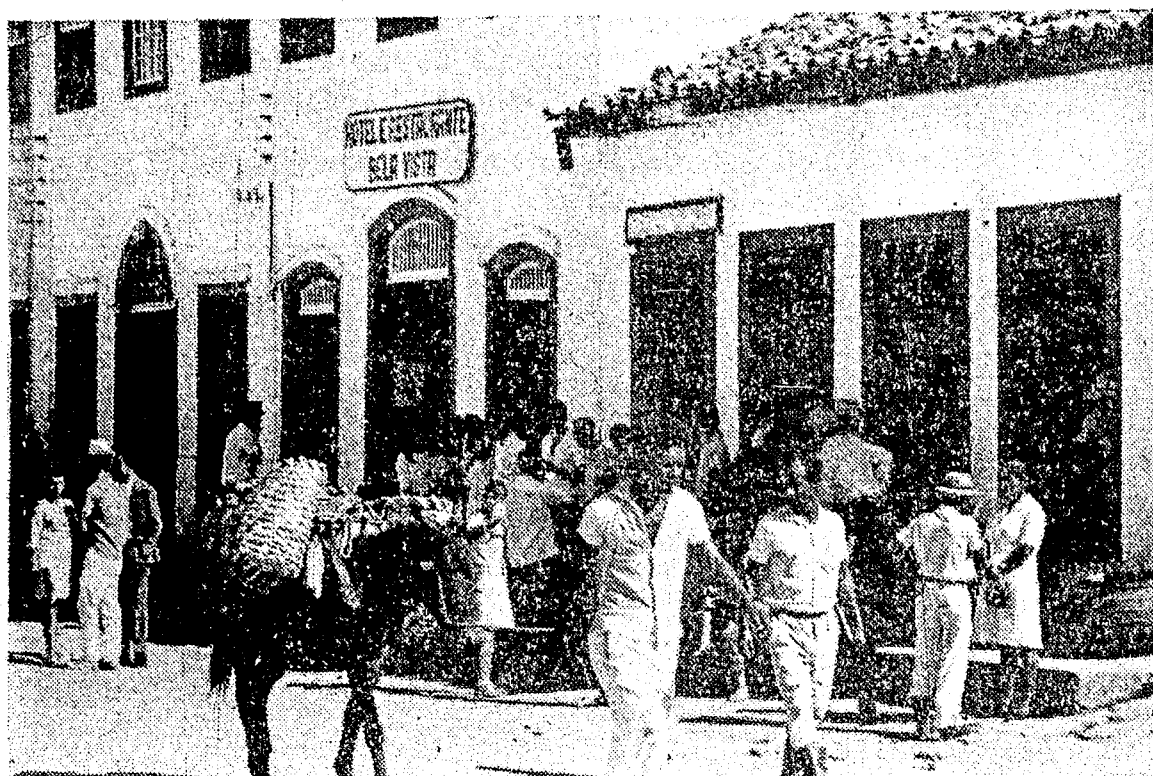
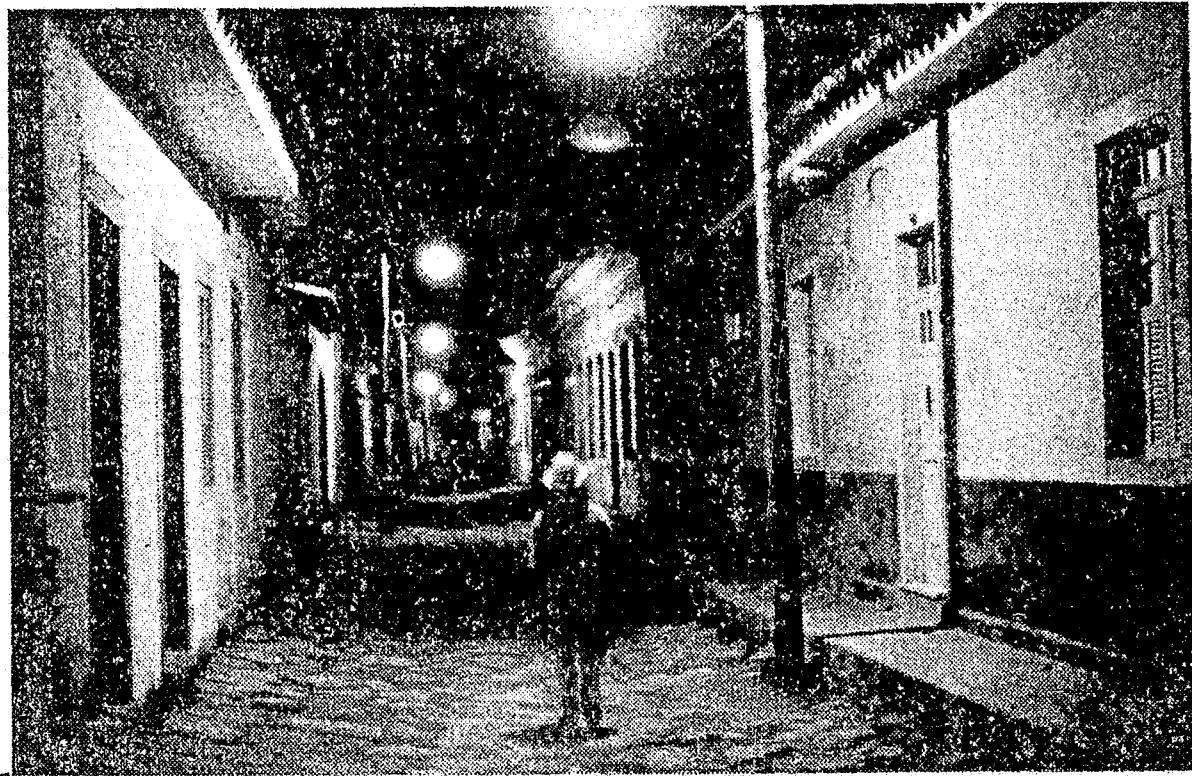


