

# REABILITAÇÃO URBANA E PORTUÁRIA: NOVAS PERSPECTIVAS PARA ÁREA CENTRAL DE SANTOS

ANA BEATRIZ ALONSO DE OLIVEIRA\*

MÔNICA ANTONIA VIANA\*\*

## RESUMO

Este artigo trata de um projeto de reabilitação urbana na área central de Santos. A princípio, se fez uma análise do conjunto de bairros da área central, que abrange os bairros do Valongo, Centro e a área portuária dos respectivos, onde se estudou a situação atual e principalmente as suas possibilidades futuras. A partir dessa análise macro, definiu-se o recorte territorial de intervenção onde foi proposta a reabilitação dessa área tão nobre e simbólica da cidade. Buscou-se resgatar o valor histórico e patrimonial do conjunto arquitetônico e urbanístico existentes, em especial dos armazéns do porto, que hoje se encontram despojados de funções, procurando conciliar a integração das áreas portuárias à cidade, com a proposição de novos usos. A questão central do projeto de intervenção foi buscar minimizar (ou harmonizar) os conflitos existentes entre porto e cidade e resgatar essa relação através de estratégias que criem uma maior permeabilidade entre os mesmos. Para isso, criou-se um plano urbanístico que teve por projeto âncora um Terminal Marítimo de Passageiros, onde priorizou-se a valorização do espaço público e a melhoria da acessibilidade, seguindo os parâmetros da mobilidade urbana sustentável, onde o pedestre e o ciclista têm prioridade aos demais meios de locomoção, com o intuito de promover na área central de Santos, mesmo que em uma pequena parcela, a construção de uma cidade que priorize as pessoas.

## PALAVRAS CHAVE

Reabilitação Urbana. Porto e cidade. Plano Urbanístico. Mobilidade Urbana. Área Central de Santos.

\* Graduada no curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Católica de Santos. Pós-graduada em Arquitetura, Educação e Sociedade pela Escola da Cidade. Professora assistente da Escola da Cidade - São Paulo.

\*\* Doutora em Ciências Sociais pela PUC SP, mestre pela FAUUSP e graduada pela FAU PUC Campinas. Professora e consultora na área de Planejamento Urbano e Regional, lecionando no curso de Arquitetura e Urbanismo da UniSantos e líder do grupo de pesquisa Observatório Socioespacial da Baixada Santista - Observa BS.

## INTRODUÇÃO

**N**a área central de Santos, município polo da região metropolitana da Baixada Santista – RMBS, localizado no litoral de São Paulo, encontram-se diversos atrativos histórico-culturais que marcam a sua longa história. Porém, os projetos que vem sendo propostos e construídos na área são edifícios isolados, na sua maioria sem nenhuma relação com o conjunto urbanístico existente.

Devido a isso, propõe-se a mudança do Terminal Marítimo de Passageiros existente (CONCAIS) para a área central, por ser um equipamento que irá funcionar como um “projeto âncora”, ou seja, um projeto de um grande empreendimento considerado como elemento alavancador de áreas urbanas degradadas.

Além disso, buscou-se a articulação entre os espaços de transição, os espaços públicos e privados com o intuito de promover a integração urbana e social da área, evitando promover o fenômeno da gentrificação, com a expulsão dos moradores locais e pequenos comerciantes. A gentrificação é um fenômeno ao mesmo tempo físico, econômico, social e cultural. Ela implica não apenas uma mudança social, mas também uma mudança física do estoque de moradias na escala de bairros; enfim, uma mudança econômica sobre os mercados fundiário e imobiliário. (BIDOU-ZACHARIASEN, 2006. p.23)

Complementarmente, após análise do projeto Porto-Valongo, idealizado pela Prefeitura Municipal de Santos, legitima-se as intervenções consideradas relevantes, como um terminal turístico de passageiros como empreendimento âncora, a proposta de uma passagem subterrânea para caminhões com o intuito de trazer maior segurança para área e criar maior permeabilidade entre a área do porto e da cidade, denominado de “Mergulhão”. Propõem-se, também, o rebaixamento da linha férrea com objetivo de eliminar a barreira existente entre o porto e a cidade.

Neste contexto foi de fundamental importância para o desenvolvimento do projeto de intervenção<sup>1</sup>, resgatar alguns conceitos norteadores, como os conceitos de espaços de transição e espaços públicos. Espaços de transição entendidos como espaços ocupados por grupos que se relacionam segundo regras relativamente formais que identificam o direito de acesso e uso do território. Segundo Fischer (1994, p.24) “não é nem completamente privado, nem totalmente público” e corresponde a ambientes onde ocorrem reuniões de grupos que tenham identidades em comum. É um espaço de socialização mais restrita e direcionada. Já os espaços públicos, em teoria, pertencem a todos. São ocupados temporariamente por uma pessoa ou um grupo, entendidos como os “proprietários provisórios”, que se comportam ali conforme normas sociais e costumes daquela cultura. (FISCHER, 1994. p. 24)

<sup>1</sup> Esse trabalho resultou de um Trabalho de Conclusão do curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Católica de Santos no ano de 2016, sob a orientação da Profa. Dra. Mônica Antonia Viana.

# 1. TERMINAL MARÍTIMO DE PASSAGEIROS CONCAIS S.A.: DESAFIOS E LIMITES

A movimentação dos transatlânticos virou uma atração turística e possibilidade de incremento econômico, chamando a atenção para a importância da atividade no país. Logo, o Porto de Santos passou a ter uma significativa movimentação de embarque e desembarque de passageiros em função das temporadas dos cruzeiros marítimos no período do verão.

A Concais S/A é uma empresa privada operadora e administradora do Terminal Marítimo de Passageiros Giusfredo Santini em Santos, vencendo uma concorrência pública realizada pela CODESP para a construção do Terminal, que foi inaugurado em 23 de novembro de 1998. (Novo Milênio, 2008). Esse terminal marítimo está inserido em uma área definida na legislação urbanística como ZP - Zona Portuária, onde predominam serviços ligados às atividades portuárias, retroportuárias, correlatas e terrenos vazios. Além disso, possui um terminal (T- Grão Cargo Terminal de Granéis S.A) de grãos sólidos ao seu lado, que gera mau-cheiro e atrai moscas, pombas e ratos, tornando o ambiente inóspito para os passageiros e trabalhadores do local.

Outros problemas identificados no Terminal do Concais estão ligados a mobilidade urbana e ao sistema viário, tais como: as interferências entre os tráfegos portuário e urbano e entre os tráfegos rodoviário e ferroviário, as quais redundam em pontos de congestionamento; o descompasso entre o fluxo de tráfego e a capacidade de recepção e/ou expedição do terminal na entrada e saída de passageiros; a insuficiência da capacidade de estacionamento nos pátios ferroviários face à demanda existente, fazendo com que os trens de cargas fiquem parados na porta do terminal, atrapalhando a passagem dos passageiros e da logística necessária para atender os navios, conforme pode ser melhor visualizado na figura 1.

