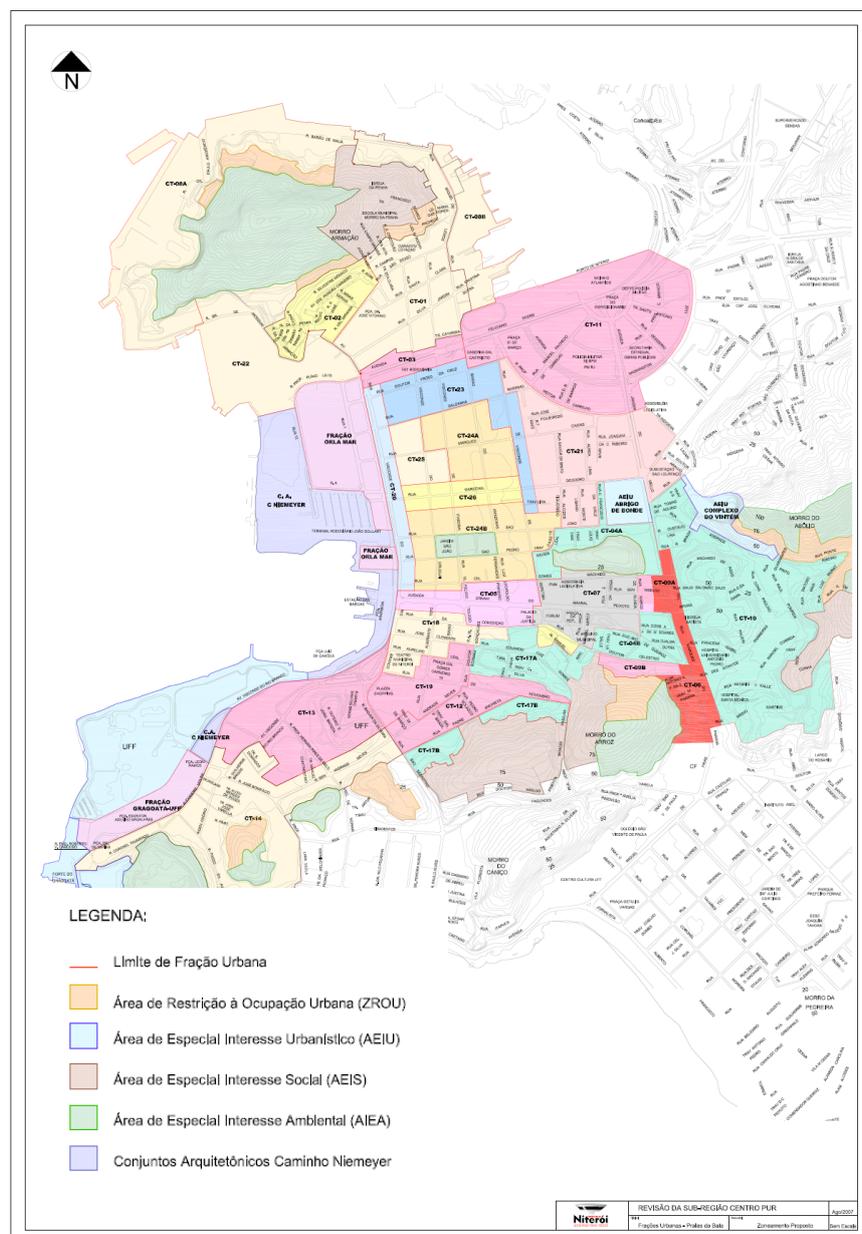


Figura 13: Zoneamento das Frações Urbanas. Na legenda, aparecem apenas as áreas de especial interesse. Fonte: VC, 2007.

Para o Aterrado São Lourenço, a regulamentação do instrumento de transferência de potencial construtivo poderia representar o estímulo à ocupação e densificação da área. Atualmente, segundo o Plano Urbanístico Praias da Baía – PUR-PB<sup>11</sup>, é permitido gabarito de até 13 pavimentos, sendo 2 do embasamento e 11 da lâmina. Com as propostas do Programa Viva-Centro, esse gabarito poderia chegar a 17 pavimentos, ficando a partir daí limitada a aplicação da outorga onerosa do direito de construir. Faz-se mister esclarecer que o PUR-PB já autoriza outorga onerosa do direito de construir na fração urbana CT11, mas no entanto não condiciona o solo criado à recuperação dos imóveis de interesse de preservação ou de preservação parcial.

Em 2008, foi lançado o empreendimento residencial *Splendido*, que conta com 192 apartamentos e 14 pavimentos. Vizinho ao empreendimento, o porto se desenvolve prospera e rapidamente com o crescimento das atividades offshore. No entanto, ainda não se pode avaliar se esse crescimento gera demandas, seja habitacionais ou comerciais, para a toda a região. O que se percebe é que algumas intervenções pontuais estão ocorrendo. Além do empreendimento residencial, o edifício antes pertencente à empresa Moinho Atlântico sofrerá um *retrofit* para abrigar escritórios. Segundo publicado na imprensa<sup>12</sup>, o projeto estaria orçado em R\$ 50 milhões e o objetivo era tornar o local um pólo das empresas do setor offshore.