PARATY

O passado em busca do futuro



O centro da cidade está hoje vedado aos carros — transporte, só em burros



Graças à estagnação econômica no século XIX Paraty preservou a autenticidade

Todos querem salvar Paraty. Uns da boca para fora, outros trabalhando muito. Salvar talvez não seja bem o termo, pois protegida ela já está há muito tempo. Monumento nacional desde o Governo Castelo Branco, com a abertura da Rio-Santos (mais a consequente chegada dos turistas e novos proprietários) Paraty exige, agora mais do que nunca, que o seu plano-diretor definitivo de proteção, urbanização e expansão ordenada seja logo executado pelos órgãos federais, estaduais e municipais, a fim de que não enfrente problemas como os de Ouro Preto. Ou para que os dela mesma, que são muitos, não se agravem.

A única solução apontada por todos os técnicos: constituir, já e já, uma comissão interministerial para traçar as normas de ação e execução do plano contratado, que seriam encaminhadas ao Presidente Ernesto Geisel em regime de prioridade absoluta. Antes que seja tarde demais, pois o presente conspira contra o passado de Paraty. Isolada do resto do País, ela sobreviveu. Integrada pelo progresso, poderá ser assassinada.

"Paraty tem mais valor para o Patrimônio Histórico e Artístico do que mesmo Ouro Preto", já dizia em 1960 Rodrigo Melo Franco de Andrade. E explicava: — Ao contrário de outras cidades coloniais, a arquitetura de Paraty tem mais interesse, mais caráter, mais originalidade e definição, não apenas nas edificações mais eruditas, como nas de sabor popular. A cidade se destaca pelo equilíbrio da proporção, a elegância dos partidos arquitetônicos, num reflexo do elevado índice de cultura de seus colonizadores, bem como da extraordinária fase de progresso que conheceu há três séculos.

A antiga Vila real de N.S. dos Remédios de Paraty, primeira rota do ouro mineiro para os cofres lusitanos, é quase tão velha quanto o Brasil. No começo do século XVI era um mero povoado, construído pelos paulistas de São Vicente que procuravam o mar (tal como há vinte anos, quando os paulistas desceram a serra de Cunha e redescobriram para o seu lazer o mar e a cidade

colonial que seus antepassados fundaram).