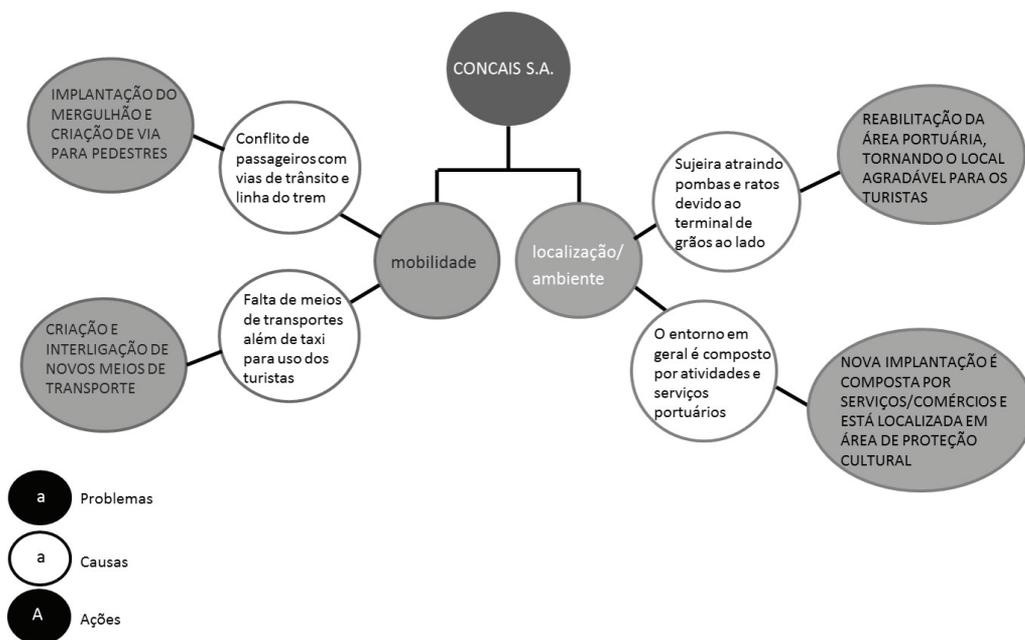


Figura 1- Fluxograma do Concais S.A.

Fonte: Oliveira, 2016, p.9.

Assim, os estudos feitos ao longo do diagnóstico apontam que seria mais eficaz propor a mudança do terminal marítimo de passageiros para uma área mais adequada, que possa desde o princípio, ser planejada para possuir um suporte que atenda as demandas de um terminal desse porte, possibilitando estabelecer um novo paradigma na relação do terminal com a cidade e no suporte ao turista.

Segundo o Plano de Desenvolvimento e Expansão do Porto de Santos - PDEPS o arrendamento do Concais S.A. está previsto para terminar em 11/05/2018. Diante deste fato, propõem-se a não renovação do contrato e a mudança do local de implantação tendo como ponto de partida o Projeto Porto-Valongo, localizado no bairro do Valongo na área central de Santos. O novo terminal marítimo de passageiros proposto nesta área se caracteriza como o projeto âncora da proposta de intervenção de reabilitação urbana.

## 2. PONTO DE PARTIDA – PROJETO PORTO VALONGO

O projeto Porto-Valongo foi elaborado pela empresa Over Arup, contratada pela Prefeitura Municipal de Santos em 2012 para fazer um estudo de viabilidade técnica, construtiva e financeira para requalificação do bairro do Valongo, através de soluções arquitetônicas, paisagísticas e urbanísticas. (vide figura 2)

O projeto prevê a implantação de empreendimentos âncoras como um terminal turístico de passageiros, escritórios de turismo e de autoridades públicas, um centro científico oceanográfico da Universidade de São Paulo - USP, da Universidade Federal de São Paulo - UNIFESP e a requalificação dos armazéns propondo novos usos como: lojas, restaurantes, marina, área para exposições bem como, um hotel de luxo.

Também propõem a criação de uma passagem subterrânea, sendo este denominado “Projeto Mergulhão”, com o objetivo de construir um parque linear para pedestres e uma área de *waterfront*<sup>2</sup> para acomodar o terminal de passageiros.

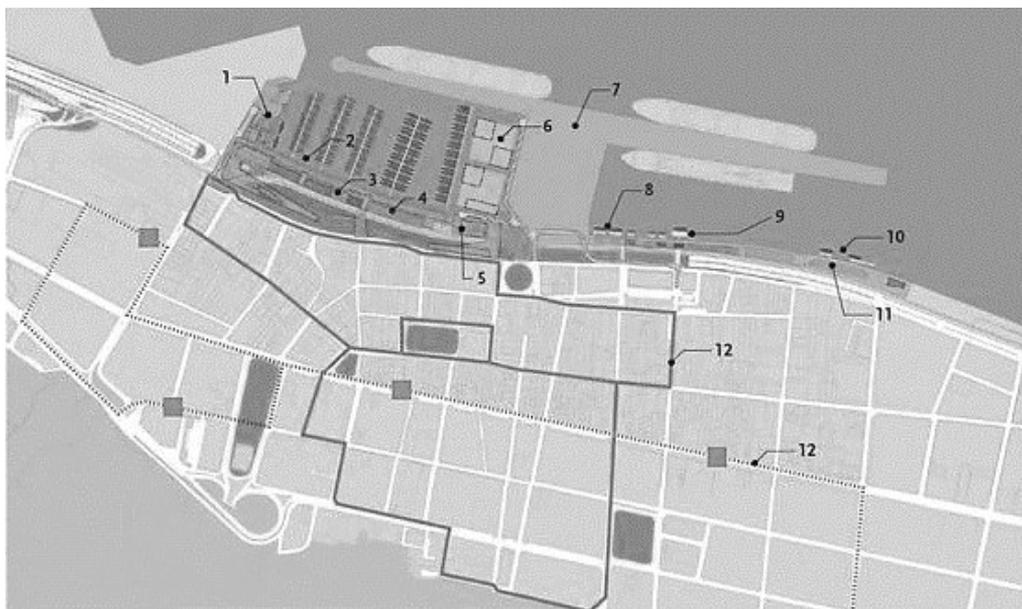


Figura 2 - Proposta da Over Arup para o Projeto Porto Valongo.

Fonte: O novo *waterfront* de Santos (OVER ARUP, 2012, apud OLIVEIRA, 2016, p. 15).

