

## ESTUDOS PRELIMINARES

Durante a introdução ao trabalho de conclusão de curso foi realizada uma busca por uma intervenção na área portuária de Santos, com ênfase na parte da Alfândega e terminal marítimo para travessia de pedestres. Para tal tarefa foi realizado um levantamento de campo, pesquisa bibliográfica convencional, e algumas conversas com os transeuntes e comerciantes locais, dessa forma, foi definida uma estratégia de interação com a população buscando maior adequação da proposta às problemáticas e expectativas identificadas para a área.

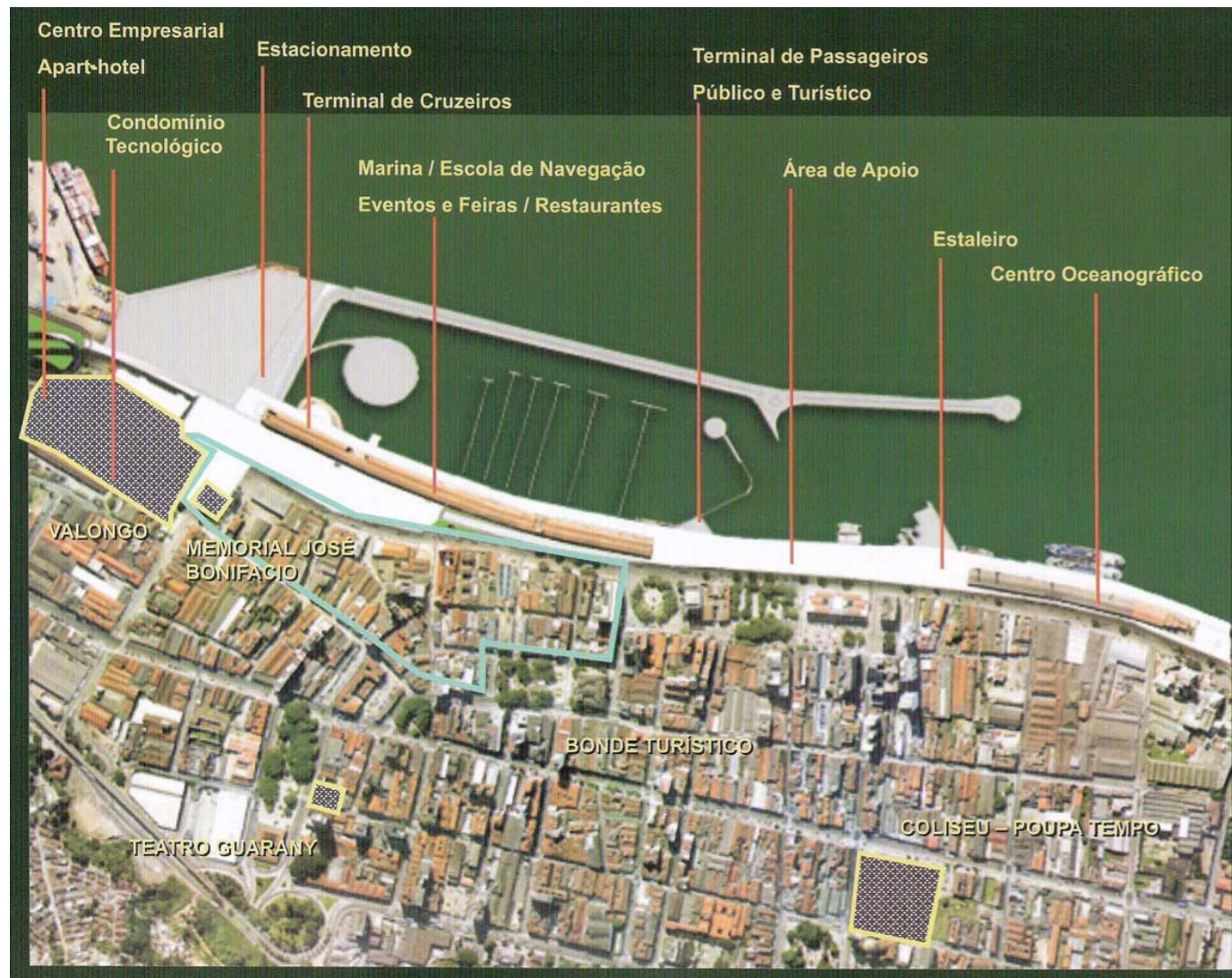
A síntese analítica de todo o material e informações coletadas e, a experiência do contato direto, tanto com agentes decisórios, quanto com usuários em geral, nortearam a definição do objeto da proposta para esse trabalho de conclusão de curso.

