Ministério da Cultura – MinC
Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN
Departamento de Articulação, Fomento e Educação – DAFE
Centro Lucio Costa: Escola do Patrimônio – CLC
Mestrado Profissional em Preservação do Patrimônio Cultural

Ruth Dias Fonseca

OS VAZIOS URBANOS NA GESTÃO DOS ESPAÇOS TOMBADOS E NA DINÂMICA URBANA NO CONJUNTO HISTÓRICO E PAISAGÍSTICO DE PARNAÍBA-PI: UMA ANÁLISE NO SETOR PORTO DAS BARCAS.

Rio de Janeiro/RJ
2024

Ministério da Cultura – MinC
Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN
Departamento de Articulação, Fomento e Educação – DAFE
Centro Lucio Costa: Escola do Patrimônio – CLC
Mestrado Profissional em Preservação do Patrimônio Cultural

Ruth Dias Fonseca

OS VAZIOS URBANOS NA GESTÃO DOS ESPAÇOS TOMBADOS E NA DINÂMICA URBANA NO CONJUNTO HISTÓRICO E PAISAGÍSTICO DE PARNAÍBA-PI: UMA ANÁLISE NO SETOR PORTO DAS BARCAS.

Dissertação apresentada ao curso de Mestrado Profissional em Preservação do Patrimônio Cultural do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN – como requisito para a obtenção do título de Mestre em Preservação do Patrimônio Cultural.

Orientadora: Profª. M.a. Juliana Sorgine

Rio de Janeiro/RJ
2024

F676oo Dias Fonseca, Ruth

Os vazios urbanos na gestão dos espaços tombados e na dinâmica urbana no Conjunto Histórico e Paisagístico de Parnaíba-PI: uma análise no Setor Porto das Barcas / Ruth Dias Fonseca. — Rio de Janeiro: Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN, 2024.

121f. il.

Orientadora: Ms. Juliana Sorgine

Dissertação (Mestrado) – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN, Mestrado Profissional em Preservação do Patrimônio Cultural: Rio de Janeiro, 2024.

1. patrimônio cultural. 2. Conjunto Histórico e Paisagístico de Parnaíba-PI. 3. Tombamento. 4.Planejamento urbano. 5.vazios urbanos. I- Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (Brasil). II. Título.

CDD 363.690981

Ministério da Cultura
Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional

Ruth Dias Fonseca

"Os vazios urbanos na gestão dos espaços tombados e na dinâmica urbana no Conjunto Histórico e Paisagístico de Parnaíba-PI: uma análise no Setor Porto das Barcas"

Dissertação apresentada ao curso de Mestrado Profissional em Preservação do Patrimônio Cultural do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, como pré-requisito para obtenção do título de Mestre em Preservação do Patrimônio Cultural.

Rio de Janeiro, 19 de dezembro de 2024.

Banca examinadora

Professora Me. Juliana Ferreira Sorgine (orientadora e presidente da Banca) – Mestrado Profissional do IPHAN

Professora Dra. Lia Motta – Mestrado Profissional do IPHAN

Me. Helena Mendes dos Santos – IPHAN

Documento assinado eletronicamente por **Helena Mendes dos Santos**, **Usuário Externo**, em 05/02/2025, às 11:54, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no § 3º do art. 4º do Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020.

Documento assinado eletronicamente por **Juliana Ferreira Sorgine**, **Técnico I**, em 14/02/2025, às 10:41, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no § 3º do art. 4º do Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020.

Documento assinado eletronicamente por **Lia Motta**, **Técnico IV**, em 14/02/2025, às 10:46, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no § 3º do art. 4º do Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020.

A autenticidade deste documento pode ser conferida no site http://sei.iphan.gov.br/autenticidade, informando o código verificador **6027918** e o código CRC **D16C00F7**.

AGRADECIMENTOS

O mérito da conclusão deste trabalho, definitivamente, não se deve a uma única pessoa. Tantas foram as ajudas e os apoios que será difícil enumerá-los.

Inicio pela minha orientadora (Juliana) que conduziu essa pesquisa com orientações, correções e conversas muito respeitosas com o intuito de me instigar e aprimorar apaziguando minhas angústias.

Aos meus pais (Valéria e Climério) e meus irmãos (Jonas e Pedro) que além de me incentivar desde o ingresso do programa não duvidaram em nenhum momento que eu conseguiria ao longo do extenso caminho de conclusão.

A minha namorada (Bárbara) que por incontáveis vezes me tranquilizou, principalmente na fase final, me lembrando o quanto eu sou capaz, me fazendo sorrir e fazendo doces pra mim.

Aos meus amigos (Carol, Thales, Guilherme, Débora, Guto, Lucas, Renato, Lídia e Willian) que estiveram presentes nas tentativas de ingresso, no dia do resultado, nas conversas sobre como é viver em um estado que nunca havia conhecido, me ouvindo reclamar inúmeras vezes da dificuldade de escrever e nas correções do texto.

Ao corpo docente e a 11ª Turma do PEP-MP com os quais eu aprendi tanto sobre patrimônio cultural brasileiro, respeito e diversidade. Em especial as maravilhosas (Bruna, Fernanda, Juliana e Stephanie) que apesar de cada uma estar em um estado diferente, se fizeram presentes em todas as etapas do mestrado.

Em Parnaíba, essa cidade incrível na qual tenho saudade todos os dias, quero agradecer aos servidores da Superintendência do IPHAN e do Escritório Técnico por me receberem tão bem e ensinarem tanto. Agradecer também as amizades que fiz (Janaina, Naira e Rhilenne) que me acolheram e me fizeram sentir parte desta cidade.

RESUMO

DIAS, Ruth. Os vazios urbanos na gestão dos espaços tombados e na dinâmica urbana no Conjunto Histórico e Paisagístico de Parnaíba-PI: uma análise no Setor Porto das Barcas – Programa de Mestrado Profissional em Preservação do Patrimônio Cultural do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN, 2024.

O objeto desta pesquisa é o Conjunto Histórico e Paisagístico de Parnaíba (CHPP) no Piauí, tombado pelo IPHAN em 2011, e os vazios urbanos existentes no setor Porto das Barcas, que integra o Conjunto. Por meio de estudos relacionados à área de conhecimento da Arquitetura e Urbanismo com o campo multidisciplinar do Patrimônio Cultural, esta pesquisa inicia com a análise dos valores culturais descritos no seu processo de tombamento. Em seguida utiliza de dados históricos e cartográficos para analisar a evolução dos vazios urbanos ao longo dos anos, identificando os impactos na gestão do patrimônio e no funcionamento da cidade. Analisa-se, também, a importância de articular as políticas de preservação com o planejamento urbano para evitar o esvaziamento do setor e a perda da identidade cultural da região.

Palavras-chave: Conjunto Histórico e Paisagístico de Parnaíba, tombamento, vazios urbanos, gestão patrimonial, planejamento urbano.

ABSTRACT

DIAS, Ruth. Os vazios urbanos na gestão dos espaços tombados e na dinâmica urbana no Conjunto Histórico e Paisagístico de Parnaíba-PI: uma análise no Setor Porto das Barcas – Programa de Mestrado Profissional em Preservação do Patrimônio Cultural do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN, 2024.

The subject of this dissertation is the Conjunto Histórico e Paisagístico de Parnaíba, in Piauí, a listed cultural heritage, focusing on the urban voids present in the Porto das Barcas sector. Through studies in the field of Architecture and Urbanism, combined with the multidisciplinary domain of Cultural Heritage, this research begins with an analysis of the cultural values identified in the heritage listing process. Historical and cartographic data are then employed to examine the evolution of these urban voids over time, identifying their impacts on cultural heritage management and urban function. This study also explores the importance of aligning heritage preservation policies with urban planning to prevent the sector's depopulation and the erosion of the region's cultural identity.

Keywords: Historic and Scenic Complex of Parnaíba, cultural listing, urban voids, heritage management, urban planning.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Localização da cidade de Parnaíba no estado do Piauí. 14
Figura 2 – Delta do Parnaíba Fonte: piauí.com.br, acesso: março/2024 15
Figura 3 Relação espacial da cidade de Parnaíba com o Delta do Rio Parnaíba. Fonte: criado pela autora. 15
Figura 4 - Rota das emoções Fonte: rotasdasemocoes.com.br, acesso: jul/2024 17
Figura 5 – Edificação colonial no Setor Porto das Barcas - CHPP. Fonte: arquivo pessoal, 2020. 18
Figura 6 - Casa Inglesa no Setor Av Getúlio Vargas - CHPP. Fonte: arquivo pessoal, 2020. 19
Figura 7 - Galpões industriais fechados, vista pela outra margem do Rio Igaraçu. Setor Porto das Barcas – CHPP 19
Figura 8 - Rua comercial no Setor Praça da Graça. Fonte: arquivo pessoal, 2019. 20
Figura 9 - Setorização do CHPP 21
Figura 10 - Cópia da "Villa de São João da Parnaíba", 1809. Fonte: Livro "Imagens de Vilas e Cidades do Brasil Colonial", de Nestor Goulart Reis, 2000. In: IPHAN processo nº 1554-T-08 22
Figura 11 - Cópia da Villa de São João da Parnaíba", 1809. Fonte: Livro "Imagens de Vilas e Cidades do Brasil Colonial", de Nestor Goulart Reis, 2000. In: IPHAN processo nº 1554-T-08 23
Figura 12 - Mapa do CHPP e o perímetro de entorno. Fonte: SICG, 2009 - adaptada pela autora. 24
Figura 13 - Processo de esvaziamento de um imóvel. Fonte: Clemente, J. C. (2012). 26
Figura 14 - Limite da cidade de Parnaíba e o CHPP. Fonte: criado pela autora. 32
Figura 15 - Sobrado Dona Auta. Fonte: arquivo pessoal, 2019. 33
Figura 16 - Edificações no estilo industrial. Galpão portuário fechado no Porto das Barcas. Fonte: arquivo pessoal, 2020 34
Figura 17 - Edificação com características do estilo eclético. Observa-se, na rua lateral, a repetição dos elementos arquitetônicos. Fonte: arquivo pessoal, 2020 35
Figura 18 - Edificação no estilo art déco, onde funciona um supermercado. Fonte: arquivo pessoal, 2020. 36
Figura 19 - Área revitalizada do Porto das Barcas. Fonte: arquivo interno do ET-IPHAN em Parnaíba, 2020. 38
Figura 20 - Galpão portuário fechado no Porto das Barcas com a inscrição “perigo não entre”. Fonte: arquivo pessoal, 2020. 40
Figura 21 - Museu do Mar - Parque das ruínas. Fonte: Google maps. Captura de imagem ago/2022. Acesso: jul/2024. 46
Figura 22 - Ruínas galpão industrial. Fonte: Google maps. Captura de imagem ago/2022. Acesso: nov/2024. 114
Figura 23 - Praça pública Fonte: Janaína Leocadio. Data: nov/2024. 115

LISTA DE SIGLAS

CFRB	Constituição da República Federativa do Brasil
CHPP	Conjunto Histórico e Paisagístico de Parnaíba/PI
Covid-19	Doença por Coronavírus 2019
DEPAM	Departamento de Patrimônio Material
ET-Parnaíba	Escritório Técnico do IPHAN em Parnaíba/PI
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
IPHAN	Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional
SICG	Sistema Integrado de Conhecimento e Gestão

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO **12**

1 VALORES HISTÓRICOS E PAISAGÍSTICOS DO CONJUNTO URBANO DE PARNAÍBA/PI **30**

1.1 A CIDADE DE PARNAÍBA, PIAUÍ 31
1.2 VALORES HISTÓRICOS E PAISAGÍSTICOS DO CONJUNTO DE PARNAÍBA 32
1.3 SETOR PORTO DAS BARCAS 37

2 ANÁLISE DE COMPOSIÇÃO URBANA E SITUACIONAL DOS VAZIOS URBANOS NO SETOR PORTO DAS BARCAS **41**

2.1 LEVANTAMENTO CONCEITUAL 41
2.1.1 VAZIOS URBANOS 42
2.1.1.1 Lotes vagos *43*
2.1.1.2 Ruínas *45*
2.1.1.3 Edificações fechadas *46*
2.1.2 EDIFICAÇÕES FECHADAS 47
2.2 LEVANTAMENTO CARTOGRÁFICO 49

3 VAZIOS URBANOS E O SETOR PORTO DAS BARCAS **105**

3.1 VAZIOS URBANOS E SEUS IMPACTOS NA GESTÃO URBANA 107
3.2 VAZIOS URBANOS E SEUS IMPACTOS NA GESTÃO PATRIMONIAL 109
3.3 O SETOR PORTO DAS BARCAS E AS INTERVENÇÕES URBANÍSTICAS-PATRIMONIAIS DOS VAZIOS URBANOS 112

CONCLUSÃO **117**

REFERÊNCIAS **119**

INTRODUÇÃO

O trabalho ora apresentado é fruto da pesquisa desenvolvida no Mestrado Profissional em Preservação do Patrimônio Cultural do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN). A dissertação tem como objetivo identificar e analisar a existência de vazios urbanos no perímetro de tombamento[1] do setor mais antigo do Conjunto Histórico e Paisagístico de Parnaíba – CHPP –, buscando entender os impactos da gestão patrimonial desses vazios na dinâmica urbana de Parnaíba.

Este Programa de Pós-Graduação proporciona ao pesquisador uma experiência pautada na associação de atividades práticas orientadas para a formação profissional aos conteúdos teórico-metodológicos. Assim, como forma de associar a pesquisa e a prática profissional em patrimônio cultural, realizei um acompanhamento dos trabalhos do Escritório Técnico do IPHAN em Parnaíba/PI (ET-Parnaíba).

Nesta oportunidade, foi possível vivenciar a demanda emergencial pela elaboração de uma normatização específica para a preservação e conservação do CHPP. Desde o tombamento realizado pelo IPHAN, em 2011, não foram estabelecidas normativas que abranjam as especificidades desse extenso bem cultural, composto por aproximadamente 870 imóveis. Desta forma, ao longo da última década, as ações de preservação e pareceres técnicos têm se baseado em normativas já elaboradas pelo próprio instituto, em casos de outros conjuntos urbanos tombados com características semelhantes, e na documentação do Sistema Integrado de Conhecimento e Gestão (SICG)[2] de Parnaíba – desenvolvido em 2009, antes do tombamento – que contempla apenas diretrizes gerais para o conjunto.

As práticas supervisionadas no ET-Parnaíba, geralmente, ocorrem na modalidade presencial. Assim, o Programa de Pós-Graduação designou o período entre agosto de 2019 e abril de 2021 para o cumprimento das tarefas práticas do mestrado profissional. Todavia, sabe-se que o advento da pandemia global da Covid-19 modificou a realidade das atividades presenciais, em virtude do necessário isolamento social. Portanto, as atividades, a partir de março de 2020, foram realizadas de forma remota.

---

[1] "Tombamento é um instrumento jurídico criado por lei federal – Decreto-lei nº 25 de 1937 (DL 25/37) – que tem por objetivo impor a preservação de bens materiais, públicos ou privados, aos quais se atribui valor cultural para a comunidade na qual estão inseridos." (Rabello, 2015, p.3)

[2] SICG. "Desenvolvido pelo IPHAN na segunda década dos anos 2000 com o intuito de reunir um amplo e diversificado conjunto de informações referentes às cidades históricas brasileiras, o Sistema Integrado de Conhecimento e Gestão SICG é uma ferramenta de apoio para a gestão e proteção do patrimônio cultural" (SICG - IPHAN, [s/n]).

Vale ressaltar que, para a realização das práticas supervisionadas, foi necessário que eu me mudasse do Município de Belo Horizonte, em Minas Gerais, para Parnaíba, no Piauí. Esta mudança configura o olhar que, hoje, como pesquisadora, apresento as impressões que consolidei neste texto. Se as vivências variam entre municípios, naturalmente as molduras com as quais o patrimônio cultural é enquadrado também. Isso porque o Brasil, em seu extenso território, regiões, estados e municipalidades, não possui um histórico de tratamento homogêneo na gestão do patrimônio cultural entre suas regiões. Esta diferença no tratamento da gestão desses bens, tendo como objetos de comparação os Estados de Minas Gerais e Piauí, foi uma das impressões imediatas que surgiram na pesquisa e irá permear a discussão ora travada.

Ao longo dos oito meses em que residi em Parnaíba, pude vivenciar o contexto do município e, por meio desta experiência, foi possível perceber que os bens culturais da cidade possuem características diversas, não somente na arquitetura, mas também na sua forma de preservação, de usos e de representatividade.

Um dos elementos que mais se destacou ao longo das investigações *in loco* foi o expressivo número de vazios urbanos[3] presentes no CHPP, especialmente, no Setor Porto das Barcas – que integra o Conjunto. A constatação desses espaços foi fundamental para a definição do recorte da área de análise desta pesquisa. Assim, o mote da investigação se concentra na identificação e análise, tanto quantitativa quanto qualitativa, dos expressivos vazios urbanos no perímetro de tombamento do Setor Porto das Barcas, e na relevância deste diagnóstico para subsidiar eventual elaboração de normas específicas, voltadas à proteção e ao planejamento adequado do polígono tombado.

Neste trabalho, meu objetivo é mapear e analisar os vazios urbanos do Setor Porto das Barcas em três momentos distintos: (i) 2009, ano da elaboração do Sistema Integrado de Conhecimento e Gestão – SICG; (ii) 2011, ano que o CHPP foi tombado, e; (iii) 2020, ano em que realizei o levantamento fotográfico. Objetivei, portanto, destacar as mudanças que ocorreram nesses espaços ao longo do tempo, evidenciando a necessidade de articular e convergir as políticas de patrimônio cultural e as urbanísticas.

[3] O conceito de vazios urbanos será, oportunamente, pormenorizado neste trabalho. Por ora, é importante ressaltar que os vazios urbanos se conectam à função social da propriedade, de modo a serem constituídos por glebas, terrenos, lotes ou edificações sem uso, sem ocupação ou subutilizados, e inseridos em áreas urbanas ou de expansão urbana. Ressalta-se que, para fins metodológicos, optou-se, neste trabalho, por adotar um viés legalista da conceituação de vazios urbanos. *Cf.*: Maia, Amanda Carvalho; Leonelli, Gisela Cunha Viana. Tipologias de vazios urbanos na expansão urbana de cidades médias paulistas. **Arquitextos**, São Paulo, ano 20, n. 240.04, Vitruvius, maio 2020 <https://vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/20.240/7746>.

Contudo, para entender a área recortada pela presente pesquisa, é preciso a apresentação da localidade e suas particularidades. O Município de Parnaíba está localizado na porção norte do Estado do Piauí e conta com uma população de 162.159 habitantes, conforme dados recentes do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE (IBGE, 2022). Sua área corresponde a 436 km² e a densidade demográfica é de 371,15 hab/km².

A origem no nome do município é disputada. Há relatos que indicam que o nome *Parnaíba* é oriundo de homenagem prestada ao então distrito paulista de Parnaíba, local de origem de um dos bandeirantes que ocuparam a região, ao passo que outros registros indicam que o nome vem do idioma tupi, com a palavra *Parnaíba* significando um grande rio não navegável (História – Parnaíba. IPHAN, [s.n.]).

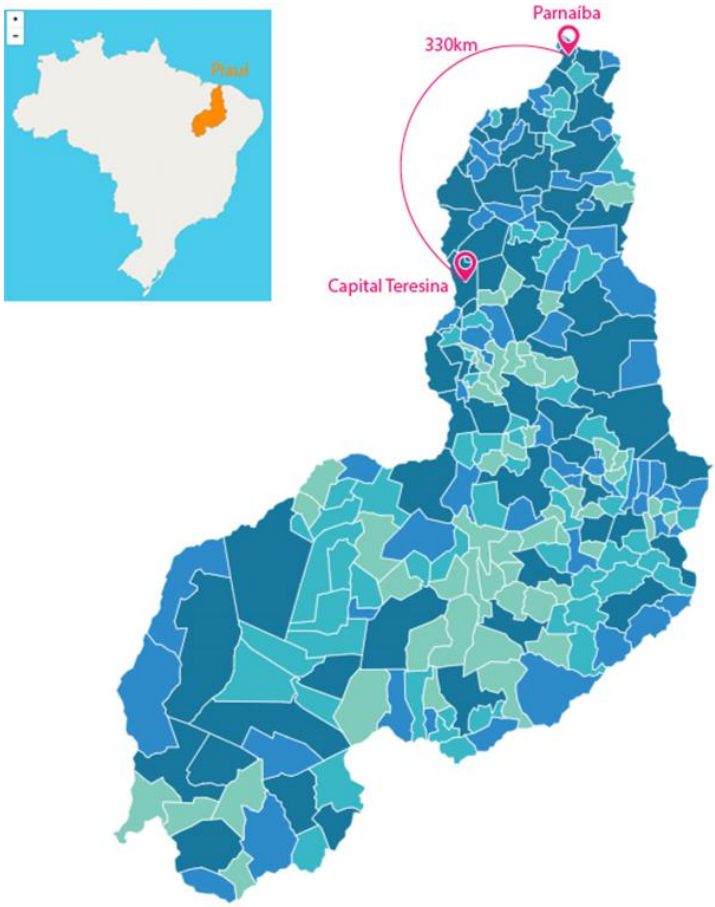


Figura 1 – Localização da cidade de Parnaíba no estado do Piauí.
Fonte: IBGE, adaptado pela autora, acesso em janeiro de 2024.

Sua população é a segunda maior do Estado do Piauí, atrás apenas da capital Teresina. A história do município remonta à ocupação pelos povos originários indígenas Tremembé. A partir do processo de colonização europeia do Brasil iniciado em 1500, a região é atravessada

pela presença de navegadores portugueses, Jesuítas e de bandeirantes paulistas (História – Parnaíba. IPHAN, [s.n.]). A presença de um delta[4] em mar aberto despertou o interesse dos colonizadores, aspecto geográfico esse que contribui para a importância da região até os dias atuais.



Figura 2 – Delta do Parnaíba
Fonte: piauí.com.br, acesso: março/2024



Figura 3 Relação espacial da cidade de Parnaíba com o Delta do Rio Parnaíba.
Fonte: criado pela autora.

[4] "Depósito aluvial que aparece na foz de certos rios, avançando como um leque, na direção do mar. Essa deposição exige certas condições como: ausência de correntes marinhas, fundo raso, abundância de detritos etc. A denominação Delta vem da forma da foz do rio Nilo (Egito) que lembra a quarta letra do alfabeto grego. Os geógrafos passaram então a considerar todas as fozes de rios que apresentassem semelhança com a do Nilo, como sendo do tipo deltaíco." (IBGE, 1993, p.121)

Parnaíba se desenvolveu à beira do primeiro braço do Delta[5] do Rio Parnaíba, o Rio Igaraçu. A população guarda, até hoje, uma relação forte com os rios e com o delta, pois há uma apropriação da diversidade de fauna e flora local, favorecendo a exploração econômica desses recursos naturais da região. Ressalta-se que o delta é uma APA - Área de Preservação Ambiental[6] federal, e, de acordo com o dossiê de tombamento, tudo que é retirado desta região ocorre de maneira sustentável, notadamente pescados e frutos do mar.

No contexto do Delta do Parnaíba, a Área de Proteção Ambiental (APA) federal refere-se a uma unidade de conservação que visa proteger a rica biodiversidade, os processos ecológicos e seus recursos hídricos. A APA do Delta do Parnaíba, por exemplo, permite a coexistência de atividades, como a pesca e o turismo, com a conservação da natureza, contribuindo para a sustentabilidade da região. O principal acesso ao delta se dá através da cidade de Parnaíba, atraindo, assim, um grande fluxo turístico.

O tombamento do CHPP foi uma ação idealizada com o objetivo de proteger a área da pressão e da especulação imobiliária, bem como de demandas em virtude de atividades do turismo. Estas últimas ocorrem, sobretudo, por Parnaíba ser o acesso principal ao Delta do Parnaíba, além da sua proximidade com outros dois importantes pontos turísticos como os Lençóis Maranhenses/MA e Jericoacoara/CE. Este roteiro turístico é conhecido como Rota das Emoções.

[5] A Área de Proteção Ambiental (APA) Delta do Parnaíba foi criada em 28 de agosto de 1996, por meio de um decreto federal (BRASIL, 1996)

[6] De acordo com a legislação brasileira, a Área de Proteção Ambiental (APA) é uma categoria de unidade de conservação que visa proteger a diversidade biológica, os recursos naturais e os valores culturais de uma determinada região. A criação e gestão das APAs são regulamentadas pelo Sistema Nacional de Unidades de Conservação da Natureza (SNUC, Lei nº 9.985/2000).



Figura 4 - Rota das emoções
Fonte: rotasdasemocoes.com.br, acesso: jul/2024

A importância histórica[7] deste município foi reconhecida pelo IPHAN, que aplicou o instrumento de tombamento ao Conjunto em 2011. O processo de n° 1554-T-08 do Conjunto Histórico e Paisagístico de Parnaíba se tornou significativo no Piauí pelo seu impacto cultural, mas também representou o arranque na implantação de ações patrimoniais no Estado. Após a atribuição do título de patrimônio cultural brasileiro do CHPP, o IPHAN buscou também a preservação de outros dois conjuntos urbanos piauienses: Piracuruca e Oeiras[8], que foram tombados em 2012[9].

O dossiê de tombamento do CHPP ressalta, ainda, as características marcantes do Conjunto em relação à sua composição heterogênea. Destaca-se a pluralidade de edificações com diferentes estilos arquitetônicos e épocas, que "[g]uardam exemplares de todos os períodos pelos quais passou, sendo possível uma leitura ainda relativamente clara de sua história através dos edifícios preservados." (IPHAN, 2008, p. 31). Em texto publicado no site do IPHAN, ressaltam-se as características e importância do conjunto:

> (...) a localização da igreja matriz, da casa de câmara e do pelourinho no entorno da praça projetassem o urbanismo português, sua natureza portuária com saída costeira do município lhe propiciou a adoção de modelos arquitetônicos do litoral. Suas igrejas são as únicas setecentistas do Piauí em quadras residenciais, como a de Nossa Sra. do Rosário e a Matriz de Nossa Sra. Mãe da Divina Graça. No século XIX, Parnaíba

[7] A história de Parnaíba será apresentada na próxima seção.

[8] Oeiras foi capital do estado entre 1761 e 1852 (IBGE) e se manteve como centro político até a transferência para a atual capital Teresina.

[9] A colonização do Estado do Piauí aconteceu do interior para o litoral devido a dificuldades de navegação marítima na região. Os núcleos históricos de Oeiras e Piracuruca são mais antigos que o CHPP e possuem importantes exemplares da arquitetura piauiense. (IPHAN, s/n).

> transformou-se em um grande empório comercial. Como expressão de um novo tempo, sua fisionomia urbana acolheu a arquitetura ferroviária do início do século XX e a linguagem ornamental de inspiração inglesa de chalés, bangalôs e casas de porão. O porto deu acesso ao intercâmbio de produtos europeus e a cidade se tornou um centro de difusão de cultura por concentrar uma elite intelectual. Atualmente, Parnaíba desponta como polo turístico (História – Parnaíba. IPHAN, 2020 [s.n.]).

Ao longo deste trabalho, será possível compreender com mais profundidade a diversidade dos bens imóveis que integram esse conjunto urbano, bem como o estado de preservação em que se encontram. As imagens a seguir ilustram essa pluralidade, evidenciando tanto a relevância do patrimônio preservado quanto os desafios enfrentados em termos de conservação:



Figura 5 – Edificação colonial no Setor Porto das Barcas - CHPP.
Fonte: arquivo pessoal, 2020.



Figura 6 - Casa Inglesa no Setor Av Getúlio Vargas - CHPP.
Fonte: arquivo pessoal, 2020.



Figura 7 - Galpões industriais fechados, vista pela outra margem do Rio Igaraçu. Setor Porto das Barcas – CHPP

Fonte: arquivo pessoal, 2020.



Figura 8 - Rua comercial no Setor Praça da Graça.
Fonte: arquivo pessoal, 2019.

As imagens apresentadas destacam a heterogeneidade e a multiplicidade do bem cultural em análise. As figuras 5 e 7 retratam edificações situadas no setor Porto das Barcas, ambas localizadas à beira do rio Igaraçu, mas em estados de conservação distintos. A figura 6 mostra a Casa Inglesa, um sobrado datado de 1814 que apresenta características ecléticas, localizado no setor Getúlio Vargas. Já a figura 8 exibe trecho da rua Marquês do Herval, que conta com um centro comercial onde se observa uma descaracterização avançada das edificações.

A partir da compreensão dessa pluralidade de elementos e dos variados estados de conservação do bem cultural, e considerando a importância desses aspectos para a identidade do conjunto, o dossiê de tombamento foi estruturado a partir da setorização da poligonal do Conjunto, a fim de otimizar a gestão por meio da interpretação de que, numa mesma poligonal, há setores que possuem características e necessidades diversas umas das outras. Assim, estabeleceu-se uma lógica atenta às tipologias e usos de cada um dos setores, levando em conta tanto as características arquitetônicas quanto o estado de conservação das edificações.

O tombamento em discussão seguiu a *Normatização de Cidades Históricas – orientações para a elaboração de diretrizes e Normas de Preservação para áreas urbanas tombadas*, documento referencial para as ações institucionais publicado pelo IPHAN também em 2011. Nesta publicação, propõe-se uma metodologia de identificação e definição de setores com características semelhantes, para que as normas de preservação de conjuntos urbanos busquem orientar a preservação, a revitalização e a valorização do bem cultural.

Desta forma, os aproximadamente 870 imóveis do CHPP foram divididos em seis setores:

- *Porto das Barcas;*
- *Praça da Graça;*
- *Praça Santo Antônio;*
- *Avenida Getúlio Vargas;*
- *Estação Ferroviária e;*
- *Santa Casa*.

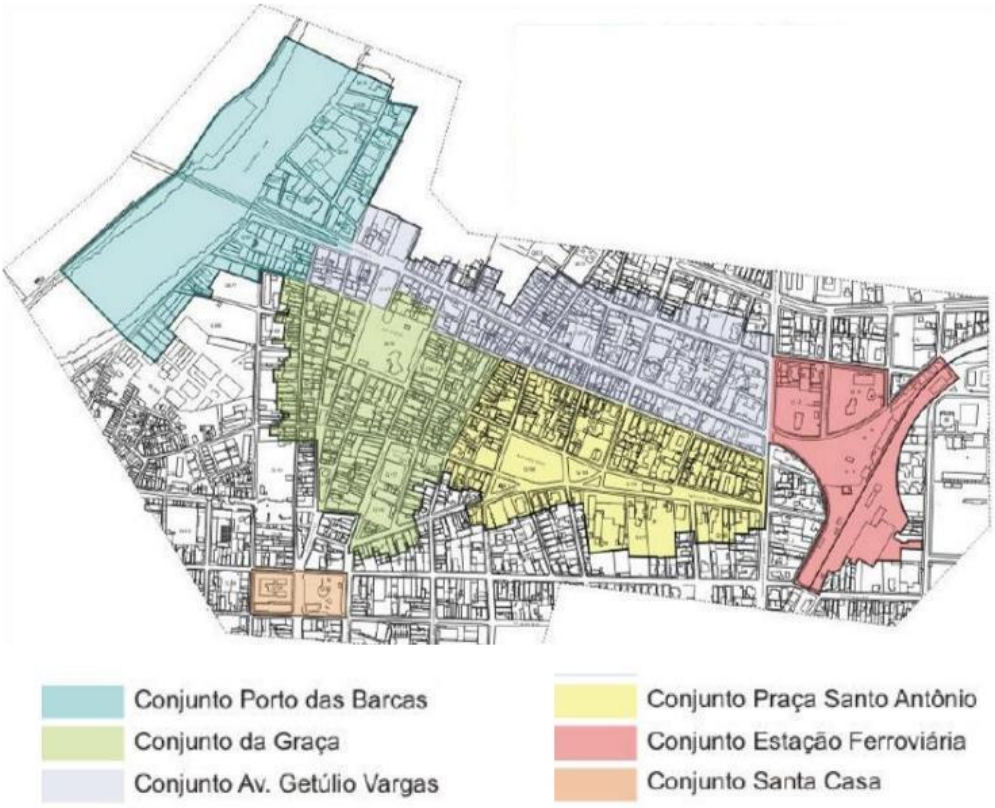


Figura 9 - Setorização do CHPP

Fonte: arquivo interno do ET-IPHAN em Parnaíba, 2020

A Figura 9 representa a localização e a conexão entre as diferentes zonas que compõem o CHPP, bem como sua relação com o Rio Igaraçu. Segundo as fichas do Sistema Integrado de Conhecimento e Gestão – SICG, desenvolvido pelo IPHAN, o setor *Porto das Barcas* corresponde à região portuária e ao ponto mais antigo da cidade de Parnaíba. Sua paisagem é composta pelo Rio Igaraçu, por remanescentes da arquitetura colonial e galpões portuários. Destaca-se, também, a presença na paisagem local de chaminés de grandes indústrias que funcionavam no setor.

O setor *Praça da Graça* foi o local onde se instalou o primeiro núcleo habitacional de Parnaíba, juntamente com duas igrejas e as principais atividades comerciais. Ao comparar o traçado viário atual com os mapas apresentados nas figuras 10 e 11, contidas no processo de tombamento e datadas de 1809, é possível observar que ele manteve uma grande semelhança ao longo dos séculos. Quanto aos imóveis desta área, destacam-se edificações ecléticas e *art déco*, que, presumivelmente, substituíram as edificações coloniais originais ali presentes durante o século XIX e início do século XX.



Figura 10 - Cópia da "Villa de São João da Parnaíba", 1809.
Fonte: Livro "Imagens de Vilas e Cidades do Brasil Colonial", de Nestor Goulart Reis, 2000. In: IPHAN processo nº 1554-T-08



Figura 11 - Cópia da Villa de São João da Parnaíba", 1809.
Fonte: Livro "Imagens de Vilas e Cidades do Brasil Colonial", de Nestor Goulart Reis, 2000. In: IPHAN processo nº 1554-T-08

A *Praça Santo Antônio* é um setor que teve uma ocupação posterior aos setores mais antigos do conjunto, como Porto das Barcas e Praça da Graça, e destaca-se por ser a área mais homogênea do conjunto. Possui edificações com características ecléticas e *art déco*, paralelamente com alguns exemplares de arquitetura modernista.

O setor *Avenida Getúlio Vargas* é composto pela avenida que estruturou o crescimento de Parnaíba até meados do século XX, responsável pela ligação do núcleo portuário da cidade ao terminal ferroviário. Assim, na extensão dessa avenida, é possível perceber a sucessão dos estilos arquitetônicos como uma forma de narração histórica.

Em uma dessas extremidades, encontra-se o largo da *Estação Ferroviária*, que é composto por um conjunto de edifícios da segunda metade do século XX, que foram utilizados para manutenção e funcionamento de toda a extensão da linha ferroviária do estado do Piauí. No edifício principal, funciona um Museu Municipal, que preserva objetos que simbolizam a história do período ativo da ferrovia em Parnaíba e no estado.

O setor *Santa Casa* é composto pelo primeiro grande hospital de Parnaíba e por uma praça localizada na frente da sua fachada principal. Os usos permanecem praticamente

inalterados desde suas construções. Porém, a edificação do hospital já passou por adaptações necessárias para acompanhar os avanços tecnológicos na área e melhor atender a população (SICG, IPHAN, 2009, [s.n.]).

Além da demarcação dos setores que conformam a área preservada pelo tombamento, existe também a poligonal de entorno do CHPP, como representado na Figura 12. Por ser uma área de transição, o perímetro de entorno desempenha uma função elementar na preservação da integridade do conjunto tombado e, por isso, também necessita de normas específicas para a compatibilização das demandas patrimoniais e do desenvolvimento urbano.