<sup>2</sup> *Waterfront* associa-se habitualmente a áreas urbanas orientadas para a água. É comum, no entanto, que estas revitalizações sejam associadas com a renovação de áreas centrais portuárias, onde a migração das funções para locais alternativos, deixaram espaço urbano disponível para revitalização. (HOYLE, 1996, p.150)

## Legenda:

- 1- Marina e clube náutico
- 2- Área do waterfront e marina
- 3- Armazéns 1 e 2 (oficina turística, área para exposições e acesso à passarela)
- 4- Armazém 3 (galerias de arte e restaurantes)
- 5- Casa de pedra (área para hotel boutique, museu portuário e passarela de acesso ao centro de negócios)
- 6- Centro de negócios (comércio para turistas, hotéis e calçada da marina)
- 7- Terminal de cruzeiro
- 8- Autoridade Sistema Portuário, unidade aduaneira, embarcações policiais e escritório CESPORT/SP
- 9- Transporte hidroviário de passageiros
- 10- Museu e apoio portuário
- 11- Armazéns 7 e 8 (Museu Ciências do Mar, estação de bombeiros e Instituto Oceanográfico)
- 12- Bonde e VLT

O projeto Porto-Valongo é sem dúvida a prova de que a região do Valongo possui grande potencial e deve ser explorada devido a grande proximidade com diversos atrativos turísticos históricos da cidade de Santos. O estudo proposto pela empresa Over Arup apresenta várias possibilidades para a área do Porto.

Todavia, a maior crítica a projetos dessa espécie é que eles partem do discurso de revitalizar o centro histórico por meio de enobrecimento das atividades comerciais e turísticas, solucionando problemas de infraestrutura, mas a problemática envolvendo este tipo de ação do poder público acaba tornando esse tipo de intervenção em um produto turístico essencialmente voltado para o mercado capital. (MALAVSKI, 2011). Além de pouco articulado com a própria cidade e suas necessidades.

Portanto, buscou-se propor uma reabilitação urbana e portuária, que segundo Valentim expressa:

um modo de intervenção urbana voltado à superação dos passivos ambientais e econômicos resultantes de um histórico de industrialização pouco preocupado com suas externalidades negativas tendo como meta a reinserção do local no ciclo econômico da cidade e o “desenvolvimento urbano sustentado”. (VALENTIM, 2007, p. 87-88)

Assim, legitimam-se os aspectos considerados positivos do Projeto Porto-Valongo. Todavia, buscando uma maior integração com a cidade, com a valorização dos espaços públicos ao permitir uma maior permeabilidade entre os espaços públicos e privados, procurando não segregar as áreas. Além de propor a mudança no zoneamento da área para promover o uso misto do solo e a diversificação da produção imobiliária. No caso dos armazéns, o projeto propõe usos que possibilitem maior relação não apenas com os turistas, mas principalmente com a cidade e região e os seus moradores.

## 2.1. Mobilidade Urbana

No âmbito da mobilidade urbana, o projeto Mergulhão é de grande importância, pois eliminará o conflito entre o sistema rodoviário portuário e a linha ferroviária, contribuindo também, para a redução dos impactos do tráfego portuário na área central. Ele é imprescindível

para a viabilização do projeto, pois possibilitará intervir na área do cais, trazendo maior segurança as pessoas. (PMMU, 2015, p. 91).

Portanto, este projeto foi validado na proposta de intervenção e também se propôs o rebaixamento da linha férrea dos trens de carga que circulam pela área portuária, necessário para eliminar a barreira existente entre o porto e a cidade.

## 2.2. Turismo

O Turismo na atualidade vem sendo apontado como uma alternativa para os países menos desenvolvidos viabilizarem sua inserção na economia mundial, buscando o desenvolvimento turístico de regiões e cidades, em especial nos aspectos ambientais e culturais, mas podendo levar a uma mercantilização da paisagem e dos recursos naturais, históricos e culturais. (VIANA, 2010. p. 234)

O turismo histórico-cultural é uma vocação do município e da região da Baixada Santista, tendo em vista que Santos é o município polo de uma das regiões mais antigas do país. Este segmento do turismo vem se desenvolvendo desde a década de 1990 com a implantação de vários programas e ações para revitalização da área central, em especial o programa denominado Alegria Centro. Este foi criado em 2001 e implica na modificação dos índices e características de parcelamento, uso e ocupação do solo, alterações nas normas de edificação, realizando tombamentos de imóveis de interesse arquitetônico, histórico e cultural. (MALAVSKI, 2011, p.30)

O patrimônio remanescente, convertido em atrativo turístico, permite que se caminhe através da história, sem recorrer ao acervo dos museus, identificam-se nas ruas, representantes dos séculos pelos quais a cidade atravessou.

Em uma análise da dinâmica urbana, pode-se ter a percepção de que depois das 18 horas a área central de Santos se torna vazia se comparado com cidades na Europa, como Barcelona e Paris, onde os centros históricos possuem vida tanto no período diurno como noturno. Apesar de se constituir na área mais antiga da cidade e concentrar inúmeros atrativos turísticos e um significativo conjunto arquitetônico de relevância histórica e cultural, muito em função de um processo de esvaziamento populacional.

A falta de oferta de moradias formais, o desconhecimento dos atrativos histórico-culturais<sup>3</sup> disponíveis e a possível imagem negativa ainda ligada à área central da cidade (insegurança, prostituição, estado de degradação dos imóveis, etc) podem ser fatores que restringem o uso da área no período noturno e geram uma exclusão social dos moradores do centro, principalmente no tocante a questões de vulnerabilidade social (cortiços). A principal problemática está relacionado ao abandono, a falta de manutenção e uso dos imóveis tombados pelo patrimônio histórico municipal - CONDEPASA (Lei municipal nº 753/91), apesar dos incentivos fiscais promovidos pelo Programa Alegria Centro.

Desta forma, é importante entender o processo histórico que a cidade e o porto passaram até chegar a situação atual e apontar o que pode ser feito para resgatar a essência dessa relação, buscando valorizar os espaços públicos e os bens e valores culturais.

<sup>3</sup> “Elementos da cultura que, ao serem utilizados para fins turísticos, passam a atrair fluxos turísticos. São os bens e valores culturais de natureza material e imaterial produzidos pelo homem e apropriados pelo turismo, da pré-história à época atual, como testemunhos de uma cultura, representados por suas formas de expressão; modos de criar, fazer e viver; as criações científicas, artísticas e tecnológicas; as obras, os objetos, os documentos, as edificações e demais espaços para destinos diversos; os conjuntos urbanos e sítios de valor.” (FIPE, EMBRATUR, MTUR, 2007, p. 47)

### 3. PORTO X CIDADE

O porto e a cidade se complementam por diferentes funções criando um sistema de integração entre a cidade e os serviços portuários, ou seja, é importante ressaltar que os mesmos não podem ser planejados isoladamente. Esses conflitos são gerados principalmente pelo processo de globalização econômica.

[...] O modelo de desenvolvimento urbano da segunda metade do século XX privilegiou processos de expansão periférica, contribuindo para que antigas áreas portuárias, ferroviárias e industriais fossem substituídas por outras na atração de investimento e consumo. (BARROS, 2006, p.11)

Essas transformações norteadas pelo capital, em especial pelo mercado imobiliário, geraram e ainda geram consequências como a degradação do meio ambiente, a concentração de renda em alguns bairros, a falta de infraestrutura, entre outras. Essa prática gerou uma grande quantidade de espaços ociosos, do solo urbano e de edifícios, situados normalmente nas áreas centrais, em sua maioria com valor patrimonial, mas despojados de suas funções e inativos, caracterizando um ambiente com significativo valor histórico em um local abandonado e inseguro, o que requer investimentos, funções e usos que reavivem a área.