Essa proposta busca, em primeiro lugar, reaproximar o centro da cidade de sua principal diretriz histórica de ordenamento: o mar. A partir dessa diretriz espacial, a intervenção proposta busca estabelecer estratégias focadas em princípios de sustentabilidade urbana para a área central, que possam ainda servir como diretrizes para o desenvolvimento de outros setores, sobretudo nesta região central da cidade. Procurou-se buscar na origem histórica e cultural a essência de sua estruturação, para devolver ao todo um novo modelo para o desenvolvimento urbano.



## PROPOSTA EXISTENTE

Reconversão proposta pelo Projeto Alegria Santos 2007 - Essa proposta contempla a construção de uma marina, terminal de cruzeiros, restaurantes, espaços para eventos e feiras, estaleiro, serviço de apoio náutico, escola de navegação e centro oceanográfico. Propõe a construção de uma passagem subterrânea em frente aos armazéns 1 e 2, inicialmente com cerca de 770m de extensão. Hoje já fala-se em 1050m de extensão. Esta intervenção é apontada como solução viária fundamental para resolver o conflito existente entre a linha férrea e o grande fluxo de caminhões que circulam pela Avenida Perimetral assim como a circulação de pedestres.



Implantação do projeto, localizando a marina, os berços de atracação para navios de passageiros e os principais edifícios de apoio na retroárea.  
Fonte: Prefeitura Municipal de Santos: Secretaria de Planejamento; Secretaria de Assuntos Portuários.

## REFERÊNCIAS DE PROJETO

Embora existam diversos projetos de revitalização de áreas portuárias pelo mundo, é difícil encontrar situação similar, pois normalmente os portos não tinham para onde se expandir e acabam por realocar sua estrutura em áreas mais distantes de sua posição original – normalmente os centros históricos – com uma estrutura mais modernizada, ou as atividades portuárias foram extintas.

**PUERTO MADERO:** Buenos Aires possuía problemas históricos em relação ao descarregamento de navios em sua costa devido à baixa profundidade do rio da Prata. Os navios tinham que desembarcar seus passageiros e mercadorias em outras embarcações até chegar em terra. Em 1882 o governo federal contratou o comerciante Eduardo Madero para ser encarregado da construção de um novo porto que poderia resolver esses contratemplos.

O porto foi criado na última década do século XIX e apresentava fisionomia similar ao porto de Londres, sendo um marco da engenharia da época. No entanto uma década depois ficara obsoleto, devido o aparecimento de grandes navios de carga. Com isso o engenheiro Luis Huergo propôs a criação de outro porto, seus planos resultaram no "Puerto Nuevo", que opera até os dias atuais. Este, concluído em 1926, deixou Puerto Madero supérfluo fazendo suas adjacências serem uma das áreas mais degradadas da cidade.

Na década de 1990, houve um investimento estrangeiro maciço que regenerou a paisagem urbana, havendo a reciclagem e recuperação dos armazéns do lado oeste que tornaram-se elegantes residências, escritórios, lofts, universidades privadas, hotéis de luxo e restaurantes.

É um dos projetos de renovação urbana mais bem sucedidos do mundo, feito em menos de duas décadas. Abriga alguns dos maiores arranha-céus argentinos, além de diversos monumentos, como a Puente de la Mujer do arquiteto espanhol Santiago Calatrava e a Fragata Presidente Sarmiento, o primeiro navio da Argentina que atualmente é utilizado como museu.

Hoje, a única semelhança com a antiga área deteriorada é a localização privilegiada em relação ao centro. O projeto implantado conseguiu transformar uma área completamente desvalorizada em um dos locais com o metro quadrado mais caro da Argentina.