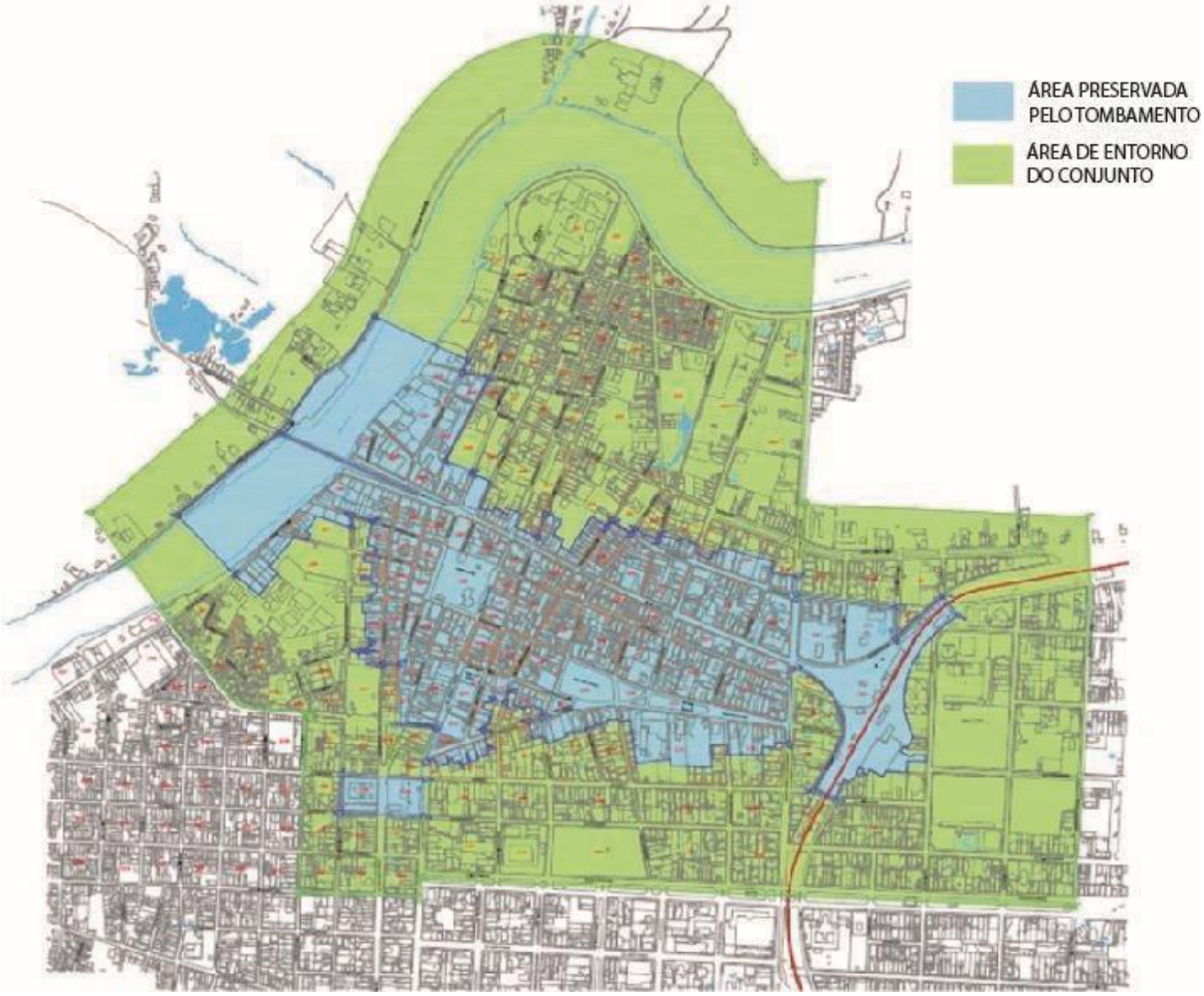


Figura 12 - Mapa do CHPP e o perímetro de entorno.
Fonte: SICG, 2009 - adaptada pela autora.

Os setores do CHPP possuem uma conexão entre eles, que representa a historicidade do bem tombado e da cidade, mas, também, possuem características singulares em relação à sua conformação e aos usos dos espaços urbanos. Devido às amplas dimensões espaciais e

morfológicas do Conjunto estudado, foi preciso fazer um recorte espacial para viabilizar a pesquisa de mestrado.

Desde o início das minhas práticas supervisionadas no ET-Parnaíba, o setor Porto das Barcas despertou meu interesse. Em um primeiro momento, pelo núcleo histórico colonial e a similaridade com os conjuntos urbanos tombados do meu estado de origem, Minas Gerais. Mas, logo meu foco se ampliou para os usuários desse espaço: habitantes, turistas e pessoas em situação de rua. A partir dessa observação, originou-se a minha primeira ideia de pesquisa: a análise de questões identitárias e das relações simbólicas com arquitetura do setor, com ênfase nos exemplares de edificações abandonadas e/ou em estado de ruínas.

Porém, como já dito anteriormente, a pandemia de Covid-19 acarretou problemas de ordem prática para a condução deste tipo de análise – que envolvia, necessariamente, uma imersão de caráter mais etnográfico na localidade, inviabilizada pelo distanciamento social.

Assim, as limitações no estabelecimento de vínculos pessoais diretos e na vivência cotidiana do espaço estudado tornaram inviável a análise até então pretendida. Diante dessas dificuldades, o objetivo inicial da pesquisa teve de ser reformulado. A nova proposta de investigação passou a focar na análise do impacto dos vazios urbanos na gestão dos espaços tombados e na dinâmica urbana.

A discussão de tais conceitos perpassa uma análise estrutural de como as cidades transitam em torno de dinâmicas sociais, econômicas e patrimoniais, especialmente quando se considera o impacto dos vazios urbanos na gestão dos espaços tombados. Direciono, assim, o foco para entender como determinadas áreas, como aquelas subutilizadas ou desocupadas, influenciam a integração de bens protegidos na malha urbana.

A dinâmica das cidades, portanto, é um elemento crucial para a abordagem que pretendo desenvolver neste trabalho. Parte-se do pressuposto de que as cidades contemporâneas não se comportam como estruturas estáticas; ao contrário, são sistemas dinâmicos que estão em constante transformação devido ao fluxo das pessoas e à forma como os espaços públicos e privados são utilizados. Essa fluidez das cidades reflete um modelo de ocupação urbana que, inevitavelmente, resulta na formação de “cheios” e de “vazios” - termos que se referem à ocupação densa ou intensa de certas áreas e ao esvaziamento de outras.

Uma das formas de entender esses conceitos está relacionada à presença de estruturas arquitetônicas. Os “cheios” são caracterizados pelas edificações e construções que ocupam o espaço físico, enquanto os “vazios” referem-se a ambientes que oferecem respiro e mobilidade, como avenidas, parques e praças. Esses espaços, que desempenham funções sociais e

contribuem para a fluidez e a organização do tecido urbano são definidos como “vazios operacionais” (Borde, 2006, p. 39).

Esses vazios operacionais, ainda, podem ser compreendidos como elementos essenciais para a adaptação e a flexibilidade das cidades. São espaços que podem ser reaproveitados, ainda, para lidar com crises climáticas, como inundações, ou para possibilitar o desenvolvimento de novas estruturas. Em termos de resiliência urbana, operam uma função clara em respostas a mudanças climáticas, sociais ou econômicas (Ionut; Şerb, 2023, p.1).

Entretanto, chamo a atenção para outro tipo de vazio: os vazios urbanos. Diferentemente dos vazios operacionais, que, como destacado, possuem funções ativas no tecido urbano, os vazios urbanos surgem de um processo de esvaziamento, muitas vezes causados por transformações nas funções das áreas ou por pressões mercadológicas. Esses espaços, por sua vez, atuam “como pontos de desequilíbrio, de instabilidade e de transformação urbana com funções, valores e significados na produção e percepção do espaço urbano específico” (Borde, 2006, p.42). Assim, representam áreas de oportunidade, mas também de desafios para a reconfiguração do espaço urbano.



Figura 13 - Processo de esvaziamento de um imóvel.
Fonte: Clemente, J. C. (2012).

Dito isso, o conceito de vazio urbano utilizado nesta dissertação não está vinculado exclusivamente à presença ou à ausência de estruturas físicas, mas sim à noção de uso, subutilização ou desuso do espaço urbano. Isto é, trata-se de um enfoque na funcionalidade, considerando a ocupação efetiva do território público ou privado. Assim, a análise da função social da propriedade e da cidade é elementar para que se compreenda a relevância dos vazios urbanos na fruição e na dinâmica urbanas e na preservação do patrimônio cultural.

A nova ordem urbanística trazida pela Constituição da República Federativa do Brasil (CRFB), de 1988, marcou um ponto de inflexão no planejamento urbano[10] brasileiro, estabelecendo a função social da propriedade e da cidade como princípios fundamentais. Antes desse marco, o urbanismo brasileiro, via de regra, seguiu uma trajetória marcada pela influência de modelos europeus, focado em ideias de embelezamento, que perdurou até o início da segunda metade do século XX, sendo suplantado por um planejamento focado na industrialização, quando planos urbanísticos assumiram uma lógica tecnicista e centralizadora, frequentemente desconectada da realidade local, especialmente no período em que o Brasil esteve submetido à ditadura militar (Alfonsin, 2015).

A Constituição de 1988, entretanto, esculpida no período de redemocratização do Brasil após a ditadura militar, apresenta os conceitos de função social como um mote para o planejamento urbano. Assim, a função social da propriedade implica, na prática, que os imóveis devem ser utilizados de modo a fomentar o bem-estar urbano.

Os arts. 182 e 183 da Constituição elevam a função social da propriedade à centralidade do debate, estabelecendo que as cidades, em sua totalidade, devem cumprir uma função que atenda aos interesses coletivos, protegendo o bem-estar e promovendo o desenvolvimento urbano de maneira equilibrada. A inclusão desses princípios no texto constitucional impulsionou uma nova perspectiva para o planejamento urbano, baseada na justiça social e na inclusão e, ainda, vinculando-a à promoção dos objetivos descritos nos planos diretores[11] municipais.

O art. 5º, XXIII, da CRFB, indica que "a propriedade atenderá a sua função social". Porém, não se limita a dispor que toda forma de propriedade está intrinsecamente vinculada à sua função. Menciona, também, em seu art. 170, incisos II e III, que a propriedade privada e sua função social são princípios da ordem econômica.

Vale ressaltar que o princípio da função social da propriedade não se configura como uma limitação ao exercício de um direito. É, antes, a própria estrutura do direito de propriedade, que só existe na medida em que cumpre uma determinada função. É "um princípio ordenador da propriedade privada e fundamento da atribuição desse direito, de seu reconhecimento e da sua garantia mesma, incidindo sobre seu próprio conteúdo" (da Silva, 2010, p. 74).

[10] Planejamento urbano: Processo de organização do espaço físico e social das cidades, visando melhorar a qualidade de vida dos cidadãos e garantir o desenvolvimento sustentável.

[11] O Plano Diretor é o instrumento básico da política de desenvolvimento e de expansão urbana de um município. Aprovado na forma de Lei, contém em si a delimitação do que se compreende por função social da propriedade, assegurando o atendimento das necessidades dos cidadãos quanto à qualidade de vida, à justiça social e ao desenvolvimento das atividades econômicas, nos termos da Lei Federal nº 10.257, de 2001, que institui o Estatuto da Cidade.

O Estatuto da Cidade – Lei Federal nº 10.257, de 2001– regulamentou os arts. 182 e 183 da CRFB. Assumindo as características de uma lei geral de direito urbanístico, ele institui princípios e fornece ferramentas para a ordenação urbana. Ele preconiza, em seu art. 39, que:

> Art. 39. A propriedade urbana cumpre sua função social quando atende às exigências fundamentais de ordenação da cidade **expressas no plano diretor**, assegurando o atendimento das necessidades dos cidadãos quanto à qualidade de vida, à justiça social e ao desenvolvimento das atividades econômicas, respeitadas as diretrizes previstas no art. 2º desta Lei.

O Plano Diretor do Município de Parnaíba, a Lei Complementar nº 2.296, de 2007, por sua vez, traz as seguintes disposições pertinentes à temática em discussão:

> Art. 7º Visando alcançar o objetivo central e as diretrizes da política municipal de desenvolvimento, serão adotadas as seguintes linhas estratégicas:
> (...)
> **III - proteger e valorizar o meio ambiente natural e construído, particularmente o seu patrimônio histórico;**
> (...)
> Art. 10º O desenvolvimento de uma economia forte e diversificada, voltada para a pecuária, agroindústria, o comércio regional e de exportação e o turismo, será efetivado, entre outros meios, mediante:
> (...)
> **XI – recuperação e valorização dos patrimônios arquitetônicos, urbanísticos e ambientais, particularmente o Centro Histórico da Cidade de Parnaíba;**

Verifica-se que o Plano Diretor de Parnaíba é enfático ao elencar a proteção e valorização do patrimônio cultural como um dos vetores estratégicos para o desenvolvimento urbano municipal. Neste ponto, deve-se salientar a relevância da análise dos vazios urbanos, em geral, para o urbanismo e, em específico, para o patrimônio cultural.

Toda a discussão acima apresentada envolve uma leitura preliminar das normas que regulam o espaço urbano, a conformação da cidade de Parnaíba e a setorização do Conjunto tombado deste Município, buscando destacar os pontos em que todos esses eixos se entrelaçam em torno da gestão das políticas patrimoniais.

Diante das questões apresentadas, inicio o próximo capítulo com uma análise dos valores históricos e paisagísticos do Conjunto Histórico e Paisagístico de Parnaíba presentes no texto do processo de tombamento. Para tanto, serão examinados aspectos relevantes da história da cidade, incluindo o procedimento de tombamento e a integração dos valores históricos e paisagísticos em sua estrutura. Em seguida, reduzo a escala espacial para o Setor Porto das Barcas. Neste momento, apresento a história local, tendo como foco a influência portuária na região, bem como analiso as suas tipologias arquitetônicas.

Após a análise documental do Dossiê de Tombamento pretende-se abordar e discutir, no capítulo 2, os conceitos de *vazio urbano*, *lote vago*, *ruínas*, *edificações vazias* e *edificações em uso*. Essas definições são basilares para a compreensão do levantamento de composição urbana e situacional do Setor Porto das Barcas do CHPP. E, também, para uma análise quantitativa dos vazios urbanos existentes no setor e qualitativa, abordando o agravamento cronológico dos vazios.

Por fim, apresento abordagens sobre os impactos dos vazios urbanos tanto para a gestão do patrimônio cultural quanto para o funcionamento da cidade e como estes impactos estão presentes no Setor Porto das Barcas. Levanto também um questionamento sobre a importância de instrumentos normativos que promovam o diálogo entre ações patrimoniais e urbanísticas, considerando que essa discussão deve se fazer presente na elaboração das normativas no Conjunto Histórico e Paisagístico de Parnaíba/PI.

1 VALORES HISTÓRICOS E PAISAGÍSTICOS DO CONJUNTO URBANO DE PARNAÍBA/PI

Neste capítulo, com objetivo de fundamentar a análise entre as questões patrimoniais e urbanísticas locais irei refletir sobre os valores históricos e paisagísticos atribuídos ao conjunto urbano preservado na cidade de Parnaíba segundo o Processo de Tombamento 1554-T-08. O dossiê sobre o bem foi desenvolvido por técnicos do Departamento de Patrimônio Material – DEPAM – assim como da Superintendência do IPHAN no estado do Piauí, entre outubro de 2006 e abril de 2008. Utilizado como base de estudo para a viabilização do tombamento, o processo é composto de dois volumes e um anexo: **(i)** Volume I – A ocupação do Piauí durante os séculos XVIII e XIX; **(ii)** Volume II – Cidades do Piauí testemunhas da ocupação do interior do Brasil durante o século XVIII – Conjunto Histórico e Paisagístico de Parnaíba; e **(iii)** Anexos – nove plantas técnicas da área[12].

A comunicação de tombamento, realizada por meio do Ofício nº 494-2011-PRESI-IPHAN, descreve o bem objeto do processo da seguinte maneira:

> Processo nº 1.554-T-08, Cidades do Piauí testemunhas da ocupação do interior do Brasil durante o século XVIII - Conjunto Histórico e Paisagístico de Parnaíba - PI, Município de Parnaíba, Estado do Piauí. A inscrição do referido bem foi realizada no Livro de Tombo Histórico, volume III, fls. 02 a 06, número de inscrição: 594 e no Livro de Tombo Arqueológico, Etnográfico e Paisagístico, volume II. fls. 56 a 59, número de inscrição: 148 (IPHAN, p.185).

O Volume I destina-se à proposta de proteção com sua justificativa, apresentação dos valores culturais intrínsecos ao CHPP e sua delimitação territorial. No Volume II há uma contextualização da formação histórica e cultural do Piauí, que ressalta que o tombamento do CHPP tem o intuito de estabelecer um sistema cultural piauiense que, simultaneamente, evidencie as particularidades dos bens, sem perder de vista a conexão histórica entre eles. Reflete-se, assim, um movimento de preservação no estado que objetiva corrigir a lacuna[13] que o patrimônio cultural nacional guarda em relação ao Piauí.

Contudo, antes de começar a entender e pontuar os valores culturais do CHPP, ressaltados no processo, cabe um breve contexto histórico sobre a cidade de Parnaíba e a relação do núcleo preservado com as particularidades naturais regionais. Além disso, trarei neste

[12] Das páginas 16 a 21, a fonte bibliográfica é: IPHAN. Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN). **Processo nº 1554-T-08**, de 1º de abril de 2018. Cidades do Piauí testemunhas da ocupação do interior do Brasil durante o século XVIII - Conjunto Histórico e Paisagístico de Parnaíba.

[13] A partir de 1980, o IPHAN iniciou um processo de descentralização dos processos de preservação de bens culturais, por meio, principalmente, da criação de órgãos estaduais e municipais de patrimônio cultural. Isso trouxe, além de agilidade, diversidade e uma melhor distribuição pelo país, justamente na tentativa de superar a disparidade entre bens preservados na região Sudeste em comparação com as demais. (Pereira, 2017)

capítulo a contextualização acerca do recorte feito nesta pesquisa para estabelecer a discussão a partir do setor do CHPP denominado Porto das Barcas.

1.1 A cidade de Parnaíba, Piauí

A cidade de Parnaíba possui forte conexão com o principal rio da região – o Rio Parnaíba. Nele, se forma o único delta do continente americano, que perde em dimensões apenas para o delta do Rio Nilo, no Egito, e para o delta do Rio Mekong, no Vietnã. O Rio Parnaíba também marca a divisa dos estados do Maranhão e do Piauí e, durante muitos anos, foi o principal meio de transporte e de abastecimento do litoral desses estados para seu interior.

A expansão urbana da região teve início no Século XVIII, na região portuária, muito em virtude da produção de matéria-prima para o comércio internacional. Na segunda metade desse século, em virtude de fluxos comerciais oriundos do período de exploração do ouro e da prata no Brasil, o povoado ali instalado se desenvolveu, tendo sido criada, em 1762, a Vila de São João da Parnaíba, com sede em Testa Branca. Rapidamente, em virtude do comércio vibrante estabelecido em Porto das Barcas, a sede da cidade foi transferida para aquele local em 1801.

A colonização europeia enfrentou a resistência dos Tremembés que, muito embora tenham disputado o território, viram a ocupação por parte dos colonizadores prevalecer. Desta ocupação, originaram-se dois núcleos citadinos no local. A Testa Branca, uma fazenda de gado que foi brevemente desenvolvida, e o Porto das Barcas, que se desenvolveu graças ao comércio pujante de carnes secas, que eram exportadas para Portugal (História – Parnaíba. IPHAN, [s.n.]).

A área portuária é, até hoje, denominada **Porto das Barcas** – região em que está situado o núcleo originário da cidade. Desenvolveu-se ali uma região comercial que exportava para o interior do Brasil produtos como charque, couro, algodão, sementes e outros de origem extrativista. Nesse período, século XIX, esta área contava com galpões industriais para fabricação de cera de carnaúba e óleo de babaçu.

Em 1848, a vila foi elevada à categoria de município, quando Parnaíba se consolidou como um importante centro comercial e cultural do Piauí. A cidade, desde então, incorporou estilos arquitetônicos vigentes nos principais municípios do Brasil durante esse período. Até o Século XX, o perímetro urbano de Parnaíba era praticamente restrito à poligonal de tombamento do CHPP e de seu entorno.

Entretanto, a partir da segunda metade do Século XX, houve um fomento governamental para o desenvolvimento urbano em todo o país. Neste bojo, Parnaíba expande sua malha urbana e implementa outros bairros com traçados viários e edificações com características da época ora vigente, que se diferenciam, portanto, da área originária. O centro histórico ainda se mantém como centro comercial e institucional da cidade, mais densamente aos arredores da Praça da Graça. Essa forma de utilização se intensificou com a criação da Ponte Simplício Dias, que dá acesso imediato ao Município de Ilha Grande à área tombada pelo IPHAN.

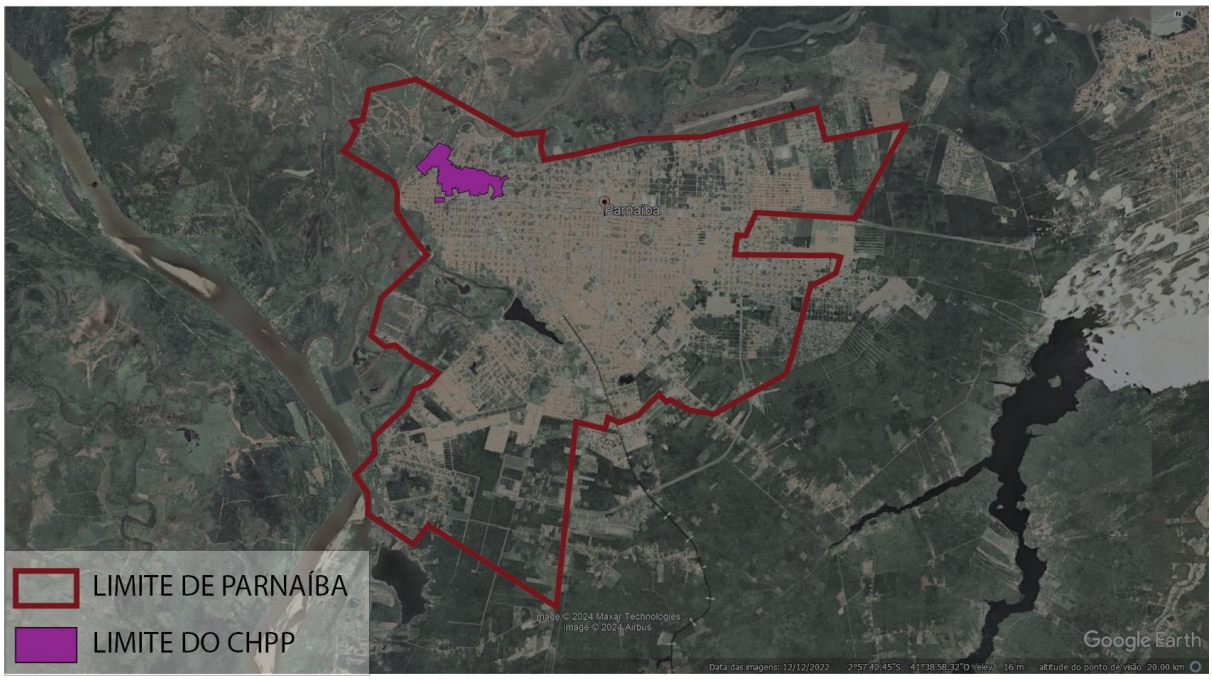


Figura 14 - Limite da cidade de Parnaíba e o CHPP.
Fonte: criado pela autora.

1.2 Valores Históricos e Paisagísticos do Conjunto de Parnaíba

O dossiê de tombamento expõe minuciosamente os valores históricos do conjunto urbano de Parnaíba. Nele, está presente uma contextualização histórica do município, como descrito no item anterior, sobre sua notável importância na ocupação e desenvolvimento do estado do Piauí. Traz também um outro viés de valor histórico do conjunto urbano, por meio de uma análise material sobre os bens imóveis presentes no momento do estudo para consolidar o CHPP como patrimônio cultural nacional. A poligonal proposta para o tombamento considera os remanescentes da história de ocupação e urbanização de Parnaíba, desde a fundação no Século XVIII até a década de 1950, como exemplares de arquitetura colonial, industrial,

eclética, *art déco*, modernista, ferroviária, vernacular e algumas edificações que mesclam esses estilos. A seguir, abordo estes pontos.



Figura 15 - Sobrado Dona Auta.
Fonte: arquivo pessoal, 2019.

O sobrado Dona Auta, Figura 15, leva este nome em homenagem a sua antiga proprietária, localizado no setor Praça da Graça é um dos poucos exemplares de arquitetura colonial no CHPP com mais de um pavimento. A maior parte das edificações deste estilo ainda presentes no Conjunto estão no setor Porto das Barcas – setor que já iniciou sua ocupação como uma área comercial e, assim, as construções possuem portas com aberturas predominantes nas fachadas. Outras características também se repetem como pé direito baixo, cimalhas simplificadas, alinhamento com a rua e telhado com duas águas.

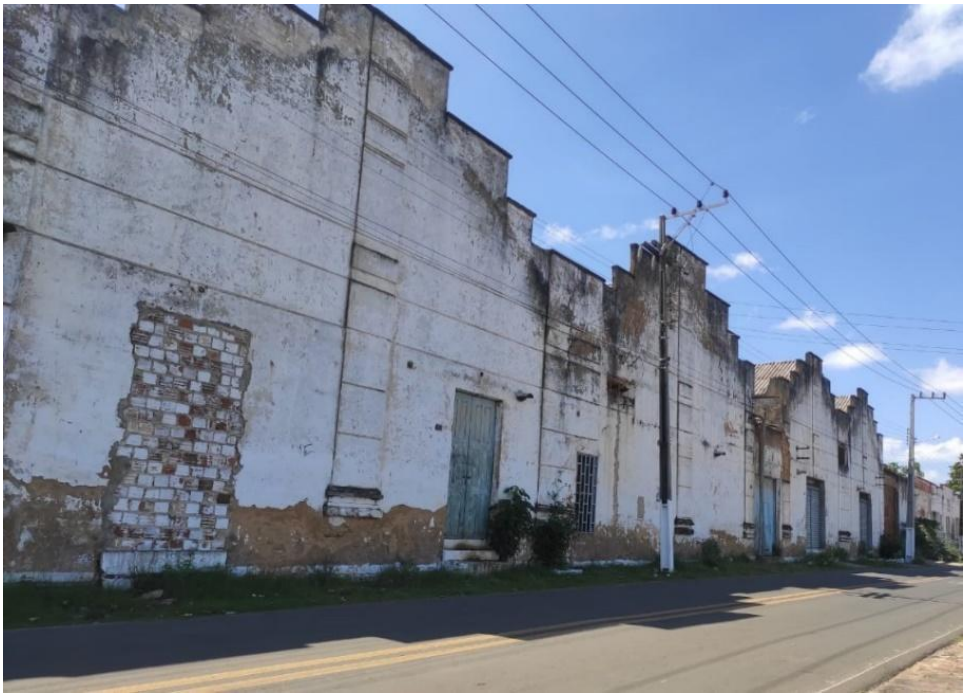


Figura 16 - Edificações no estilo industrial. Galpão portuário fechado no Porto das Barcas.
Fonte: arquivo pessoal, 2020

Percebe-se, na Figura 16, a presença de traços ecléticos com inspiração *art déco*, compondo os exemplares de edificações industriais, que revelam linhas sóbrias e ornamentação discreta. Geralmente, possuem apenas um andar, com pé direito alto, e harmonizam estruturalmente entre si. Estes galpões possuem alvenaria de tijolos, que contrasta com as antigas alvenarias de pedras. Em alguns trechos, verifica-se a mescla destas duas alvenarias, o que confere distinção às edificações. Ainda, observa-se a ausência de janelas, muito em virtude de suas aberturas altas e largas. Todavia, em virtude do processo de esvaziamento das edificações, muitas aberturas foram lacradas com paredes de tijolos, que trazem consigo a história do desuso e do abandono.



Figura 17 - Edificação com características do estilo eclético. Observa-se, na rua lateral, a repetição dos elementos arquitetônicos.
Fonte: arquivo pessoal, 2020

A Figura 17 apresenta exemplar do estilo eclético. Pela ausência dos afastamentos laterais e dos alinhamentos frontais típicos de construções do estilo colonial, é possível inferir que as edificações com o estilo eclético substituíram essas primeiras. Esse padrão pode ser observado nas quadras mais próximas ao rio. Ainda, a análise do conjunto traz a percepção de diferenças entre os estilos, bem como a presença de platibandas[14], frisos horizontais e acabamento em chanfro[15] das esquinas.

[14] Platibanda: Elemento arquitetônico que consiste em uma faixa vertical, geralmente construída em alvenaria, que oculta o telhado e outros elementos estruturais da parte superior de um edifício. Além de sua função estética, a platibanda contribui para a proteção da edificação contra intempéries.
[15] Chanfro: Superfície inclinada formada em uma aresta, geralmente em ângulo de 45 graus, com o objetivo de suavizar a transição entre duas faces.



Figura 18 - Edificação no estilo art déco, onde funciona um supermercado.
Fonte: arquivo pessoal, 2020.

Já na Figura 18, verifica-se exemplar de edificação no estilo *art déco*. As edificações do estilo *art déco* geralmente são percebidas pela ornamentação do coroamento com predominância de linhas retas. Como por exemplo o Supermercado Eliseu Martins, na Figura 10, e o antigo Cine Teatro Eden localizado aos arredores da Praça da Graça.

Apesar de explícito ao abordar os *valores históricos*, o dossiê de tombamento não pontua claramente os *valores paisagísticos* do CHPP. Alguns apontamentos, entretanto, são feitos pontualmente, em questões que tangenciam o assunto. Menciona-se, por exemplo, a inserção de um trecho do Rio Igaraçu na poligonal de tombamento, como uma forma de trazer o viés da paisagem cultural para o Conjunto. Este elemento urbano-paisagístico foi fundamental não apenas para a definição do sítio onde a cidade se desenvolveu, como também influenciou toda a dinâmica urbana ao longo de quase três séculos.

A descrição de que a população utiliza o Rio Igaraçu para banhar e lavar roupas é mencionada, mais de uma vez, no processo de tombamento. Durante o período em que residi em Parnaíba (2019 – 2020), não foi observado esse tipo de utilização, mas, devido ao registro no dossiê, cabe ressaltar aqui esta relação da população com o rio.

Ainda permeando as margens do Rio Igaraçu, a composição formada pelo conjunto de galpões industriais juntos à beira do rio conformou *paisagens* representativas da história dos tempos áureos de efervescência dos produtos oriundos da carnaúba e babaçu. Atualmente, esse

conjunto ilustra a mudança econômica da cidade – que não possui novos usos para estes galpões que permanecem fechados e/ou em situação de arruinamento.

Além da relação do rio com as atividades no Porto das Barcas, o dossiê traz como *valor paisagístico* a heterogeneidade arquitetônica como a característica mais marcante do conjunto. Assim, além de narrar a história da cidade, traz paisagens singulares para o conjunto. No dossiê, pode-se perceber que a argumentação trazida pelo IPHAN para a justificativa da inclusão do CHPP nos conceitos de *histórico e paisagem* é a seguinte:

> Estando identificado e descrito o bem cultural a ser preservado, e para efeito do reconhecimento dos excepcionais valores culturais, pelo tombamento, assim como da conservação consequente, destacam-se a seguir as principais características da cidade:
> I - A malha urbana;
> II - O acervo arquitetônico em dois grupos: o erudito e o popular
> III - A paisagem natural das margens do Rio Igaraçu, fronteira à área urbana que com ela dialoga;
> IV - A paisagem cultural resultante desse acervo histórico, paisagístico e arquitetônico. (IPHAN, 2010)

Apesar de cada setor possuir a sua importância, o Setor Porto das Barcas se destaca em virtude tanto da sua relevância histórica quanto da própria relevância paisagística, tendo em vista que parte do Rio Igaraçu está localizada em sua poligonal de tombamento. Passo a abordar este tópico no próximo item.

1.3 Setor Porto das Barcas

Por meio do levantamento de campo que realizei em 2020, foi possível evidenciar que o setor Porto das Barcas recebe ainda, esporadicamente, embarcações de pequeno porte com finalidade turística. Segundo a população local, a navegação no Rio Igaraçu tornou-se difícil devido ao assoreamento do fundo do rio. Sendo assim, a principal atividade do setor, atualmente, distancia-se do passado pujante de atividades portuárias. Ainda assim, a população nomeia o local com a denominação alusiva à atividade outrora desempenhada. Isso não ocorreu, todavia, em virtude da nomenclatura apresentada no Dossiê de Tombamento do IPHAN que muitos, infelizmente, sequer tiveram acesso, mas sim pela história e identidade presentes na cidade.

O Setor Porto das Barcas é composto predominantemente por duas tipologias de edificações. A primeira é formada por remanescentes da arquitetura colonial do século XVIII. Edificações térreas, construídas com alvenaria em pedra e cal, implantadas no alinhamento da

rua com pé direito baixo, cobertos por telhas cerâmicas, com pequenos beirais e sem afastamentos laterais (IPHAN, 2008, p.21). Nestas edificações destacam-se:

> o ritmo das aberturas (predominantemente portas, com poucas janelas), a espessura das paredes (em alvenaria de pedras), a implantação no alinhamento do lote e os telhados em duas águas, recobertos por telhas tipo capa-e-canal, com as cumeeiras paralelas à rua (SICG, 2009).

Observa-se, também, a utilização de troncos de carnaúba para a estrutura dos telhados, como implementação de recursos locais nas construções. Este grupo de edificações são, em sua maioria, propriedade do Governo do Estado do Piauí e, em virtude disso, passaram por obras de revitalização concluídas no ano de 2023. A região também é conhecida como cartão postal da cidade e concentra os pontos de apoio aos serviços e auxílio aos turistas.



Figura 19 - Área revitalizada do Porto das Barcas.
Fonte: arquivo interno do ET-IPHAN em Parnaíba, 2020.

A segunda tipologia de edificações presentes nesse setor é composta pelos galpões industriais, que apresentam configurações ecléticas ou *art déco*, características do final do Século XIX e início do Século XX. Suas linhas são predominantemente sóbrias e com poucas ornamentações (IPHAN, [s.n.]). Essa arquitetura simboliza o apogeu portuário de

industrialização, o beneficiamento e comércio de importação e exportação da carnaúba, do babaçu e de equipamentos agrícolas. Estes galpões estão

> (...) localizados principalmente nas áreas adjacentes ao rio [Igaraçu] após a decadência das charqueadas passaram a funcionar como instalações portuárias ou como indústria de beneficiamento da cera de carnaúba e óleo de babaçu. Vários deles encontram-se em estado avançado de arruinamento, porém isto nos permite verificar a técnica construtiva utilizada. Observa-se dois tipos diferentes de alvenarias, sendo a base das edificações em alvenaria de pedra e cal de conchas, e com acréscimos em alvenaria de tijolos, que ampliaram sua altura e lhes deram feições art déco de meados do século XX (IPHAN, 2008, p.21).

Além das diferenças tipológicas arquitetônicas nesse setor, existe também uma discrepância de conservação e usos dessas áreas. Na parte turística, com exemplares coloniais, há um fluxo diário de viajantes e comerciantes locais. Ainda, neste complexo, pode-se evidenciar a prevalência de usos de lazer e cultura, fomentados pelas atividades turísticas.