Desde que passaram a existir, as cidades são fruto da concentração geográfica e social de um excedente de produção; não por menos, o aumento da produção capitalista é sempre correlacionado com a urbanização de determinada região; a urbanização capitalista é impulsionada pela necessidade de encontrar esferas rentáveis para a produção e consumo, aumentando espaço de atividade capitalista. (HARVEY, 2014, p. 30)

Neste sentido, a cidade de Santos em decorrência da expansão urbana, estruturada pela implantação do Plano de Saneamento de Saturnino de Brito, da valorização e especulação imobiliárias com a criação de novas centralidades passa por esse processo, onde é necessário buscar medidas que reintegrem essa relação.

As cidades portuárias mais avançadas não só oferecem um conjunto de serviços e infraestruturas tradicionais de transporte, como também são autênticos pólos de organização, controle, financiamento e serviços tecnologicamente avanços para o comércio e a distribuição no nível nacional e internacional. Cidade e Porto coincidem plenamente e se potencializam mutuamente no objetivo de um desenvolvimento sustentável. (LLOVERA, 1999, p. 210-211)

Essa relação porto x cidade em Santos é um tanto quanto conflituosa e difícil, pois o porto e a cidade são administrados em diferentes esferas (federal e municipal) que muitas vezes se ignoram, fazendo com que o porto cresça como um organismo independente da cidade. O porto e a cidade acabam por perder oportunidades de desenvolvimento e criação de novas atividades econômicas, de crescimento do comércio e de geração e manutenção do emprego especializado. Portanto, um dos grandes desafios do porto moderno, é:

Encontrar fórmulas criativas de cooperação efetiva porto-cidade e de financiamento conjunto pelos diferentes agentes (públicos e privados), para a incorporação dos novos espaços que as modernas atividades vinculadas à organização do transporte e a logística necessitam na atualidade. (COCO e SILVA, 1999, p. 214.)

## 4. INSTRUMENTO DE REABILITAÇÃO URBANA E PORTUÁRIA

Quando falamos de reabilitação urbana de áreas centrais, cabe um destaque a utilização da parceria público-privada para definir responsabilidades, aporte de recursos e equilibrar as atribuições e poderes dos agentes envolvidos. Busca-se a revalorização do espaço público, utilizando-se dos novos usos e empreendimentos propostos, mas também considerando a complexidade social da área, para garantir a permanência dos moradores e gerar novas oportunidades. Como por exemplo, a geração de empregos, principalmente ligados ao turismo, além da segurança em que esse grande fluxo de pessoas irá propiciar no local.

Com base no diagnóstico elaborado foram definidas as diretrizes de intervenção do projeto que se dividem em três grandes eixos estruturadores: Porto x Cidade; Mobilidade Urbana e Turismo. Tendo como objetivo, nortear a criação de um plano urbanístico a ser seguido, e posteriormente estabelecer eixos específicos de cada eixo, a partir das problemáticas e suas causas, como também das potencialidades com a definição de diretrizes para cada segmento. Elaborou-se um panorama geral desses eixos, onde se pode visualizar que os mesmos estão interligados e são complementares, ou seja, dependem mutuamente um do outro para a construção de um espaço urbano sustentável que se pretende propor para a área, conforme pode ser melhor visualizado no fluxograma esboçado na figura 3.

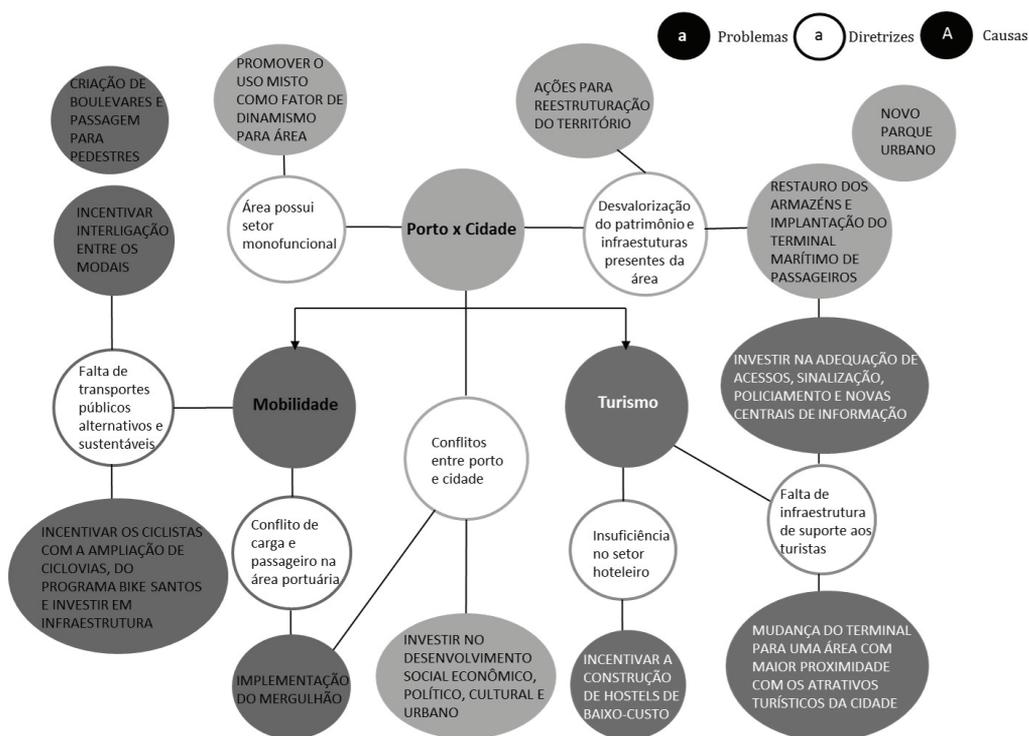


Figura 3 – Fluxograma – Eixos Estruturantes do Projeto de Reabilitação Urbana.

Fonte: Oliveira, 2016, p.99.

## 5. PROPOSTA DE INTERVENÇÃO

O local de implantação do projeto é na Rua Antônio Prado ou Avenida Perimetral. Para tanto, criou-se dois eixos principais a partir da Rua São Bento (entre o Museu Pelé e Estação do Valongo), onde se tem uma ligação direta com o Terminal Marítimo de Passageiros, e

outro na Praça Barão do Rio Branco, onde se tem ligação direta com a Marina e terminal hidroviário de passageiros, procurando criar uma permeabilidade entre a cidade e a área de intervenção.