De povoado passou a vila em 1660. Com o século XVIII atingiu o esplendor e tornou-se uma cidade estratégica: o porto — contam os livros — servia os que, vindos do Rio, procuravam as Minas Gerais, e era o escoadouro das riquezas que desciam a Serra do Facão ou Trilha dos Guianases, conhecida desde 1597 como o melhor caminho para o transporte do ouro e pedras preciosas até o mar. Tanto que, em 1793, fundou-se em Paraty a Casa de Registro do Ouro, o que aumentou o seu poderio político e econômico.

Um estudo da Embratur informa: "Foram assim quase 200 anos de esplendor e progresso. Seus casarões construídos dentro da melhor qualidade arquitetônica abrigavam uma população próspera e servida de bens culturais de alta relevância. Nos engenhos viviam professores régios e em seus teatros de comédias eram apresentados constantemente espetáculos vindos do Rio e da Europa. Em suas quatro igrejas, oradores sacros de renome faziam preleções."

No início do século XIX, Paraty tinha um comércio impressionante, com um porto para o ouro, a agricultura e o tráfico de escravos (ao todo, 13 mil escravos serviam seus senhores por essa época na região, metade da população local).

Paraty resistiu, mais paulista do que fluminense, durante anos. Perdida a sua utilidade estratégica, quase morreu, e entrou no século XX com a sua economia estagnada. Graças a essa decadência, entretanto, a pureza colonial manteve-se e foi salva pelo seu tombamento em 1937, graças à ação do Ministro Gustavo Capanema.

A proteção efetiva

Em 1945, a cidade de Paraty foi declarada Monumento Histórico do Estado do Rio de Janeiro. Em 1947, teve o perímetro do bairro colonial delimitado. Fora desse perímetro não havia praticamente nenhuma construção nova. Com o passar dos anos, outras construções surgiram, afogando de certa maneira o conjunto antigo. A abertura da Rio-Santos,

evidentemente, agravou e está agravando o problema, a par de uma especulação imobiliária desenfreada, em que os preços das casas coloniais atingem cotações superiores aos das villas da Riviera francesa.

A partir de 1963, surgiu a iniciativa (particular) de um esboço de plano-diretor, de autoria do arquiteto F. de Limburg Stirum, belga apaixonado pela cidade. Seu plano foi adotado pela Unesco, em janeiro de 1968. Em 66, o Município inteiro de Paraty foi convertido em Monumento Nacional por dois motivos: (1) dar maior proteção ao conjunto arquitetônico e paisagístico e sobretudo à colossal reserva florestal do Município (ele fica aos pés da Serra do Mar, muralha atlântica que recebe as chuvas mais fortes do Brasil — dois metros por ano ao pé da serra, até quatro metros por ano no alto); (2) pôr em imediata execução o plano de Stirum, considerado, então, por Rodrigo Melo Franco de Andrade, à época diretor do Patrimônio, como "o primeiro plano completo elaborado no Brasil para a preservação e conservação e expansão ordenada de cidade histórica".

Posteriormente, em 1970, a CNPI — Companhia Nacional de Planejamento Integrado — foi designada para elaborar o plano de desenvolvimento integrado e proteção do Bairro Histórico; e em 71/72 este plano desenvolveu-se. Nos últimos anos — quem informa é o professor Edgar Jacintho, coordenador do setor de Paraty, no IPHAN, nos últimos 20 anos, especialista abnegado que conhece a cidade "como a palma da mão" — foi feito um novo projeto, obedecendo as diretrizes gerais de Stirum e da CNPI.

— É o desenvolvimento do plano, digamos assim, — explica Jacintho —, executado pela empresa brasileira Planave, sob a chefia do arquiteto Joel Ghivelder. Ele define, de uma vez por todas, a urbanização da área de expansão da cidade de Paraty.

Um pouco antes de o IPHAN solicitar o trabalho à Planave, a empresa havia sido convocada pela Embratur para executar um subplano relacionado com o Projeto Turis (que ordena o desenvolvimento turístico

"Do ponto de vista da arquitetura civil, Paraty é mais um testemunho daquela serena maturidade a que a Colônia — impedida de qualquer contato que não fosse com o mundo português — se viu conduzida, como criança asilada, e da qual resultou esse modo simples e peculiar de ser e de expressar-nos, isto que, em termos arquitetônicos, se traduz no que se chama Estilo, o nosso estilo."