Figura 14: Empreendimento residencial Splendido, lançado em 2008. Fonte: AP, 2010.



Figura 15: Antigo edifício da empresa Moinho Atlântico. Fonte: AP, 2010.

<sup>11</sup> Lei 1967/2002.

## Considerações finais

O Aterrado, construído com uma vocação institucional e industrial de apoio ao porto, foi, desde sua construção, incipiente e desordenadamente ocupado por depósitos, quartéis e oficinas que não lhe conferiram o caráter desejado. Sob o aspecto viário, é um importante eixo de conexão entre os bairros da sub-região central e os da região norte, assim como com os municípios do Rio de Janeiro e São Gonçalo.

Ao longo dos anos, alguns estudos e projetos foram desenvolvidos para o Aterrado, mas nenhum se debruçou sobre os problemas específicos da área, considerando toda a sua totalidade. No entanto, dois estudos realizados para a região central da cidade de Niterói propuseram medidas que seriam capazes de impulsionar o crescimento e a melhoria da qualidade urbana da área, revertendo o quadro de abandono que se apresenta.

Sob esse aspecto, há de se considerar o amplo desenvolvimento das atividades *offshore* no porto, hoje peça fundamental na renovação urbana da área. Ainda que seja precipitado afirmar que exista qualquer relação entre a área do porto e o Aterrado, percebe-se um tímido transbordamento das demandas *offshore* para o entorno, como pode ser observado nos dois exemplos citados, do empreendimento residencial e do *retrofit* comercial.

Nesse sentido, vislumbrar-se-ia um planejamento integrado da região que fosse capaz de articular as perspectivas atuais de desenvolvimento às demandas municipais e metropolitanas, no caso viário por exemplo. Assim, a exemplo dos estudos apresentados, o Master Plan e o Programa Viva-Centro, seria imprescindível uma visão do conjunto da região central da cidade, com o devido reconhecimento de suas debilidades e potenciais. A partir daí, a montagem de estratégias de ação que coadunassem com as intervenções em curso. Sem isso, teme-se a permanência da estagnação do centro e, em paralelo, a do Aterrado, contrariando as premissas vislumbradas para a área como a reativação do estoque imobiliário vacante, incentivo ao uso habitacional e melhoria do espaço urbano.

---

<sup>12</sup> O Globo, 04/07/2010.

## Referências Bibliográficas

AZEVEDO, Marlice Nazareth Soares de. Niterói Urbano: a construção do espaço da cidade. Em Cidade Múltipla: temas da história de Niterói. Organizadores: Ismênia de Lima Martins e Paulo Knauss. Niterói, RJ: Niterói Livros, 1997.

COMISSÃO CONSTRUTORA DO PORTO. Lembrança: a construção do porto de Niterói. Niterói, 1927.

COSTA, Milena. Possibilidades e perspectivas de um espaço em transição: a área portuária de Niterói e os vazios urbanos; dissertação de mestrado. Niterói, 2010.

\_\_\_\_\_. Uma proposta de requalificação urbana para o aterrado São Lourenço, Niterói-RJ; trabalho final de graduação. Niterói, 2007.

MARY, Cristina Pessanha. Porto de Niterói: uma promessa de autonomia; tese de doutorado. Rio de Janeiro, UFRJ, 1988.

MORRIS DO BRASIL. MORRIS ARCHITECTS. Centro MasterPlan2006/2026. Niterói, 2007.

PREFEITURA MUNICIPAL DE NITERÓI. Programa Viva-Centro. Niterói, 2007.

\_\_\_\_\_. Secretaria Municipal de Indústria, Comércio e Desenvolvimento. Pesquisa Revitalização do Comércio Varejista e de Serviços – Região: Centro de Niterói. Niterói, 2002.

\_\_\_\_\_. Diagnóstico para o Projeto de Reabilitação do Centro de Niterói. Niterói, agosto de 2006.

\_\_\_\_\_. Plano Urbanístico da Região das Praias da Baía. Niterói, 2002.

\_\_\_\_\_. Niterói: Perfil de uma Cidade. Niterói, 1999.

\_\_\_\_\_. Secretaria Municipal de Desenvolvimento, Ciência e Tecnologia. Niterói Bairros. Niterói, 1996.

RODRIGUES, Ferdinando de Moura. Forma, Imagem e Significado em Estruturas Urbanas Centrais. Centro da Cidade de Niterói. Projeto de Reestruturação Urbana. EdUFF/ProEditores, 2005.

VASCONCELLOS, Lélia. Três momentos de um lugar: da enseada de São Lourenço à cabeceira norte da ponte Rio-Niterói. In: Anais do V Seminário da história da Cidade e do Urbanismo. Campinas, 1998.

\_\_\_\_\_. Dinâmica da configuração espacial urbana: uma análise dos impactos provocados pela ponte na cidade de Niterói. Tese de doutorado. São Paulo: Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, 1996.