Em contraponto, na área em que predominam os galpões fechados e/ou em situação de ruína do outro lado da ponte, há pouco movimento de pedestres, alguns pontos de acúmulo irregular de lixo e resíduos, concentração de pessoas em situação de rua e, segundo relatos transmitidos oralmente entre os habitantes, ocorrência de atividades ilegais, como uso de substâncias psicotrópicas ilícitas e prostituição. Percebe-se a coexistência de duas composições de paisagens bem distintas: a primeira carrega consigo uma ideia de acolhimento e a segunda transmite ideários de repulsa.



Figura 20 - Galpão portuário fechado no Porto das Barcas com a inscrição "perigo não entre".
Fonte: arquivo pessoal, 2020.

Pode-se afirmar que um dos elementos que mais contribuíram para a situação atual de não utilização e/ou má conservação de edificações no núcleo originário se deu em virtude do declínio da centralidade econômica da região. O setor assumia um papel de referência para o município, como espaço que proporciona o comércio nacional e internacional, mas perde essa característica de uso intenso devido à alteração da dinâmica urbana regional e desativação das principais atividades portuárias.

A noção espacial da localização do núcleo industrial e turístico, bem como a relação entre elas e a evolução dos vazios urbanos do Setor Porto das Barcas entre os anos de 2009 a 2020, serão analisadas no próximo capítulo.

2 ANÁLISE DE COMPOSIÇÃO URBANA E SITUACIONAL DOS VAZIOS URBANOS NO SETOR PORTO DAS BARCAS

Após a análise documental do Dossiê de Tombamento do Conjunto Histórico e Paisagístico de Parnaíba/PI, contida no capítulo anterior, apresento neste capítulo o levantamento cartográfico[16] da minha área de estudo, o Setor Porto das Barcas. Realizei um diagnóstico detalhado da situação dos vazios urbanos do setor em três momentos, que contemplam os anos de 2009, 2011 e 2020. Como explicado no item "Introdução" deste trabalho essas datas referem-se, consecutivamente, ao ano de elaboração do SICG, ao tombamento do CHPP e ao momento em que realizei o levantamento fotográfico.

Foram utilizadas, também, ferramentas do Google como o Maps e Earth para obtenção de imagens de satélite e históricas. O resultado deste levantamento resultou em 55 pranchas que serão apresentadas no item "2.2 – Levantamento cartográfico". Com a observação analítica dessas imagens, faço também uma síntese sobre a evolução dos vazios, dos edifícios e dos usos de cada uma das subáreas que defini no setor. A delimitação dessas subáreas se deu por agrupamento de unidades vizinhas que apresentavam a mesma situação urbana. Contudo, cabe-me, preliminarmente, abordar conceitos centrais utilizados na coleta de dados para melhor compreensão das pranchas.

2.1 Levantamento conceitual

A análise situacional do Setor Porto das Barcas sintetizadas nas pranchas, giram em torno das seguintes noções: (i) vazio urbano; (ii) lote vago; (iii) ruína; (iv) edificações vazias, e; (v) edificações em uso.

Essas definições são fundamentais para a compreensão sistemática do levantamento cartográfico do Setor. Apresento, sucintamente, nos próximos itens deste trabalho, como cada um desses conceitos foi utilizado na pesquisa, por meio de recurso bibliográfico a autores que possuem similaridade e relevância de produções.

[16] "Segundo Barros e Kastrup (2015), na ciência moderna, as etapas de pesquisa (coleta, análise e discussão de dados) são realizadas em momentos distintos. Na pesquisa cartográfica, tem-se uma produção de dados por meio de passos sucessivos e inseparáveis. Cada passo é prolongado, pois carrega consigo o anterior." *Cf*.: SCHERER, Laura. GRISCI, Carmem. Cartografia como método de pesquisa para estudos de trabalho e subjetividade. **Revista de Administração Contemporânea**, v.26, n. 1, 2022.

2.1.1 Vazios urbanos

Como salientado na introdução deste trabalho, o conceito de vazio urbano utilizado nesta pesquisa está atrelado à presença ou ausência de um **uso social** conferido ao território urbano, seja o terreno edificado ou não. Essa forma de perceber e estudar os vazios urbanos é discutida pela pesquisadora Andréa Borde (2012), que os define como

> terrenos e edifícios, com potencial para a construção, que perderam o uso e/ou ocupação, como consequência de um processo de esvaziamento, e estão desafetados, desocupados ou subutilizados (Borde, 2012).

A partir do século XIX, a desindustrialização de grandes cidades como Paris e Londres resultou na proliferação de vazios urbanos em antigas zonas industriais e ferrovias abandonadas. A perda de suas funções originais e a consequente degradação desses espaços estimularam a realização de pesquisas para compreender e mapear esses locais. Desta forma, os primeiros estudos sistemáticos sobre o tema, realizados na França e Inglaterra na década de 1970, buscavam identificar as características e o potencial de revitalização desses vazios urbanos (Borde, 2006).

Além desse processo de desfuncionalização, regiões que recebem algum equipamento urbano que modifica drasticamente a paisagem e ordenação do espaço, como os viadutos, alargamento de via, parcelamentos do solo ou condomínios desconectados com o tecido urbano, geram bolsões de desarticulação na cidade e mudanças radicais no fluxo de pedestres, contribuindo para a fragmentação da identidade local e da funcionalidade, que podem proporcionar o esvaziamento desse espaço urbano. Com isso, criam-se terrenos que possuem infraestrutura urbana[17] mas não cumprem mais sua função social perante a cidade.

No texto "Vazios urbanos e patrimônio cultural", Andrea Borde (2012) cita que o processo de esvaziamento, com o passar do tempo, acarreta um efeito dominó: neste, terrenos e edificações sem uso estimulam o contínuo esvaziamento da região, porque trazem com seu surgimento características negativas, como a quebra de um ritmo urbano e uma imprevisibilidade quanto ao futuro daquela microrregião. Destaca-se que, para a autora, a negatividade do conceito de vazio urbano sobreposto ao uso do espaço está vinculada à indução de situações de ruptura urbana e fragmentação da ambiência urbana.

[17] Pode-se definir infraestrutura urbana a partir do art. 2º, § 5º, da Lei Federal nº 6.766, de 1979, que assim dispõe: A infra-estrutura básica dos parcelamentos é constituída pelos equipamentos urbanos de escoamento das águas pluviais, iluminação pública, esgotamento sanitário, abastecimento de água potável, energia elétrica pública e domiciliar e vias de circulação.

Quando vista a partir da ótica do patrimônio cultural, essa ruptura possui uma lógica bastante similar, e segue sendo uma situação indesejada por dificultar a conservação do bem cultural material. Chamo a atenção, entretanto, para a ambivalência dos vazios urbanos: na mesma medida em que são uma situação desagradável a ser evitada, também podem ser encarados como oportunidades urbanísticas, se incluídos no planejamento urbano, pois se tratarem de terrenos e/ou edificações com potencial e infraestrutura que podem – e devem – ser inseridas no fluxo social, econômico e cultural da cidade.

No Setor Porto das Barcas, os vazios urbanos foram analisados e caracterizados nas seguintes conformações: lotes vagos, ruínas e edificação sem uso. Nos próximos itens, detalharei mais sobre cada um.

2.1.1.1 Lotes vagos

Lotes vagos são terrenos de propriedade pública ou privada, que possuem infraestrutura urbana e cujas dimensões atendam aos parâmetros urbanísticos definidos pelo plano diretor, podendo ou não conter vegetação e que, necessariamente, não apresentam estruturas arquitetônicas, como edificações. Por estarem situados dentro de malhas urbanas, todo lote possui coeficiente de aproveitamento[18], que varia de acordo com sua localização no zoneamento e pelos parâmetros urbanísticos a ele atrelados, assim dispostos no plano diretor ou em legislação dele decorrente, pela inteligência da Lei Federal nª 10.257, de 2001, que institui o Estatuto da Cidade, bem como da Lei Federal nº 6.766, de 1979, que dispõe sobre parcelamento do solo e traz o conceito de lote.

Quando permanecem sem construções ou utilização por um longo período, os lotes vagos tornam-se irregulares devido ao descumprimento da sua função social. De acordo com o Estatuto da Cidade e com previsões em planos diretores, esse lote pode estar sujeito à aplicação de instrumentos urbanísticos como o parcelamento, a edificação ou a utilização compulsórios

[18] O Estatuto da Cidade traz no seu art. 28 que **"**o plano diretor poderá fixar áreas nas quais o direito de construir poderá ser exercido acima do coeficiente de aproveitamento básico adotado, mediante contrapartida a ser prestada pelo beneficiário.
§ 1º Para os efeitos desta Lei, coeficiente de aproveitamento é a relação entre a área edificável e a área do terreno.
§ 2º O plano diretor poderá fixar coeficiente de aproveitamento básico único para toda a zona urbana ou diferenciado para áreas específicas dentro da zona urbana.
§ 3º O plano diretor definirá os limites máximos a serem atingidos pelos coeficientes de aproveitamento, considerando a proporcionalidade entre a infra-estrutura existente e o aumento de densidade esperado em cada área."

– PEUC[19] –, ou, ainda, ao IPTU Progressivo no Tempo[20] e à desapropriação. Cabe, entretanto, ressaltar, que a aplicação desses instrumentos urbanísticos é condicionada à regulamentação em planos diretores e em leis complementares específicas.

Percebe-se que os lotes vagos são territórios[21], indo para além das suas dimensões materiais, e, nesse sentido, repercutem campos de forças e relações sociais que dificultam a compreensão dos deveres para uma ordenação urbana. Isso porque deles decorrem conflitos clássicos entre a livre-utilização da propriedade privada e as constrições legalmente estabelecidas em virtude da necessidade de cumprimento da função social da propriedade.

O direito à propriedade não é absoluto, e é condicionado ao cumprimento de sua função social que, por sua vez, é definida pelas normas prescritas pelo plano diretor. O direito de possuir um lote urbano acarreta cumprimento de obrigações e deveres para com a cidade, como: adequação de calçada, limpeza, permeabilidade, utilização, edificação, respeito aos parâmetros urbanísticos e às disposições afetas ao zoneamento, dentre outros exemplos de compromissos do proprietário em relação aos espaços – sejam eles públicos ou privados.

Não raro, entretanto, esses deveres endereçados ao proprietário são equivocadamente desconsiderados, seja pela crença de que a propriedade particular urbana é absoluta e imune aos regramentos em prol do bem coletivo, seja pela negligência e/ou a incapacidade de o Poder Público realizar fiscalização e aplicação de penalidades previstas em lei. Por vezes, ainda, as legislações são insuficientes para que os municípios procedam às atividades de fiscalização, já que carecem de normas atualizadas nesse sentido. Todos esses elementos potencializam o já elevado e crescente quantitativo de lotes vagos, muitos utilizados para especular o valor do terreno.

Ao aprofundar a discussão por meio do recorte do patrimônio cultural, percebe-se que a tensão entre direitos privados e a função social da propriedade frequentemente se manifesta em argumentos como "esta casa é minha, faço o que eu quiser", ou, "este lote é meu, construo ou não se assim o desejar". Esses argumentos frequentemente ignoram a importância de se preservar a unidade ou o conjunto do bem em questão, assim como a paisagem em que ele está inserido. Esta é uma clara manifestação de que os direitos de propriedade deveriam estar

[19] PEUC - Sigla para Parcelamento, Edificação ou Utilização Compulsória. Instrumento urbanístico que busca assegurar o direito à cidade, combatendo a especulação imobiliária e promovendo o desenvolvimento urbano sustentável (Estatuto da Cidade, Lei nº 10.257/2001).

[20] IPTU progressivo no tempo - Instrumento de política urbana que prevê o aumento gradual da alíquota do Imposto Predial e Territorial Urbano incidente sobre imóveis que não cumprem sua função social. Visa estimular a utilização do solo urbano e combater a especulação imobiliária (Estatuto da Cidade, Lei nº 10.257/2001).

[21] Souza, Marcelo Lopes de. **Os conceitos fundamentais da pesquisa sócio-espacial**. 1. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2003.

vinculados – como, de fato, estão – ao cumprimento de um preceito constitucional fundamental: o da sua utilidade social.

2.1.1.2 Ruínas

As ruínas são "testemunho da história humana, mas com um aspecto bastante diverso e quase irreconhecível em relação àquele de que se revestia antes" (Brandi, 1963). Elas detêm componentes estruturais, com características capazes de expressar a história do edifício que ali existiu e, frequentemente, quais foram os fatores que contribuíram para o seu arruinamento. Um terreno com ruínas, apesar de, por muitas vezes, se enquadrar nos vazios urbanos por não ter um uso social que corresponda às demandas da cidade, pode possuir uma representação simbólica para a história local. Na perspectiva de ruína como um elemento simbólico que é capaz de narrar a passagem do tempo na arquitetura, David Leatherbarrow afirma que

> embora o desgaste cause subtração, ele também permite uma adição significativa. Com o tempo e o uso, os ambientes arquitetônicos ganham legibilidade ao registrarem os padrões de vida que abrigam. O tempo não passa na arquitetura, ele se acumula. Se passasse, não deixaria vestígios - mas o oposto é verdadeiro. Tudo ao nosso redor exibe sinais de sua história, seu desenvolvimento ou deterioração. Todas as coisas físicas, especialmente corpos e edifícios, se oferecem à experiência visual como sedimentações de ações e comportamentos. Se um rosto é reconhecível, é porque o tempo escreveu em sua pele, ou superfície, sinais das maneiras como se conduziu no mundo (Leatherbarrow, 2009, p. 82)[22]

Essa experiência de vivenciar elementos estruturais em estado de ruína como possuintes de valores simbólicos está também presente no Setor Porto das Barcas. Em 2021, foi inaugurado o Museu do Mar em uma grande edificação no setor. No terreno do museu era localizado o antigo cais portuário, com recuo do rio onde as embarcações atracavam. Neste lugar existem remanescentes de pilares e da fachada da edificação que ali existiu na época ativa do Porto das Barcas. O Museu aderiu os vestígios a seu acervo que conta a história de Parnaíba. Uma de suas instalações é o Parque das Ruínas, ilustrado na Figura 21.

[22] No original em inglês: "Although wear and tear result in subtraction, they also allow for a significant sort of addition. Over time and through use, architectural settings accrue legibility as they chronicle the patterns of life they accommodate. Time does not pass in architecture, it accumulates. If it passed, it would leave no trace - but the reverse is true. Everything around use exhibits signs of its history, its development or deterioration. All physical things, especially bodies and buildings, offer themselves to visual experience as sedimentations of actions and behaviors. If a face is recognizable, it is because time has written onto its skin, or surface, signs of the ways it has conducted itself in the world."

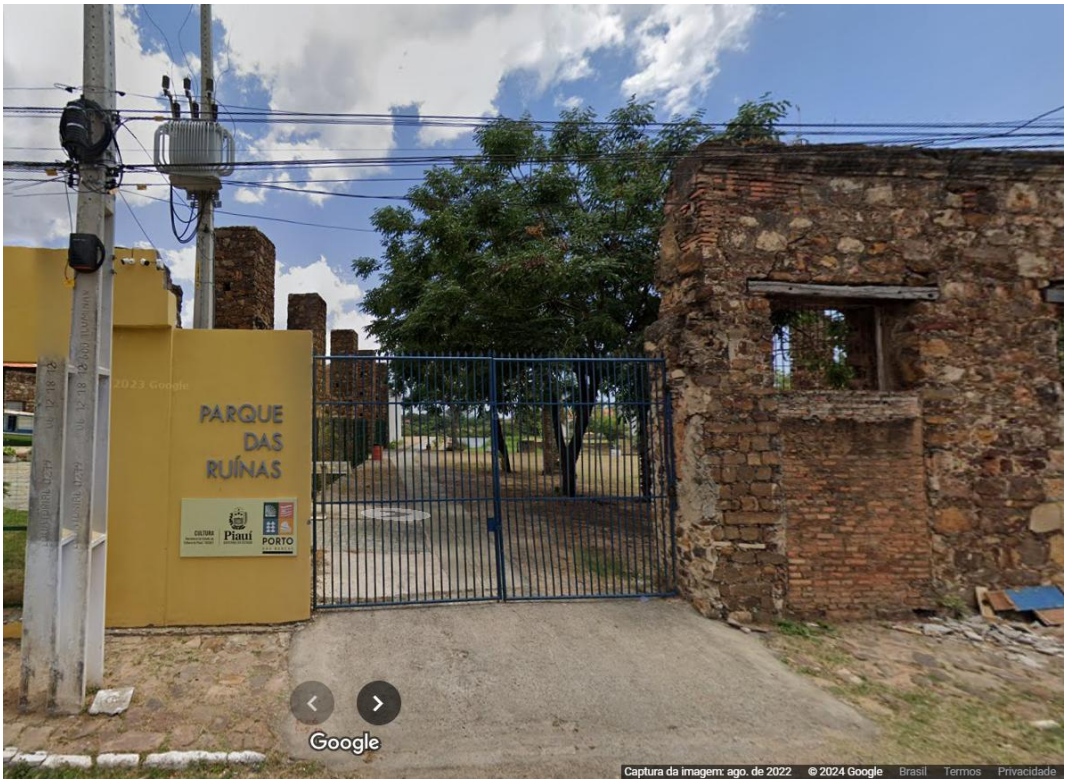


Figura 21 - Museu do Mar - Parque das ruínas.
Fonte: Google maps. Captura de imagem ago/2022. Acesso: jul/2024.

Porém, neste mesmo setor, há inúmeros outros exemplos de ruínas que não possuem as mesmas condições de conservação que os exemplares deste parque. Estas seguem seu estado de arruinamento, perdendo cada vez mais as características que narram sua fase histórica e, devido ao estado de descuido, acarretam risco para a população. Além da possibilidade de queda de algum elemento físico do prédio, esses lotes com edificações em processo de arruinamento são muitas vezes utilizados para atividades ilícitas, como também já mencionado no capítulo anterior.

No processo de arruinamento, se, para o campo do patrimônio, evidencia-se a perda de materialidades importantes para a compreensão da história do CHPP, para o campo urbanístico cria-se uma quebra no ritmo e fluidez urbana, além de um investimento público em instalações urbanas sem retorno.

2.1.1.3 Edificações fechadas

O último tipo de vazio urbano analisado neste trabalho são as edificações fechadas. Estas mantêm sua estrutura construtiva com características suficientes para habilitá-las a abrigar

funções sociais da cidade e da propriedade, por possuírem, também, infraestrutura urbana básica. Porém, permanecem, por longos períodos, sem nenhuma utilização – em descumprimento da função social da propriedade.

A ausência de um uso – seja ele residencial, comercial, de serviços, institucional ou misto – em uma edificação pode propiciar um processo de esvaziamento da região, devido à quebra da regularidade de usos e fluxos. O que aumenta, consequentemente, a probabilidade de criar áreas urbanas que são, como já salientado anteriormente, propícias a práticas ilícitas e violências. Não raro, para evitar a apropriação indesejada do imóvel, os proprietários costumam fechar de forma permanente as aberturas das esquadrias[23] das edificações com alvenaria, descaracterizando o bem cultural.

A falta de manutenção e conservação sobre a edificação pode ocasionar um arruinamento da estrutura física edificada, que no caso do Setor Porto das Barcas significa especificamente a perda de características de um elemento cultural com preservação nacional.

2.1.2 Edificações fechadas

As edificações em uso são aquelas que estão em cumprimento com a função da propriedade tendo uma utilização residencial, comercial, serviços, institucional ou mista, de acordo com as especificações previstas pelo Plano Diretor.

O Plano Diretor de Parnaíba foi publicado em 2007 e, de acordo com o Estatuto da Cidade, deveria ter sido revisto e readequado no prazo máximo de 10 anos. A Lei Municipal estabelece 10 zonas para a região urbana da cidade sendo a Zona 01 denominada “Porto das Barcas” e a Zona 02 “Cidade Histórica”.

Ainda que o Plano Diretor integre parte fundamental da política de desenvolvimento municipal, que possui dentre outros objetivos o de estabelecer as regras básicas de uso e ocupação do solo, ele falha em estabelecer essas diretrizes. Nas pesquisas realizadas no site da Prefeitura Municipal de Parnaíba, da Câmara de Vereadores do Município e no site Leis Municipais, não foi possível localizar lei de parcelamento, uso e ocupação do solo do Município, muito embora o art. 109 do Plano Diretor explicite a necessidade de elaboração desta norma.

[23] Esquadrias: na arquitetura, denominação para as janelas, portas ou portões, venezianas e aberturas similares. Elementos de vedação utilizados no fechamento de aberturas (vãos), com função de controle da passagem de agentes como luz, ar e som.

Apesar de Parnaíba ser um município extenso e populoso, a legislação urbana não acompanhou esse crescimento. Essa realidade normativa tem consequências na cidade e em seu patrimônio cultural.

No próximo item deste capítulo, apresento o levantamento cartográfico do Setor Porto das Barcas. Por meio dele, evidenciou-se que há poucas unidades de uso residencial no setor. A maioria das edificações recebem uso comercial ou de serviço, sendo a grande parte destinada à demanda turística, como agências para passeios e lojas de artesanatos.

2.2 Levantamento cartográfico

Lotes vagos e/ou ruínas 1

Imagem de satélite retirada do Google Earth e modificada por Ruth Dias, jun/2021.
Setor porto das barcas com destaque para as áreas vagas.



Local de onde a foto foi tirada


Foto 01


Foto 02



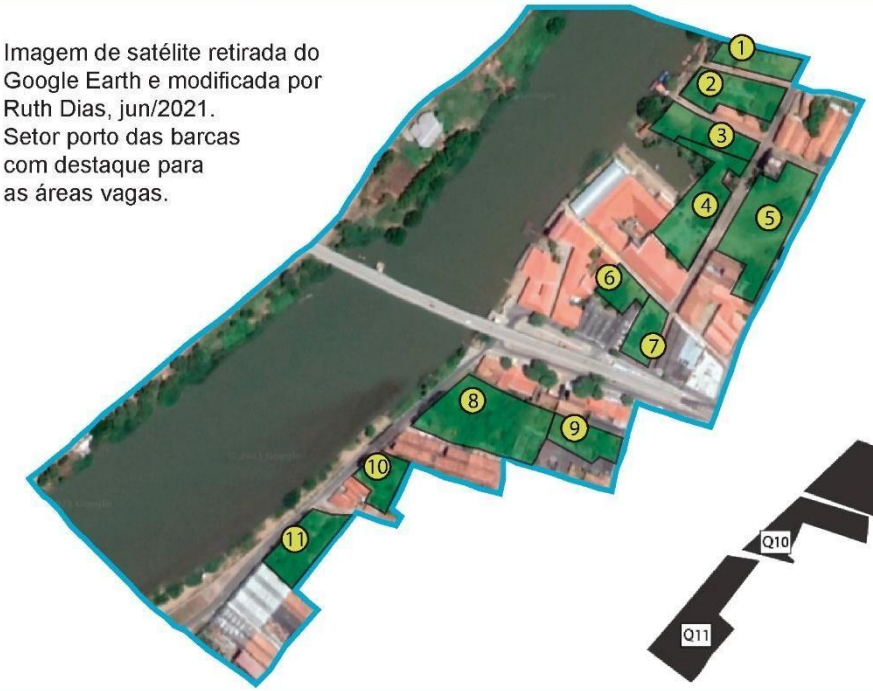
Foto 03

Foto 01 - Galpão industrial à beira do rio Igaraçu.
Imagem: Renato Nogueira, dez/2020
Foto 02 - Vista por detrás do galpão industrial.
Imagem: Renato Nogueira, dez/2020
Foto 03 - Vista da outra margem do rio dos conjuntos de galpões industriais.
Imagem: Street View, nov/2019

Lotes vagos e/ou ruínas

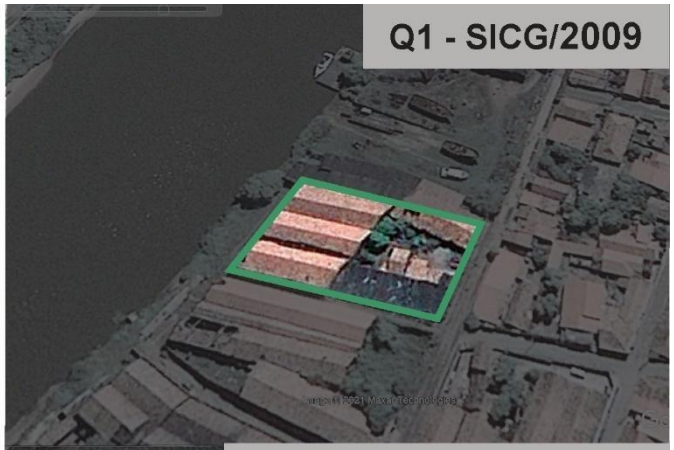
1

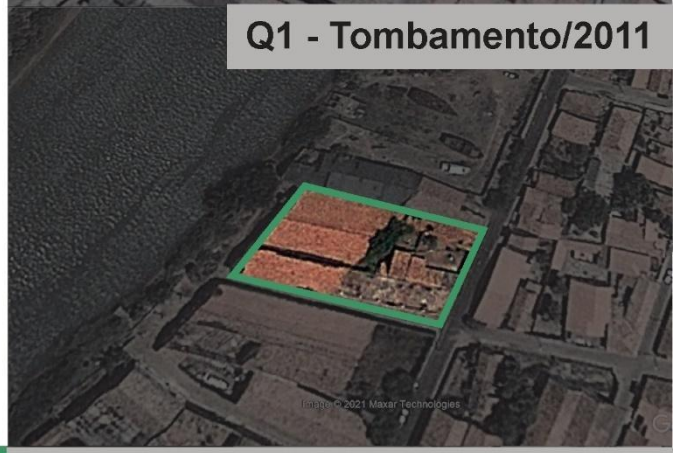
Imagem de satélite retirada do Google Earth e modificada por Ruth Dias, jun/2021. Setor porto das barcas com destaque para as áreas vagas.





Quarteirões do setor porto das barcas. Ruth Dias, jun/2021.







1 - Conjunto de galpões industriais

Conjunto de galpões industriais à margem do Rio Igaraçu. Essa área não possui fichas no SICG. De acordo com o levantamento fotográfico de 2020, a área segue sem uso e os galpões possuem suas esquadrias com vedação de alvenaria. Nas imagens históricas do Google Earth, ao lado, pode-se perceber que a edificação com a fachada para o rio perdeu grande parte da sua cobertura e possui vegetação em seu interior. No restante da área demarcada houve modificações no espaço construído.

Imagem de satélite do google earth do setor porto das barcas, nos anos de 2009, 2011 e 2020

Lotes vagos e/ou ruínas

2

Imagem de satélite retirada do Google Earth e modificada por Ruth Dias, jun/2021.
Setor porto das barcas com destaque para as áreas vagas.



▲ ● ■ Local de onde ◆ a foto foi tirada


Foto 01



Foto 02



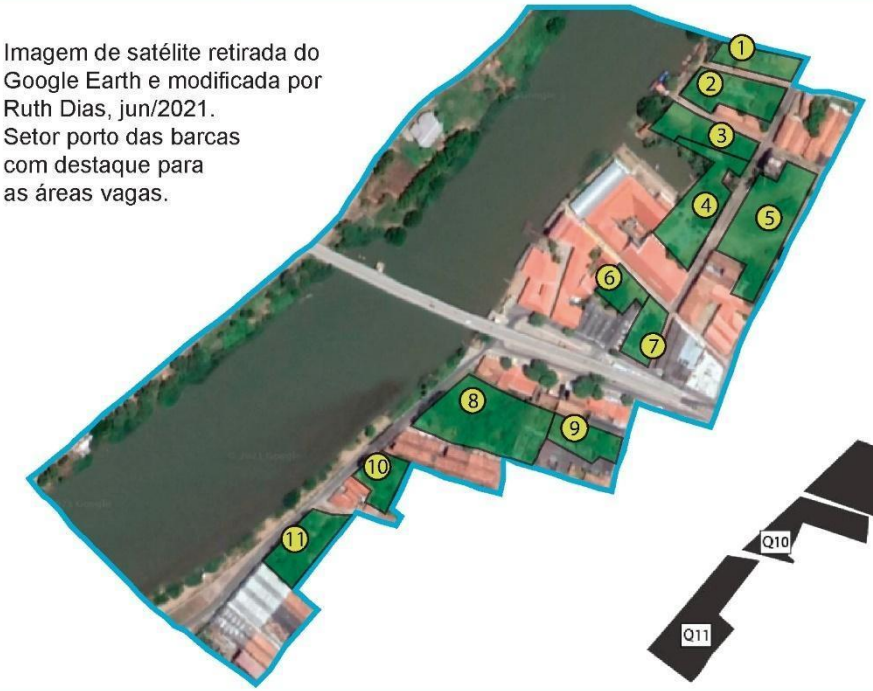
Foto 03

Foto 01 - Galpão industrial à beira do rio.
Imagem: Renato Nogueira, dez/2020
Foto 02 - Vista por detrás do galpão industrial.
Imagem: Street View, nov/2019
Foto 03 - Vista da outra margem do rio dos conjuntos de galpões industriais.
Imagem: Street View, nov/2019

Lotes vagos e/ou ruínas

2

Imagem de satélite retirada do Google Earth e modificada por Ruth Dias, jun/2021. Setor porto das barcas com destaque para as áreas vagas.



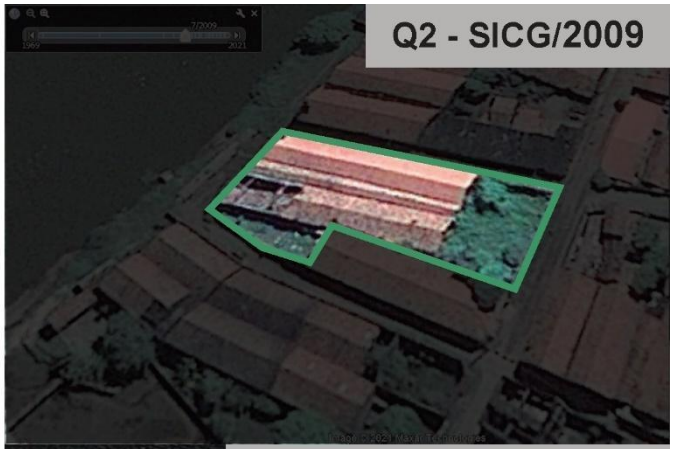


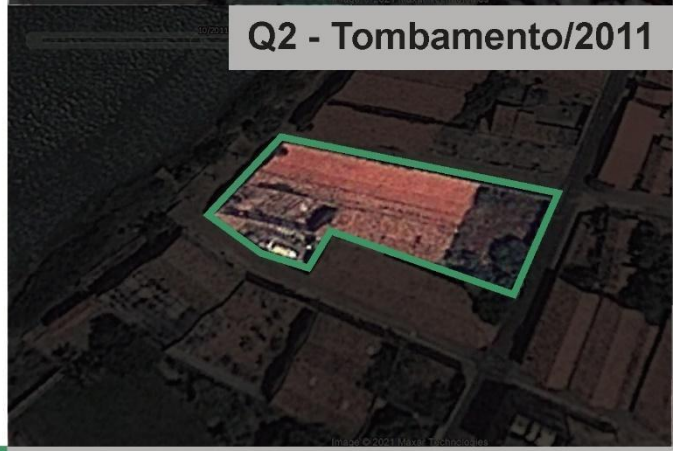
Quarteirões do setor porto das barcas. Ruth Dias, jun/2021.

2 - Conjunto de galpões industriais

Conjunto formado por galpões industriais à margem do Rio Igaraçu e um lote vago ao fundo. Segundo as fichas do SICG, a edificação industrial à beira do rio possui tombamento municipal. Desde 2009, o galpão segue sem uso e os vãos das esquadrias foram fechados com alvenaria. Pode-se perceber, nas imagens de satélite do Google Earth ao lado, que o conjunto perdeu em totalidade a sua cobertura, proporcionando o surgimento de uma vegetação em seu interior e o degradação das demais estruturas.

Imagem de satélite do google earth do setor porto das barcas, nos anos de 2009, 2011 e 2020







Lotes vagos e/ou ruínas

3

Imagem de satélite retirada do Google Earth e modificada por Ruth Dias, jun/2021.
Setor porto das barcas com destaque para as áreas vagas.



▲ ● ■ Local de onde ◆ a foto foi tirada



Foto 01



Foto 02



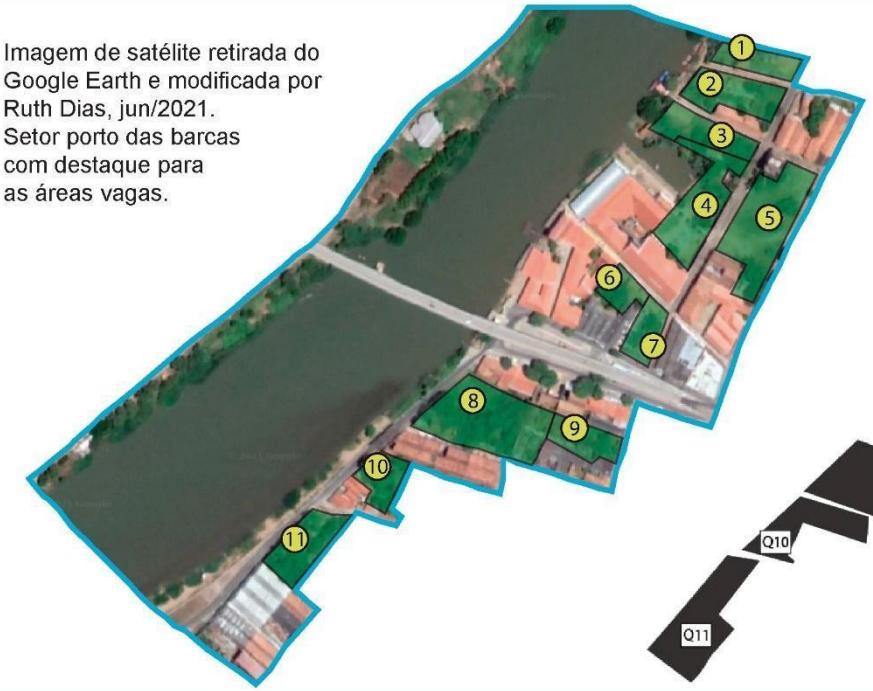
Foto 03

Foto 01 - Vista da rua de acesso à beira rio. Detalhe para o aviso: "Perigo não entre", na fachada do galpão industrial.
Imagem: Ruth Dias, nov/2020
Foto 02 - Vegetação na área interna do galpão.
Imagem: Ruth Dias, nov/2020
Foto 03 - Vista da outra margem do rio dos conjuntos de galpões industriais.
Imagem: Street View, nov/2019

Lotes vagos e/ou ruínas

3

Imagem de satélite retirada do Google Earth e modificada por Ruth Dias, jun/2021. Setor porto das barcas com destaque para as áreas vagas.

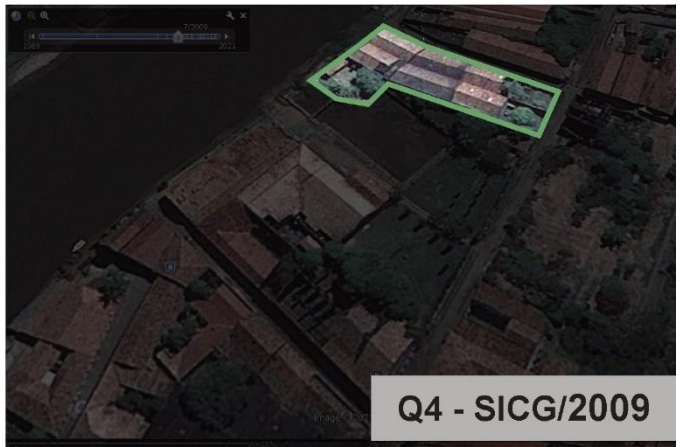




Quarteirões do setor porto das barcas. Ruth Dias, jun/2021.