O programa do projeto de intervenção para promover a reabilitação da área foi proposto com base no diagnóstico elaborado e na análise crítica da problemática e potencialidades existentes, que derivou na priorização do programa de projeto composto por:

- 1 - Estacionamento do terminal marítimo de passageiros; 2 - Estacionamento - embarque e desembarque; 3 - Veículo Leve sobre Trilho - VLT interno ao terminal; 4 - Recuperação da Linha de trem Santos-São Paulo; 5 - Terminal Marítimo de Passageiros; 6 - Saguão do Terminal Marítimo de Passageiros; 7 - Sede da Secretaria de Turismo e Centro Cultural; 8 - Museu do Porto; 9 - Centro Gastronômico e Centro de Convenções; 10 - Marina com 250 vagas; 11 - Edifício Administrativo e Clube Náutico; 12 - Guardaria; 13 - Centro Comercial; 14 - Terminal de Transporte hidroviário de passageiros; 15 - Áreas para guarda de embarcações; 16 - Área para lavagem de embarcações; 17 - Centro Oceanográfico USP; 18 - Centro de Pesquisa; 19 - Universidade; 20 - Revitalização da Praça da República; 21 - Parque urbano ; e 22 - Parque linear sob linha férrea rebaixada.

Além disso, o projeto procurou criar uma divisão por setores que se articulam entre si, sendo dividido em 4 (quatro) setores:

- Setor 1 - Voltado ao Turismo;
- Setor 2 - Destinado à Cultura e Lazer;
- Setor 3 - Destinado à Educação;
- Setor 4 - Destinado aos usos e atividades de Porto e Mar.

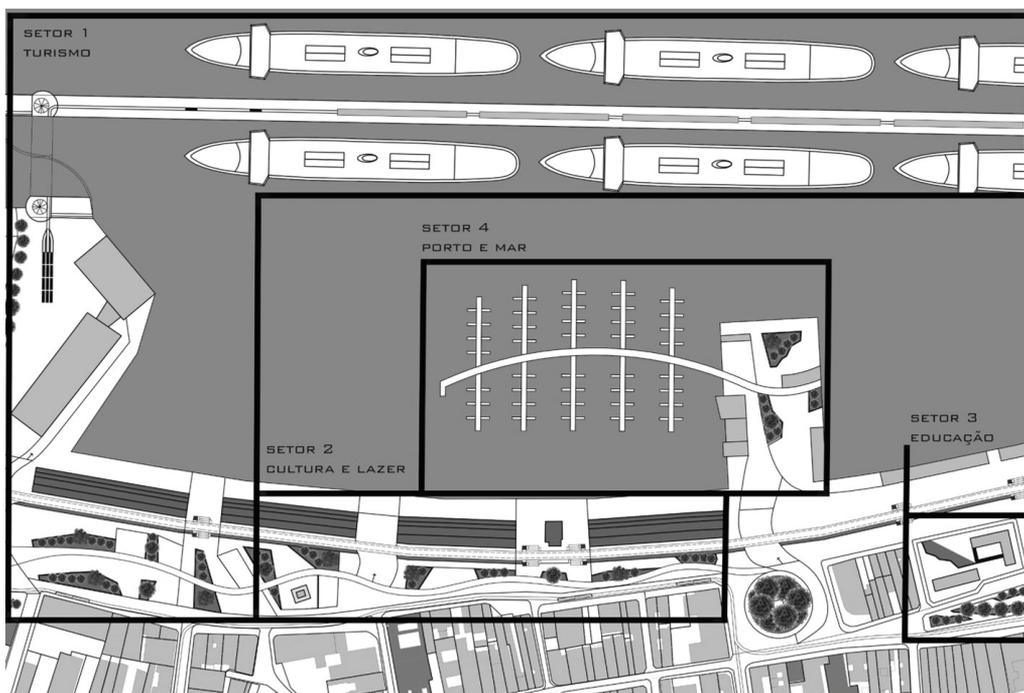


Figura 4 – Setorização da Proposta de Intervenção

Fonte: Oliveira, 2016.

## Setor 1 – Turismo

Para não desvalorizar a nova área de waterfront criada pelo projeto de intervenção foi proposto que o estacionamento se localizasse na área adjacente ao terminal em um terreno público que foi concedido a Ecoporto Santos, seu contrato finaliza em 2023, assim após o encerramento do contrato, este seria concedido ao poder público local para abrigar o estacionamento proposto.

Em outro terreno pertencente a União que encontra-se sem uso, propôs-se a área de embarque e desembarque do terminal marítimo de passageiros, para táxis, carros e motos já que não será permitido o acesso de veículos na área do novo parque urbano.

Para maior comodidade dos usuários está previsto uma logística interna de transporte usando o Veículo Leve sobre Trilho - VLT, transportando os usuários do estacionamento até o acesso ao terminal e após deixarem as bagagens serão transportados até o navio, valorizando assim o uso do transporte público.

O novo cais acostável proposto tem a capacidade de atracagem de 6 (seis) navios simultaneamente, evitando atrasos e espera aos usuários.



Figura 5 – Perspectiva do novo Terminal Marítimo de Passageiros

Fonte: Oliveira, 2016.

## Setor 2 – Cultura e Lazer

Após análise e com base nas diretrizes de concepção do projeto de reabilitação urbana decidiu-se legitimar alguns equipamentos do programa do projeto existente Porto-Valongo, proposto pela PMS:

- 1- Marina e clube náutico
- 2- Área do waterfront e marina
- 3- Terminal de cruzeiro

#### 4 - Instituto Oceanográfico da USP

Assim, o projeto propõem a revitalização dos armazéns 1 ao 5 do Porto de Santos, mantendo a sua característica arquitetônica no tocante a volumetria, mas são definidos novos usos para esses armazéns:

- 1 - Terminal Marítimo de Passageiros
- 2 - Secretária de Turismo – Central de Informações Turísticas e Centro Cultural
- 3 - Museu do Porto
- 4 - Centro Gastronômico e Centro de Convenções
- 5 - Instituto Oceanográfico da USP

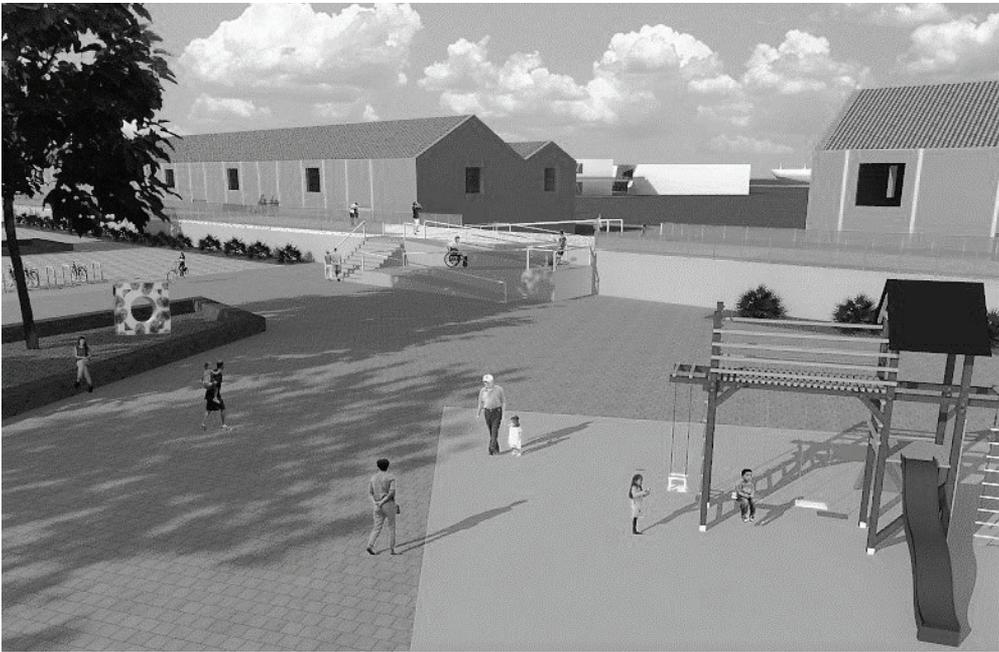


Figura 6 – Perspectiva do novo parque urbano com a revitalização dos armazéns

Fonte: Oliveira, 2016.