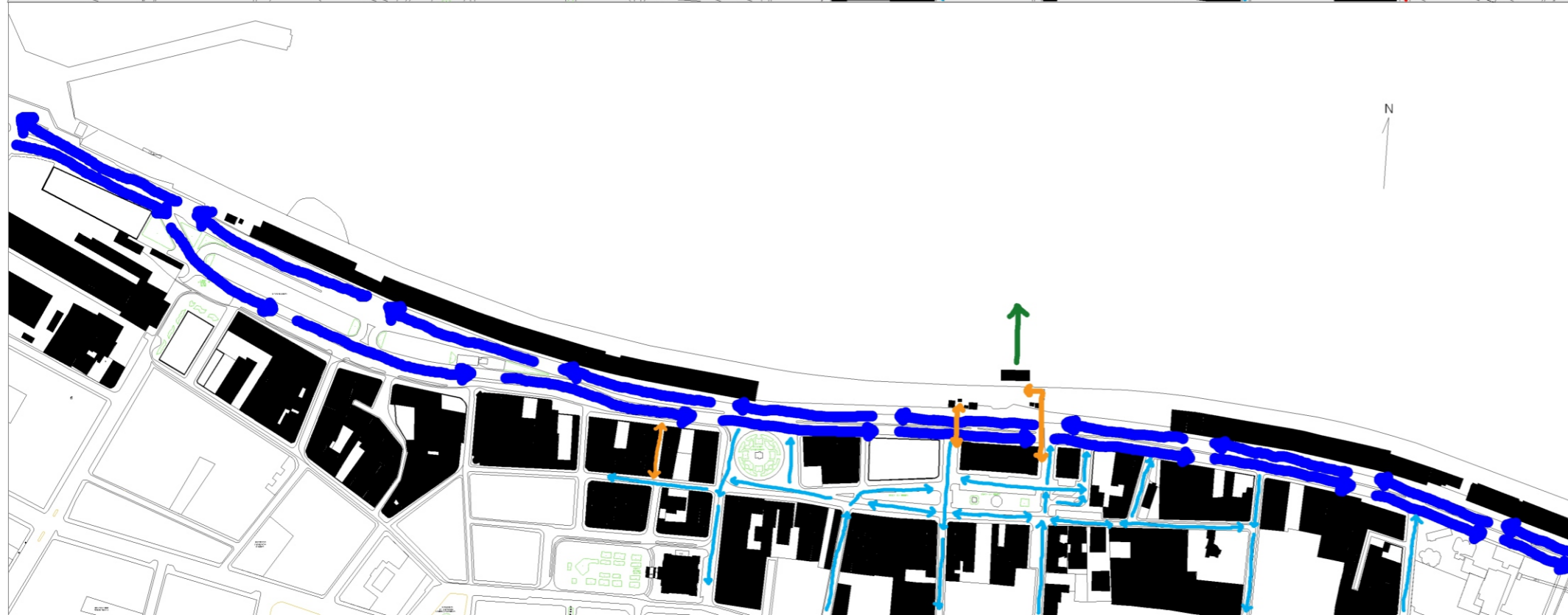
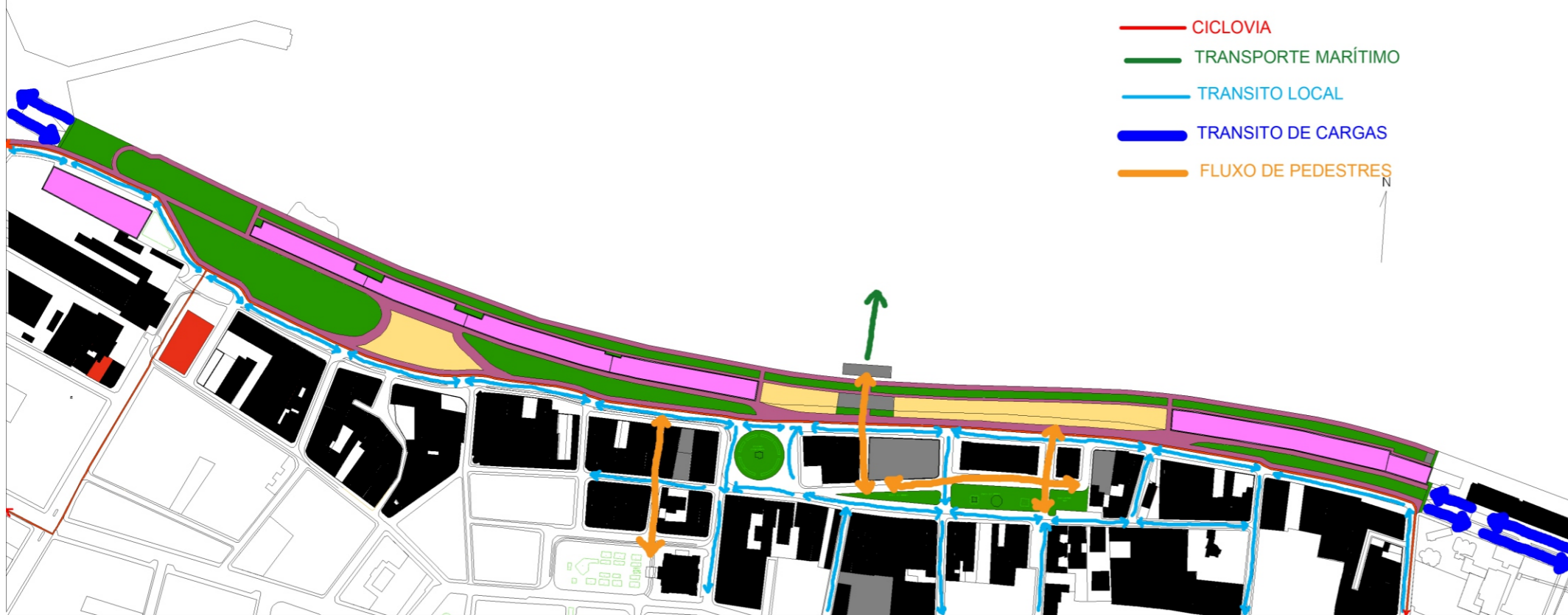
**PORTO OLÍMPICO:** A renovação da região portuária estava prevista como parte do reequipamento de Barcelona para sediar as Olimpíadas de 1992. Dispondo de amplos fundos disponibilizados pelo governo em virtude do evento, a construção da Vila Olímpica tornou-se oportunidade para colocar em prática um projeto urbano ambicioso, ao longo de uma face de água antes obstruída pelo porto. O plano contemplava duas altas torres, conjuntos de escritórios, habitações e ênfase no lazer, do Porto Olímpico na antiga Barceloneta às praias criadas ao longo de um parque linear até Poble Nou.