3 - Galpões industriais

Conjunto de galpões industriais que, segundo as fichas do SICG, possuem tombamento municipal. Em 2009, em parte dessas edificações, funcionava uma fábrica de utensílios de fibra de vidro. O levantamento fotográfico de 2020 mostra que muitos dos vãos das esquadrias encontram-se abertos, possibilitando a visão da vegetação que cresce no interior das edificações que não possuem mais cobertura. Os vãos abertos permitem o acesso ao interior dos galpões e em uma dessas passagens foi registrado um aviso de "Perigo, não entre" (Foto 01). Pelas imagens de satélite do Google Earth ao lado, pode-se perceber a perda do telhado com o passar dos anos.



Q4 - SICG/2009



Q4 - Tombamento/2011



Q4 - Levantamento fotográfico/2020

Imagem de satélite do google earth do setor porto das barcas, nos anos de 2009, 2011 e 2020

Lotes vagos e/ou ruínas

4

Imagem de satélite retirada do Google Earth e modificada por Ruth Dias, jun/2021.
Setor porto das barcas com destaque para as áreas vagas.



Local de onde a foto foi tirada



Foto 01



Foto 02



Foto 03



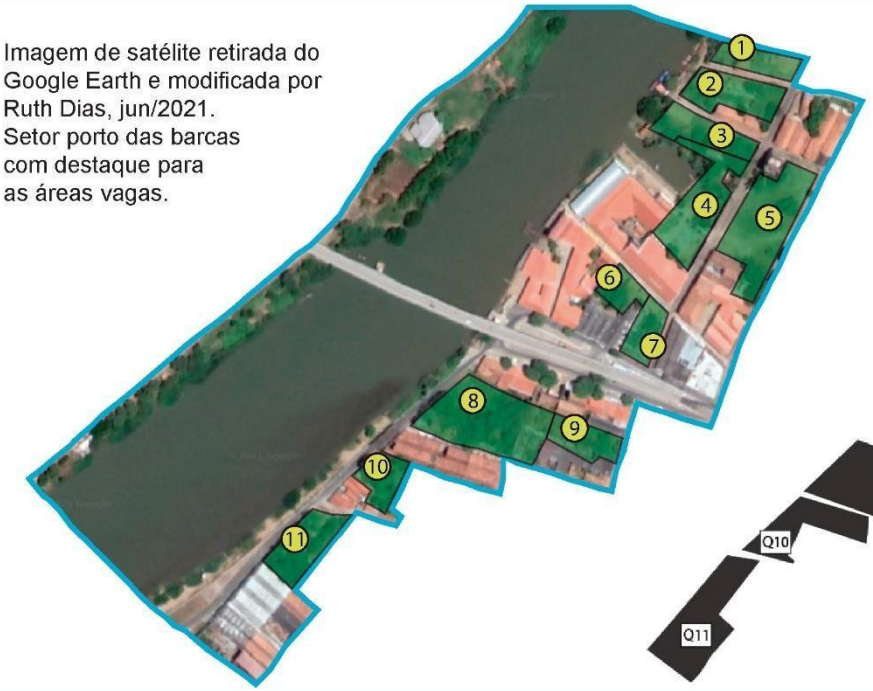
Foto 04

Foto 01 - Vista externa do parque das ruínas.
Imagem: Ruth Dias, nov/2020
Foto 02 - Remanescentes estruturais de galpões portuários.
Imagem: Ruth Dias, nov/2020
Foto 03 - Fachada do parque das ruínas.
Imagem: Ruth Dias, nov/2020
Foto 04 - Local de desembarque de embarcações.
Imagem: Ruth Dias, nov/2020

Lotes vagos e/ou ruínas

4

Imagem de satélite retirada do Google Earth e modificada por Ruth Dias, jun/2021. Setor porto das barcas com destaque para as áreas vagas.

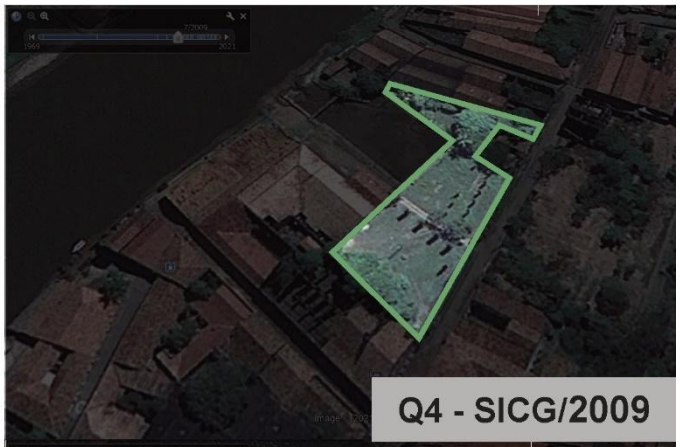




Quarteirões do setor porto das barcas. Ruth Dias, jun/2021.

4 - Ruínas

Conjunto de ruínas remanescentes de galpões industriais, bem próximo à margem do rio e a abertura que funcionava como pier. O terreno é composto por uma grande fachada voltada para a rua, alguns pilares e uma área verde, como observa-se nas fotos anteriores. De acordo com as fichas do SICG, o conjunto possui tombamento municipal. A fachada do terreno é composta por duas partes com revestimentos distintos, como podemos observar nas fotos 01 e 03. Muitos dos vãos de esquadrias foram vedados para impedir a entrada no terreno. O levantamento fotográfico feito em 2020 mostra que a área passava por uma reforma do governo estadual. Pode-se perceber a preparação para receber visitantes com a criação do "Parque das ruínas".



Q4 - SICG/2009



Q4 - Tombamento/2011



Q4 - Levantamento fotográfico/2020

Imagem de satélite do google earth do setor porto das barcas, nos anos de 2009, 2011 e 2020

Lotes vagos e/ou ruínas

5

Imagem de satélite retirada do Google Earth e modificada por Ruth Dias, jun/2021.
Setor porto das barcas com destaque para as áreas vagas.



Local de onde a foto foi tirada



Foto 01

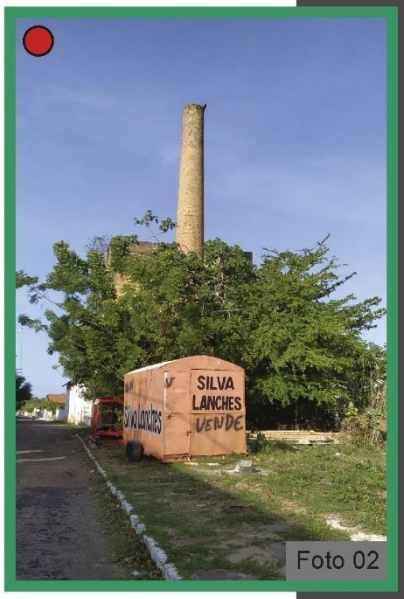


Foto 02



Foto 03

Foto 01 - Vista geral do terreno vazio
Imagem: Ruth Dias, nov/2020
Foto 02 - Chaminé remanescente da atividade industrial
Imagem: Ruth Dias, nov/2020
Foto 03 - Vista do terreno com alguns entulhos.
Imagem: Ruth Dias, nov/2020

Lotes vagos e/ou ruínas

5

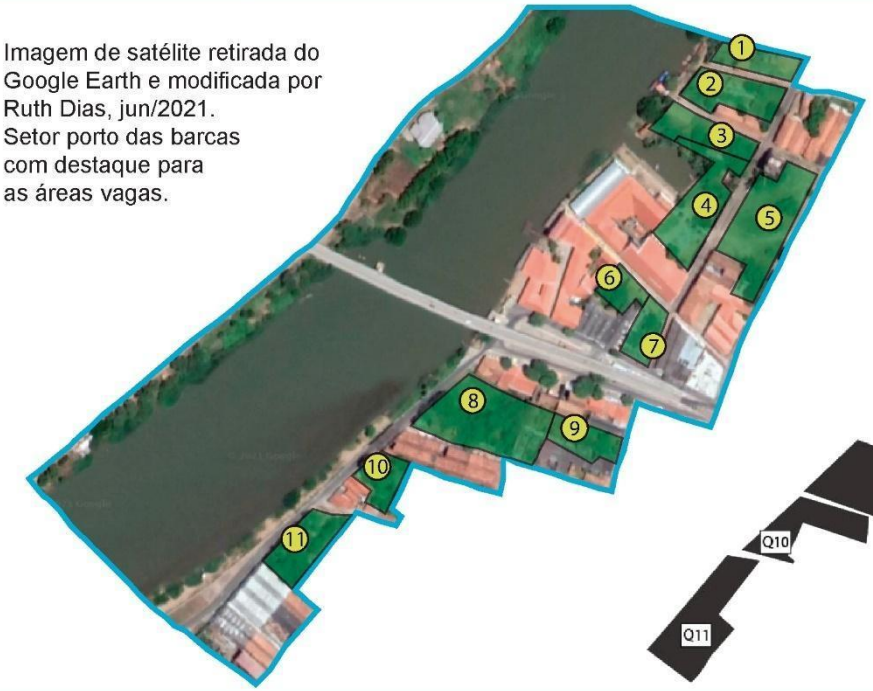


Imagem de satélite retirada do Google Earth e modificada por Ruth Dias, jun/2021. Setor porto das barcas com destaque para as áreas vagas.



Quarteirões do setor porto das barcas. Ruth Dias, jun/2021.

5 - Terreno vazio

Terreno vazio de propriedade da prefeitura que segundo as fichas do SICG em 2009 possuia ruínas de diversas edificações. Neste mesmo ano, durante o período de registro fotográfico para o desenvolvimento das fichas, houve uma forte chuva na região que derrubou boa parte das estruturas que ali restavam. Em pouco tempo a prefeitura limpou o terreno deixando apenas algumas vegetações, como é possível observar na imagem de satélite ao lado do Google Earth de 2009. Na data do tombamento federal do conjunto urbano, o terreno já se encontrava totalmente limpo e assim permaneceu até o levantamento fotográfico realizado em 2020.







Imagem de satélite do google earth do setor porto das barcas, nos anos de 2009, 2011 e 2020

Lotes vagos e/ou ruínas

6

Imagem de satélite retirada do Google Earth e modificada por Ruth Dias, jun/2021.
Setor porto das barcas com destaque para as áreas vagas.



Local de onde a foto foi tirada



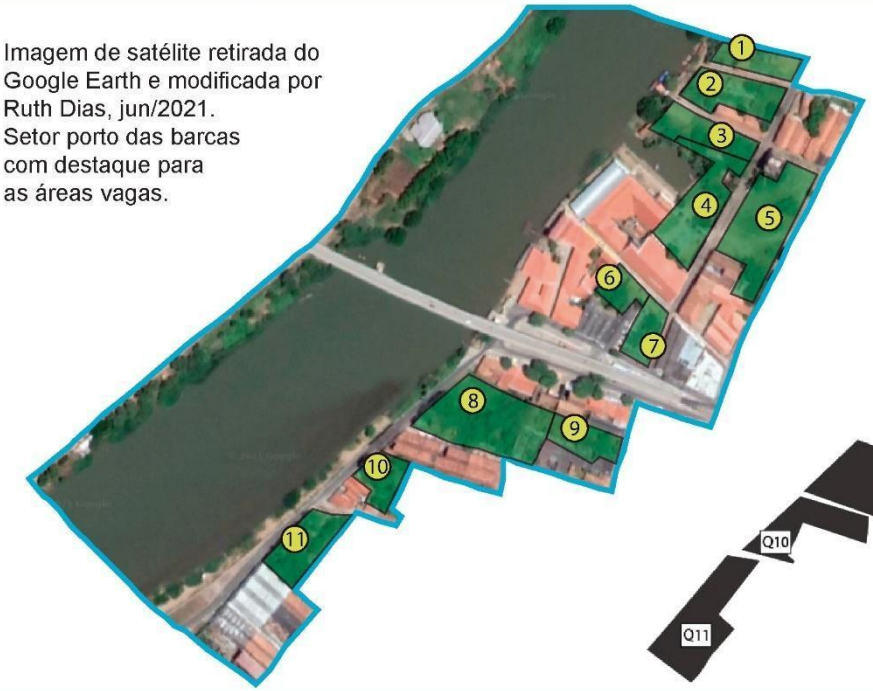


Foto 01 - Contraste da fachda em ruína e a fachada reformada.
Imagem: Ruth Dias, nov/2020
Foto 02 - Fachada de edificação em ruína, com vãos de esquadrias fechados.
Imagem: Ruth Dias, nov/2020

Lotes vagos e/ou ruínas

6

Imagem de satélite retirada do Google Earth e modificada por Ruth Dias, jun/2021. Setor porto das barcas com destaque para as áreas vagas.





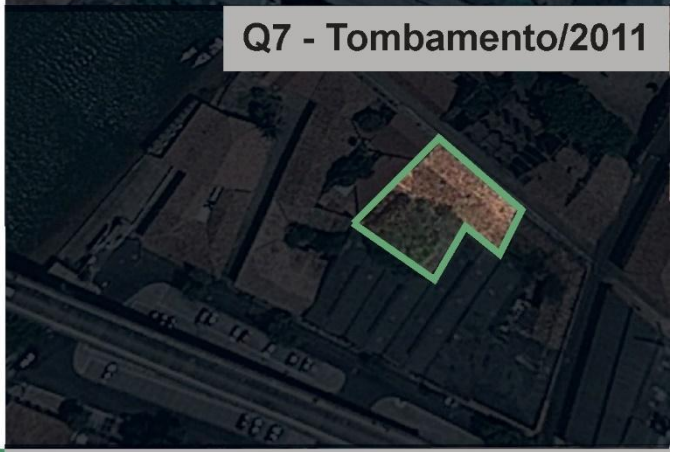
Quarteirões do setor porto das barcas. Ruth Dias, jun/2021.

6 - Edificações em ruínas

Edificações térreas que, de acordo com as fichas do SICG, possuem tombamento municipal. Pode-se perceber no levantamento fotográfico de 2020 que os vãos das esquadrias da fachada foram vedados com alvenaria, criando um muro de divisa com a rua. A edificação está localizada na região reestruturada pelo estado do Piauí, porém por se tratar de um imóvel privado não foi contemplado pela obra. Desta forma, criou-se uma cena de contraste entre o imóvel abandonado e o reformado, como é possível observar na foto 01 da prancha anterior. Pelas imagens de satélite do Google Earth ao lado, pode-se perceber a perda do telhado com o passar dos anos.

Imagem de satélite do google earth do setor porto das barcas, nos anos de 2009, 2011 e 2020







Lotes vagos e/ou ruínas

7

Imagem de satélite retirada do Google Earth e modificada por Ruth Dias, jun/2021.
Setor porto das barcas com destaque para as áreas vagas.



Local de onde a foto foi tirada


Foto 01


Foto 02



Foto 03


Foto 04

Foto 01 - Vista interna da edificação, com presença de vegetação.
Imagem: Ruth Dias, nov/2020
Foto 02 - Vista lateral da edificação.
Imagem: Ruth Dias, nov/2020
Foto 03 - Vista da fachada frontal.
Imagem: Ruth Dias, nov/2020
Foto 04 - Vista lateral da edificação, com perda parcial da fachada.
Imagem: Ruth Dias, nov/2020

Lotes vagos e/ou ruínas

7

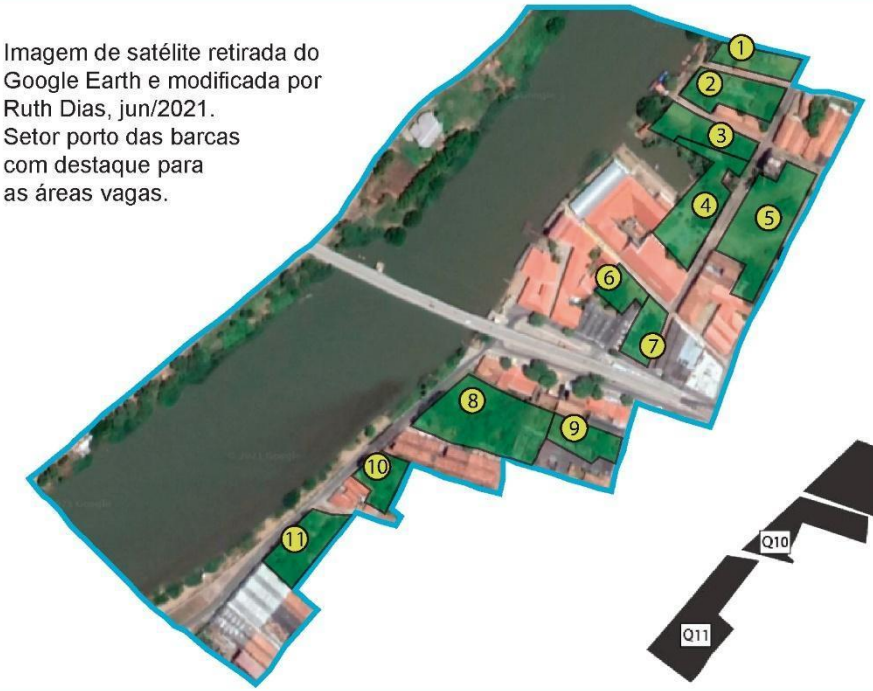


Imagem de satélite retirada do Google Earth e modificada por Ruth Dias, jun/2021. Setor porto das barcas com destaque para as áreas vagas.



Quarteirões do setor porto das barcas. Ruth Dias, jun/2021.

7 - Antiga farmácia Franklin Veras

Imóvel de propriedade privada onde funcionou a farmácia Franklin Veras. Na fachada lateral, encontra-se uma inscrição com o ano de "1875" que acredita-se ser a data de construção da edificação. Segundo as informações do SICG, este possui tombamento municipal. As fichas descrevem que a edificação, em 2009, não possuia nenhum uso, porém conservava a estrutura de fachada e cobertura. Já o levantamento fotográfico de 2020 registra a perda da estrutura da cobertura e grande parte da fachada lateral. As imagens de satélite do Google Earth ao lado, são uma forma de complementar as fotos de 2020, para observar essa perda estrutural e o desenvolvimento de vegetação no interior da edificação.

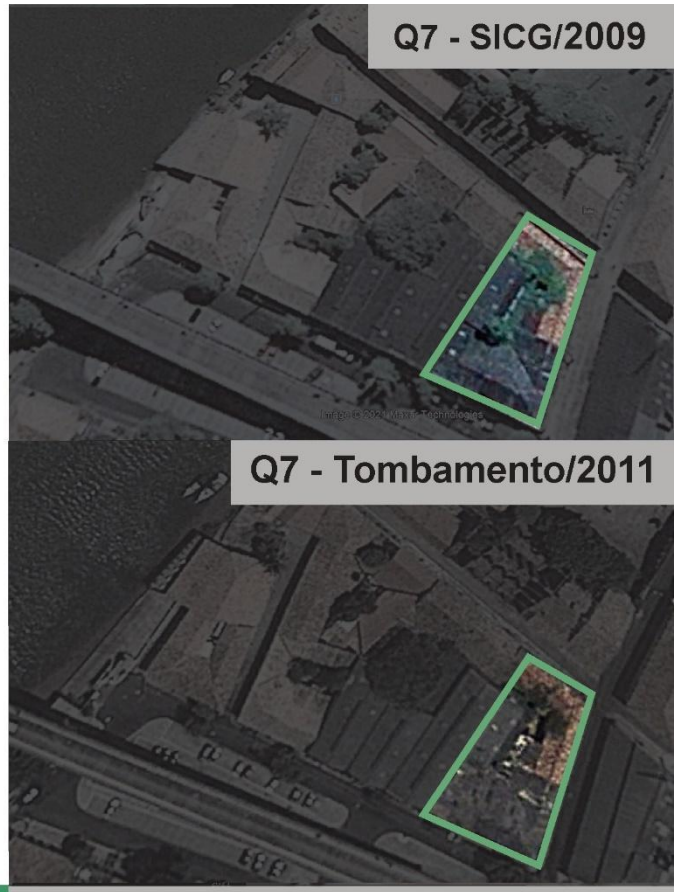


Imagem de satélite do google earth do setor porto das barcas, nos anos de 2009, 2011 e 2020

Lotes vagos e/ou ruínas

8

Imagem de satélite retirada do Google Earth e modificada por Ruth Dias, jun/2021.
Setor porto das barcas com destaque para as áreas vagas.



Local de onde a foto foi tirada


Foto 01


Foto 02


Foto 03


Foto 04

Foto 01 - Vista interna do galpão localizado na esquina do terreno.
Imagem: Ruth Dias, nov/2020
Foto 02 - Vista dos remanescentes dos galpões na rua lateral.
Imagem: Ruth Dias, nov/2020
Foto 03 - Vista interna do galpão localizado na esquina do terreno.
Imagem: Ruth Dias, nov/2020
Foto 04 - Vista das fachadas à beira rio.
Imagem: Ruth Dias, nov/2020

Lotes vagos e/ou ruínas

8

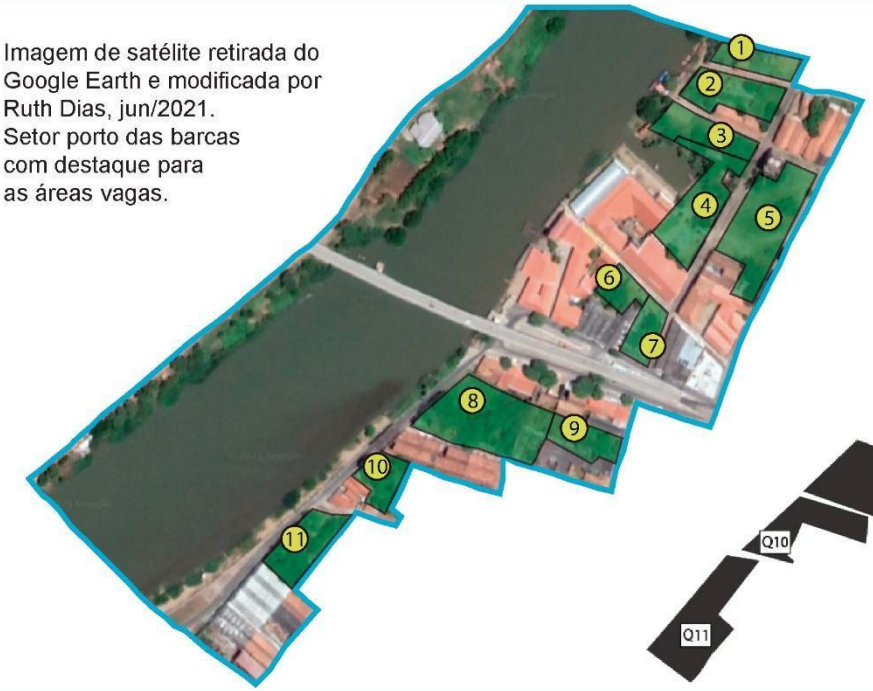


Imagem de satélite retirada do Google Earth e modificada por Ruth Dias, jun/2021. Setor porto das barcas com destaque para as áreas vagas.



Quarteirões do setor porto das barcas. Ruth Dias, jun/2021.







8 - Galpões industriais e lote vago

Esta grande área vazia é composta por terrenos de propriedade pública e privada de acordo com as fichas do SICG. Segundo este documento, em 2009, existiam três galpões que conservavam sua estrutura construtiva, porém, com perdas de algumas das esquadrias em madeira. Os demais galpões vizinhos que estavam em processo avançado de degradação possuíam os vãos das esquadrias fechados com alvenaria, para impedir o acesso à área interna. Pode-se perceber nas imagens de satélite do Google Earth ao lado, que o restante das coberturas existentes em 2009 ruíram. Observa-se também que a vegetação presente no terreno é densa e de grande porte.

Imagem de satélite do google earth do setor porto das barcas, nos anos de 2009, 2011 e 2020

Lotes vagos e/ou ruínas

9

Imagem de satélite retirada do Google Earth e modificada por Ruth Dias, jun/2021.
Setor porto das barcas com destaque para as áreas vagas.



Local de onde a foto foi tirada

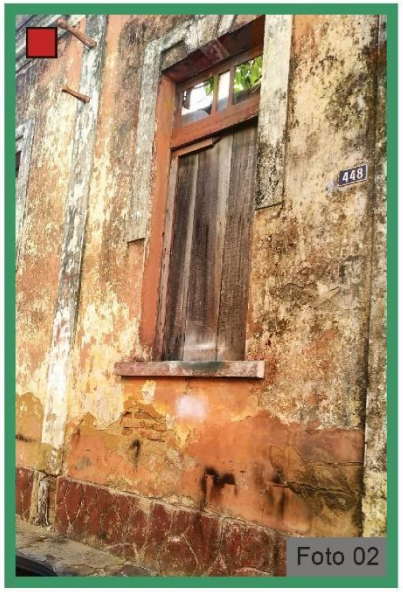


Foto 02

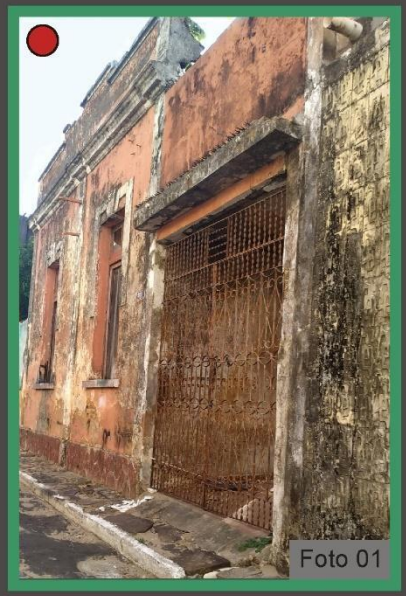


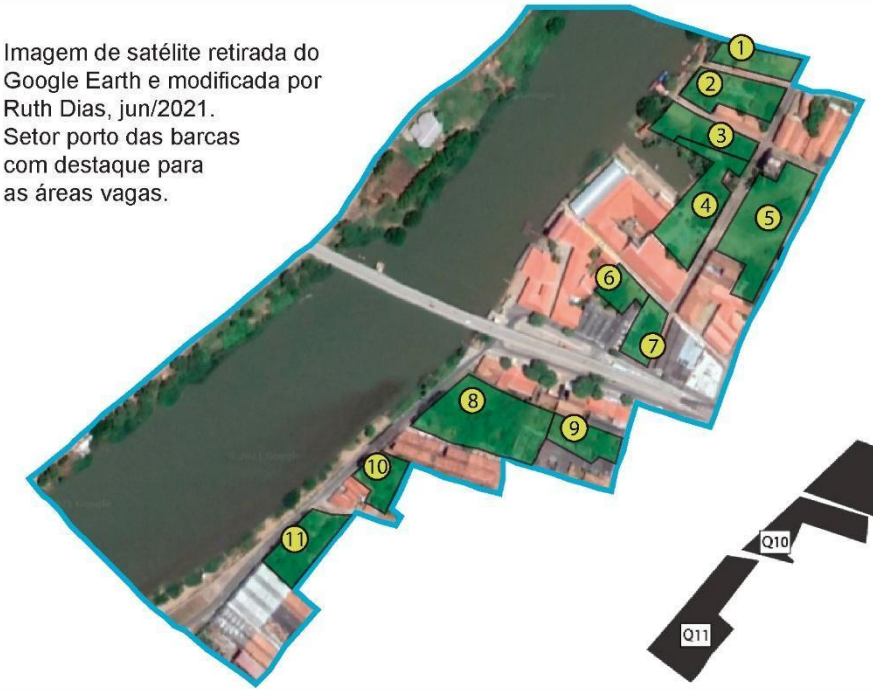
Foto 01

Foto 01 - Vista da fachada frontal.
Imagem: Ruth Dias, nov/2020
Foto 02 - Detalhe da esquadria quebrada e a presença de vegetação na área interna.
Imagem: Ruth Dias, nov/2020
Foto 03 - xx
Imagem: xx

Lotes vagos e/ou ruínas

9

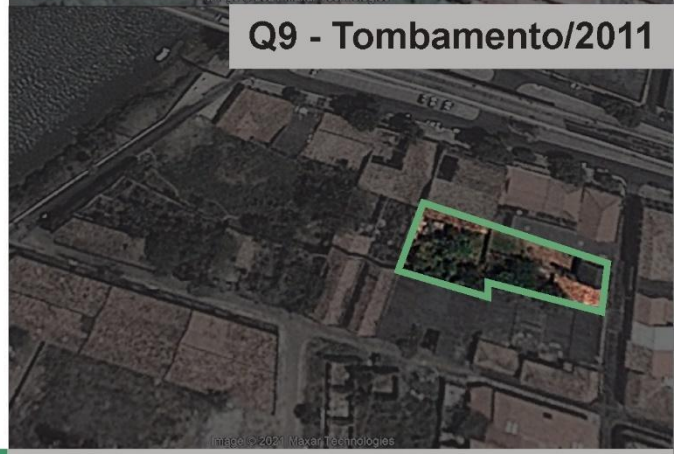
Imagem de satélite retirada do Google Earth e modificada por Ruth Dias, jun/2021. Setor porto das barcas com destaque para as áreas vagas.





Quarteirões do setor porto das barcas. Ruth Dias, jun/2021.







9 - Edificações com tipologia residencial

Edificações térreas que segundo as fichas do SICG em 2009, conservavam a estrutura do telhado e outras características construtivas originais. O levantamento fotográfico de 2020 mostra que a casa que tinha de telhado aparente ruiu e resta apenas a fachada com os vãos de esquadrias vedados com alvenaria. Percebe-se que as esquadrias originais foram perdidas e os vãos vedados por uma chapa de madeira (foto 02), para impedir o acesso ao interior do terreno. Através das imagens de satélite do Google Earth ao lado, pode-se observar a perda dos telhados com o passar dos anos.

Imagem de satélite do google earth do setor porto das barcas, nos anos de 2009, 2011 e 2020

Lotes vagos e/ou ruínas

10

Imagem de satélite retirada do Google Earth e modificada por Ruth Dias, jun/2021.
Setor porto das barcas com destaque para as áreas vagas.



Local de onde a foto foi tirada


Foto 01


Foto 02

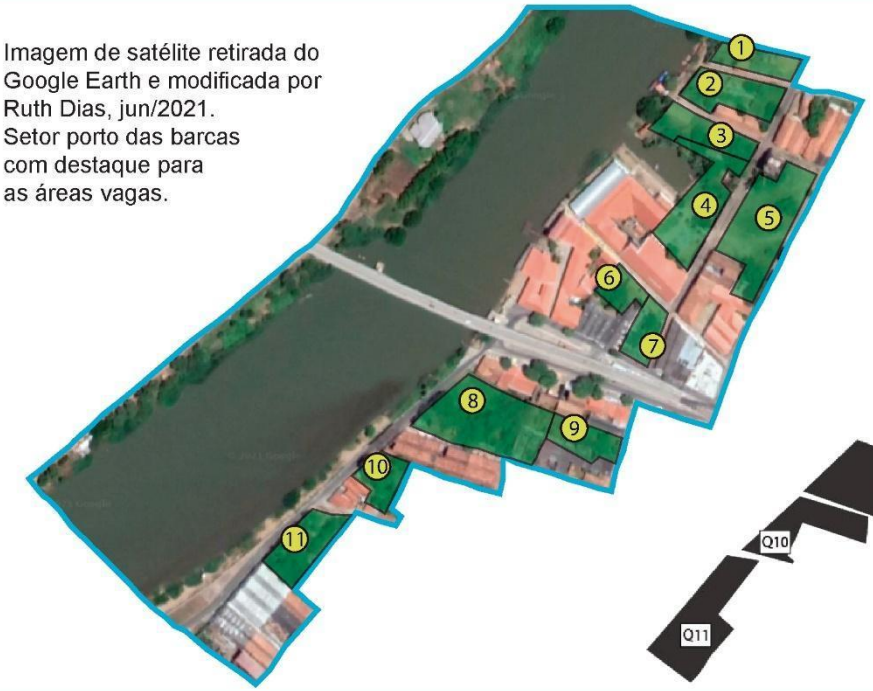

Foto 03

Foto 01 - Vista das estruturas remanescentes.
Imagem: Ruth Dias, nov/2020
Foto 02 - Detalhe de estrutura remanescentes na divisa com a rua.
Imagem: Ruth Dias, nov/2020
Foto 03 - Vista da edificação com vãos das esquadrias vedados com alvenaria.
Imagem: Ruth Dias, nov/2020

Lotes vagos e/ou ruínas

10

Imagem de satélite retirada do Google Earth e modificada por Ruth Dias, jun/2021. Setor porto das barcas com destaque para as áreas vagas.





Quarteirões do setor porto das barcas. Ruth Dias, jun/2021.

10 - Edificação térrea à beira rio

Edificação térrea localizada à beira do rio Igaraçu. Segundo as fichas do SICG em 2009, a edificação possuía a estrutura do telhado e os vãos das esquadrias estavam fechados com tapumes. O levantamento fotográfico de 2020 mostra que esses vãos foram vedados com alvenaria para impedir o acesso interno ao terreno. Observa-se também pilares que são remanescentes estruturais da edificação. Através das imagens de satélite do Google Earth ao lado, pode-se perceber a perda de telhado com o passar dos anos.

Imagem de satélite do google earth do setor porto das barcas, nos anos de 2009, 2011 e 2020







Lotes vagos e/ou ruínas

11

Imagem de satélite retirada do Google Earth e modificada por Ruth Dias, jun/2021.
Setor porto das barcas com destaque para as áreas vagas.



Local de onde a foto foi tirada


Foto 01


Foto 02


Foto 03

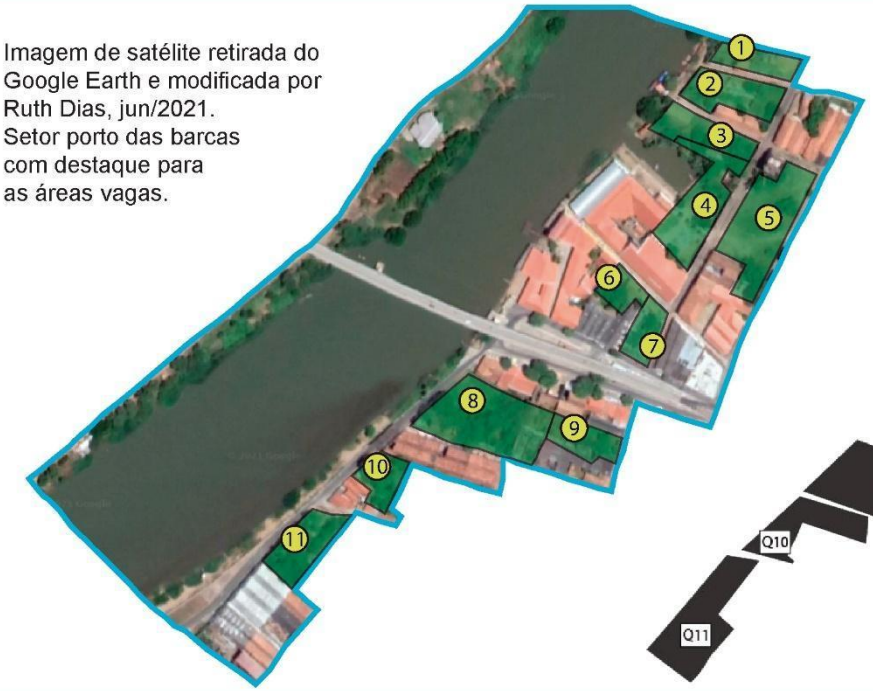

Foto 04

Foto 01 - Vista parcial da fachada virada para o rio.
Imagem: Ruth Dias, nov/2020
Foto 02 - Vista da esquina do terreno, com remanescentes estruturais e vegetação interna.
Imagem: Ruth Dias, nov/2020
Foto 03 -Detalhe da vegetação crescendo sobre a fachada.
Imagem: Ruth Dias, nov/2020
Foto 04 - Vista parcial da fachada à beira rio.
Imagem: Ruth Dias, nov/2020

Lotes vagos e/ou ruínas

11

Imagem de satélite retirada do Google Earth e modificada por Ruth Dias, jun/2021. Setor porto das barcas com destaque para as áreas vagas.





