



rever a cidade

indícios  
de mar  
no porto  
de santos







# [ conteúdo ]

[ apresentação ] .....	04
[ santos ] .....	08
[ histórico ] .....	11
[ o porto ] .....	18
aspectos físicos	
aspectos estruturais	
[ a cidade ] .....	26
localização e acessibilidade	
infraestrutura	
uso do solo e atividades econômicas	
cortiços	
patrimônio histórico	
[ sobre requalificação ] .....	32
[ requalificação urbana em santos ] .....	34
alegra centro	
armazéns e projeto <i>porto santos valongo</i>	
[ reflexões ] .....	42
[ indícios ] .....	44
[ bibliografia ] .....	51







**se podes olhar, vê.  
se podes ver,  
repara.**

*o livro dos conselhos*



# [ apresentação ]



RETORNAR À CIDADE DE ORIGEM é redescobrir uma nova cidade, especialmente quando se tem a chance de estudar e conhecer um pouco uma profissão que tem com o espaço habitado uma relação tão próxima. Ao buscar na memória a minha própria relação com a cidade, percebi que a imagem de Santos, para mim, era curiosamente a de uma Santos sem porto, de uma ilha “parcialmente” cercada de água por todos os lados, uma vez que o único mar que eu tinha grande familiaridade era a orla da praia. Perguntas iniciadas com “como” e “por que” surgiam rapidamente, como se eu estivesse atrasada para entender uma relação tão óbvia, afinal cresci ouvindo que aquele era o maior porto da América Latina. Encontrei as respostas para as minhas perguntas onde eu viria a descobrir ser o berço da cidade, que teve na atividade portuária a raiz que a sustenta até hoje, 468 anos mais tarde.

A escolha de trabalhar a área central de Santos, e todo o significado simbólico pertencente àquele lugar, de modo a compreender as relações e os conflitos existentes, seria lançar ali um olhar pela primeira vez. E novamente, como algo que sempre esteve tão evidente, porém em que não se deteve atenção, uma nova pergunta: numa cidade que nasce, cresce e perdura como sociedade urbana em uma ilha, como a linha d'água da borda do mar pode passar tão despercebida?

Ao me aproximar do meu objeto de estudo, revelaram-se dois mundos distintos, e ainda assim, complementares. Por um lado, o passado circunscrito nas ruas e fachadas aban-

## MEMÓRIA

[ Cada homem tem um fluxo de impressões inteiramente pessoais dos fatos sociais, ou seja, cada memória individual tem um ponto de vista da memória coletiva e essa subjetividade é relacionada ao lugar social ocupado pelo indivíduo, que também varia em função das relações tecidas em outros meios. Os objetos participam como uma espécie de sociedade silenciosa garantindo a formação de um quadro de referências que se adaptam às nossas percepções do presente e apoiam nossa permanência na cidade ] Maziviero, 2008

donadas, tão vivo e ao mesmo tempo tão esquecido. Por outro, o futuro ambicioso que prevê grandes transformações, deixando de ser aquilo que um dia foi, para tornar-se algo que talvez seja. A sensação latente era de transcender no tempo, permanecendo fixa naquele mesmo espaço.

Ter a chance de reconhecer as potencialidades e as deficiências do local, compreender as necessidades e os conflitos urbanos sociais atuais e as suas origens, analisar as propostas e planos que estão surgindo para responder a essas questões, traz à tona uma reflexão no sentido de onde queremos chegar, e principalmente, que cidade estamos construindo. A perspectiva que vem sendo delineada para a área central da cidade de Santos e principalmente os meios pelos quais a tornarão reais, refletem em uma mudança não apenas de paisagem, mas também nas relações sociais existentes no local, que por sua vez, têm impacto na cidade como um todo.

A transformação da paisagem é inerente às mudanças de uma sociedade ao longo do tempo. Milton Santos, ao definir o conceito de paisagem, descreve-a como "materialidade, formada por objetos materiais e não-materiais. A vida é sinônimo de relações sociais, e estas não são possíveis sem a materialidade, a qual fixa relações sociais do passado. Logo, a materialidade construída vai ser fonte de relações sociais, que também se dão por intermédio dos objetos". Então, ao compreender os processos nos quais a paisagem transformou e foi transformada, compreende-se também a sociedade a que ela pertence.