Após os jogos de 1992, o projeto custou a deslançar por conta própria, tendo em vista o perfil elitista definido pela ocupação habitacional e de serviços, mas a atividade ligada a recreação ao ar livre acabou prevalecendo, configurando um pólo de referência para a população em geral.

Vale ressaltar que o projeto em questão está inserido no âmbito de uma vasta gama de projetos e intervenções, contemplados pela revisão do planejamento de Barcelona a partir de 1980, incluindo iniciativas que cobrem praticamente todas as zonas da cidade.

# ESTUDO DE FLUXOS

- CICLOVIA
- TRANSPORTE MARÍTIMO
- TRANSITO LOCAL
- TRANSITO DE CARGAS
- FLUXO DE PEDESTRES



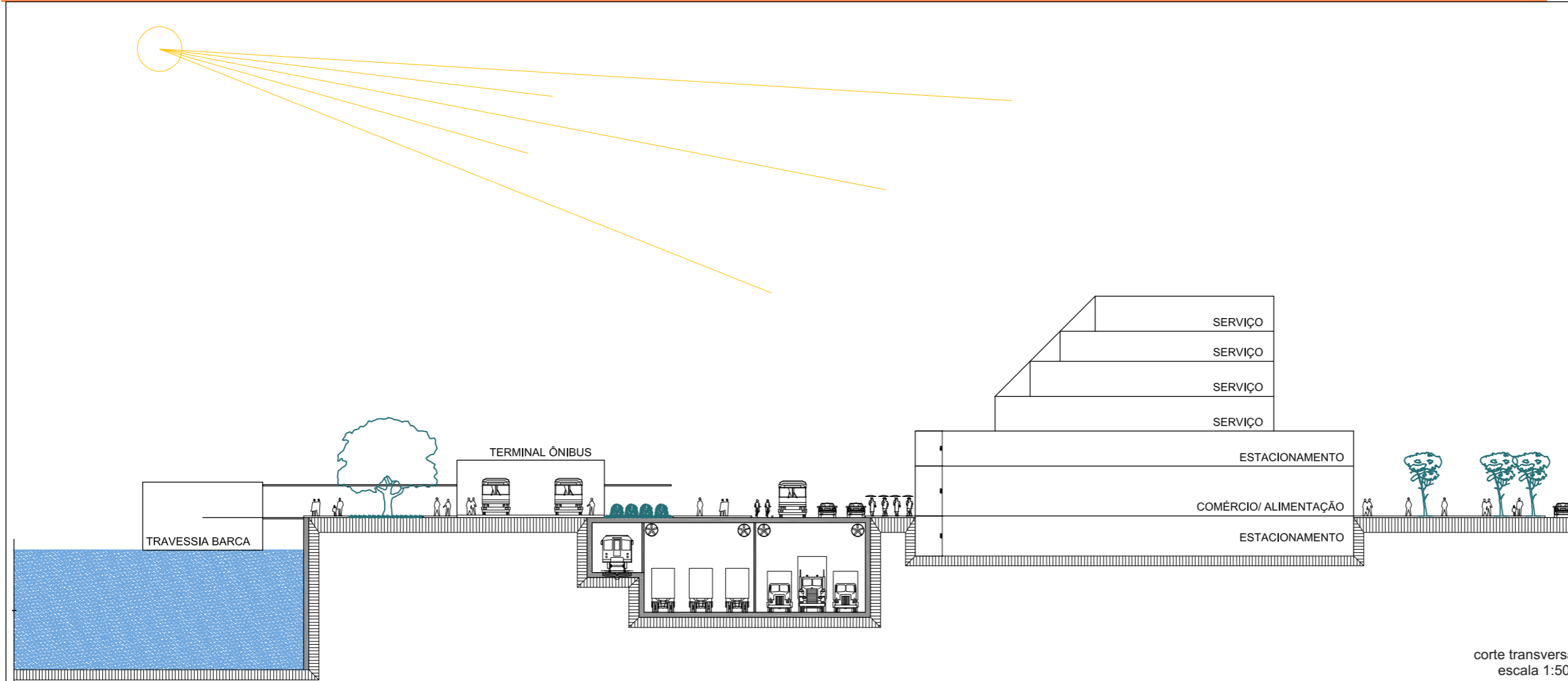
A organização dos fluxos tem como principal objetivo, a retirada do transportes de cargas do nível da área urbana com a intenção de melhorar o trânsito local e o escoamento de cargas, evitando os choques atuais. Com o prolongamento do mergulhão já proposto pelo projeto da Avenida Perimetral, o fluxo portuário não sofrerá mais a influência do trânsito local e das travessias de pedestres, otimizando o escoamento de cargas.

Da mesma forma, com a retirada do fluxo de caminhões da região em estudo, os eixos de fluxo de pedestres ficam mais reforçados pela maior segurança oferecida e pela requalificação proposta do espaço.

Já o fluxo do trânsito local, foi alterado na região da Praça da República, a fim de garantir a conexão das áreas reurbanizadas e criar um eixo principal ligando a cidade ao novo terminal integrado.

Tendo em vista que a população da Baixada Santista utiliza a bicicleta como transporte alternativo, foi proposto uma ampliação da ciclovia existente, criando uma conexão com a área central, onde partem mais duas conexões: uma com o porto e uma segunda conexão com a cidade.