Quarteirões do setor porto das barcas. Ruth Dias, jun/2021.

11 - Galpões industriais

Galpões industriais de propriedade privada com tombamento federal, de acordo com as fichas do SICG. Segundo este documento, em 2009, as edificações conservavam sua estrutura de telhado, como é possível perceber na primeira imagem de satélite ao lado, porém já se encontravam em estado de arruinamento. Nas demais imagens históricas do Google Earth ao lado, pode-se perceber que as coberturas ruíram com o passar dos anos, o que propiciou o surgimento de uma grande área verde com ruínas remanescentes das edificações. O levantamento fotográfico de 2020 mostra uma perda parcial das fachadas e que a vegetação se desenvolve sobre as estruturas restantes.



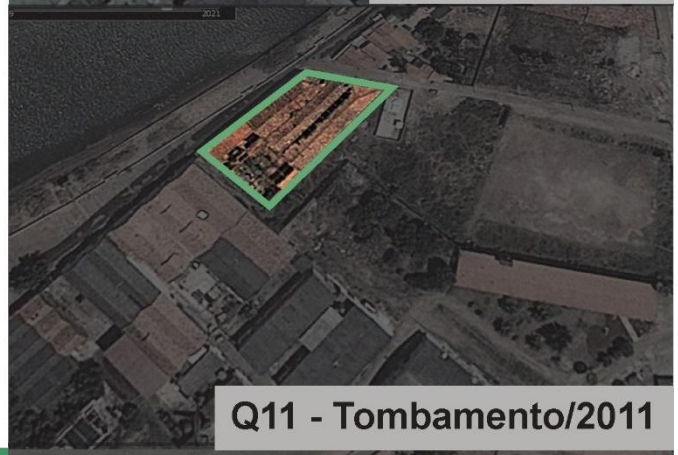


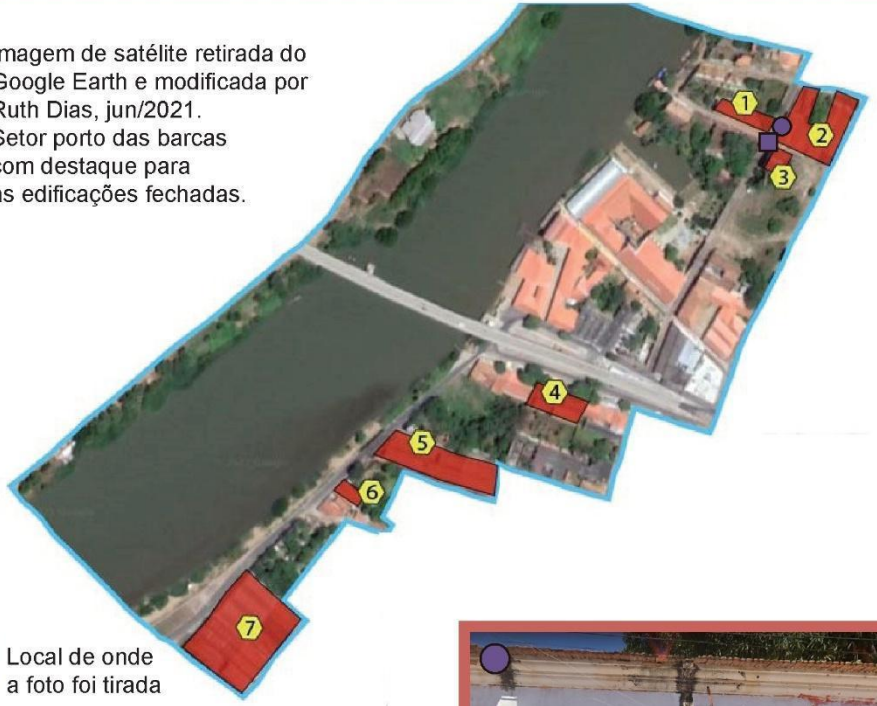


Imagem de satélite do google earth do setor porto das barcas, nos anos de 2009, 2011 e 2020

Edificações fechadas

1

Imagem de satélite retirada do Google Earth e modificada por Ruth Dias, jun/2021.
Setor porto das barcas com destaque para as edificações fechadas.



Local de onde a foto foi tirada



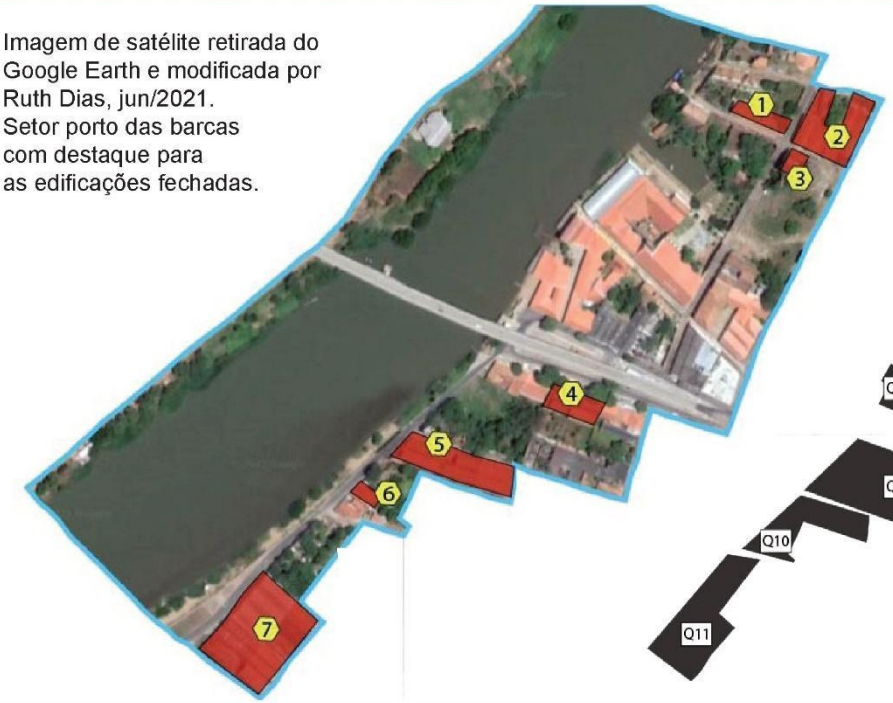


Foto 01 - Vista das fachadas frontal e lateral.
Imagem: Ruth Dias, nov/2020
Foto 02 - Fachada frontal com detalhe em relevo.
Imagem: Street View, nov/2019

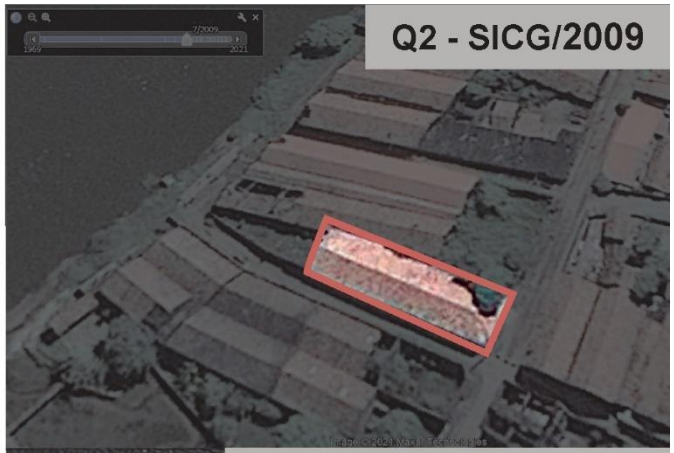
Edificações fechadas

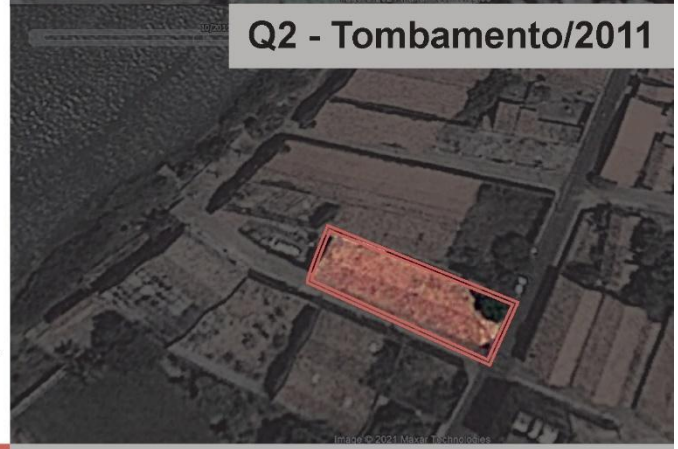
1

Imagem de satélite retirada do Google Earth e modificada por Ruth Dias, jun/2021.
Setor porto das barcas com destaque para as edificações fechadas.



Quarteirões do setor porto das barcas.
Ruth Dias, jun/2021.







1 - Galpão

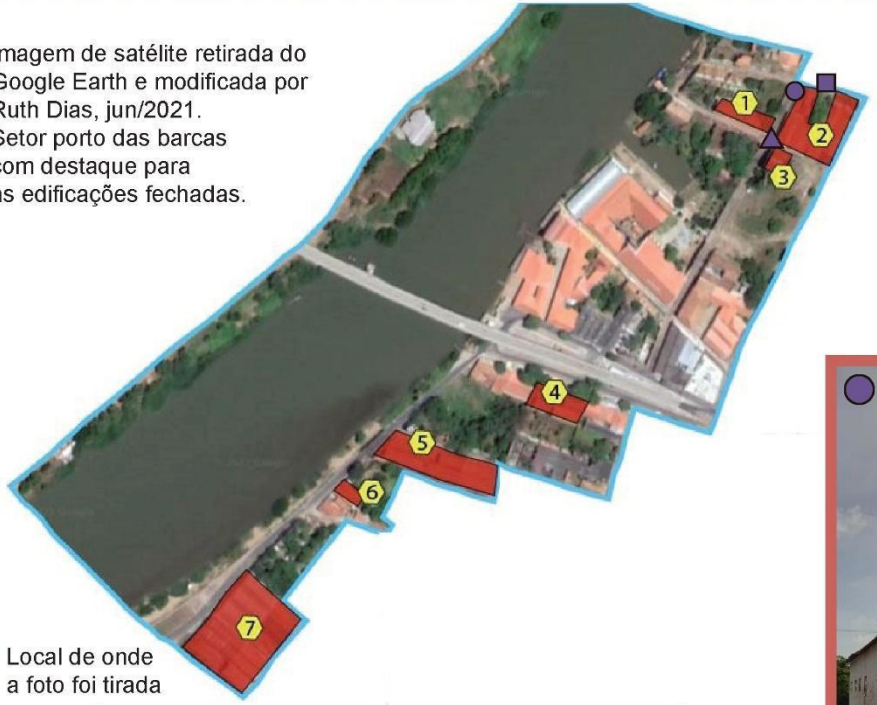
Galpão de propriedade privada que possui tombamento municipal. Segundo as fichas do SICG a edificação, em 2009, a edificação se encontrava fechada com cobertura completa e pintura desgastada. No levantamento fotográfico de 2020, observa-se que o imóvel possui apenas uma abertura com um portão de garagem e que possui um detalhe em relevo na menor fachada (foto 02). Através das imagens de satélite do Google Earth ao lado, pode-se perceber que o galpão permanece com sua estrutura do telhado completa.

Imagem de satélite do google earth do setor porto das barcas nos anos de 2009, 2011 e 2020

Edificações fechadas

2

Imagem de satélite retirada do Google Earth e modificada por Ruth Dias, jun/2021.
Setor porto das barcas com destaque para as edificações fechadas.



Local de onde a foto foi tirada


Foto 01


Foto 02


Foto 03

Foto 01 - Conjunto de galpões industriais.
Imagem: Ruth Dias, nov/2020
Foto 02 - Vista da fachada lateral.
Imagem: Ruth Dias, nov/2020
Foto 03 - Vista da fachada posterior dos galpões.
Imagem: Ruth Dias, nov/2020

Edificações fechadas

2

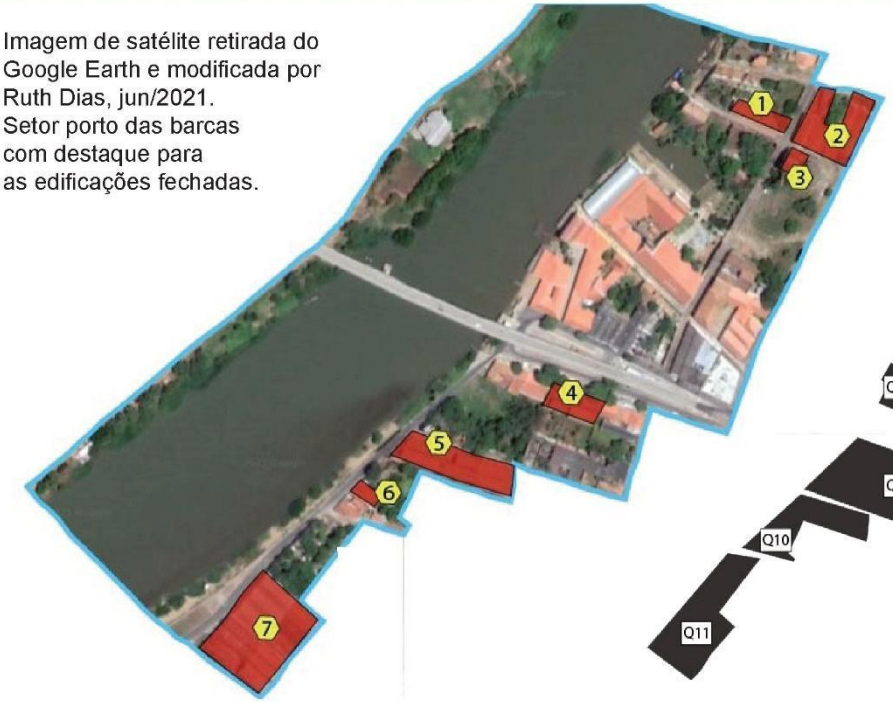
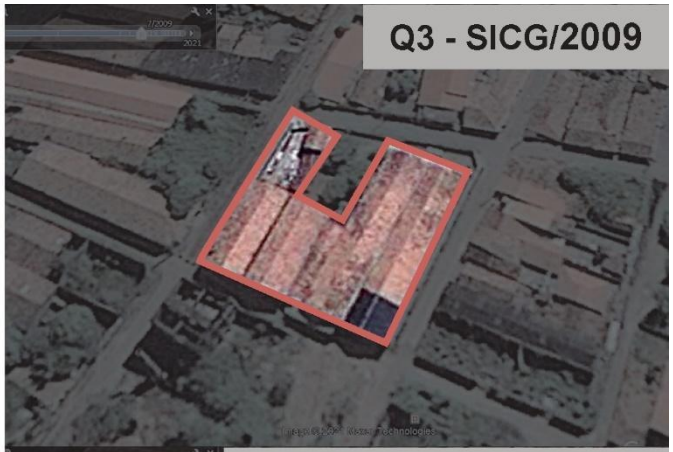


Imagem de satélite retirada do Google Earth e modificada por Ruth Dias, jun/2021.
Setor porto das barcas com destaque para as edificações fechadas.

Quarteirões do setor porto das barcas.
Ruth Dias, jun/2021.

2 - Conjunto de edificações industriais

Conjunto de edificações industriais de propriedade privada que possuem tombamento municipal. Segundo as fichas do SICG, em 2009, os galpões estavam em bom estado de conservação e funcionavam como uma indústria química. No levantamento fotográfico de 2020, percebe-se que o conjunto de edificações estavam fechados e sem uso. Através das imagens de satélite do Google Earth ao lado, pode-se perceber que a estrutura de cobertura permanece completa.



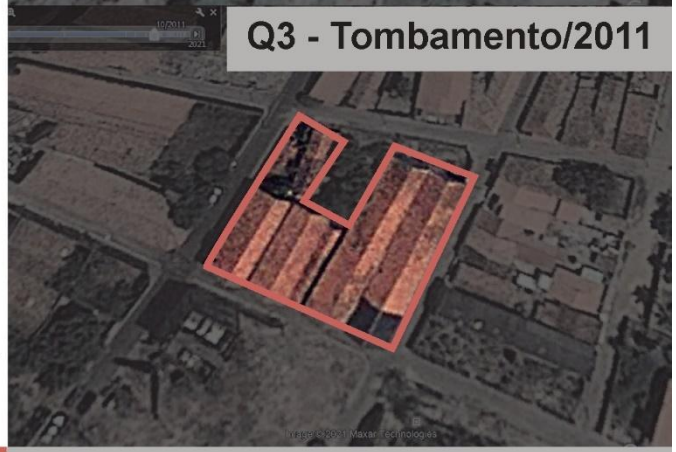


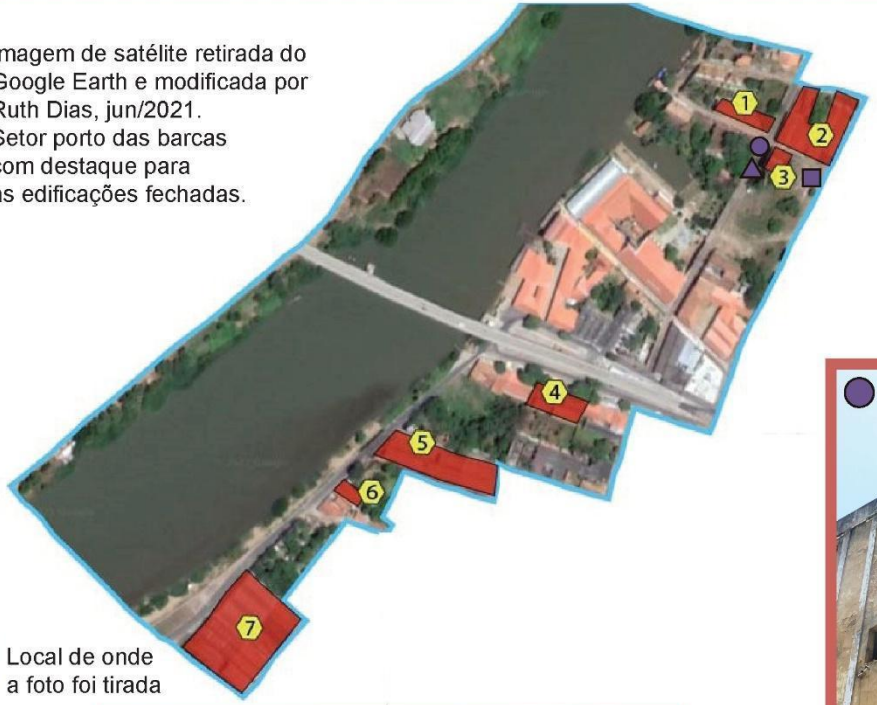


Imagem de satélite do google earth do setor porto das barcas nos anos de 2009, 2011 e 2020

Edificações fechadas

3

Imagem de satélite retirada do Google Earth e modificada por Ruth Dias, jun/2021.
Setor porto das barcas com destaque para as edificações fechadas.



Local de onde a foto foi tirada


Foto 03


Foto 02

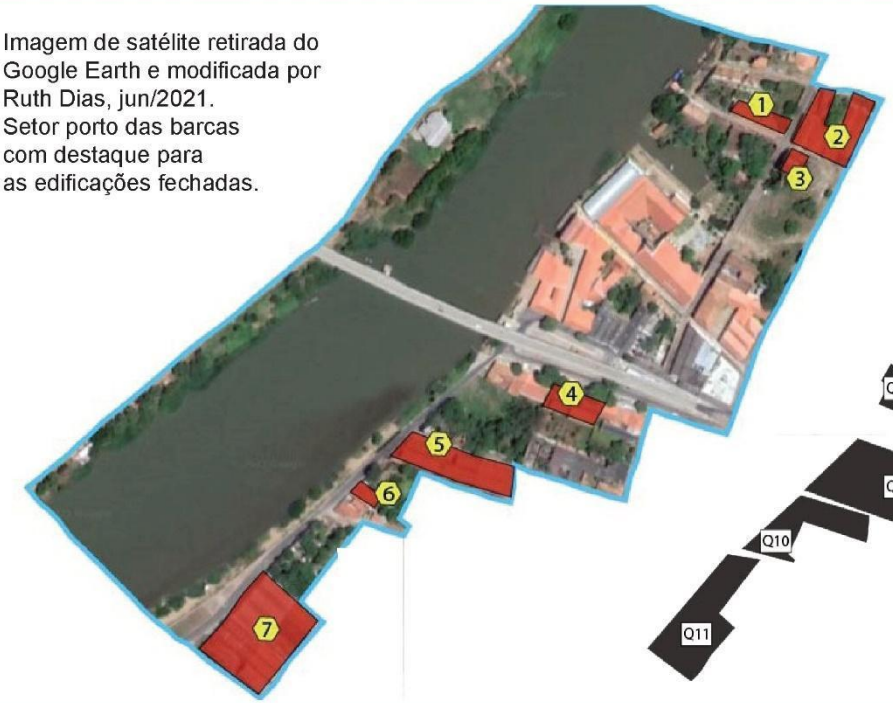

Foto 01

Foto 01 - Vista da construção abandonada.
Imagem: Ruth Dias, nov/2020
Foto 02 - Vista da fachada frontal.
Imagem: Ruth Dias, nov/2020
Foto 03 - Vista dos fundos da edificação a partir do terreno vago.
Imagem: Ruth Dias, nov/2020

Edificações fechadas

3

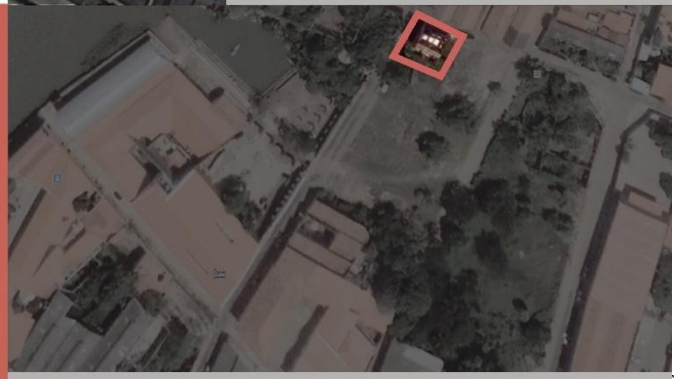
Imagem de satélite retirada do Google Earth e modificada por Ruth Dias, jun/2021.
Setor porto das barcas com destaque para as edificações fechadas.



Quarteirões do setor porto das barcas.
Ruth Dias, jun/2021.







3 - Prédio

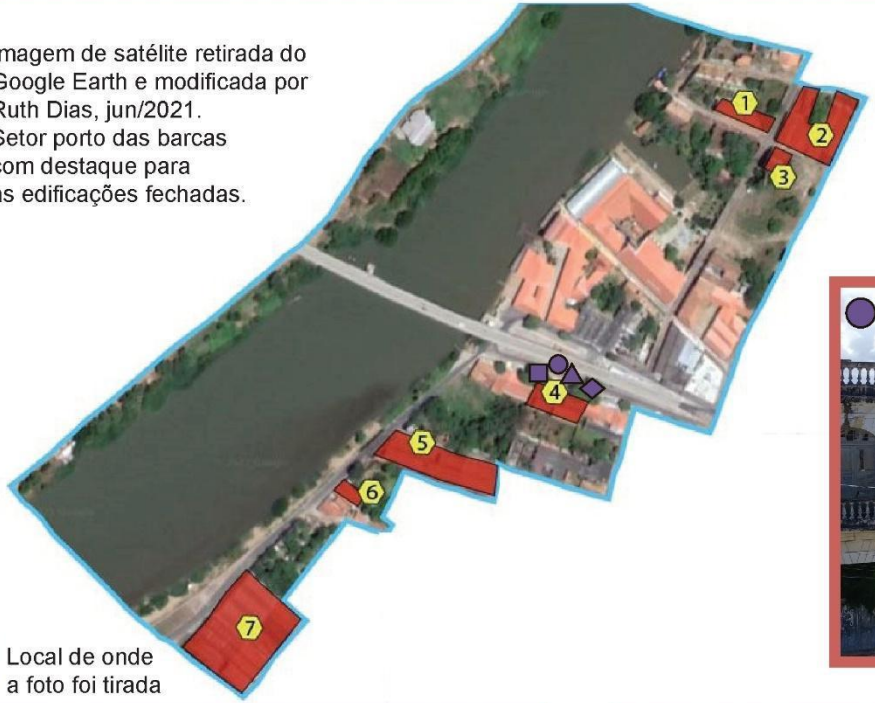
Prédio descaracterizado e abandonado situado em um terreno público em estado avançado de degradação. Segundo as fichas do SICG, a edificação possuía em 2009 mais um pavimento superior que ruiu com as fortes chuvas registradas em abril deste mesmo ano. No levantamento fotográfico de 2020, nota-se que a edificação permanece em estado de deterioração. Nas imagens de satélite do Google Earth ao lado, é possível perceber que a edificação está localizada junto ao extenso terreno vazio, esse contraste lhe dá um grande destaque na paisagem urbana.

Imagem de satélite do google earth do setor porto das barcas nos anos de 2009, 2011 e 2020

Edificações fechadas

4

Imagem de satélite retirada do Google Earth e modificada por Ruth Dias, jun/2021.
Setor porto das barcas com destaque para as edificações fechadas.



Local de onde a foto foi tirada


Foto 01


Foto 02


Foto 03

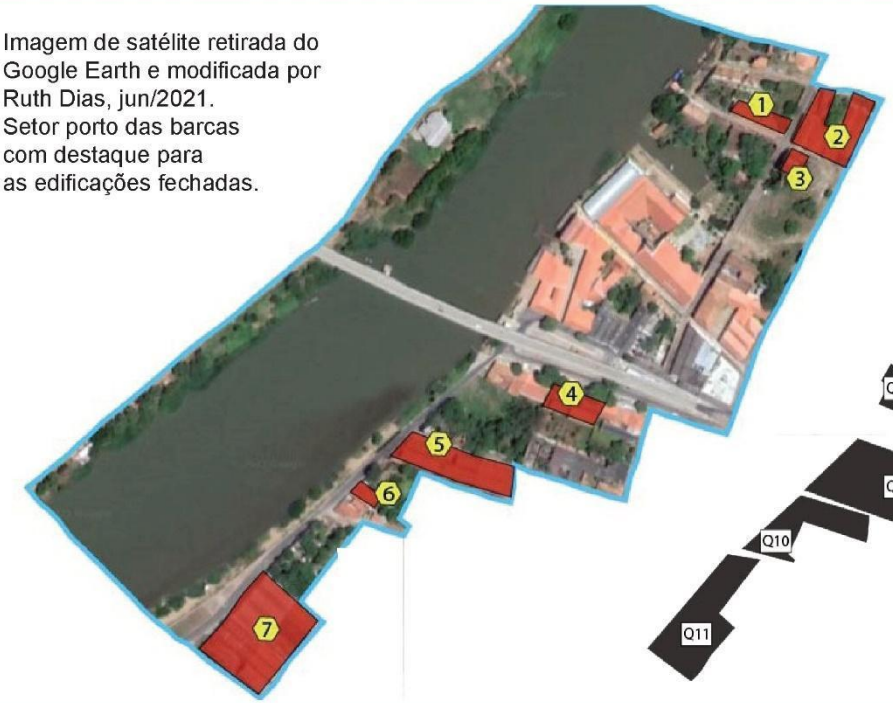

Foto 04

Foto 01 - Fachadas frontal dos imóveis vazios.
Imagem: Ruth Dias, nov/2020
Foto 02 - Vista superior do imóvel com perda de parte da estrutra do telhado.
Imagem: Ruth Dias, nov/2020
Foto 03 - Detalhe da esquadria em madeira.
Imagem: Ruth Dias, nov/2020
Foto 04 - Fachada do imóvel térreo.
Imagem: Ruth Dias, nov/2020

Edificações fechadas

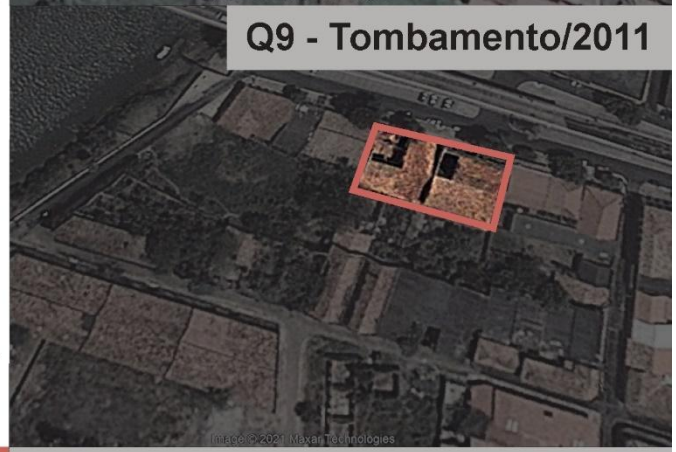
4

Imagem de satélite retirada do Google Earth e modificada por Ruth Dias, jun/2021.
Setor porto das barcas com destaque para as edificações fechadas.



Quarteirões do setor porto das barcas.
Ruth Dias, jun/2021.







4 - Edificações civis

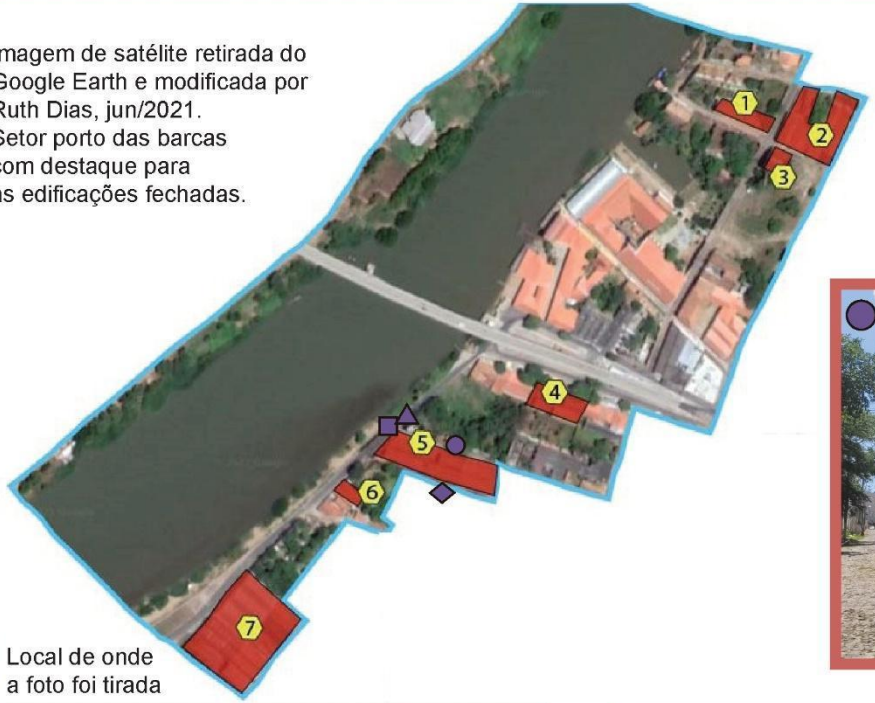
Edificações com tipologia civil que possuem tombamento municipal. Segundo as fichas do SICG, em 2009 a edificação de dois pavimentos encontrava-se sem a parede lateral e a edificação térrea estava com algumas telhas faltantes. Observa-se no levantamento fotográfico de 2020 que a parede foi reconstruída (foto 01) e que a edificação térrea perdeu boa parte da sua estrutura de telhado (foto 02). Nas imagens de satélite do Google Earth ao lado é possível perceber a perda parcial do telhado nas duas edificações.

Imagem de satélite do google earth do setor porto das barcas nos anos de 2009, 2011 e 2020

Edificações fechadas

5

Imagem de satélite retirada do Google Earth e modificada por Ruth Dias, jun/2021.
Setor porto das barcas com destaque para as edificações fechadas.



Local de onde a foto foi tirada


Foto 01


Foto 02


Foto 03

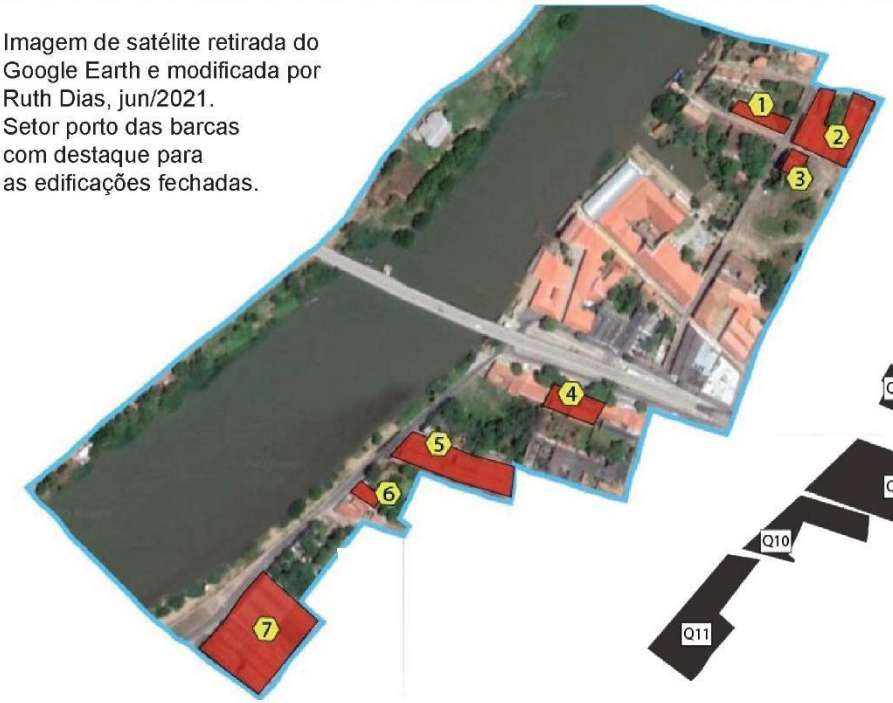

Foto 04

Foto 01 - Vista da fachada voltada para o rio.
Imagem: Ruth Dias, nov/2020
Foto 02 - Vista da fachada lateral esquerda.
Imagem: Ruth Dias, nov/2020
Foto 03 - Vista da fachada lateral direita do imóvel e do terreno vago ao lado com descarte de resíduos.
Imagem: Ruth Dias, nov/2020
Foto 04 - Detalhe da cobertura sobre a rua.
Imagem: Ruth Dias, nov/2020

Edificações fechadas

5

Imagem de satélite retirada do Google Earth e modificada por Ruth Dias, jun/2021.
Setor porto das barcas com destaque para as edificações fechadas.