A ideia para este trabalho é um pouco como "dar um passo atrás". Antes que sejam implementados planos e metas, projetando uma imagem de cidade que talvez não esteja em consonância com a realidade atual, a tentativa é exatamente mostrar o outro lado. O outro que não passado glorioso ou símbolo de desenvolvimento econômico de uma época. O lado da cidade que ninguém vê (ou que, assim como eu, talvez nem se dê conta que existe), e que tem a sua importância marcada no contexto histórico, simbólico e na memória diária daquele lugar. Afinal, se a compreensão espacial é uma habilidade com a qual arquitetos possuem maior facilidade, talvez a minha função aqui seja exatamente a inversão desse quadro, para que a consciência das transformações da paisagem da área central que estou tendo a chance de conhecer com esse trabalho, possa se espalhar. O *conhecimento* gera *interesse*, e *interesse* é o modo mais eficaz de gerar *cuidado*.

Iniciamos este trabalho, portanto, apresentando o histórico da cidade, abordando os principais acontecimentos políticos e econômicos que refletiram no desenvolvimento urbano e nas transformações da paisagem e da configuração espacial ao longo do tempo, tornando Santos a cidade que é hoje. Ao compreender os fatores transformadores decorrentes dos processos de urbanização, faz-se necessário também o entendimento da evolução portuária, cujo desdobramento físico e estrutural tem implicações diretas no desenho da Vila de Santos.

Dados estes panoramas, aproximamo-nos do objeto de es-

tudo deste trabalho, abordando a área central. Apresentando a situação atual do local, a partir das análises de uso do solo, acessibilidade, legislação, patrimônio, descrevemos os conflitos reais presentes na região central, suas deficiências e potencialidades, a fim de estruturar um cenário concreto para a analisarmos, enfim, a proposta de revitalização urbana que vem sendo implementada recentemente na área dos primeiros armazéns portuários, que hoje encontram-se desativados e em verdadeiro estado de abandono. Assim, chegamos no ponto onde podemos buscar indícios que auxiliem a compreender os questionamentos iniciais.





**urbe imensa  
pense o que é  
e será e foi.**

megacidade  
conta teus meninos  
canta com teus sinos  
a felicidade intensa  
que se perde e encontra  
**luz dilui-se  
e adensa-se.**

**pensa-te.**

caetano veloso, *aboio*





SANTOS é atualmente a 10ª maior cidade do Estado de São Paulo\*, com aproximadamente 433 mil habitantes, segundo o Censo 2013 (IBGE). Foi fundada em 26 de janeiro de 1546 por Brás Cubas, e hoje ocupa o 5º lugar\* no ranking de qualidade de vida dos municípios brasileiros, de acordo com o Índice de Desenvolvimento Humano (IDH), que avalia os níveis de expectativa de vida, educação e PIB per capita.

É a principal cidade da Região Metropolitana da Baixada Santista, que inclui Bertioga, Cubatão, Guarujá, Itanhaém, Mongaguá, Peruíbe, Praia Grande e São Vicente. O território da cidade [ planta 2 ] está dividido entre a porção continental, com um total de 231,6 quilômetros quadrados (85%), que abriga uma extensa reserva de Mata Atlântica preservada; e a porção insular, com apenas 39,4 quilômetros quadrados, nos quais residem 99,2% da população [ planta 3 ].

Localizada no litoral paulista, a 72 quilômetros da capital, abriga o maior porto da América Latina [ imagem 2 ], com 13 quilômetros de extensão. As atividades portuárias configuram a principal riqueza do município, por onde passam mais de um quarto do total de cargas\* que entram e saem do Brasil. Os setores de turismo, serviços e pesca complementam a lista das maiores atividades da economia santista.

Além disso, a partir da descoberta de extensa camada pré-sal de petróleo e gás em 2006\*, a exploração na Bacia de



Santos já interfere na economia local, e consequentemente na conformação espacial da cidade. De acordo com a Fundação Seade, órgão estadual, o PIB de Santos é da ordem de R\$ 27 bilhões em 2010, tornando-a a 17ª cidade mais rica do país.