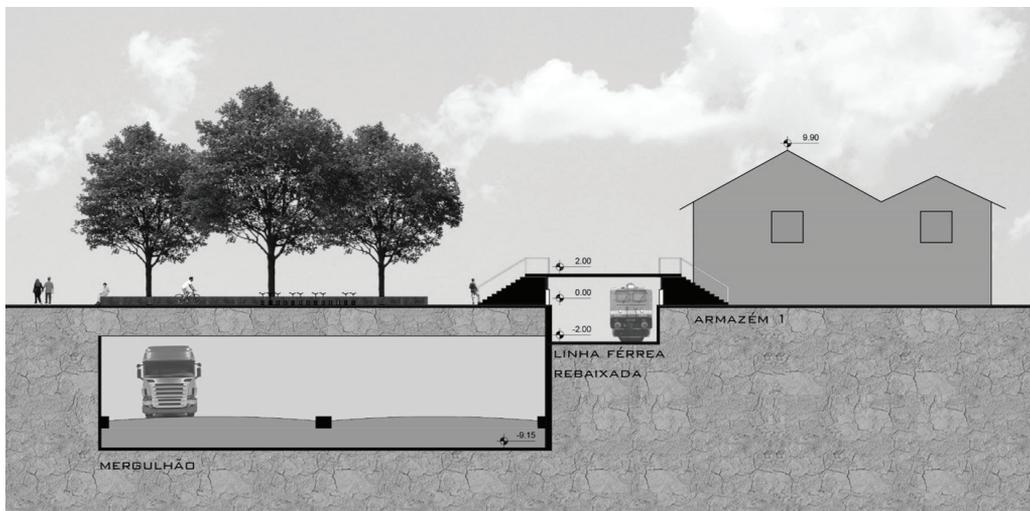


Figura 7 – Corte mostrando parque linear sob linha férrea e Mergulhão

Fonte: Oliveira, 2016.

### Setor 3: Educação

Localizada na área adjacente a Alfândega, uma quadra inteira hoje é ocupada por um estacionamento; esse uso foi vetado no projeto em ruas onde foram propostos boulevares para pedestres. Assim propõe-se no projeto de intervenção uma universidade e um centro de pesquisa, uso que consta no NIDE<sup>4</sup> Porto Valongo, conforme proposto na lei de uso e ocupação do solo na área insular de Santos. (PMS, 2014. p. 51.)

A área de intervenção está dotada de modais de suporte a esses novos equipamentos que serão integrados e qualificados, com a implantação do ramal do VLT, novas ciclovias e linhas de ônibus. A melhoria da acessibilidade, da qualidade dos espaços públicos e a construção de equipamentos desse porte tendem a atrair diversas pessoas para área, durante os vários períodos do dia. Criar assim, uma dinamização que é necessária para trazer maior segurança ao local (vida urbana) e devolver a vitalidade social e econômica na área central, principalmente no período noturno.

### Setor 4 – Porto e Mar

O projeto âncora desse setor é a construção de uma marina que vai oferecer um conjunto de serviços especializados e facilidades aos usuários, não podendo ser confundida com simples atracadouro e ou ancoradouro de barcos.

Segundo Azevedo (2003), uma marina normalmente revitaliza uma área urbana, cria condições para investimentos em empreendimentos complementares como hotéis, pousadas e parques, trazendo amplos benefícios para a comunidade local com a criação de novos empregos e novos serviços, melhorando o padrão de vida dessa população assim como dos usuários do lazer náutico.



Figura 8 – Perspectiva do setor Porto e Mar com a implantação da Marina.

Fonte: Oliveira, 2016.

<sup>4</sup> Núcleos de Intervenção e Diretrizes Estratégicas tem por objetivo a requalificação urbana e funcional de porções do Município de forma estratégica, de forma a induzir a ocupação de vazios urbanos através de parâmetros especiais de uso e ocupação do solo, de modo a ampliar a oferta de equipamentos de lazer, cultura e turismo. (PMS, 2014. p. 51.)

## 6. PLANO URBANÍSTICO

A cidade compacta - com empreendimentos agrupados em torno de transporte público, áreas para caminhar e andar de bicicleta - é a única forma de uma cidade ambientalmente sustentável. Entretanto, para uma expansão das áreas para caminhar e pedalar, a cidade deve aumentar a quantidade e qualidade de espaços públicos agradáveis, bem planejados e, na escala do homem, sustentáveis, saudáveis, seguros e cheios de vida. (ROGERS, Richard, 2012. apud GEHL, 2014. p.5)

O plano urbanístico busca promover uma nova perspectiva para essa área em consonância com o existente. A criação do parque urbano linear procura requalificar e revitalizar essa área que hoje se encontra degradada. Resgatar assim, a importância do centro de Santos, através dos novos usos propostos, com a implantação de equipamentos de educação (universidade), cultura e lazer, para fomentar e valorizar espaços públicos de fruição e convivência.