Lúcio Costa

"Artigo 180 — O amparo à cultura é dever do Estado. Parágrafo único — ficam sob a proteção especial do Poder Público os documentos, as obras e os locais de valor histórico ou artístico, os monumentos e as paisagens naturais notáveis, bem como as jazidas arqueológicas."

Constituição Federal

do litoral Rio-Santos). Foram estabelecidos, já em função do Turis, índices técnicos em relação à ocupação da área turística. Então, esses índices determinaram o novo esquema do plano definitivo, do Bairro Histórico e da área de expansão que constituem a cidade-monumento de Paraty. Adequaram-se à realidade atual os estudos feitos em campo, estudos na base de projetos executivos, tendo sido contratados os de água, esgoto, telefone e energia (as obras para construção de sistemas de abastecimento de água e de esgotos já começaram, em 75, e custarão à Embratur, em convênio com o DNOS, cerca de Cr\$ 11 milhões; até 77, estarão concluídos dois reservatórios, a barragem e as três elevatórias que constituirão os sistemas de saneamento da cidade).

O parque das ilhas

Limburg Stirum não tem concordado com a adoção de um plano que não o seu. Afirma, porém, "não que se trate de rivalidade mesquinha entre dois planos-diretores". O IPHAN, entretanto, determinou que o plano definitivo, e em execução, será o da Planave, pois "com o passar do tempo os problemas se agravaram, a realidade de Paraty agora é outra."

— A colaboração de Limburg Stirum foi e é preciosa — diz o professor Edgar Jacintho. O projeto que ele apresentou está agora adequado às realidades de Paraty após a conclusão da Rio-Santos. Não há dois planos-diretores. A estrutura geral foi inclusive, desde 1971, aproveitada pela CNPI. Assim, da essência do plano inicial, da parte técnica formal, a Planave e o IPHAN não poderiam se afastar.

Luiz Afonso D'Escagnolle, arquiteto, outro apaixonado por Paraty, coordenador do Projeto Turis, é da mesma opinião. Ele apenas acha que o plano deveria ter sido implantado antes da abertura da rodovia BR-101. Mas tem havido — e nisso tanto Stirum como os técnicos brasileiros concordam — falta de dinheiro e de prioridade para a execução dos projetos executivos.

D'Escagnolle, como Pedro Afonso Mibielli de Carvalho, presidente da Flumitur, vai inclusive mais

adiante na proteção de Paraty: sonha com um "Parque das Ilhas" — quer dizer, o tombamento das ilhas da baía de Paraty, dezenas de ilhas com praias e excelente água potável, todas verdejantes e ubérrimas.

— Tão importante quanto proteger o Bairro Histórico e o fundo da cidade, impedindo, contendo, o aparecimento de uma favela de alvenaria, é preservar a baía de Paraty — diz D'Escagnolle. Mibielli, por sua vez, já iniciou os estudos para que isso efetivamente aconteça, e vai apresentá-lo ao IPHAN, de acordo inclusive com o Artigo 180 da Constituição Federal: — Como lá não há posses reais e as ilhas constituem um patrimônio de todos, acredito que não teremos grandes problemas, pois a ocupação legal é registrada até 1943, explica o Presidente da Flumitur.

Alterações

O plano definitivo adotado pelo IPHAN, de acordo com o trabalho da Planave, tem os seguintes pontos essenciais das alterações de melhoria:

1. Mudança do porto ("Uma questão óbvia", para o IPHAN). A manutenção do porto local onde está, agora com a proibição de veículos motorizados entrarem no Bairro Histórico, tornou-se impraticável, ele teria de ser deslocado. Como Paraty é uma cidade de delta, uma das suas principais características, o porto industrial será construído na Boavista, que fica a uma distância razoável e é servida imediatamente pela Rio-Santos, para efeito de transporte rápido. O porto atual será utilizado como uma espécie de marina, para barcos de lazer, e para o abastecimento da cidade. Isso, com a não entrada de caminhões em definitivo, afastará o perigo de futuro congestionamento e permitirá que o Bairro Histórico permaneça intacto, protegido, e que a cidade cresça mais ordenadamente.