\*informações retiradas do site da Prefeitura Municipal de Santos  
<http://www.santos.sp.gov.br/conheca-santos>,  
acessado em dezembro de 2013

[ imagem 1 ] (esquerda) Vista da porção sul da ilha de Santos a partir no Monte Serrat. Destaque para a Avenida Ana Costa  
[ imagem 2 ] (acima) Navios atracados nos terminais de contêineres e de passageiros, ao fundo, no canal do Porto de Santos





[ planta 1 ] Localização de Santos, no litoral do Estado de São Paulo

[ planta 2 ] Santos insular (sul) e continental (norte), e suas cidades vizinhas

[ planta 3 ] Ilha de São Vicente, onde estão localizadas as cidades de São Vicente e Santos. Destaque para a área central santista.



**mas a cidade não conta o seu passado  
ela o contém como as linhas da mão**  
escrito nos ângulos da rua, nas grades das janelas  
cada segmento riscado por arranhões,  
serradelas, entalhes, esfoladuras

Ítalo Calvino, *As Cidades Invisíveis*  
Benedito Calixto, *Panorama de Santos* (1822). óleo sobre tela



## [ histórico ]



A HISTÓRIA DE SANTOS remete aos primeiros anos de descobrimento do Brasil, quando Martim Afonso de Souza alcança a vila de São Vicente, em 1532. Descreveremos aqui os principais marcos históricos que influenciaram o desenvolvimento da região e as suas características espaciais a partir do período colonial. Santos era então conhecida como Vila de Santos ou Ilha de São Vicente, e estima-se que a população girasse em torno de 600 brancos e 3 mil escravos, totalizando uma média de cinco índios para cada branco em 1548.

O primeiro conjunto urbano santista [ planta 4 ] era formado pela capela de Santa Catarina (que teve a função de Matriz), pelo hospital da Misericórdia (fundado em 1543) e o prédio da Casa de Câmara e Cadeia. Devido à forte fun-

ção portuária, a Vila expandiu-se sempre próxima ao mar. “A vocação portuária de Santos naquele lado da ilha tornou-se irreversível, transformando o espaço entre o porto e os morros o mais valorizado da ilha de São Vicente” (Barbosa, 2000). A localização da fundação da Vila, além da proximidade dos morros à borda d’água, também está relacionada à existência de quatro ribeirões que desaguavam no estuário, cortando a Vila transversalmente [ planta 4 ]. Estes ribeirões foram o grande foco irradiador de epidemias na cidade no século XIX.

A estreita relação entre as vilas de Santos e São Paulo fica evidente ao notar-se o direcionamento do crescimento urbano santista, que se deu inicialmente na borda d’água e em direção à Serra do Mar. Frei Gaspar descreve a expansão da vila: “Teve o seu nascimento junto ao outeirinho de Santa Catarina e na sua adolescência ainda não passava do ribeiro do Carmo para o ocidente; mas ao depois de se aumentar o comércio com a vila de São Paulo e povoações de Serra acima, aos poucos foi-se estendendo para o Oeste; porque os paulistas, quando vinham a Santos, alugavam as casas mais próximas ao Porto de Cubatão, e mercavam nas primeiras lojas, onde achavam os gêneros que lhes eram necessários. A expansão da vila, além de seguir a margem do lagamar, foi na direção do Caminho que ia para o planalto e, portanto, o segundo núcleo urbano surgiu pela função do abastecimento das vilas de Serra acima. O estabelecimento dessa área comercial atraiu os habitantes para o Valongo” [ imagem 6 ].



[ imagem 3 ] (acima) *Pelourinho e Arsenal da Marinha em Santos*, óleo de Benedito Calixto (cerca de 1776).