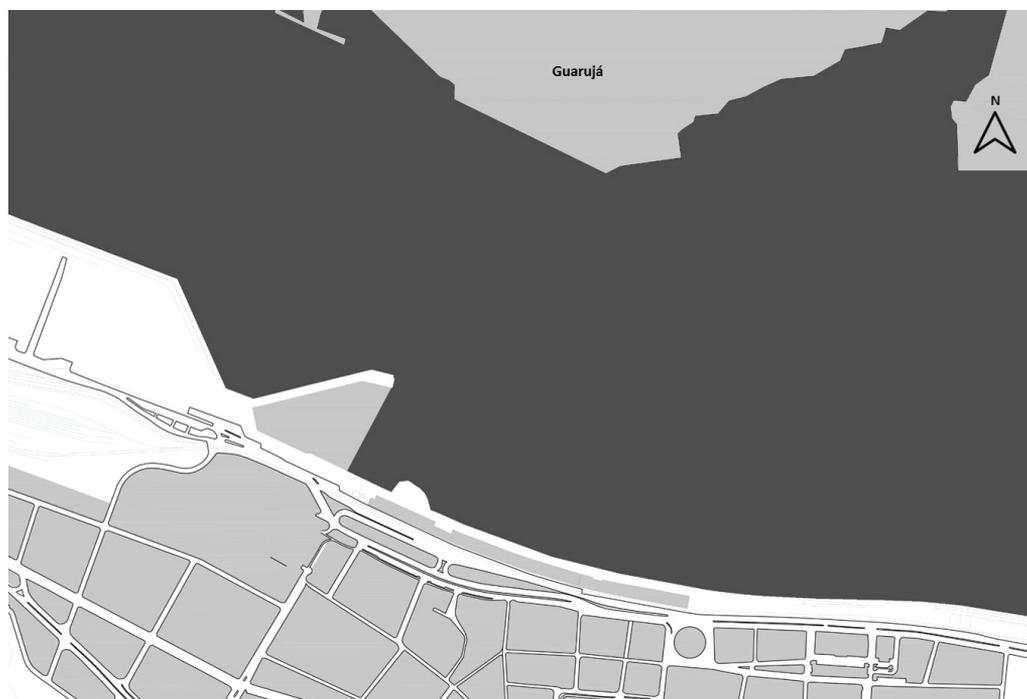


Figura 9 – Situação Atual da área de intervenção

Fonte: Oliveira, 2016, p.102.

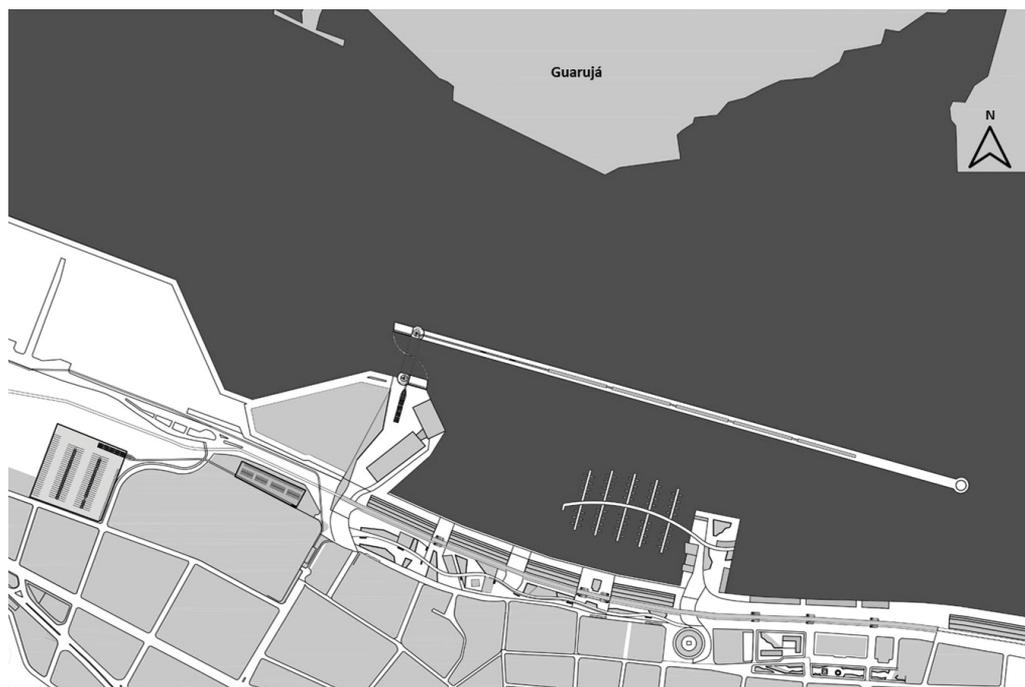


Figura 10 – Proposta para área de intervenção

Fonte: Oliveira, 2016, p.103.

Os projetos âncoras propostos são fundamentais porque vão propiciar uma melhoria na infraestrutura local, viabilizando o desenvolvimento da área com o incremento das atividades econômicas e do fluxo de pessoas, tanto da população local como de turistas. A proibição do uso de automóveis, remanejando o fluxo viário do local para as áreas contíguas ao projeto, prioriza a mobilidade urbana sustentável. Assim como a abertura de novos boulevares sem fiação elétrica exposta que irão melhorar a segurança e a caminhabilidade na área de intervenção, bem como a permeabilidade entre a área existente e o novo parque urbano.

## CONSIDERAÇÕES

A Área Central de Santos é objeto de diversos estudos e projetos de intervenção dessa natureza, devido a sua grande importância histórica, cultural e econômica, por abrigar uma parte significativa da estrutura urbana da cidade, o chamado centro histórico, bem como o maior porto da América Latina, o Porto de Santos. Assim, a questão central a ser enfrentada pelo projeto de intervenção passa por resgatar essa relação porto-cidade para promover a reabilitação dessa área urbana degradada de forma integrada com o seu entorno e a partir de uma visão de conjunto das suas várias dimensões (socioespacial, econômica e histórico-cultural) e considerando o contexto urbano e regional, através de um plano urbanístico.

Portanto, a permeabilidade entre as áreas do porto e da cidade é uma prioridade do projeto de intervenção urbana, procurando promover a integração entre essas áreas. O que se dá através de propostas como a retirada do tráfego intenso de veículos e de estacionamento para caminhões, com a legitimação do projeto Mergulhão e com a proposição do rebaixamento da linha férrea, que permite eliminar uma grande barreira física, visual e sonora existente. O desenvolvimento do turismo será beneficiado, em especial pela mudança do Terminal

Marítimo de Passageiros para área central, que tende a fomentar atividades ligadas ao comércio e serviços, principalmente ao turismo no âmbito dos atrativos histórico-culturais que estão localizados em grande parte na área central da cidade. A mobilidade urbana sustentável é incentivada no projeto através da proibição da circulação de automóveis e o incentivo a outros modais de transporte público como, bonde, ônibus, VLT e a proposta de reativação da linha férrea ligando Santos à São Paulo, o que possibilitará melhor conexão entre modais.

Os projetos âncoras propostos nesta intervenção de reabilitação urbana, como o terminal marítimo e a marina pretendem estabelecer uma parceria público-privada para viabilização dos recursos financeiros necessários, dando destaque para a valorização dos espaços públicos com a criação do novo parque urbano. A implantação deste parque irá funcionar como um estímulo para os proprietários privados investirem nos seus imóveis, contribuindo para recuperação do conjunto arquitetônico e urbanístico existente. Como também, ao utilizar os novos espaços projetados, mediante concessão pública, como os antigos armazéns do porto onde foram propostos equipamentos sociais, de lazer, recreação, educação e cultura para promover a requalificação e a dinamização das infraestruturas da área, e principalmente sua apropriação social, não só pelos turistas, mas principalmente pela população moradora da cidade de Santos e da região metropolitana da Baixada Santista.