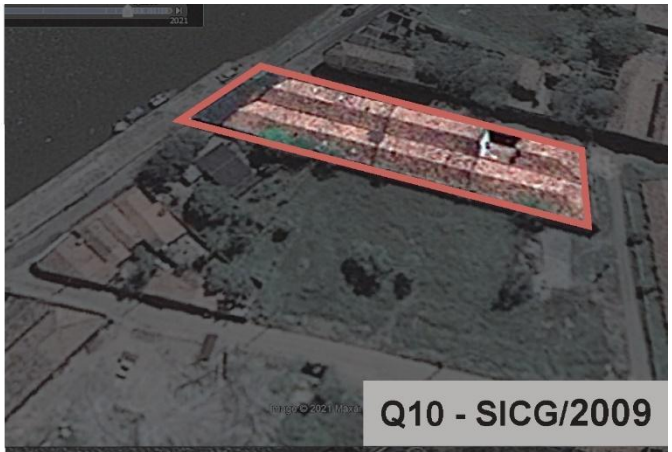


Quarteirões do setor porto das barcas.
Ruth Dias, jun/2021.

5 - Galpões industriais

Edificações com tipologia industrial de propriedade privada. Segundo as fichas do SICG, em 2009 o imóvel estava fechado e sem uso. Nas imagens de satélite do Google Earth ao lado, é possível perceber pequenas áreas com perdas do telhado em pontos distintos durante os anos. No levantamento fotográfico de 2020, observa-se na Foto 01 e 04 um detalhe único nessa construção: a presença de uma cobertura sobre a rua à beira rio. Outro fato importante representado na Foto 03 é o lote vago que faz divisa lateral com os galpões e é utilizado como depósito de lixo não regulamentado sendo uma ameaça para a conservação da edificação.

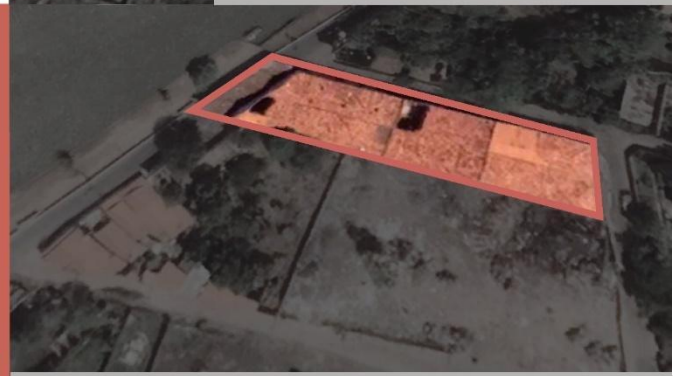
Imagem de satélite do google earth do setor porto das barcas nos anos de 2009, 2011 e 2020



Q10 - SICG/2009



Q10 - Tombamento/2011

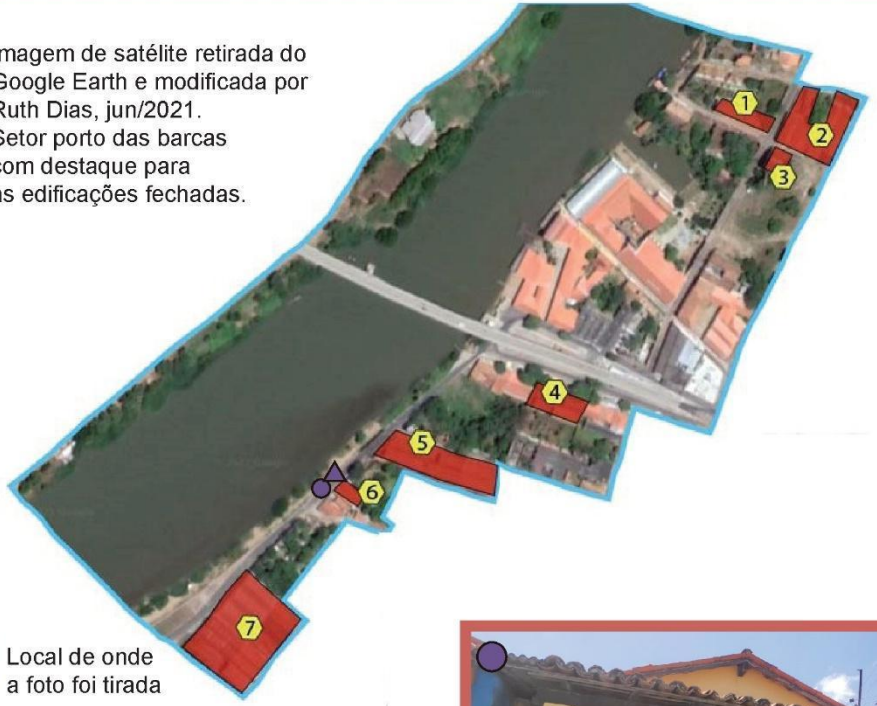


Q10 - Levantamento fotográfico/2020

Edificações fechadas

6

Imagem de satélite retirada do Google Earth e modificada por Ruth Dias, jun/2021.
Setor porto das barcas com destaque para as edificações fechadas.



Local de onde a foto foi tirada


Foto 01


Foto 02

Foto 01 - Fachada frontal da edificação azul à beira rio.
Imagem: Ruth Dias, nov/2020
Foto 02 - Fachada frontal da edificação amarela à beira rio.
Imagem: Ruth Dias, nov/2020

Edificações fechadas

6

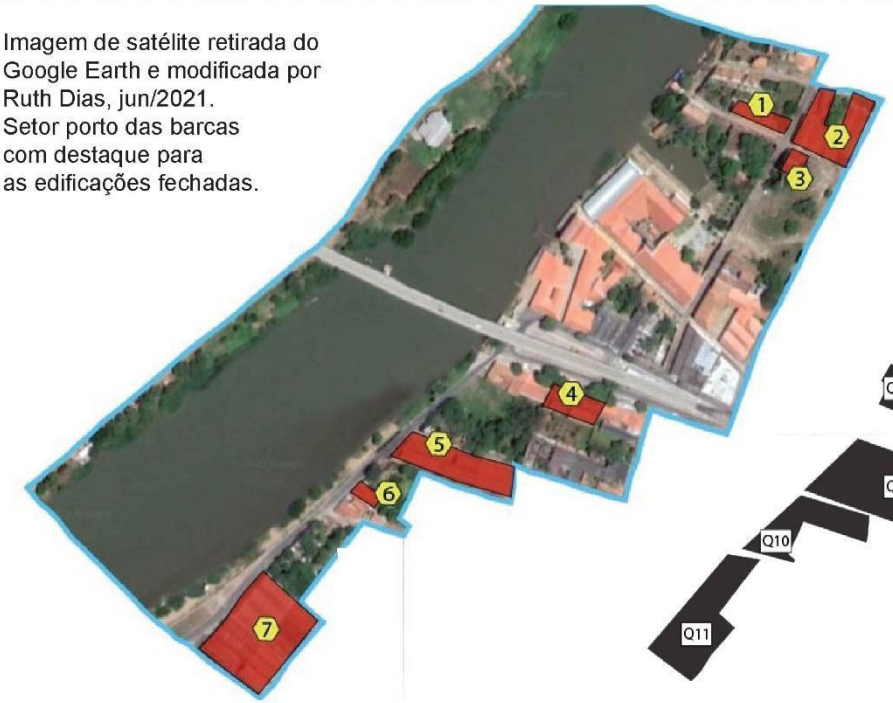
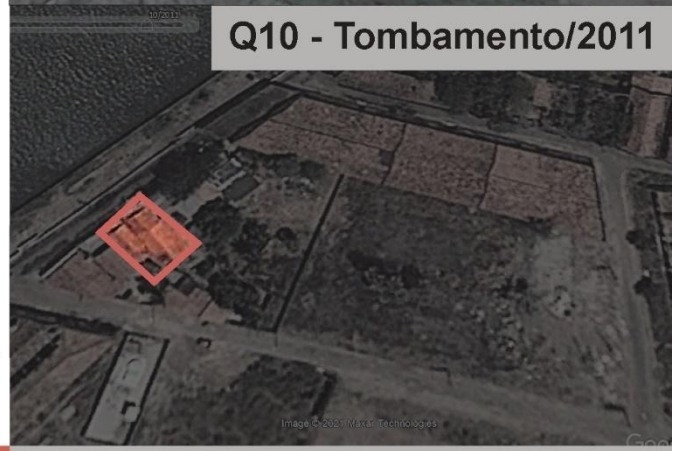


Imagem de satélite retirada do Google Earth e modificada por Ruth Dias, jun/2021.
Setor porto das barcas com destaque para as edificações fechadas.

Quarteirões do setor porto das barcas.
Ruth Dias, jun/2021.







6 - Edificações residenciais

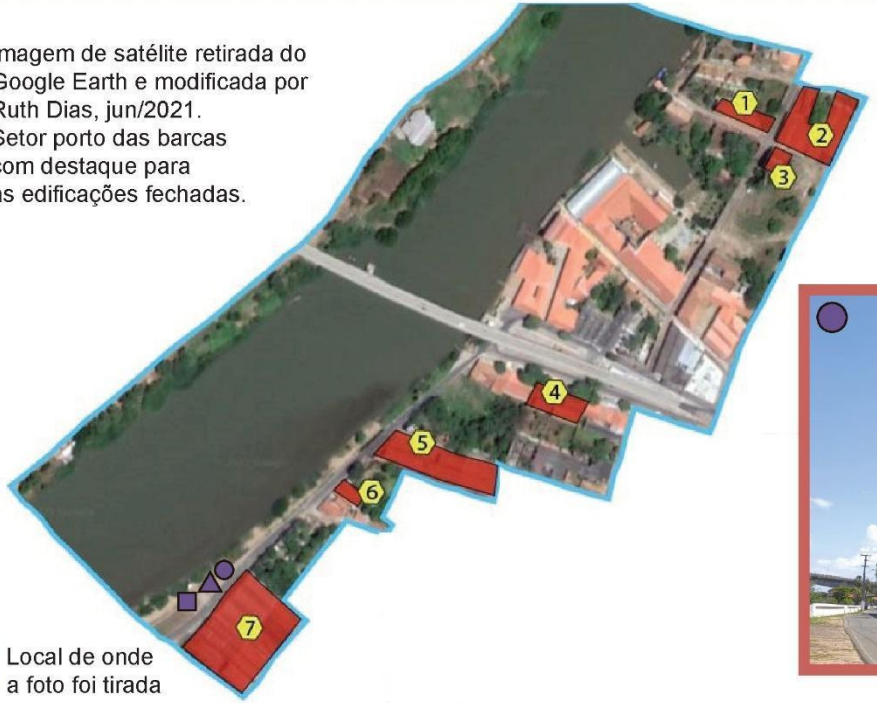
Edificações com tipologia residencial localizados à beira do rio Iagaraçu. Segundo as fichas do SICG, em 2009 os imóveis são de propriedade privada, possuiam uso residencial e bom estado de conservação. No levantamento fotográfico de 2020, é possível perceber que os acessos à edificação estão fechados com arames farpados impossibilitando a entrada no seu interior. Desta forma, entende-se que os imóveis estão fechados e sem uso atual.

Imagem de satélite do google earth do setor porto das barcas nos anos de 2009, 2011 e 2020

Edificações fechadas

7

Imagem de satélite retirada do Google Earth e modificada por Ruth Dias, jun/2021.
Setor porto das barcas com destaque para as edificações fechadas.



▲ ● ■ ◆ Local de onde a foto foi tirada


Foto 01


Foto 02

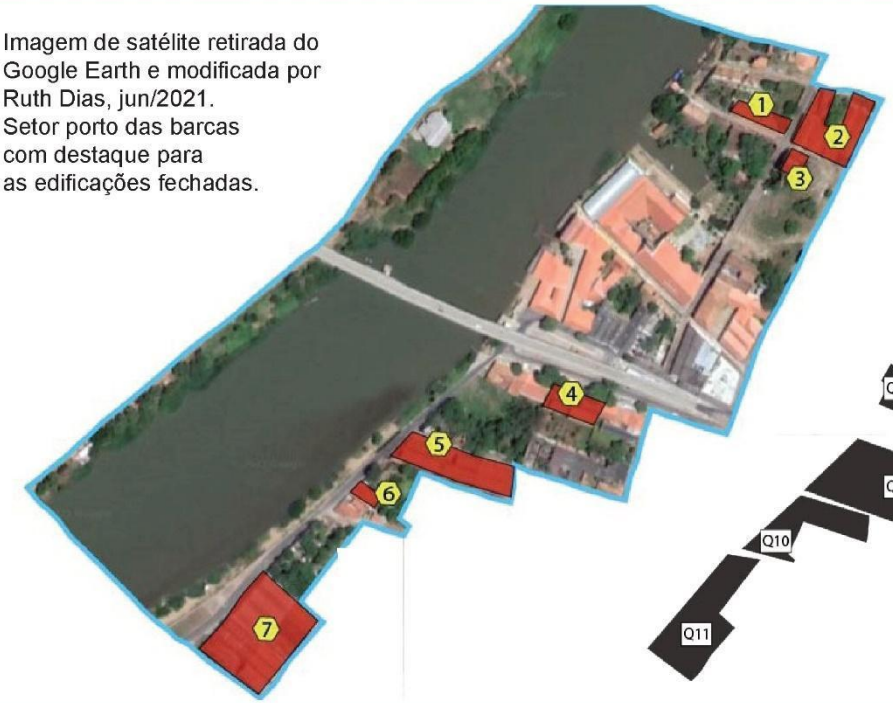

Foto 03

Foto 01 - Vista parcial do lado direto da fachada dos galpões industriais à beira rio.
Imagem: Ruth Dias, nov/2020
Foto 02 - Vista parcial do lado esquerdo da fachada dos galpões industriais à beira rio.
Imagem: Ruth Dias, nov/2020
Foto 03 - Vista aproximada de parte da fachada dos galpões industriais à beira rio.
Imagem: Ruth Dias, nov/2020.

Edificações fechadas

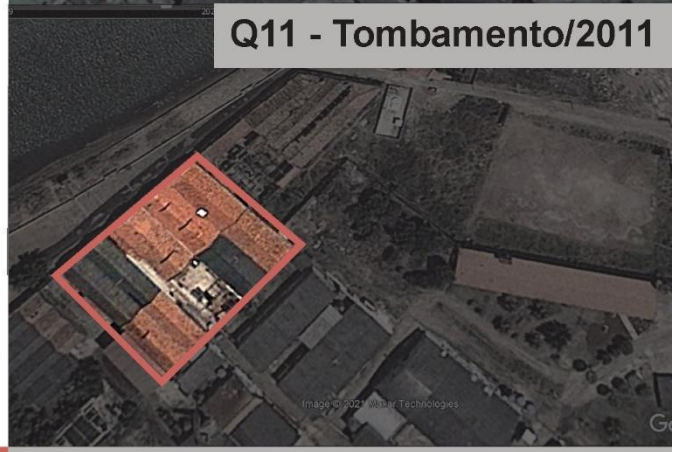
7

Imagem de satélite retirada do Google Earth e modificada por Ruth Dias, jun/2021.
Setor porto das barcas com destaque para as edificações fechadas.



Quarteirões do setor porto das barcas.
Ruth Dias, jun/2021.







7 - Conjunto de galpões industriais

Conjunto de galpões industriais de propriedade privada localizados à beirado rio Igaraçu. Segundo as fichas do SICG, em 2009 o imóvel estava fechado e sem uso. Nas imagens de satélite do Google Earth ao lado, é possível observar que houve perdas e substituições do telhado, em pontos distintos, durante os anos. No levantamento fotográfico de 2020, observa-se que alguns vãos de esquadrias foram vedados com alvenaria e outros seguem fechados com portões metálicos.

Imagem de satélite do google earth do setor porto das barcas nos anos de 2009, 2011 e 2020

Edificações em uso

1

Imagem de satélite retirada do Google Earth e modificada por Ruth Dias, jun/2021.
Setor porto das barcas com destaque para as edificações em uso.



Local de onde a foto foi tirada


Foto 01


Foto 02


Foto 03

Foto 01 - Fachada frontal.
Imagem: Ruth Dias, nov/2020
Foto 02 - Fachada e acesso à edificação aos fundos.
Imagem: Street View, nov/2019
Foto 03 - Detalhe do acesso à oficina mecânica.
Imagem: Ruth Dias, nov/2020.

Edificações em uso

1

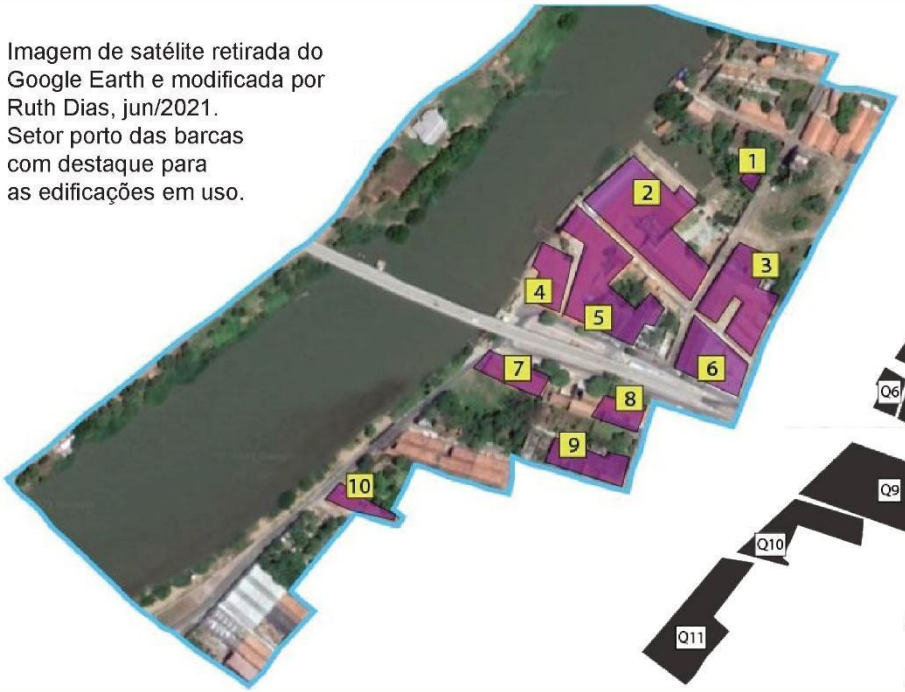


Imagem de satélite retirada do Google Earth e modificada por Ruth Dias, jun/2021. Setor porto das barcas com destaque para as edificações em uso.

Quarteirões do setor porto das barcas. Ruth Dias, jun/2021.

1 - Oficina São Cristovão

Imóvel de propriedade privada, com tombamento municipal. Segundo as fichas do SICG, em 2009, a edificação possuía conservação precária e seus usos eram: residencial, oficina mecânica e ateliê. Nas imagens de satélite do Google Earth ao lado, pode-se perceber a proximidade no imóvel com o pier desativado e o Museu do Mar, que compõe a área turística reestruturada pelo governo do estado do Piauí (área 2, 4 e 5). O levantamento fotográfico de 2020 mostra que o uso misto se manteve de acordo com as fichas do SICG.

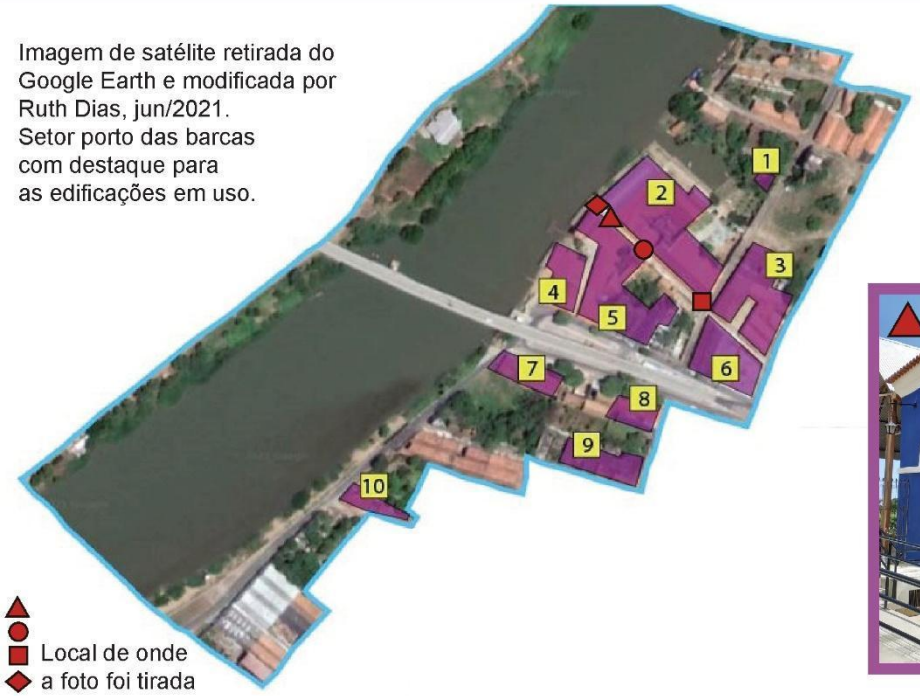


Imagem de satélite do google earth do setor porto das barcas nos anos de 2009, 2011 e 2020

Edificações em uso

2

Imagem de satélite retirada do Google Earth e modificada por Ruth Dias, jun/2021.
Setor porto das barcas com destaque para as edificações em uso.



Local de onde a foto foi tirada


Foto 04


Foto 02


Foto 03


Foto 04

Foto 01 - Fachada frontal do Museu do Mar.
Imagem: Ruth Dias, nov/2020
Foto 02 - Loja de artesanato. Detalhe para a adequação de acessibilidade.
Imagem: Ruth Dias, nov/2020
Foto 03 - Pátio coberto à beira rio.
Imagem: Ruth Dias, nov/2020
Foto 04 - Fachada lateral do Museu do Mar.
Imagem: Ruth Dias, nov/2020

Edificações em uso

2

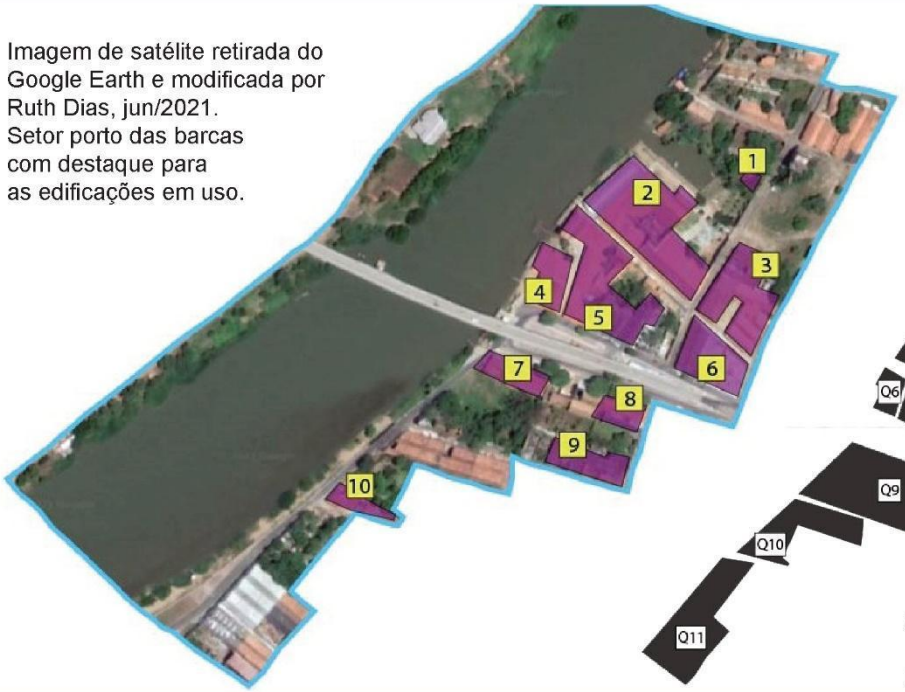


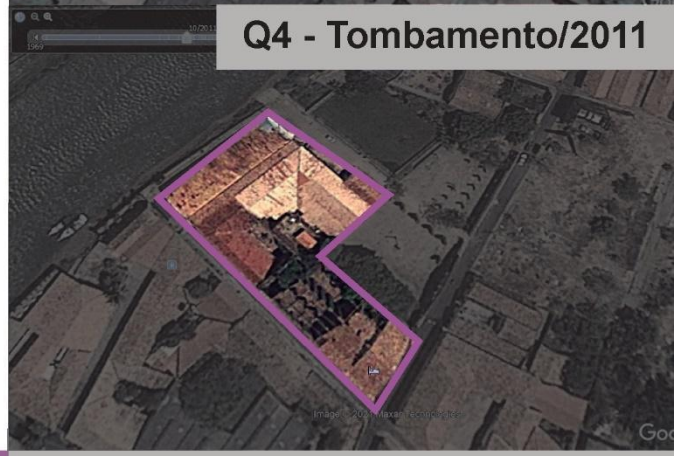
Imagem de satélite retirada do Google Earth e modificada por Ruth Dias, jun/2021.
Setor porto das barcas com destaque para as edificações em uso.

Quarteirões do setor porto das barcas.
Ruth Dias, jun/2021.

2 - Área turística de uso misto

Conjunto de edificações de uso misto, com tombamento municipal. Nesta região funcionam o Museu do Mar, a Fundação de cultura - Fundac, lojas de artesanatos e a Associação comercial de Parnaíba. Esta região é composta por imóveis representantes do período colonial da cidade e um pátio coberto à beira rio (foto 03). Segundo as fichas do SICG, em 2009 algumas destas edificações estavam em estado de arruinamento. O levantamento fotográfico de 2020 mostra a área em processo reestruturação desenvolvida pelo governo estadual. Nas imagens de satélite do Google Earth ao lado, pode-se perceber a reforma da estrutura dos telhados.





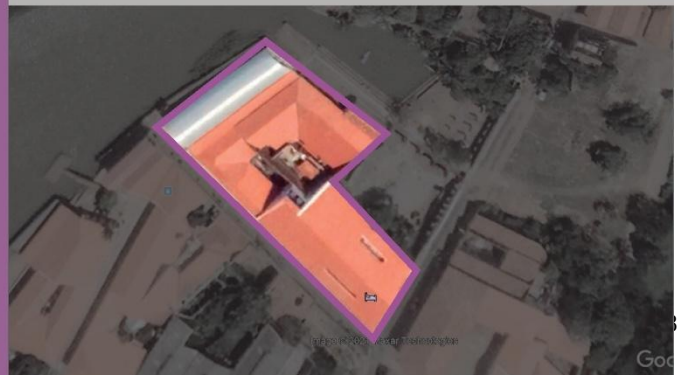


Imagem de satélite do google earth do setor porto das barcas nos anos de 2009, 2011 e 2020

Edificações em uso

3

Imagem de satélite retirada do Google Earth e modificada por Ruth Dias, jun/2021.
Setor porto das barcas com destaque para as edificações em uso.



▲ ● ■ ◆ Local de onde a foto foi tirada


Foto 01


Foto 02


Foto 03


Foto 04

Foto 01 - Edificação recém restaurada.
Imagem: Ruth Dias, nov/2020
Foto 02 - Vista das FACHADAS.
Imagem: Ruth Dias, nov/2020
Foto 03 - Vista do pátio interno das edificações.
Imagem: Ruth Dias, nov/2020
Foto 04 - Vista da esquina da edificação que funciona uma loja de confecção de roupas.
Imagem: Ruth Dias, nov/2020

Edificações em uso

3

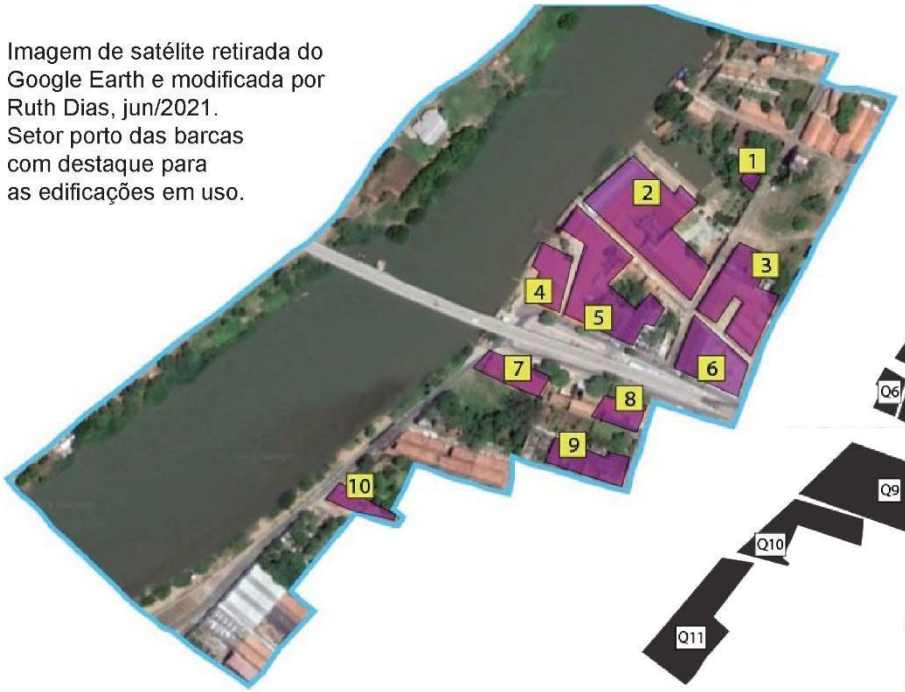


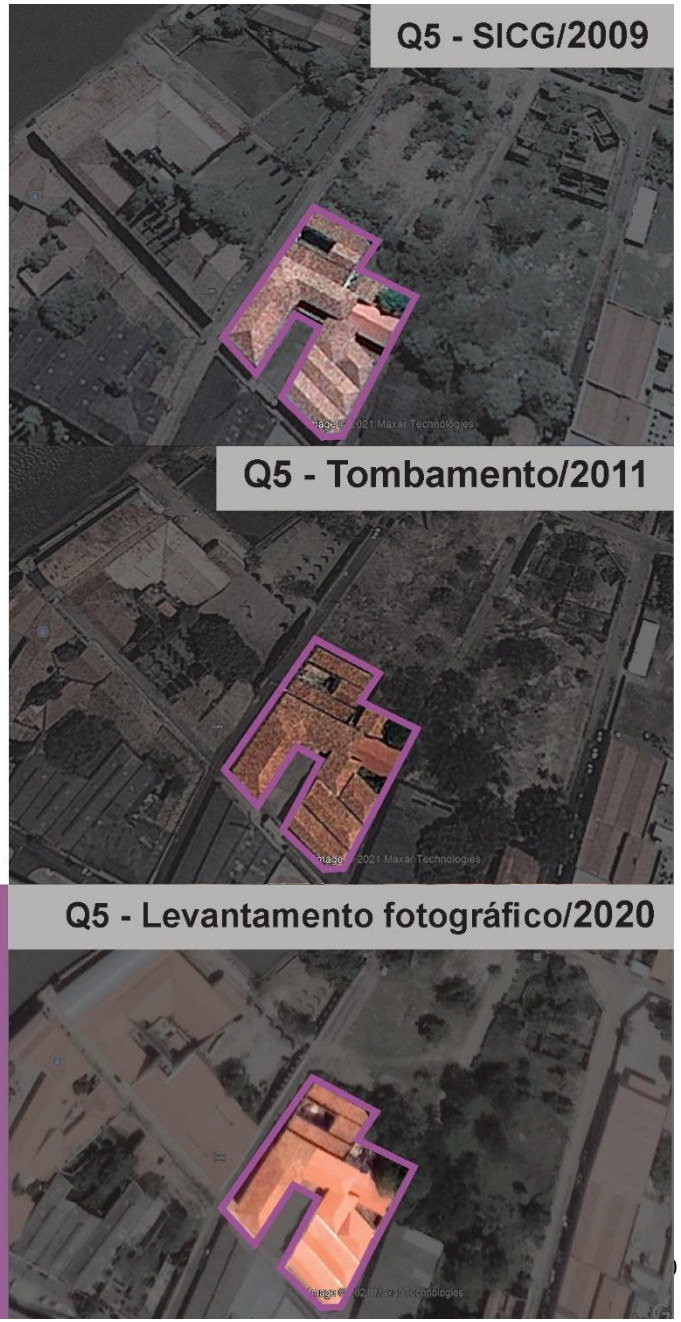
Imagem de satélite retirada do Google Earth e modificada por Ruth Dias, jun/2021. Setor porto das barcas com destaque para as edificações em uso.

Quarteirões do setor porto das barcas. Ruth Dias, jun/2021.

3 - Edificações industriais

Edificações com tipologia industrial de propriedade pública. Segundo as fichas do SICG, em 2009 os imóveis possuíam usos de confecções artesanais de sapatos, roupas e marcenarias. Nas imagens de satélite do Google Earth ao lado, percebe-se uma restauração de parte do telhado e um pátio interno com acesso à rua, que também pode ser observado na foto 03 da prancha anterior. O levantamento fotográfico de 2020 mostra que os usos se mantém os mesmo dos descritos na ficha do SICG.

Imagem de satélite do google earth do setor porto das barcas nos anos de 2009, 2011 e 2020



Edificações em uso

4

Imagem de satélite retirada do Google Earth e modificada por Ruth Dias, jun/2021.
Setor porto das barcas com destaque para as edificações em uso.



Local de onde a foto foi tirada


Foto 01


Foto 02


Foto 03


Foto 04

Foto 01 - Edificação subdividida em lojas utilizadas por agências de turismo.
Imagem: Ruth Dias, nov/2020
Foto 02 - Fachada de lojas na área turística.
Imagem: Ruth Dias, nov/2020
Foto 03 - Fachada lateral do restaurante Dr. Camarão.
Imagem: Ruth Dias, nov/2020
Foto 04 - Fachadas das lojas na área turística.
Imagem: Ruth Dias, nov/2020

Edificações em uso

4

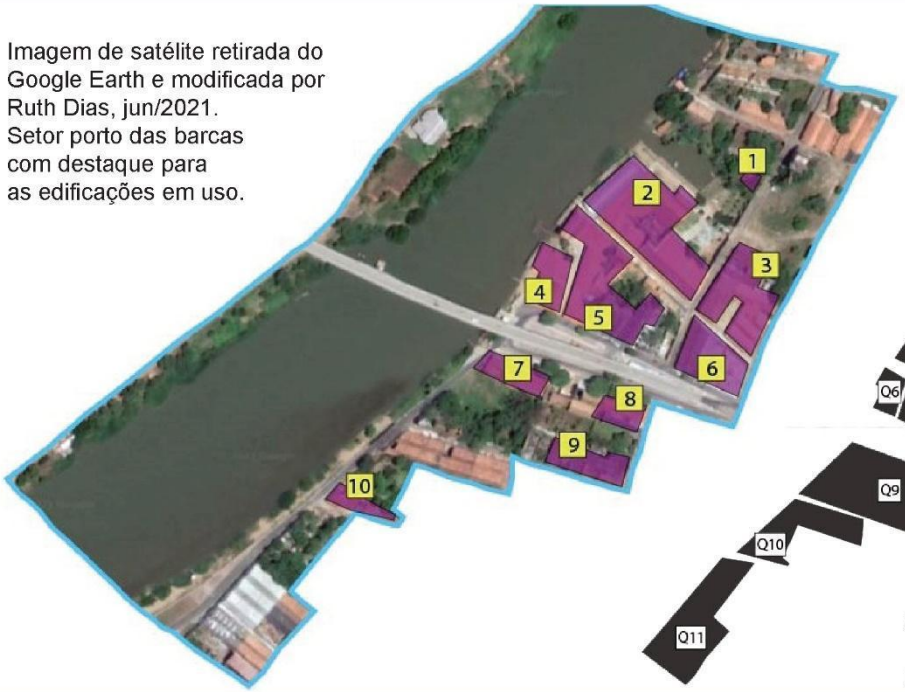


Imagem de satélite retirada do Google Earth e modificada por Ruth Dias, jun/2021. Setor porto das barcas com destaque para as edificações em uso.