# CORTE E INSOLAÇÃO



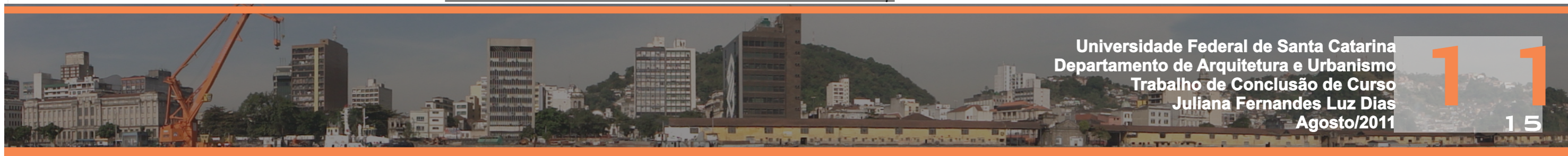
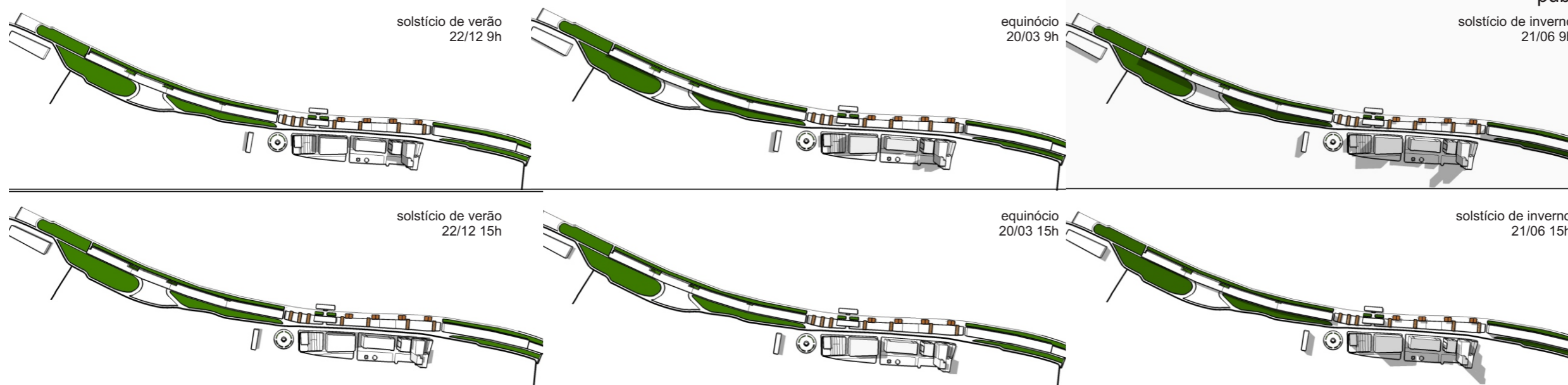
Apoiado na proposta de sustentabilidade urbana, foi analisado os condicionantes naturais da área de forma a aproveitar ao máximo o potencial natural.

Não é objetivo dessa proposta a proposição das edificações em si, mas sim, estabelecer normas e limites de ocupação, diretrizes de projeto e, através da implantação, se tire o maior proveito das estratégias de sustentabilidade ambiental para as edificações.

Com a posição privilegiada, voltada para o norte, a principal diretriz de sustentabilidade é o aproveitamento da energia solar para iluminação, inclusive das áreas públicas, e aquecimento de água.

Outra diretriz importante é a utilização de terraços jardim para o controle de insolação e captação de água pluvial para posterior reaproveitamento.

Sugere-se também a utilização de brises para o auxílio no controle da insolação.





# PERSECTIVAS PROPOSTA



Essa foto foi tirada da Av. Portuária, entre o armazém 4 e a praça Barão do Rio Branco. Com o estreitamento da rua e a retirada da via férrea do local, foi possível criar um passeio mais agradável e liberar as fachadas dos armazéns.

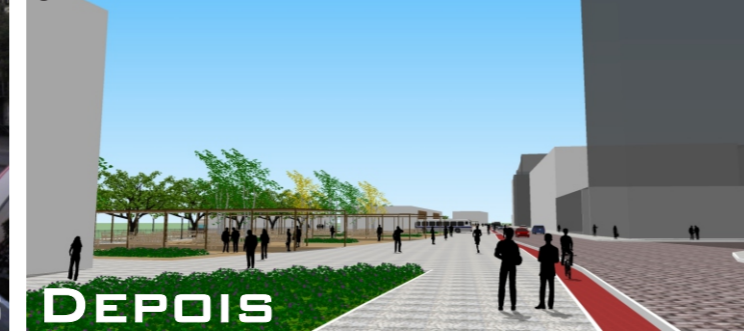


Foto da praça do Barão de Rio Branco com armazém ao fundo.

Com a retirada do estacionamento ao redor da praça e a reorganização interna da mesma, foi valorizado o eixo visual e a conexão entre os espaços.



Foto tirada sobre passarela existente com armazéns de 1 a 4 no horizonte e ponto de travessia ao lado. Com a requalificação da linha do mar, criou-se um boulevard com estares para passeio e contemplação, retomando o contato com o mar.



Foto tirada sobre passarela existente com armazém 7 ao fundo e Receita Estadual ao lado.

Com a retirada das atividades portuárias da região, foi possível criar grandes espaços para lazer, com bares e espaços para feiras e exposições.



Foto aérea da Alfândega e armazéns 7 e 8. Com essa perspectiva da proposta, podemos ver a retomada da linha do mar para atividades ligadas ao lazer, com espaços agradáveis para apreciar a paisagem natural.