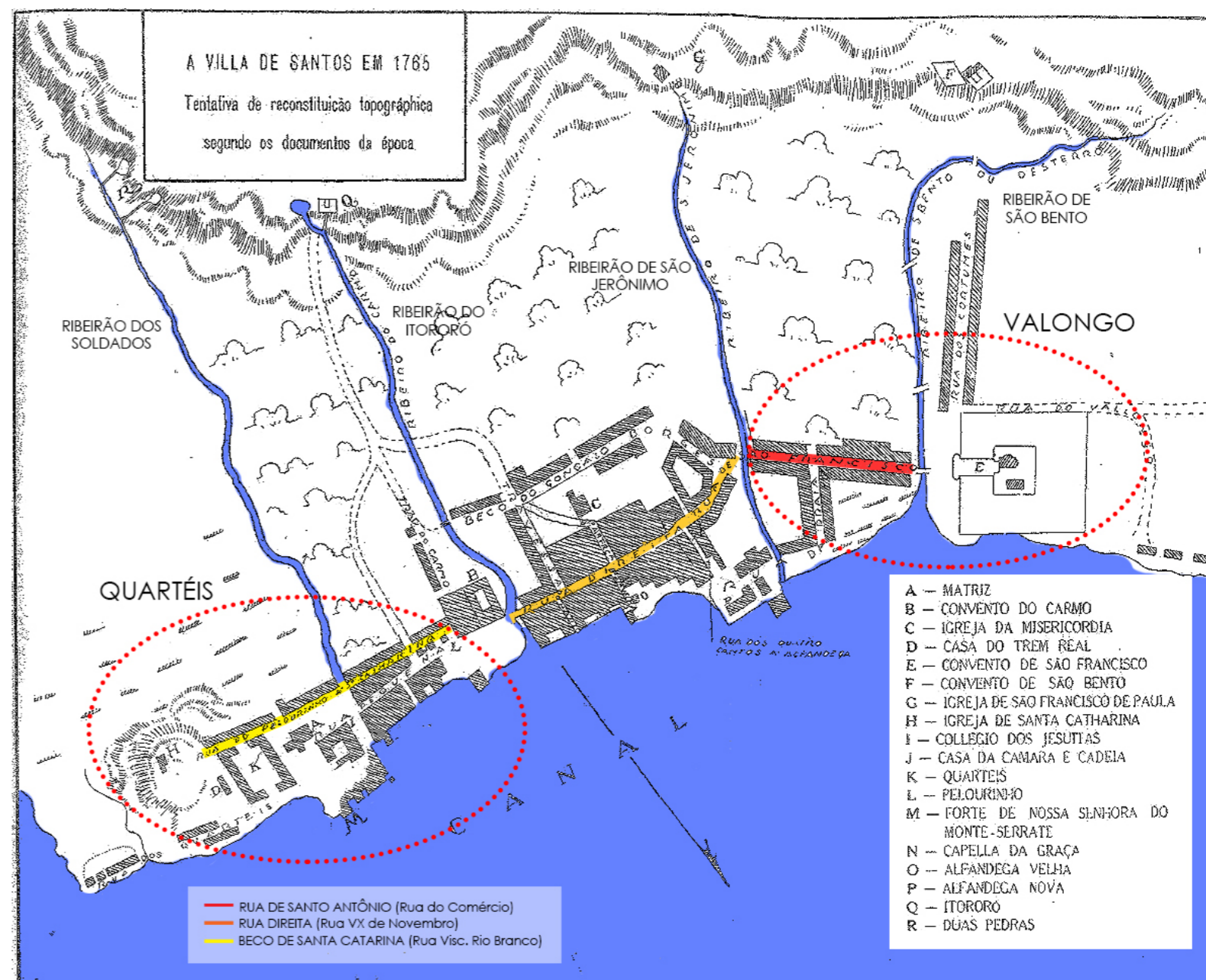
Em frente à Igreja do Carmo, visão da expansão da Vila rumo ao Valongo ao longo da antiga Rua Direita.

[ imagem 4 ] (abaixo) *Igreja e Convento de Santo Antônio do Valongo*, óleo de Benedito Calixto.



O crescimento da Vila de Santos refletia o desenvolvimento da Província de São Paulo. No entanto, essa relação entre Santos e o planalto foi responsável pela estagnação da cidade até meados do século XIX, pois esta funcionava apenas como ponto de embarque e desembarque das mercadorias que eram produzidas e/ou comercializadas em São Paulo.

Durante o período colonial, o final da expansão da vila deu-se em 1640, com a construção do Convento de Santo Antônio do Valongo, cuja fachada frontal, voltada para a vila, "fechava" o centro urbano local. Até o século XVIII, a Vila de Santos limitou-se a dois núcleos urbanos principais: [ planta 4 ] Valongo a oeste, com funções comerciais e população de origem portuguesa; e os Quartéis a leste, com funções militares e administrativas, onde habitava uma população mais pobre que vivia da pesca.