## REFERÊNCIAS

- AZEVEDO, Felisberto. *Projetos Desenvolvimento e Soluções em Náutica: Marinas Públicas*. ACOBAR. Disponível em: <[www.sportnautica.com.br](http://www.sportnautica.com.br)>. Acesso em: 08 de setembro de 2016.
- BARROS, César. *Reabilitação urbana de centralidades metropolitanas : reflexões e experiências na América Latina do século 21*. Recife: Zulodesign, 2006.
- BIDOU-ZACHARIASEN, Catherine. *De volta à cidade: dos processos de gentrificação às políticas de “revitalização” dos centros urbanos*. Tradução: Helena Menna Barreto Silva. São Paulo: Annablume, 2006.
- COCCO, Giuseppe e SILVA, Gerardo (org.). *Cidades e Portos: os espaços da globalização*. Rio de Janeiro: DP&A, 1999.
- FISCHER, G. N. *Psicologia social do ambiente*. Lisboa: Instituto Piaget – Sociedade Industrial Gráfica Ltda., 1994.
- GEHL, Jan. *Cidades para pessoas*. 2. ed. São Paulo: Perspectiva, 2014.
- HOYLE, Brian, ed. - *Cityports, coastal zones and regional change: international perspectives on planning and management*. West Sussex: John Wiley & Sons Ltd, 1996.
- HARVEY, David. *Cidades Rebeldes: do direito à cidade à revolução urbana*. São Paulo: Martins Fontes, 2014.
- LLOVERA, Joan Alemany. *Por uma desenvolvimento sustentável da cidade portuária*. In. SILVA, Gerardo; COCCO, Giuseppe. *Cidades e Portos – os espaços da globalização*. Rio de Janeiro: DP&A, 1999.
- MALAVSKI, Paula Dagnone. *O programa municipal Alegria Centro (Santos-SP): alegria para poucos e exclusão para muitos*. São Paulo. Trabalho de Conclusão de Curso de Geografia Humana. USP, 2011.
- PMMU - Plano Municipal de Mobilidade Urbana. GTT PLANMOB, Santos/SP, 2015.
- PDZ – Plano de desenvolvimento e zoneamento de Santos. Santos, 2006.
- PMS. Prefeitura do Município de Santos. Disponível em: <<http://www.santos.sp.gov.br/>>. Acesso em 03 de maio de 2016.
- VALENTIM, Luís Sérgio Ozório. *Requalificação Urbana, Contaminação do Solo e Riscos à Saúde: um caso na cidade de São Paulo*. São Paulo: Annablume: Fapesp, 2007.

## BIBLIOGRAFIA

ARUP. *O novo waterfront de Santos* – Estudos de viabilidade técnica, econômica, financeira, social e ambiental. Apresentação. Santos, Abril 2012. Disponível em: [https://www.santos.sp.gov.br/static/files/conteudo/Pag\\_Internas/ARUP%20-%20FINAL-presentation%20portuguese-as%20presented%20-%202027-04-12.pdf](https://www.santos.sp.gov.br/static/files/conteudo/Pag_Internas/ARUP%20-%20FINAL-presentation%20portuguese-as%20presented%20-%202027-04-12.pdf) Acesso em 30 mar. 2016.

CLIA ABREMAR BRASIL/FGV. *Estudo de Perfil e Impactos Econômicos no Brasil*. Disponível em: <http://www.abremar.com.br/down/fgv2015.pdf>. Acesso em 16 mai. 2016.

CODESP. Disponível em <http://www.portodesantos.com.br/>. Acesso em 02 mar. 2016.

CONCAIS S.A. Terminal marítimo de passageiros Giusfredo Santini. Disponível em: <http://www.concais.com>. Acesso em 10 mar. 2016.

FIPE, EMBRATUR. Pesquisa de demanda internacional. Disponível em: <http://www.spturis.com/turismocentro/turismo-no-centro.pdf>. Acesso em 15 abr. 2016.

GONÇALVES, Alcindo. *O grande Porto. A modernização no Porto de Santos*. – Alcindo Gonçalves, Luiz Antonio de Paula Nunes. Santos, SP: Realejo, 2008.

IBAM. Roteirização Turística. Disponível em: [http://www.ibam.org.br/media/arquivos/estudos/roteirizacaoTuristica\\_turismo.pdf](http://www.ibam.org.br/media/arquivos/estudos/roteirizacaoTuristica_turismo.pdf). Acesso em 16 mai. 2016.

JACOBS, Jane. *Morte e vida de grandes cidades*. São Paulo. Martins Fontes, 2003.

NOVO MILÊNIO. Disponível em: Disponível em: <http://www.novomilenio.inf.br/santos/fotos074c.htm>. Acesso em 15 mar. 2016.

OLIVEIRA, Ana Beatriz Alonso. *Reabilitação Urbana e Portuária: novas perspectivas para área central de Santos*. Trabalho de Conclusão do Curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Católica de Santos, Santos/SP: UniSantos, 2016.

PDEPS. Plano de Desenvolvimento e Expansão do Porto de Santos, 2015. Disponível em: <http://www.portosdobrasil.gov.br/assuntos-1/relacoes-internacionais/arquivos/relatorio-final-plano-diretor-bid.pdf>. Acesso em 15 abr. 2016.

SILVA, Maria da Glória Lanci. *Os cenários do lazer: turismo e transformação da paisagem urbana*. Tese de Doutorado. São Paulo, FAUUSP, 2003.

VASQUEZ, Daniel Arias (Org.) et al. *A questão urbana na Baixada Santista: políticas, vulnerabilidades e desafios para o desenvolvimento*. São Paulo: Leopoldianum, 2011.

VIANA, Mônica Antonia. A valorização do Espaço Urbano na relação porto/cidade: as intervenções urbanísticas em Santos e Região. Cap. 8. In VASQUEZ, D. *A questão urbana na Baixada Santista: políticas, vulnerabilidades e desafios para o desenvolvimento*. São Paulo: Leopoldianum, 2011.

VIANA, Mônica Antonia. *Navegando pelas ondas do desenvolvimento: Baixada Santista em busca de um porto seguro - Desenvolvimento, metropolização e os (des) compassos da gestão urbano-regional em múltiplos olhares sociais*. Doutorado em Ciências Sociais. São Paulo: PUC/SP, 2010.

### ABSTRACT

This article is about an urban rehabilitation project in the central area of Santos. At first, an analysis was made of the group of districts in the central area, which covers the districts of Valongo, Centro and their respective port area, where the current situation was studied, especially their future possibilities. From this macro analysis, the territorial cut of intervention was defined where the rehabilitation of this noble and symbolic area of the city was proposed. It was sought to recover the historical and patrimonial value of the existing architectural and urban complex, especially the warehouses of the port, which today are deprived of functions, looking for reconcile the integration of the port areas with the city, with the proposition of new uses. The central issue of the intervention project was to minimize (or harmonize) the existing conflicts between port and city and to rescue this relationship through strategies that create a better permeability between them. To this end, an urban plan was

created that had a Maritime Terminal for passengers as an anchor project, where priority was given to the valorization of public space and the improvement of accessibility, following the parameters of sustainable urban mobility, where the pedestrian and the cyclist have priority to other means of locomotion, with the purpose of promoting in the central area of Santos, even in a small portion, the construction of a city that prioritize people.

**KEYWORDS**

Urban Rehabilitation. Port and city. Urban Plan. Central area of Santos.