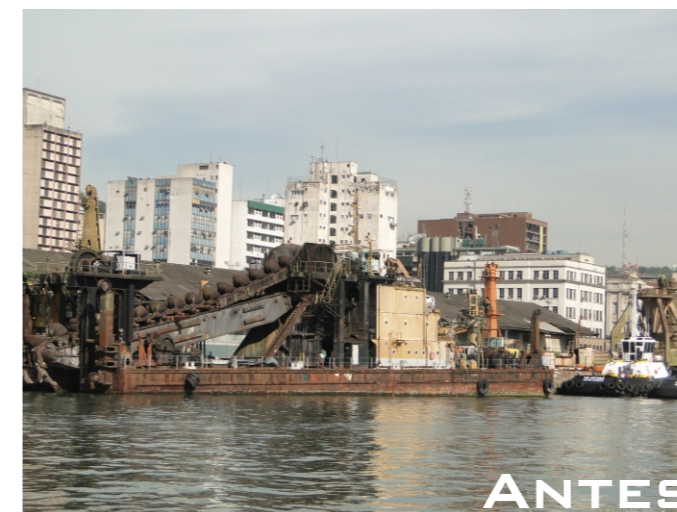


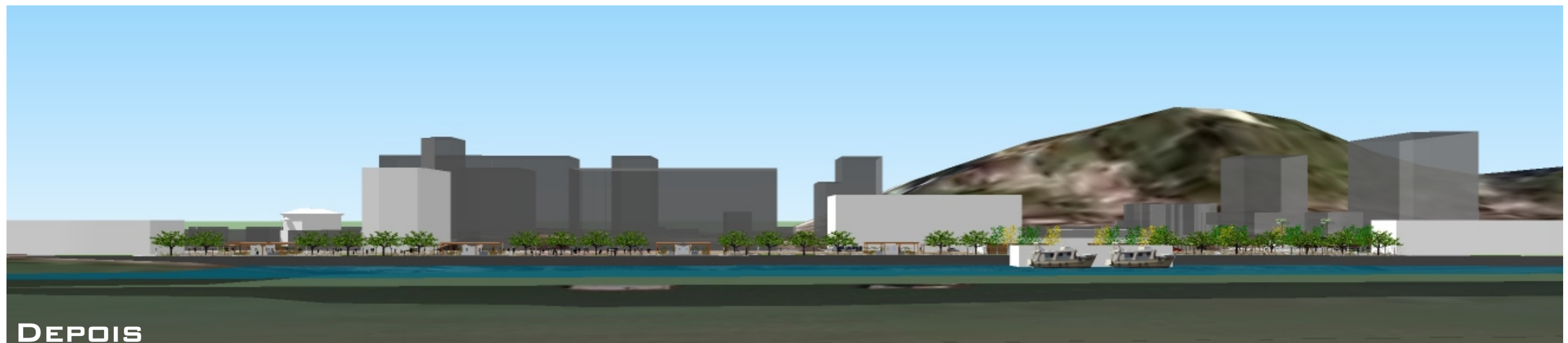
Foto tirada do mar, com equipamentos portuários em frente ao armazém 8, ao fundo, prédio da Receita.

Com essa perspectiva implantada podemos ver a retomada da linha do mar pela cidade, devolvendo à população o contato com o mar de forma agradável.



# PERSECTIVAS PROPOSTA

Abaixo são apresentadas as fachadas do ponto de vista de quem está no mar,.  
Com a retirada dos equipamentos portuários, temos uma desobstrução das arquiteturas inseridas na área, com uma maior valorização da paisagem construída, tendo em vista a importância histórica das mesmas.



# CONSIDERAÇÕES FINAIS



Com o projeto de revitalização e modernização da área haverá uma série de mudanças no cotidiano da população local e flutuante. Essas mudanças também surtem efeito para Baixada Santista como um todo.

Os principais reflexos são listados abaixo:

#### **MUDANÇAS PARA A POPULAÇÃO:**

- segurança pela retirada dos caminhões e ferrovia e pela nova vida dada ao local
- mais opções de lazer diurno e noturno
- estilo de vida mais saudável
- novas atividades ligadas a educação e a saúde

#### **MUDANÇAS PARA OS FLUXOS:**

- maior fluidez das cargas
- vias mais conservadas
- maior fluidez do trânsito local
- prioridade ao pedestre

#### **MUDANÇAS PARA A CIDADE:**

- reaproveitamento da área abandonada com novos usos
- cidade mais limpa e visualmente agradável
- geração de empregos diretos e indiretos
- maior conservação das edificações
- valorização turística da área
- valorização dos imóveis