Quarteirões do setor porto das barcas. Ruth Dias, jun/2021.

4 - Área turística de uso misto

Conjunto de edificações de uso misto com tombamento municipal. A área possui comércio de artesanato, serviços de agências turísticas e restaurantes com um fluxo intenso de pessoas. Segundo as fichas do SICG, em 2009 esses imóveis se encontravam em bom estado de conservação. O levantamento fotográfico de 2020 mostra que essa realidade se manteve, visto que a região citada acima faz parte do projeto de reestruturação desenvolvida pelo governo do estado do Piauí. Na foto 04 da prancha anterior, registra-se uma fachada em pedras aparentes, esse sistema construtivo não é comum em arquiteturas do período colonial. Nas imagens de satélite do Google Earth ao lado, pode-se perceber a restauração da estrutura dos telhados..



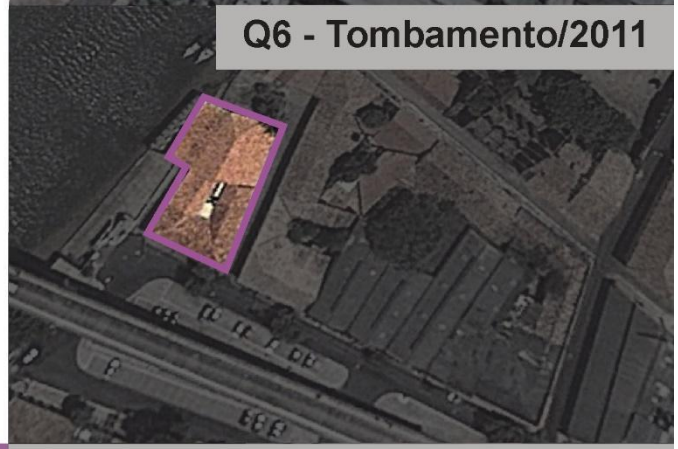




Imagem de satélite do google earth do setor porto das barcas nos anos de 2009, 2011 e 2020

Edificações em uso

5

Imagem de satélite retirada do Google Earth e modificada por Ruth Dias, jun/2021.
Setor porto das barcas com destaque para as edificações em uso.



Local de onde a foto foi tirada


Foto 01



Foto 02


Foto 03

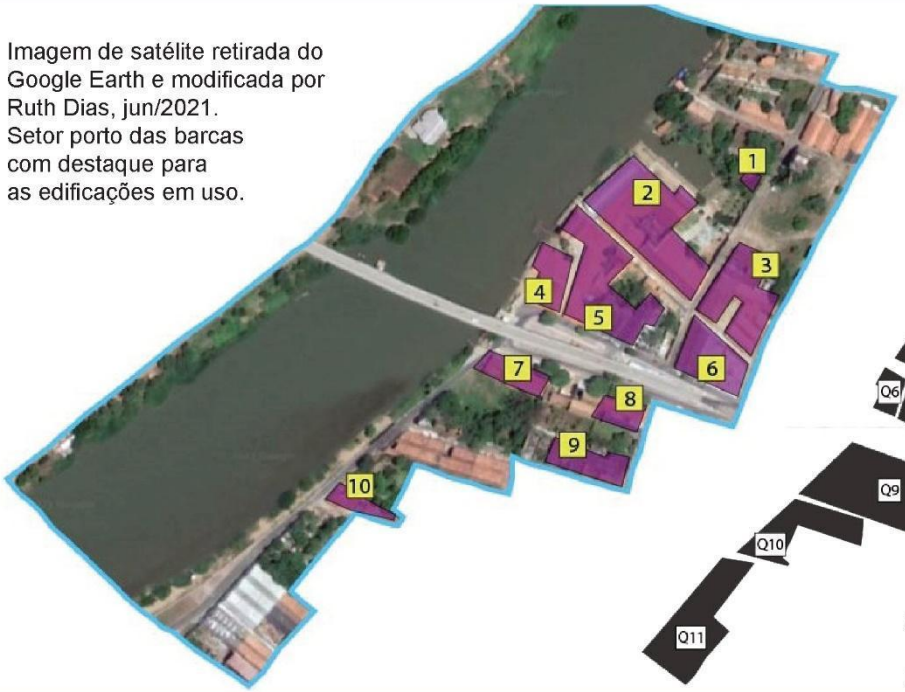

Foto 04

Foto 01 - Loja de artesanato da área turística.
Imagem: Ruth Dias, nov/2020
Foto 02 - Fachada da loja de material de construção.
Imagem: Ruth Dias, nov/2020
Foto 03 - Fachadas das lojas na área turística.
Imagem: Ruth Dias, nov/2020
Foto 04 - Loja de artesanato e prédio da federação do comércio.
Imagem: Ruth Dias, nov/2020

Edificações em uso

5

Imagem de satélite retirada do Google Earth e modificada por Ruth Dias, jun/2021. Setor porto das barcas com destaque para as edificações em uso.



Quarteirões do setor porto das barcas. Ruth Dias, jun/2021.

5 - Área turística e comercial

Conjunto de edificações de uso misto com tombamento municipal. A região possui um fluxo intenso de pessoas para os serviços de agências turísticas, restaurantes, pousadas, museu, comércio de artesanato e material de construção. Segundo as fichas do SICG em 2009, esses imóveis se encontravam em bom estado de conservação. O levantamento fotográfico de 2020 mostra que esta realidade se manteve, visto que quase toda a área faz parte do projeto de reestruturação desenvolvida pelo governo estadual. O imóvel que não compõe esse conjunto colonial é onde funciona a loja de material de construção (Foto 02). Nas imagens de satélite do Google Earth ao lado, pode-se perceber o contraste da cobertura dos dois núcleos.



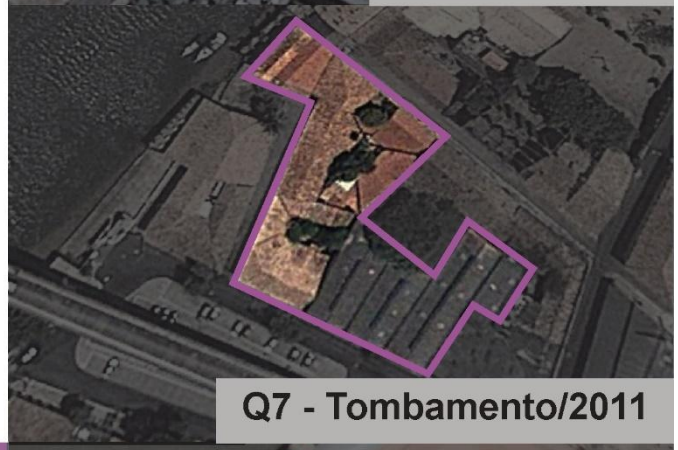




Imagem de satélite do google earth do setor porto das barcas nos anos de 2009, 2011 e 2020

Edificações em uso

6

Imagem de satélite retirada do Google Earth e modificada por Ruth Dias, jun/2021.
Setor porto das barcas com destaque para as edificações em uso.



Local de onde a foto foi tirada



Foto 01


Foto 02


Foto 03

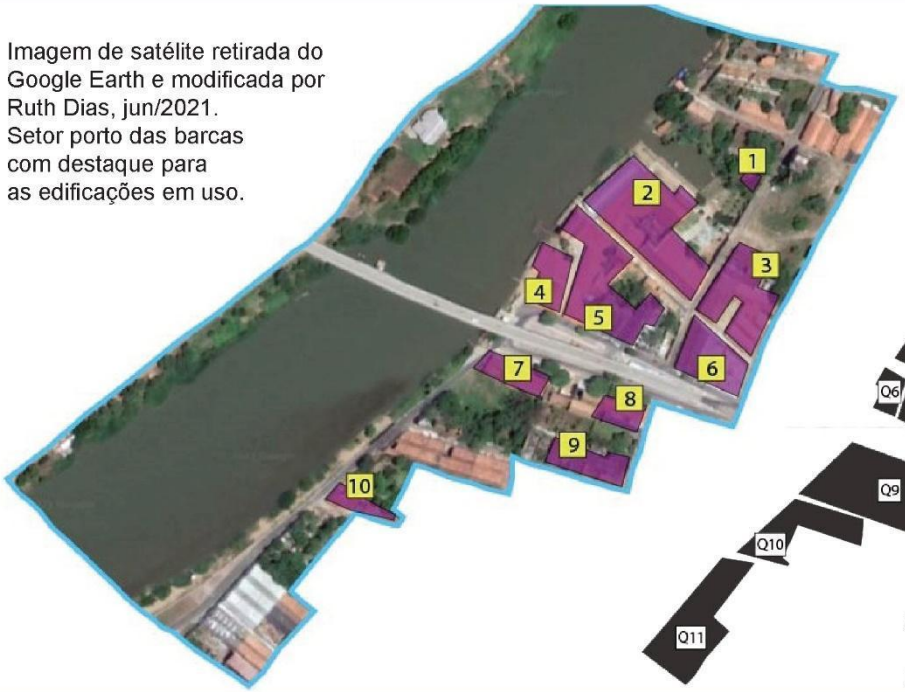

Foto 04

Foto 01 - Entrada principal do supermercado Elizeu.
Imagem: Ruth Dias, nov/2020
Foto 02 - Edificação pertencente ao supermercado.
Imagem: Ruth Dias, nov/2020
Foto 03 - Imóvel de estoque do supermercado.
Imagem: Ruth Dias, nov/2020
Foto 04 - Fachada lateral do supermercado Elizeu.
Imagem: Ruth Dias, nov/2020

Edificações em uso

6

Imagem de satélite retirada do Google Earth e modificada por Ruth Dias, jun/2021. Setor porto das barcas com destaque para as edificações em uso.



Quarteirões do setor porto das barcas. Ruth Dias, jun/2021.

6 - Supermercado Eliseu

Edificações de propriedade privada. Segundo as fichas do SICG em 2009, em uma das edificações do quarteirão (Q8) funcionava uma loja de material de construção, enquanto as demais eram utilizadas pelo supermercado Elizeu. Este documento também descreve que os imóveis sofreram muitas alterações para se adequarem ao uso atual. As imagens de satélite do Google Earth ao lado mostram uma modificação na cobertura do galpão principal do supermercado. No levantamento fotográfico de 2020 percebe-se que a edificação que em 2009 era uma loja de material de construção agora também possui uso relacionado ao supermercado (Foto 02).







Imagem de satélite do google earth do setor porto das barcas nos anos de 2009, 2011 e 2020

Edificações em uso

7

Imagem de satélite retirada do Google Earth e modificada por Ruth Dias, jun/2021.
Setor porto das barcas com destaque para as edificações em uso.



Local de onde a foto foi tirada


Foto 01


Foto 02


Foto 03


Foto 04

Foto 01 - Fachada frontal da edificação subdivida em usos comerciais.
Imagem: Ruth Dias, nov/2020
Foto 02 - Vista aproximada da loja na esquina.
Imagem: Ruth Dias, nov/2020
Foto 03 - Detalhe para a diferença no formato das portas da edificação que foi subdividida em lojas.
Imagem: Ruth Dias, nov/2020
Foto 04 - Fachada da edificação em reforma.
Imagem: Ruth Dias, nov/2020

Edificações em uso

7

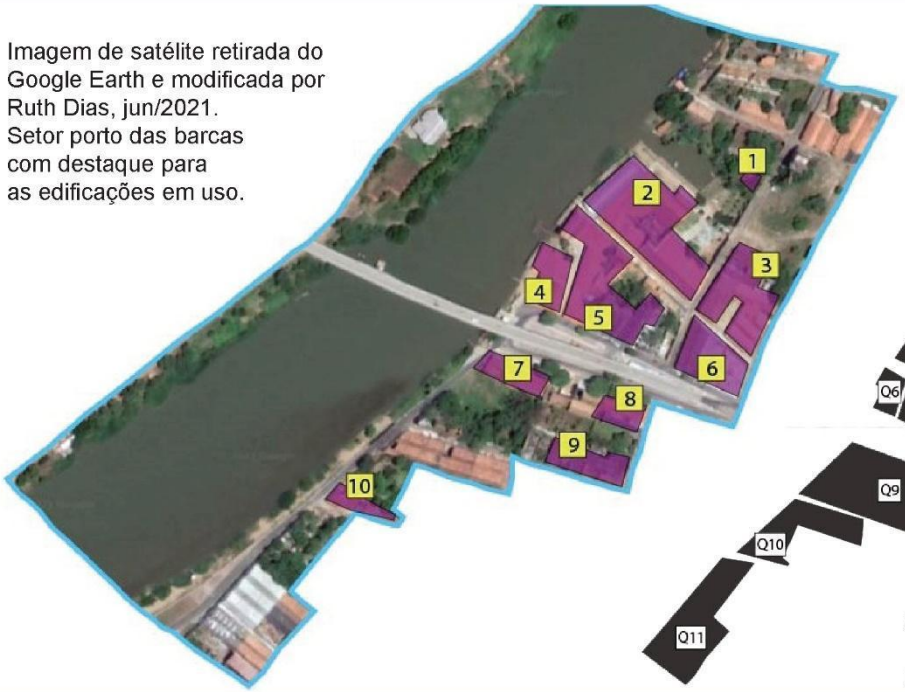
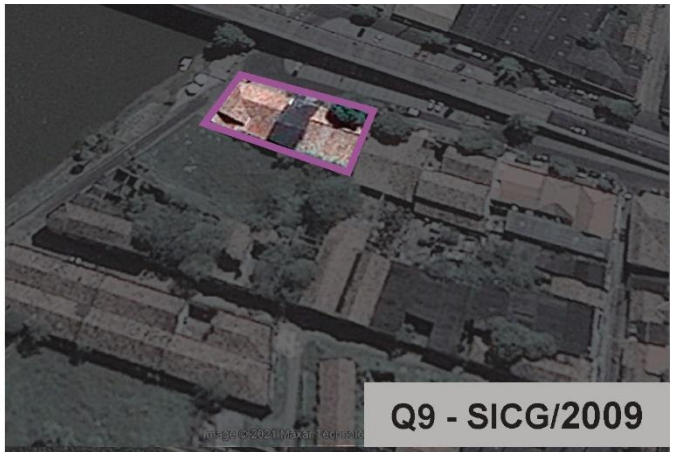


Imagem de satélite retirada do Google Earth e modificada por Ruth Dias, jun/2021.
Setor porto das barcas com destaque para as edificações em uso.

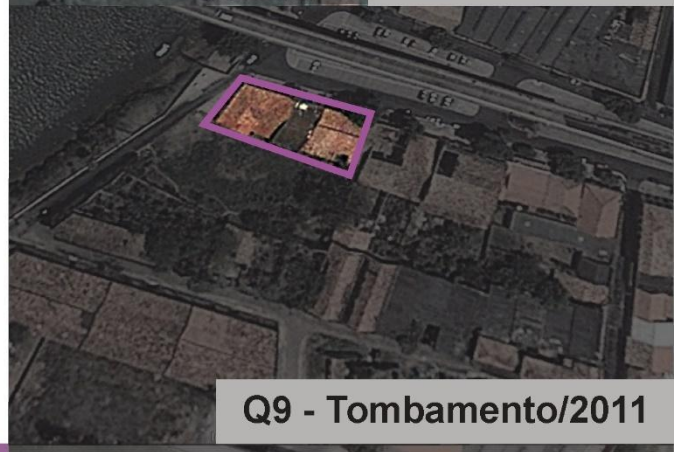
Quarteirões do setor porto das barcas.
Ruth Dias, jun/2021.

7 - Lojas comerciais

Edificações de propriedade privada subdivididas em pontos comerciais. Segundo as fichas do SICG, em 2009 uma das edificações estava degradada e as demais lojas possuíam uso comercial e de serviços. No levantamento fotográfico de 2020 percebe-se que ha um imóvel passando por uma reforma (Foto 03), este é a mesma edificação que foi apontada em 2009 em situação precária de conservação. As imagens de satélite do Google Earth ao lado mostram substituição e adequação do tipo de telha utilizada em parte da cobertura desses imóveis, assim entrando em acordo com as diretrizes do conjunto urbano tombado.



Q9 - SICG/2009



Q9 - Tombamento/2011



Q9 - Levantamento fotográfico/2020

Imagem de satélite do google earth do setor porto das barcas nos anos de 2009, 2011 e 2020

Edificações em uso

8

Imagem de satélite retirada do Google Earth e modificada por Ruth Dias, jun/2021.
Setor porto das barcas com destaque para as edificações em uso.



Local de onde a foto foi tirada



Foto 01


Foto 02

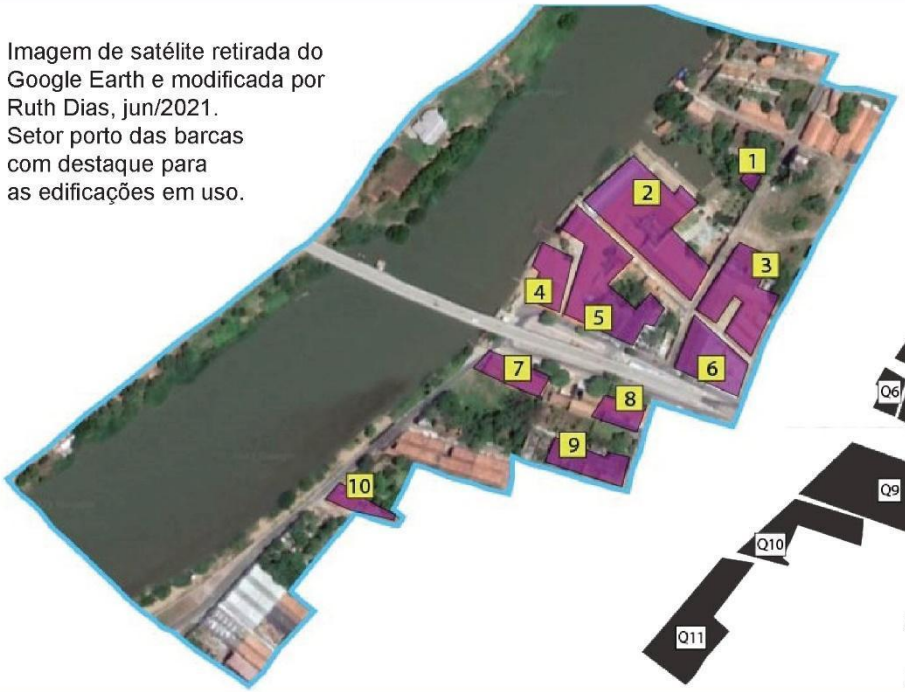

Foto 03

Foto 01 - Vista de edificação com uso comercial.
Imagem: Ruth Dias, nov/2020
Foto 02 - Conjunto de fachadas de edificações comerciais e de serviços.
Imagem: Ruth Dias, nov/2020
Foto 03 - Fachada frontal de edificação comercial.
Imagem: Ruth Dias, nov/2020

Edificações em uso

8

Imagem de satélite retirada do Google Earth e modificada por Ruth Dias, jun/2021. Setor porto das barcas com destaque para as edificações em uso.

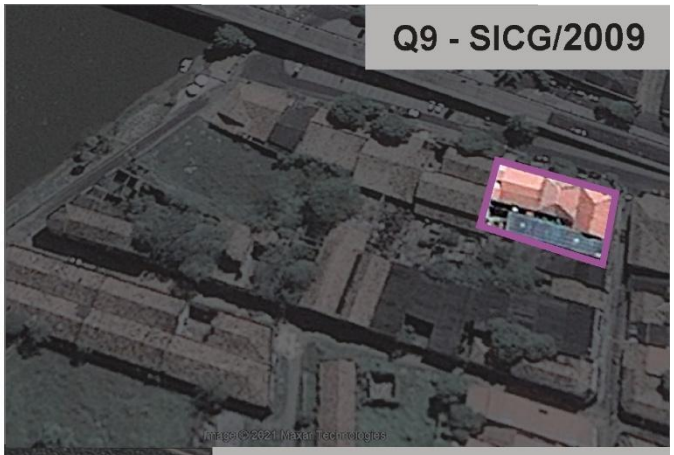


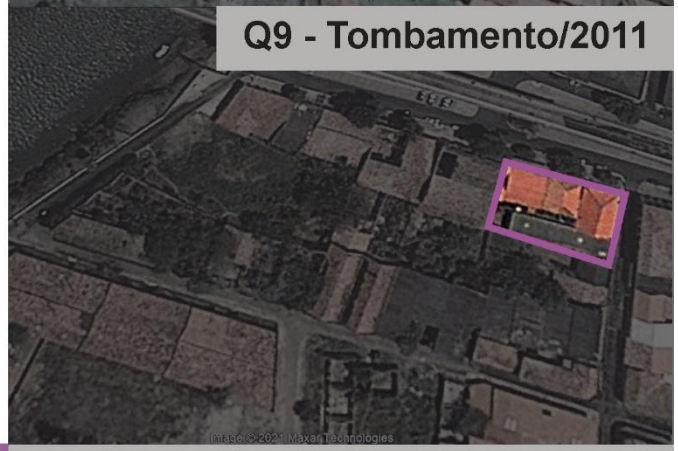
Quarteirões do setor porto das barcas. Ruth Dias, jun/2021.

8 - Lojas comerciais

Edificações de propriedade privada subdivididas em pontos comerciais. As fichas do SICG de 2009 descrevem os imóveis como muito descaracterizados, com usos comerciais e de serviços. No levantamento fotográfico de 2020 pode-se perceber elementos imponentes de descaracterização, como: o fechamento em vidro adesivado (Foto 03) e um beiral com estrutura de telha aparente (Foto 04). Nas imagens de satélite do Google Earth ao lado, não é possível perceber modificação estruturais nos telhados ou acréscimo da área nas edificações.

Imagem de satélite do google earth do setor porto das barcas nos anos de 2009, 2011 e 2020







Edificações em uso

9

Imagem de satélite retirada do Google Earth e modificada por Ruth Dias, jun/2021.
Setor porto das barcas com destaque para as edificações em uso.



▲ ● ■ ◆ Local de onde a foto foi tirada


Foto 01


Foto 02

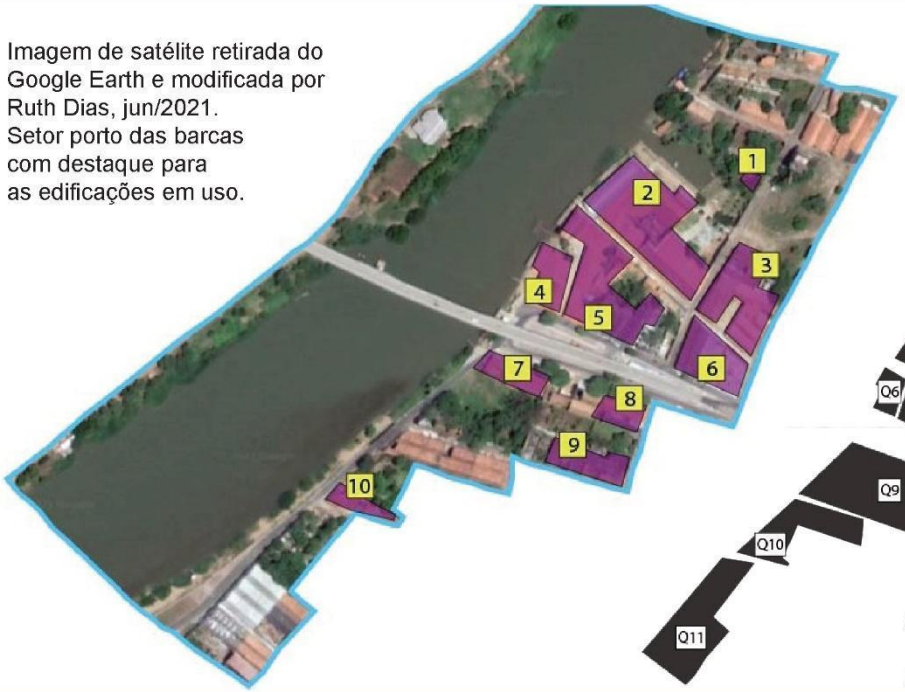

Foto 03

Foto 01 - Fachada de edificação de uso misto.
Imagem: Ruth Dias, nov/2020
Foto 02 - Fachada menor da edificação de uso misto.
Imagem: Ruth Dias, nov/2020
Foto 03 - Fachada lateral da edificação de uso misto.
Imagem: Ruth Dias, nov/2020

Edificações em uso

9

Imagem de satélite retirada do Google Earth e modificada por Ruth Dias, jun/2021. Setor porto das barcas com destaque para as edificações em uso.

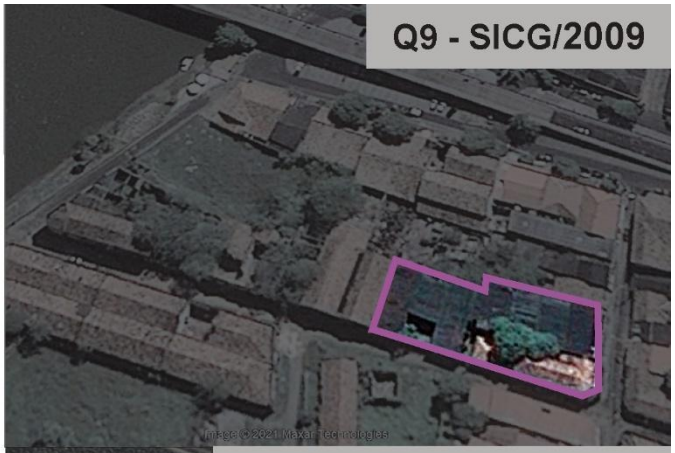


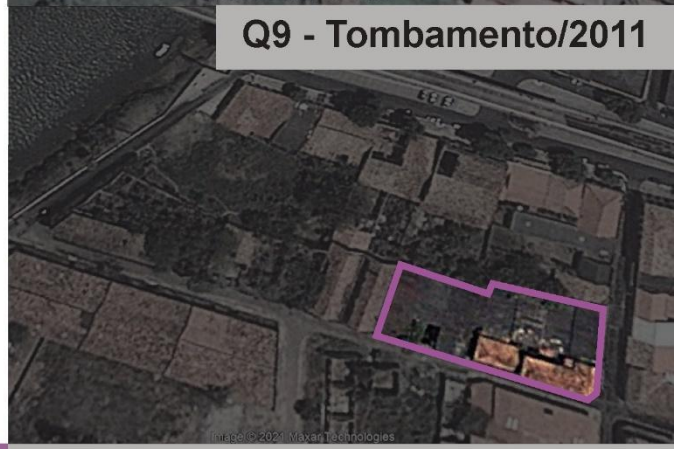
Quarteirões do setor porto das barcas. Ruth Dias, jun/2021.

9 - Edificações de uso misto

Conjunto de edificações de uso comercial, serviço e residencial. Segundo as fichas do SICG, em 2009 os imóveis estavam em bom estado de conservação. O levantamento fotográfico de 2020 mostra que os uso misto dos imóveis se mantiveram ao longo dos anos. Nas imagens de satélite do Google Earth, é possível perceber que não houve modificações estruturais nos telhados. E, na situação no levantamento fotográfico de 2020, observa-se que este conjunto de edificações possui em seus dois limites territoriais grandes espaços vazios com áreas vagas e/ou ruínas remanescentes das edificações vizinhas.

Imagem de satélite do google earth do setor porto das barcas nos anos de 2009, 2011 e 2020







Edificações em uso

10

Imagem de satélite retirada do Google Earth e modificada por Ruth Dias, jun/2021.
Setor porto das barcas com destaque para as edificações em uso.



Local de onde a foto foi tirada



Foto 01


Foto 02


Foto 03

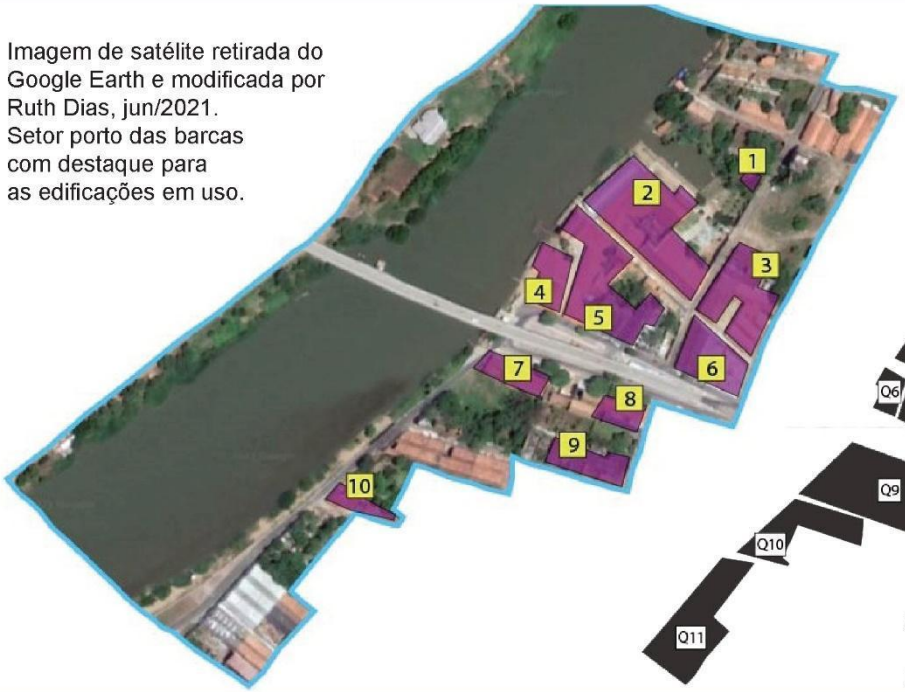

Foto 04

Foto 01 - Fachada do bar São Raimundo Nonato.
Imagem: Ruth Dias, nov/2020
Foto 02 - Fachada lateral do bar São Raimundo Nonato.
Imagem: Ruth Dias, nov/2020
Foto 03 - Fachada da edificação de uso residencial.
Imagem: Ruth Dias, nov/2020
Foto 04 - Fachada da edificação de uso residencial.
Imagem: Ruth Dias, nov/2020

Edificações em uso

10

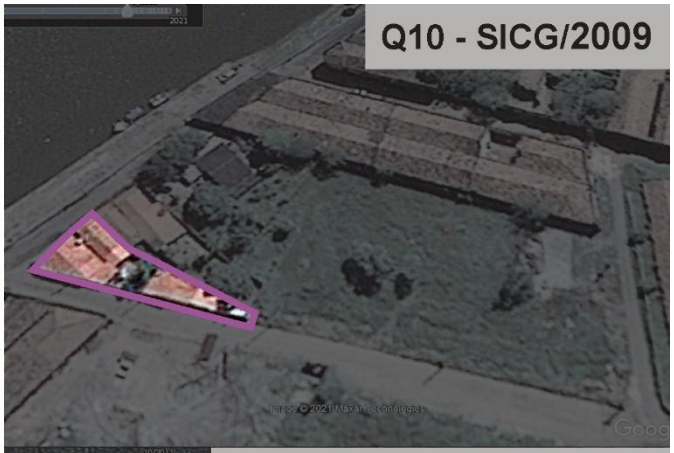
Imagem de satélite retirada do Google Earth e modificada por Ruth Dias, jun/2021. Setor porto das barcas com destaque para as edificações em uso.



Quarteirões do setor porto das barcas. Ruth Dias, jun/2021.

10 - Edificações de uso misto

Edificações de propriedade privada com uso misto: comercial e residencial. Nas imagens de satélite do Google Earth ao lado, é possível perceber que houve uma pequena modificação na área dos telhados entre os anos de 2009 e 2011. No levantamento fotográfico de 2020 percebe-se que há uma edificação com uso de bar (Foto 01) e as demais com uso residencial. Nas fotos da prancha anterior também é possível notar que as janelas e portas possuem proteção de gradil metálico, com isso, passa-se uma impressão de que não é uma área muito segura. Outro elemento que integra essa interpretação são as edificações vizinhas com fechamento dos acessos com arame farpado, como representado na prancha das edificações sem uso na área 6.



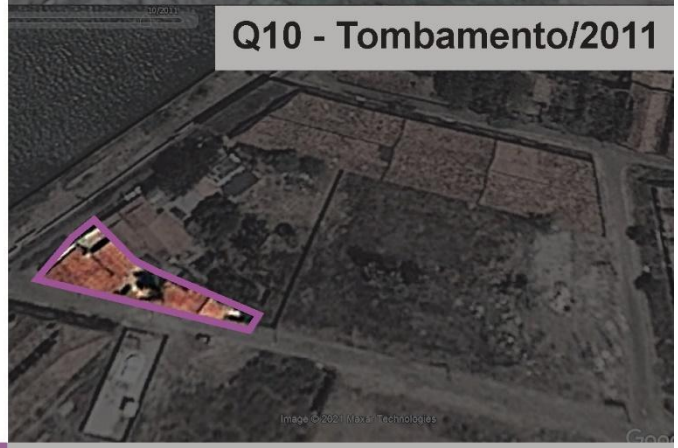




Imagem de satélite do google earth do setor porto das barcas nos anos de 2009, 2011 e 2020

3 VAZIOS URBANOS E O SETOR PORTO DAS BARCAS

No capítulo anterior, foi apresentada, por meio do material gráfico, uma síntese do diagnóstico realizado no Setor Porto das Barcas sobre os vazios urbanos existentes e seus estados de conservação nos anos de 2009, 2011 e 2020. Neste capítulo, pretende-se analisar criticamente os impactos destes vazios urbanos tanto para a gestão do patrimônio cultural quanto para o funcionamento da cidade.

Será realizada, também, uma aproximação ao objeto de pesquisa desta dissertação, o Setor Porto das Barcas, analisando alguns exemplos de vazios urbanos dentre os identificados nesta pesquisa, desenvolvendo uma discussão voltada para a eficácia dos instrumentos normativos vigentes para promover a gestão adequada do setor. Além disso, será debatida a capacidade desses instrumentos de fortalecer a transversalidade necessária entre os eixos urbanísticos e patrimoniais, com foco na melhoria da gestão pública.

A análise do diagnóstico realizado no capítulo 2 permite evidenciar que o Setor Porto das Barcas possui uma extensa e relevante área composta por lotes vagos e/ou ruínas, em sua maioria provenientes de terrenos que abrigavam galpões industriais. Como já salientado anteriormente neste trabalho, um dos principais motivos para o surgimento de vazios urbanos é o processo de desfuncionalização de uma região sem o direcionamento para um novo uso, como aconteceu na antiga região portuária de Parnaíba.

Entre as características mais evidentes nas edificações em processo de arruinamento no setor é a ausência de telhados, decorrente da falta de manutenção na estrutura de sustentação. A ausência dessas coberturas expõe a área interna das edificações às intempéries e ao crescimento de vegetação, agravando ainda mais a degradação das edificações.

No primeiro grupo de pranchas, representado pela cor verde (1 a 11), apresentam-se fotos nas quais é possível observar que, dentro das edificações, há a presença de vegetação de grande porte. Essas, por sua vez, somente atingem alturas como as percebidas no local após um período prolongado – possivelmente de anos ou até mesmo décadas.

Tanto a existência dessas vegetações quanto a observação de seu porte indicam que essas edificações estão com suas estruturas de telhado comprometidas há um longo período de tempo, o que representa o aumento do risco de perda estrutural para os demais elementos do bem edificado. É possível, ainda, a partir da leitura desses aspectos retratados nas fotografias, inferir que esses lotes se mantêm sem ocupação, ou seja, sem a destinação de uso apropriado, durante muito tempo.