2. A parte viária foi simplificada nas vias principais, no sentido de conexão com a Rio-Santos, dando assim fluxo livre aos carros, que poderão ingressar em Paraty sem percorrer vias secundárias desnecessariamente (no momento, nenhum

veículo entra mais no Bairro-Histórico e o tráfego tornou-se periférico — a medida, excelente, está longe de ser considerada ainda como a ideal).

Prioridades

Apesar do trabalho árduo dos técnicos do IPHAN, da Embratur e da Flumitur, o grande problema continua sendo a falta de entrosamento entre os órgãos diretamente interessados (Ministérios da Educação, Planejamento, da Indústria e Comércio, Saúde, Agricultura, Governo do Estado do Rio e Prefeitura). O Estado seria o órgão administrativo mais próximo para a implantação dos projetos executivos. E o caminho natural para essa implantação deveria partir da desapropriação das áreas correspondentes (no plano) aos setores de interesse coletivo da população de Paraty, a começar pelo de Saúde. "Se isso for feito, o trabalho dos demais setores virão a rebobear", garante o professor Edgar Jacintho.

Paraty, realmente, está com o seu setor de saúde saturado, pela abertura da Rio-Santos e o crescimento desordenado do bairro novo, atrás da velha cidade. Assim, a própria Secretaria de Saúde do Estado do Rio poderia flagrar a implantação dos projetos, procurando desapropriar o local destinado ao novo hospital, pois o velho prédio da Santa Casa não consegue mais atender à demanda.

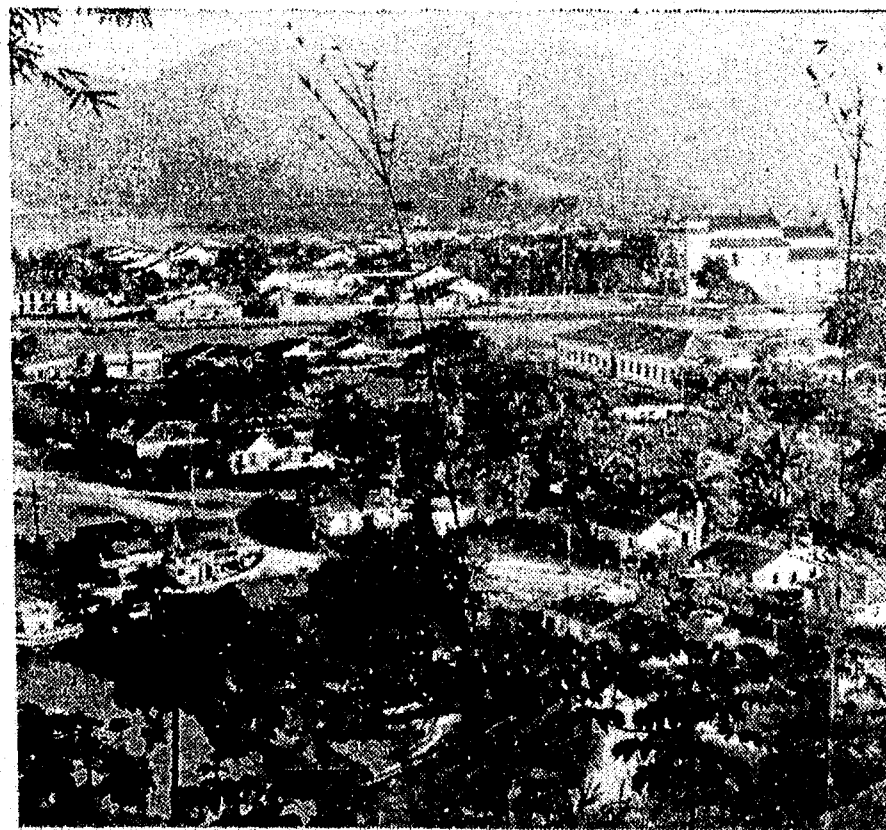
Tais desentendimentos, apesar do trabalho dos técnicos que vivem e sofrem com os problemas de Paraty, não são raros em nossas esferas administrativas. Enquanto problemas de Paraty não forem atacados em regime de prioridade por uma comissão interministerial dos órgãos encarregados, muitas ameaças continuarão pairando sobre a mais bela cidade-monumento do Brasil. Além da maior de todas: a da inércia oficial para enfrentá-las. "Porque Paraty é a cidade onde os caminhos do mar e os caminhos da terra se encontram, melhor, se entrosam. As águas não são barradas, mas avançam cidade a dentro levadas pela lua...", escreveu também Lúcio Costa.

Como se protege o Bairro Histórico

O Bairro Histórico de Paraty é protegido de acordo com duas hipóteses — a construção existe ou há um terreno baldio. Assim, determina o IPHAN:

1. Havendo uma casa ou sobrado, é preciso de documentação, com o levantamento da construção antiga tal como ela existe. Se o proprietário pretende fazer alguma adaptação para o uso dele, deve apresentar um projeto para o Patrimônio saber se ele não vai desfigurar as características a serem conservadas. O exterior terá de seguir as normas da construção típica de Paraty — modulação, proporções, materiais iguais aos já existentes.

2. No caso de terreno baldio, à falta de uma documentação iconográfica capaz (ou seja, de uma fotografia, gravura autêntica da época que tenham os detalhes construtivos), só é permitido o cercamento desse terreno com muros numa altura em torno da média das fachadas de casa térrea, permitindo-se, se o terreno só tem uma frente, uma abertura de porta; se tem duas frentes, duas portas, uma para cada testada. E no interior meias-águas a partir da altura do muro para dentro.



Paraty, quase tão velha quanto o Brasil: em meados do século XVI já era um povoado

O plano definitivo

Eis alguns dos pontos importantes do plano definitivo:

- O trabalho pretende, fundamentalmente, fornecer elementos de controle urbanístico, paisagístico e ambiental, de modo que as propostas de ocupação do solo na área de expansão da cidade sejam implantadas de acordo com um planejamento global, dentro de uma visão abrangente do que se quer que seja a futura Paraty.

- O zoneamento proposto se divide em 30 subsetores residenciais, com área máxima de 20 hectares cada um, e densidades demográficas líquidas particulares a cada um deles; dois subsetores destinados ao comércio, dezoito à recreação e lazer, dois a serviços e um especificamente para estacionamento de veículos, totalizando 51 subsetores.

- Foram consideradas as seguintes premissas básicas de crescimento e saturação populacional do Bairro Histórico e da Zona Urbana de Expansão: a capacidade de leitos turísticos (valor da população flutuante), elaborada em função da densidade de superfície e da capacidade teórica de saturação das praias, é de 9.600 unidades; a utilização total da ca-

pacidade ótima prevista pelo Projeto Turis se dará em 1990, quando a população permanente será de 10.709 pessoas — a população total será, pois, de 20.309 pessoas (em 1975, a estimativa era de 11.814 entre a flutuante e a permanente).

- Para os equipamentos para-hoteleiros, indicou-se 6,44 ha para comércio, 53,02 ha para marinas, estacionamentos e parques esportivos, e 96,00 ha para áreas verdes; esta demanda de espaços para equipamentos hoteleiros e para-hoteleiros totaliza, aproximadamente, 240 hectares.

- A área de Expansão Natural, pela própria condição tradicional de acesso à cidade, estabeleceu-se atrás do Bairro Histórico, ao longo da Chácara, que ratifica o padrão de localização de acréscimos de população permanente até 1990 às margens da via principal de penetração na cidade, desde a BR-101 até a Estação Rodoviária proposta.

- O Bairro Histórico deve ser, tanto quanto possível, urbanisticamente isolado através de faixas ou áreas livres, quer de reserva paisagística,

quer de lazer ou recreação, a fim de preservá-lo, tanto do ponto de vista do seu interesse cultural e histórico, quando do ponto de vista turístico e de conservação de sua paisagem urbana e de sua integridade arquitetônica.

- A maior parte das acomodações turísticas a serem criadas "deverão estar localizadas atrás da praia de Jabaquara, o sítio separado da cidade de Paraty por uma cadeia de colinas, permitindo criar uma segunda Paraty, muito próxima da Cidade Histórica, não correndo o risco de uma mudança em seu aspecto" (Projeto Turis).

- Será incentivado o artesanato e criado um setor de atividades culturais, situado no Pontal, destinado a festivais, teatros de arena, feiras artísticas ocasionais etc.

Carlos Leonam