Outro aspecto recorrente nas edificações sem uso ou em processo de arruinamento é o fechamento das esquadrias com alvenaria, para impedir o acesso à área interna. Por meio do levantamento fotográfico realizado em 2020, percebe-se que a maior parte dos casos de fechamento de esquadrias ocorreu em galpões industriais desativados. Evidencia-se, também, algumas unidades residenciais pequenas e lotes vagos nos quais a fachada da edificação que ali existiu se tornou uma espécie de gradil[24] ou muro. Essa prática, além de descaracterizar o bem cultural, cria muros que desconfiguram a relação entre lote e rua, originando ambientes hostis para a mobilidade do pedestre na região.

Algumas ruínas que foram observadas no Setor Porto das Barcas durante o desenvolvimento do diagnóstico possuem elementos estruturais com características arquitetônicas suficientes para permitir a compreensão de sua tipologia, época e principais atributos que o bem cultural edificado possuía. Porém, esse estado de conservação não se verifica em todo o conjunto, algumas edificações arruinadas perderam tantos elementos estruturais que se tornaram incompreensíveis à caracterização apenas pela observação dos vestígios.

A análise desse aspecto revela que o principal risco para a região do CHPP em relação às ruínas é que, sem medidas efetivas para mitigar os danos causados pelo tempo e conservar adequadamente o patrimônio tombado, todos os exemplares de ruínas e edificações em processo de arruinamento poderão alcançar um estado de descaracterização similar ao evidenciado nas estruturas que se tornaram incompreensíveis.

No setor Porto das Barcas, há também uma outra conformação de paisagem composta por regiões que mantêm suas edificações em uso, com predominância de comércio e serviços. Nesse recorte, observam-se residências em terrenos de uso misto que compartilham o espaço com um uso comercial. Este grupo de edificações em uso foi representado no diagnóstico pela cor roxa (1 a 10). Pela análise apresentada, é possível perceber que a maioria dos comércios e serviços dessa região está diretamente relacionada às atividades turísticas da cidade, com algumas exceções, como, por exemplo, a loja de material de construção do Q7 (quarteirão 7).

A predominância de atividades turísticas no Setor Porto das Barcas é marcada por variações, apresentando picos de fluxo de turistas em determinadas épocas do ano. Variáveis como clima, períodos de férias escolares e festas típicas são exemplos de condições que causam alta e baixa temporada no turismo. O caráter sazonal dessa atividade econômica e os diferentes

[24] Gradil: Estrutura de cercamento formada por grades, comumente utilizada para delimitar propriedades, áreas de segurança ou para fins decorativos.

cenários que esse movimento gera em termos de ocupação é um fator que deve ser levado em consideração tanto para a conservação do conjunto cultural urbano quanto para a definição de diretrizes urbanísticas voltadas a reverter os vazios urbanos existentes no setor.

Todos estes fatores e elementos ora mencionados evidenciam as complexas dinâmicas que permeiam os vazios urbanos, os processos de arruinamento e as edificações em uso no Setor. A variação na presença ou não de usos e no estado de conservação das estruturas, por exemplo, indica que a paisagem possui profundos desafios. Além disso, o impacto da sazonalidade do fluxo turístico sobre a região ressalta a importância de diretrizes urbanísticas, aliadas à proteção ao patrimônio cultural, levarem em consideração a integração das atividades na região, para que se evite esvaziamento e subutilização.

3.1 Vazios Urbanos e seus impactos na gestão urbana

A gestão urbanística dos vazios urbanos perpassa a compreensão de que o horizonte para o seu desenvolvimento deve ser orientado pelos princípios da função social da propriedade e da cidade. Assim, é função primordial do planejamento urbano identificar desafios e potencialidades das microrregiões para traçar ações de ocupação dos espaços ociosos com intervenções que potencializam o desenvolvimento local e resguardam o direito à cidade.

Tal horizonte se faz essencial para a escolha de instrumentos eficazes de gestão urbana que mitiguem os efeitos negativos dos vazios urbanos. Esses efeitos, já amplamente discutidos neste trabalho, requerem a adoção de uma abordagem urbanística que considere uma gama de instrumentos capazes de promover a reutilização integrada do local, fortalecendo não somente os usos da região, como também a integração dos espaços urbanos, a garantia do acesso igualitário ao direito à cidade e a valorização do patrimônio cultural.

Sendo assim, se confrontarmos o aspecto inesgotável dessas demandas da cidade com a ociosidade de espaços dentro desse tecido, podemos entender esses vazios como potencialidades. Considerá-los dentro de seus valores culturais podem garantir sua preservação enquanto bem cultural e contribuir para a integração desses imóveis ao contexto que estão inseridos. É possível – e desejável, portanto –, contribuir para a manutenção da unidade e da identidade do espaço urbano, evitando a quebra do tecido urbano e promovendo uma ordenação mais eficaz.

> Em um olhar debruçado sobre a cidade é possível perceber diversos espaços no seu interior com estas características: se encontram à espera de algo, para voltarem a fazer parte da cidade, tanto a nível social como econômico ou cultural. A degradação destas

> áreas também implica oportunidades que elas representam para uma regeneração urbana do local onde se inserem (Santos, 2011, p.37).

A gestão de vazios urbanos exige uma abordagem multidisciplinar e participativa, que envolva atores diversos como gestores públicos, comunidade local e especialistas em urbanismo. A identificação das particularidades de cada contexto, aliada à compreensão das dinâmicas sociais e culturais presentes nesses espaços, é fundamental para a definição de estratégias eficazes de intervenção urbana.

Sobre este assunto, Fernandes e Alfonsin nos trazem a seguinte reflexão, com importantes estratégias no que tange a planejamento urbano, diálogos e intersetorialidades

> no seio desse debate, vem sendo redefinida a importância do planejamento territorial para a efetividade das políticas de proteção do patrimônio cultural, bem como o reconhecimento crescente da necessidade de integração administrativa entre órgãos de planejamento urbano, tutela ambiental e órgãos culturais, que gradualmente tem ganhado uma grande importância para a garantia da gestão de políticas eficientes na tutela do patrimônio cultural brasileiro (Fernandes; Alfonsin, 2010, p. 17).

Embora o planejamento urbano busque orientar o crescimento das cidades, há adversidades que frequentemente subvertem essas diretrizes. Um desses gargalos está, conforme aponta Santana (2006), na ação de grandes proprietários de terras, que desempenham, não raro, um papel crucial na formação de vazios urbanos. A retenção intencional de áreas com potencial de valorização imobiliária, com o objetivo de especular com o solo urbano, impede a implementação de políticas públicas que visem à ocupação equilibrada do espaço urbano e à promoção do bem comum.

Além da especulação imobiliária, me interessa, por pertinência ao tema deste trabalho, destacar a fragmentação do tecido urbano como um dos resultados dos vazios urbanos. As áreas vazias, do ponto de vista urbanístico, passam por processos de profunda desconexão com a dinâmica urbana, acarretando quebra de ritmo e conexão, esvaziando o fluxo de pedestres e a oferta de serviços.

Para lidar com situações como a especulação imobiliária, a fragmentação do tecido urbano e outros obstáculos ao desenvolvimento planejado das cidades derivados dos vazios urbanos, é fundamental que tanto as instituições responsáveis pela gestão do patrimônio cultural quanto aquelas incumbidas do ordenamento territorial e urbano compreendam de maneira aprofundada os mecanismos legais que regulam os lotes urbanos, o uso e a ocupação do solo, bem como as razões de suas existências.

Neste contexto, é importante que os agentes públicos apliquem rigorosamente as normas urbanísticas municipais, valendo-se de instrumentos capazes de viabilizar a ocupação dos lotes vagos, ainda que por meio de medidas compulsórias ou sancionatórias, quando necessário. Esses instrumentos urbanísticos, como aqueles previstos no Estatuto da Cidade, são verdadeiros aliados da gestão integrada e estratégica do vazios urbanos e devem ser previstos no Plano Diretor, observada a reserva legal[25].

Assim, a gestão dos impactos gerados pelos vazios urbanos exige uma abordagem que supere as práticas convencionais de planejamento. O manejo adequado desses espaços precisa ser fundamentado em instrumentos urbanísticos que assegurem o cumprimento da função social da propriedade e promovam o direito à cidade (Lefebvre, 2001).

3.2 Vazios Urbanos e seus impactos na gestão patrimonial

A presença de vazios urbanos impacta de maneira direta a gestão e conservação do patrimônio cultural urbano, com implicações que vão muito além do planejamento territorial, já que, simultaneamente, comprometem a saúde do espaço urbano e fragilizam a identidade cultural da região.

O espaço urbano e o patrimônio cultural são estruturas dinâmicas, que dependem das suas conexões com o contexto em que estão inseridos. Contudo, a possibilidade de estabelecer-se essas conexões em um território fragmentado e vazio é extremamente limitada.

Arrisco a dizer que a presença de vazios reflete sobremaneira a falta de integração entre as políticas de preservação patrimonial e as estratégias de uso e ocupação do solo. Quando esses espaços não são aproveitados de forma adequada ou faltam planos que lhes deem diretrizes para seu aproveitamento, cria-se um cenário em que o patrimônio cultural existente é desvalorizado, desarticulado e isolado. Sem ações que integrem o valor histórico e o significado dessas áreas ao cotidiano das pessoas, isto é, à identidade, à ação e à memória, os bens culturais correm o risco de se tornar memórias enfraquecidas, distantes da vida urbana e do convívio das comunidades.

A preservação do patrimônio cultural precisa, justamente por isso, estar em consonância com a função social da propriedade e da cidade. Edificações com valor histórico-cultural, reconhecidas tanto por órgãos públicos quanto pelas comunidades, que possuam um estado de

[25] Reserva Legal: é um conceito do direito que determina que determinadas matérias precisam ser reguladas exclusivamente por lei, ou seja, por normas produzidas pelo poder legislativo, como leis ordinárias ou complementares. grande parte dos instrumentos urbanísticos precisam dessa disciplina em lei, não bastando constarem no plano diretor.

conservação adequado para manter o bem material, podem ser entendidas como cumpridoras da função social, mesmo quando não estão associadas a um uso tradicional. Neste caso, o seu uso social e urbano está vinculado à conservação do seu valor histórico-cultural, que compõe uma narrativa identitária e simbólica para uma sociedade.

Porém, quando as políticas de conservação e preservação do patrimônio cultural operam de forma isolada, sem uma articulação efetiva com as políticas urbanísticas e com a dinâmica da cidade, surge um efeito paradoxal: em vez de promover a valorização e a integração de identidade, ação e memória, essas políticas podem resultar em um engessamento dos espaços urbanos.

Isso ocorre frequentemente em áreas urbanas tombadas que não foram submetidas a uma integração de usos. Ao tratar o tombamento sob uma ótica estrita e descontextualizada em relação às demais políticas que incidem sobre o espaço urbano, as políticas de preservação ignoram as necessidades dinâmicas e sociais dos territórios onde se inserem, fixando e desarticulando o patrimônio cultural e deixando-o à mercê da ação do tempo.

Edificações históricas, por exemplo, que não encontram um uso adequado, tornam-se vulneráveis ao processo de deterioração, já que a ausência de atividades que dinamizem o local, somada à ruptura da identidade da população com o imóvel subutilizado, comprometem seu valor histórico-cultural a longo prazo, bem como a sua conservação.

Por isso, vê-se frequentemente que uma edificação tombada, quando não associada a um uso tradicional (residencial, comercial, serviços, institucional ou misto) a sua conservação se torna mais inviável.

Uma preservação de conjunto urbano que inclua lotes vagos, edificações sem uso ou em arruinamento – ou seja, vazios urbanos – pode acarretar o aumento dos índices de violência, desarmonia do tecido urbano e dificultar o acesso a serviços públicos. Além disso, a ausência de um uso adequado para esses espaços prejudica a fruição do território tombado e compromete o potencial turístico e econômico associado à preservação do patrimônio cultural.

De fato, observa Portilho (2010) que a maioria das dificuldades que se impõem à gestão do patrimônio cultural brasileiro dizem respeito ao uso, à destinação e, sobretudo, à intervenção sobre os bens tombados. Se o principal efeito jurídico do tombamento é "transformar em um direito valores culturais (simbólicos) contidos na coisa" (Rabello, 2009, p. 143), não se pode conceber que este instituto seja um impedimento para que a própria coletividade possa "fruí-lo na plenitude de suas potencialidades de utilização, desvirtuando-se, por conseguinte, dos objetivos primordiais do próprio instituto (preservação, conservação, valorização e utilização, também)" (Portilho, 2010, p. 433).

Além da associação necessária de uso aos conjuntos tombados, é crucial que o tombamento não seja encarado como um instrumento isolado de proteção de bens em arruinamento ou deterioração, sem que a ele seja dado suporte de políticas eficazes de conservação.

É um equívoco tratá-lo como uma solução automática que, ao ser decretada, assegura, por si só, a preservação dos bens culturais. O tombamento precisa ser compreendido como parte de um conjunto mais amplo de ações coordenadas, que envolvem intervenções de conservação ativa, manutenção periódica, incentivos à reocupação e ao uso adequado dos bens tombados, bem como o engajamento das comunidades na valorização e cuidado do patrimônio.

Quando uma edificação de interesse histórico-cultural está em risco de demolição ou está em vias de ser submetido a uma obra que acarretará uma extensa e irreversível descaracterização, o órgão patrimonial responsável pela gestão do bem, como os Conselhos Municipais de Patrimônio Cultural ou o próprio IPHAN, a pressão para que aquele bem permaneça preservado pode acarretar um processo de tombamento em tempo reduzido, como tentativa de coibir os efeitos mencionados. Todavia, isso é um contrassenso, pelos motivos já exemplificados.

Esse tipo de ação, muitas vezes apressada, pode resultar em uma falsa sensação de segurança, enquanto as condições necessárias para a conservação efetiva – como intervenções de manutenção, restauração, reocupação e estratégias de uso adequado – permanecem negligenciadas.

O tombamento, quando realizado de maneira emergencial e sem um plano de gestão integrado, pode acabar engessando o bem em um estado de abandono ou degradação, sem assegurar as ações complementares que garantam a sua revitalização e integração com o tecido urbano. Dessa forma, ele se torna uma ferramenta limitada e insuficiente para a proteção efetiva do patrimônio histórico-cultural, ilustrando a importância de políticas complementares e de um planejamento abrangente.

Uma forma de interpretar o tombamento do CHPP é pensar que um dos principais motivadores para a preservação do conjunto foi a necessidade de proteger os bens edificados que ainda não haviam ruído ou sido demolidos. Mas, quando uma medida como essa é adotada, torna-se evidente que a situação requer um plano de ação emergencial.

Considerando que é responsabilidade dos municípios legislar sobre interesse local, bem como fiscalizar o uso e a ocupação do solo, como pode o IPHAN pode contribuir para a reversão do quadro de vazios urbanos em um conjunto histórico tombado?

O IPHAN não legisla sobre a lei de uso e ocupação do solo, tampouco sobre o Plano Diretor do Município – ainda que seu perímetro de tombamento possa, por vezes, se sobrepor ao zoneamento municipal. Porém, em alinhamento com as normas municipais, o Instituto pode restringir ou incentivar um determinado uso para o bem cultural urbano por meio das suas normativas patrimoniais.

A atuação do IPHAN pode ser fundamental ao promover uma colaboração com a administração municipal para integrar diretrizes de preservação patrimonial com políticas de ocupação urbana. Essa cooperação pode incluir incentivos para reocupação de imóveis, orientações técnicas para intervenções compatíveis com a preservação do conjunto e a promoção de usos sustentáveis que respeitem as características históricas dos espaços.

Limitar determinada adequação em uma edificação pode inviabilizar um uso contemporâneo comercial específico, por exemplo. Desta forma, os órgãos patrimoniais devem também investigar os principais condicionantes, desafios e potencialidades da região e prever em suas normativas diretrizes que permitam a adequação dos vazios urbanos, de forma a suprir as demandas sem que esse novo uso impacte negativamente a paisagem cultural do CHPP.

Umas das justificativas para o tombamento do CHPP é a sua composição heterogênea de estilos arquitetônicos de diferentes épocas que revelam, por meio das paisagens, a história da sua ocupação. A partir do entendimento de que a paisagem da área é composta por elementos da arquitetura de diferentes épocas que em conjunto escrevem parte da história de Parnaíba e da perspectiva de que a história é construída também no presente, levanta-se a possibilidade da pertinência de o CHPP recepcionar, em sua paisagem cultural, também edificações contemporâneas, estas ocupando os vazios urbanos ali presentes, sem violar a conservação dos bens existentes e da paisagem cultural do conjunto.

3.3 O Setor Porto das Barcas e as intervenções urbanísticas-patrimoniais dos vazios urbanos

Ao longo deste trabalho, busquei evidenciar que os vazios urbanos representam um dos principais gargalos e entraves para a gestão eficiente do patrimônio cultural, especialmente em áreas de relevante importância histórica que, ao longo do tempo, sofreram com o esvaziamento de seus usos e perda de funções, como já observado no Setor Porto das Barcas.

Em muitos casos, esses espaços ou regiões se resultam de processos complexos de transformação urbana, seja por meio da desindustrialização, por perda de sua principal

funcionalidade como fruto da decadência das atividades comerciais ou, ainda, o deslocamento de moradores para outras áreas da cidade (Cavalcanti; Alvim, 2019).

A malha urbana tombada em Parnaíba, especialmente no Setor Porto das Barcas, protegida em virtude de sua importância histórico-cultural, se apresenta como um desafio ao próprio planejamento urbano e patrimonial, devido à considerável quantidade de espaços vagos ou subutilizados. Alguns desses já se faziam presentes no momento do tombamento, e outros sofreram com o esvaziamento com o passar dos anos, como já demonstrado e analisado nas pranchas apresentadas no capítulo anterior.

Após o período em que fiz o levantamento fotográfico em 2020 – mas ainda no decorrer da escrita desta pesquisa – mesmo estando morando em Minas Gerais, tenho acompanhado, ainda que à distância, as mudanças que ocorrem no Setor Porto das Barcas. Duas grandes requalificações de vazios urbanos que emergiram a partir do levantamento fotográfico chamam a atenção pela modificação do espaço e da relação com o CHPP. Assim, mesmo estando para além do recorte temporal de 2009-2020 feito pela pesquisa, acredito serem exemplos valiosos na elaboração da conclusão deste trabalho.

O primeiro exemplo se trata da implantação do Museu do Mar, inaugurado em 2021 pelo Governo do Estado do Piauí. O Museu ocupa um conjunto de galpões portuários do século XIX ao lado de um pátio que possui algumas ruínas estruturais e o recuo no Rio Igaraçu, onde eram feitos desembarques de embarcações com mercadorias.

A implantação do Museu preservou as fachadas dos antigos galpões, tendo sido refeita a estrutura de telhado, de acordo com as instruções do ET-Parnaíba, já que a cobertura havia perdido sua estrutura original – o que se percebe na prancha "Edificações em uso 2 - Foto 01 e 04", do diagnóstico apresentado anteriormente. Segundo o site oficial da instituição, o Museu do Mar

> foi construído para a valorização cultural, histórica e ambiental do único Delta em mar aberto das Américas, o Delta do Parnaíba. Pensando na importância de preservar os saberes, as culturas, a memória, a fauna e a flora da região; tem em seu acervo uma exposição que salvaguarda o Delta, através de sua cultura material e imaterial, composta de homens e mulheres, ribeirinhos e citadinos; contando suas histórias, seu trabalho, suas crenças e a fé que os move dia a dia para o trabalho, o lazer e a religião (Museu do Mar, 2023).

Em 2023, tive a oportunidade de voltar a Parnaíba e visitar este Museu. Pude perceber que, além de atrair turistas das "Rotas das Emoções" com seu acervo fixo sobre a cultura de Parnaíba e do Delta, o espaço também possui teatro, biblioteca, exposições temporárias e equipamentos para que a população local também utilize o espaço com frequência. A instalação

desse Museu em um local onde antes havia galpões sem uso modifica drasticamente a dinâmica e fluxos urbanos em uma microescala, mas também provoca efeitos urbanos em escala macro. Para compreender essa dimensão no Setor Porto das Barcas, no CHPP e em Parnaíba, seria, todavia, necessário uma nova pesquisa.

O segundo caso diz respeito à implantação de uma praça pública no Conjunto. Apesar de espaços públicos serem bem-vistos e incentivados nas ações de planejamento urbano, este exemplo desperta muitas questões à minha visão de pesquisadora de urbanismo e patrimônio cultural.



Figura 22 - Ruínas galpão industrial.
Fonte: Google maps. Captura de imagem ago/2022. Acesso: nov/2024.



Figura 23 - Praça pública[26]
Fonte: Janaína Leocadio. Data: nov/2024.

A localização de Parnaíba, próxima à linha do Equador, a submete a um clima tropical caracterizado por altas temperaturas. A praça retratada na figura 23 foi construída predominantemente em concreto, que possui alta capacidade de absorção de calor e gera um microclima adverso, tornando o espaço pouco convidativo para a ocupação. A fotografia, registrada às 12h43, demonstra a ausência de usuários, evidenciando a ineficiência do projeto em promover a utilização da praça como um espaço de convivência e lazer.

Ainda, analisando a intervenção em relação ao Conjunto Histórico e Paisagístico de Parnaíba, surgem diversas questões. A praça preserva a paisagem cultural do CHPP? E do Setor Porto das Barcas? Houve manutenção da relação com o Rio? Manter os elementos estruturais, pilares e vigas, contribui para a percepção que ali existiu um galpão industrial que compunha um conjunto arquitetônico com os demais galpões vizinhos? Houve um diálogo entre poder municipal e ET-Parnaíba do IPHAN?

Novamente, são perguntas que necessitam de uma nova pesquisa para respondê-las, já que escapam ao recorte cronológico deste estudo ora apresentado. Sendo assim, muito embora suscite os questionamentos, torna-se inviável respondê-los sem um estudo aprofundado.

Os dois casos analisados se referem a vazios urbanos pertencentes ao CHPP que passaram por requalificação dos seus espaços, porém, aparentemente, obtiveram resultados

[26] Para entender melhor a localização desta praça, verificar a prancha “Lotes vagos e/ou ruínas 11 - Foto 02”.

distintos quanto a utilização da população local, dos turistas, e o diálogo com o restante do patrimônio cultural urbano preservado da cidade. Nesse sentido, é fundamental que as intervenções em vazios urbanos não se limitem à mera requalificação estrutural, mas promovam a revitalização integral dos espaços, preservando o patrimônio cultural e garantindo sua inserção no tecido urbano.

Apesar da presença de uso do imóvel ser entendida como uma ação afirmativa na conservação do bem, essa relação direta de causa e consequência entre reutilização e preservação envolve uma complexidade que precisa ser observada em seu tratamento. O uso traz a ocupação e portanto um olhar para o imóvel, mas também traz demandas que em alguns casos compromete a manutenção e conservação dos aspectos definidores do bem cultural.

> A maioria dos edifícios antigos deve a sua longevidade ao facto de terem sido continuamente utilizados. Ao longo da sua história, porém, eles sofreram alterações para responder a novas funções, que, muitas vezes, resultaram na modificação da sua aparência. O que hoje conhecemos é, frequentemente, o resultado de sucessivas adaptações que possibilitaram a sua sobrevivência. (Rodrigues, 2016, p.12)

Apesar da presença de usos não ser a garantia de manutenção e preservação dos bens culturais, é uma forma de conservação de espaços basal para a integração na cidade. No caso específico no Setor Porto das Barcas, no qual observamos um significativo números de lotes vagos, acredito que o caminho para superar os desafios apresentados nessa dissertação perpasse, precipuamente, pela releitura das normativas aplicáveis ao conjunto, trazendo às normas uma estrutura que permita usos e incentive construções contemporâneas, compatibilizadas e em respeito à paisagem cultural do CHPP. Tal revisão seria de enorme ganho para a reversão dos vazios urbanos, para a revitalização do setor e para a própria conservação dos bens que seguem em uso.

CONCLUSÃO

O Conjunto Histórico e Paisagístico de Parnaíba foi reconhecido como patrimônio cultural brasileiro pela sua importância na narrativa histórica do estado do Piauí e do Brasil. Através da análise do dossiê de tombamento do conjunto, foi possível compreender os valores históricos e paisagísticos reconhecidos pelo IPHAN que justificaram a sua preservação. Meu contato com o Conjunto, apesar de relativamente mais breve do que esperado ao início da pesquisa em virtude da pandemia de Covid-19, tornou possível perceber situações e relações que extrapolam as observadas no momento da construção do dossiê.

Devido ao extenso perímetro do CHPP, foi determinado um recorte espacial para a pesquisa que consiste em um dos setores estabelecidos pelo dossiê de tombamento, o setor Porto das Barcas. Após a delimitação do espaço, foram realizados levantamentos *in loco* e com auxílio de ferramentas virtuais, que culminaram na elaboração de material gráfico rico para várias análises da região. O foco da pesquisa, novamente, a partir da pesquisa de campo, foi recortado para os vazios urbanos do setor e na conformação destes ao longo do tempo.

Apesar de vazios urbanos serem um tema de interesse tanto do campo do urbanismo quanto do patrimônio, não se encontra com facilidade discussões que construam uma perspectiva convergente, de diálogo entre esses dois campos de estudos. Uma gestão eficiente desses vazios depende da ação conjunta e integrada entre os órgãos de proteção ao patrimônio cultural e as instituições responsáveis pelo planejamento urbano. A análise dessa pesquisa teve o intuito de destacar as responsabilidades, as ferramentas e o poder de ação que esses agentes possuem para reverter os vazios urbanos em conjuntos tombados.

Este estudo demonstrou que a presença de uso no patrimônio cultural edificado é fundamental para sua preservação e que a reversão dos vazios urbanos é essencial para a proteção do Conjunto Histórico e Paisagístico de Parnaíba, principalmente do setor Porto das Barcas, onde o levantamento fotográfico evidenciou um número expressivo desses casos, principalmente em áreas que anteriormente abrigavam galpões industriais.

A desfuncionalização da região portuária e a não readequação dos espaços para novos usos desvalorizou e fragilizou a identidade cultural da região, comprometendo também a conservação do CHPP e promovendo a desarticulação do tecido urbano. Diante disso, destaquei a necessidade de compatibilização das normas que regem o patrimônio cultural com as políticas urbanas, a fim de garantir o desenvolvimento do CHPP em concordância com a evolução do tecido da cidade de Parnaíba.

A elaboração de uma normativa específica para o CHPP, que incentive a ocupação das áreas vagas com construções contemporâneas e que respeite a paisagem cultural do conjunto, atendendo, simultaneamente, aos parâmetros urbanísticos da região, pode ser uma ação eficaz para a revitalização do setor e para a preservação do seu patrimônio para além dos imóveis de propriedade do Governo do Estado.

Os exemplos do Museu do Mar e da praça pública, recentemente construídos no Setor Porto das Barcas, demonstram a evidente necessidade de articulação entre as ações de preservação do patrimônio cultural e do planejamento urbano. Dessa forma, a elaboração de normativas específicas para o Conjunto Histórico e Paisagístico de Parnaíba deve convergir as ações de políticas patrimoniais e urbanísticas para garantir a conservação do conjunto tombado juntamente a sua integração à dinâmica urbana, promovendo, assim, a fruição do patrimônio cultural pelas gerações presentes e futuras e fazendo valer a máxima constitucional de valorização de identidade, ação e memória.

REFERÊNCIAS

ALFONSIN, Betânia. Planejamento urbano e plano diretor no contexto da gestão democrática pós-Estatuto da Cidade. **Revista Brasileira de Direito Urbanístico**, n. 1, Belo Horizonte, jul./dez. 2015, p. 34.

BARROS, L. P.; KASTRUP, V. Pista 3 - cartografar é acompanhar processos**.** In: **Pistas do método da cartografia:** Pesquisa-intervenção e produção de subjetividade. Porto Alegre: Sulina, 2015 (eBook). p. 52-75

BORDE, Andréa de Lacerda Pessôa. Vazios centrais e patrimônio cultural. In: **Evocando memórias**. IRPH - Instituto Rio Patrimônio da Humanidade, Rio de Janeiro, 2012.

_____. **Vazios urbanos: perspectivas contemporâneas.** (tese de doutorado). Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2006.

BRANDI, Cesare. **Teoria da restauração.** Cotia: Ateliê Editorial, 2013.

BRASIL, Ministério do Meio Ambiente. **APA Delta do Parnaíba.** Brasília, DF: Ministério do Meio Ambiente. 1996. Disponivel em: https://www.google.com/search?q=ano+que+o+delta+do+parnaiba+virou+uma+apa&oq=ano+que+o+delta+do+parnaiba+virou+uma+apa&gs_lcrp=EgZjaHJvbWUyBggAEEUYOTIHCAEQIRigATIHCAIQIRigATIHCAMQIRigATIHCAQQIRigAdIBCDk4NTVqMGo3qAIAsAIA&sourceid=chrome&ie=UTF-8. Acesso em: 13 de março de 2025.

BRASIL. Legislativo. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. Diário Oficial da União, Brasília, 5 out. 1988, p. 1.

BRASIL. Legislativo. **Lei nº 9.985**, de 18 de julho de 2000. Institui o Sistema Nacional de Unidades de Conservação da Natureza – SNUC e dá outras providências. Diário [1] Oficial da União, Brasília, [2] DF, 19 jul. 2000. Seção 1.

BRASIL. Legislativo. **Lei nº 10.257**, de 10 de julho de 2001. Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências. Diário Oficial da União, Brasília, 11 jul. 2001, p. 1.

BRASIL. Legislativo. **Lei nº 6.766**, de 19 de dezembro de 1979. Dispõe sobre o Parcelamento do Solo Urbano e dá outras Providências. Brasília, DF: Presidência da República, 1979. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l6766.htm. Acesso em: 26 de julho de 2024.

CASTRO, Sonia Rabello de. **O Estado na preservação dos bens culturais: o tombamento.** Rio de Janeiro: IPHAN, 2009.

CAVALCANTI, Emanuel. Alvim, Angélica. Há vagas! O negócio dos vazios urbanos industriais em Fortaleza-CE. **Cadernos Metrópole**, n. 21, v. 44, 2019.

CHUVA, Márcia Regina Romeiro. **Os arquitetos da memória**: sociogênese das práticas de preservação do patrimônio cultural no Brasil (anos 1930-1940). Rio de Janeiro: UFRJ, 2009.

CLEMENTE, J.C. **Vazios urbanos e imóveis subutilizados no centro histórico tombado da cidade de João Pessoa - PB** (dissertação de mestrado). Universidade Federal da Paraíba, João Pessoa, 2012.

DA SILVA, José Afonso. **Direito urbanístico brasileiro**. 6. ed. São Paulo: Malheiros Editores, 2010.

EDISCIPLINAS. USP. **Apostila esquadrias.** [S.l.], [s.d.]. Disponível em: https://edisciplinas.usp.br/pluginfile.php/5075685/mod_resource/content/1/Apostila_esquadrias.pdf. Acesso em: 10 mar. 2024.

FERNANDES, Edésio. ALFONSIN, Betânia. Revisitando o instituto do tombamento. In: FERNANDES, Edésio. ALFONSIN, Betânia (Coord.). **Revisitando o instituto do tombamento**. Belo Horizonte: Fórum, 2010.

GUERRA, Antônio Teixeira. **Dicionário Geológico-Geomorfológico.** Rio de Janeiro: IBGE, 1993, p. 121.

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Cidades e Estados**. Piauí. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/cidades-e-estados/pi.html>. Acesso em: 22 jan. 2024.

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Cidades e Estados**. Parnaíba. Disponível em: < https://cidades.ibge.gov.br/brasil/pi/parnaiba/panorama >. Acesso em: 22 jan. 2024.

IONUT, Gabriel. ŞERB, Petropol. Voids in urban fabric. **AIP Conference Proceedings,** v. 2928, 2023. Disponível em: <https://pubs.aip.org/aip/acp/article-abstract/2928/1/020005/2913125/Voids-in-urban-fabric?redirectedFrom=fulltext>.

IPHAN – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. **Fichas do Sistema Integrado de Conhecimento e Gestão** [s.n.] - SICG (arquivo não publicado).

IPHAN – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. **História – Parnaíba** (PI). Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/1453>. Acesso em: 28 abr. 2020.

IPHAN – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. **Processo nº 1554-T-08, de 1º de abril de 2008**. Cidades do Piauí testemunhas da ocupação do interior do Brasil durante o século XVIII - Conjunto Histórico e Paisagístico de Parnaíba, 2008.

LEATHERBARROW, David. **Architecture Oriented Otherwise.** Londres: Princeton Architectural Press, 2009.

LEFEBVRE, Henri. **O direito à cidade.** 5. Ed. São Paulo: Centauro, 2009.

MAIA, Amanda Carvalho; LEONELLI, Gisela Cunha Viana. Tipologias de vazios urbanos na expansão urbana de cidades médias paulistas. **Arquitextos**, São Paulo, ano 2020, n. 240.04, Vitruvius, maio de 2020. Disponível em: <https://vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/20.240/7746 >. Acesso em: 22 jun. 2024.

Museu do Mar do Delta do Parnaíba. 2023. Disponível em: <https.://www.museudomarphb.com.br/sobre-museu-do-mar>.

PARNAÍBA. Legislativo. **Lei Complementar nº 2.296**, de 2007. Plano Diretor do Município de Parnaíba.

PERALTA, Elsa. Abordagens teóricas ao estudo da Memória Social: uma resenha crítica. **Arquivos da Memória. Antropologia, Escala e Memória**, Lisboa, Nº 2 (Nova Série), 2007, p.4- 23.

PEREIRA, Vinícius. **O tombamento da caixa d'água da Ceilândia no contexto da política de patrimônio do Distrito Federal.** 2017. Dissertação (Mestrado em Ciência da Informação) – Universidade de Brasília, Brasília.

PORTILHO, Liana. Patrimônio cultural e cultura patrimonial: reflexões sobre a gestão dos bens tombados no Brasil. In: FERNANDES, Edésio. ALFONSIN, Betânia (Coord.). **Revisitando o instituto do tombamento**. Belo Horizonte: Fórum, 2010.

_____.O tombamento. In: REZENDE, Maria Beatriz; GRIECO, Bettina; TEIXEIRA, Luciano; THOMPSON, Analucia (Orgs.). **Dicionário IPHAN de Patrimônio Cultural**. 1. ed. Rio de Janeiro, Brasília: IPHAN/DAF/Copedoc, 2015.

SANT'ANNA, MARCIA . **Da Cidade-Monumento à Cidade-Documento: a norma de preservação de áreas urbanas no Brasil 1937-1990**. 1. ed. Salvador: Editora Oiti, 2014.

SANTANA, Lucycleide. **Os vazios urbanos nos centros de cidades como lugar para habitação de interesse social: o caso de Maceió/AL** (Dissertação de mestrado). Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, 2006, Universidade Federal de Alagoas, Maceió.

SANTOS, Silvia. **Espaços urbanos expectantes como oportunidades para a requalificação: entre a cidade e o rio (envolvente da Cordoaria)** (Dissertação de mestrado). Universidade Técnica de Lisboa, 2011, Lisboa.

SCHERER, Laura. GRISCI, Carmem. Cartografia como método de pesquisa para estudos de trabalho e subjetividade**. Revista de Administração Contemporânea**, v.26, n. 1, 2022.

SICG – Sistema Integrado de Conhecimento e Gestão - SICG. **Levantamento de informações sobre o Espaço Urbano do Sítio Histórico e Paisagístico de Parnaíba**, 2009.

SOUZA, Marcelo Lopes de. **Os conceitos fundamentais da pesquisa sócio-espacial.** 1. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2003.