[ planta 4 ] A Vila de Santos, Benedito Calixto (cerca de 1765). Adaptado. Núcleo inicial de ocupação da cidade de Santos. Fonte: FAMS

A grande produção de açúcar no planalto paulista no século XVIII trouxe a necessidade de escoamento do produto para Santos, tornando a cidade conhecida como “porto do açúcar”. Com isso, melhorias que facilitassem a exportação do produto foram realizadas. Dentre elas, a construção da Calçada de Lorena [ imagem 7 ], na Serra do Mar, em 1791, que foi o elo de ligação entre Santos e São Paulo. Já nesse momento, a dinâmica interna da cidade está relacionada à política nacional de exportação de produtos agrícolas e importação de mercadorias industrializadas. “O açúcar possibilitou o aparelhamento do porto, o aparecimento de uma classe de comerciantes, beneficiadores, encaixadores, que garantiram prosperidade econômica” (Lanna, 1996).



Até meados do século XIX, quando a principal função econômica era o porto, Santos apresentava uma concentração urbana tipicamente linear, não se afastando do mar. Durante a década de 1850, a comercialização do café suplantou a do açúcar no movimento do porto. Em 1854, quando era responsável por quase 80% da exportação da produção nacional, Santos tornou-se o porto do café [ imagem 5 ]. Com a produção do Vale do Paraíba, a população cresceu vertiginosamente.

Em 1867 há o primeiro investimento em infra-estrutura para melhor fluidez das mercadorias, a ferrovia São Paulo Railway, a Inglesa, ligando Santos a Jundiaí. Estabeleceu-se, assim, um trajeto obrigatório para o escoamento de todas as mercadorias produzidas no Estado, especialmente

[ imagem 5 ] Embarque das sacas de café no Porto de Santos em 1905. Fonte: FAMS

o café. Ferrovia e porto redefiniram a região do Valongo: o Convento de Santo Antônio é demolido para a instalação da estação ferroviária, tornando-a uma área de habitação de trabalhadores vinculados aos serviços portuários (doqueiros, estivadores, carroceiros, ferroviários e ensacadores de café). “A ferrovia facilitou ainda o deslocamento das pessoas para diferentes pontos da província, reforçando a vocação da cidade como núcleo comercial e portuário: lugar de fluxo incessante de mercadorias, pessoas e informações” (Sousa, 2002).

A nova logística portuária transformou o centro santista no maior ponto de corretagem de café do país, gerando riqueza na cidade e desencadeando um processo de desenvolvimento urbano até então nunca visto. Novas oportunidades de emprego, tanto no porto quanto nas lavouras de café, atraiu imigrantes que estabeleceram-se na cidade.

Além da ferrovia, o fluxo de mercadorias no porto de Santos foi impulsionado com a inauguração, em 1892, do primeiro trecho do cais do porto pela Companhia Docas de Santos. O núcleo urbano primário, que atualmente corresponde à área central da cidade, tornou-se insuficiente para abrigar a população crescente. Com o deslocamento da chamada “gente de posse” do centro da cidade em direção à Barra – parte sul da Ilha de São Vicente, constituída de praias e ocupada sazonalmente para práticas de lazer -, muitas casas do então centro urbano foram, em pouco tempo, transformadas em habitações coletivas. A quali-





[ imagem 6 ] Cais do Valongo. Foto de Militão Augusto de Azevedo



[ imagem 7 ] Início da subida da Estrada de Lorena, a caminho de São Paulo. Foto de Militão Augusto de Azevedo



[ imagem 8 ] Antigo Mercado, 1890. Foto de Militão Augusto de Azevedo



dade de vida piorou sensivelmente na medida em que a população aumentava. Em 1886, Santos registrava 15.505 habitantes, passando a 50.389 em 1900. O substancial crescimento da população agravou problemas de salubridade urbana, acelerando a propagação de epidemias; e com a estrada de ferro, o problema deixava de ser local, uma vez que atingia também o interior do Estado.

No final do século XIX, ocorre no Brasil um forte movimento reformador higienista, inspirado por Haussman em Paris. A imagem da cidade colonial, insalubre, passa a ser negada em busca da higienização e da modernidade. *"Tratava-se de criar novos modos de morar, trabalhar, fruir a cidade adequada à modernidade que se buscava implementar. O esforço do governo na execução dessas transformações, que pode ser visto tanto em Santos como no Rio de Janeiro, fazia parte desta estratégia de assegurar para o país o papel de parceiro confiável das nações civilizadas"* (Lanna, 1996).

Unindo as novas intenções reformadoras ao contexto de epidemias que atingia a população, o Governo Estadual interviu, criando duas comissões: de saneamento e sanitária. A Comissão de Saneamento, chefiada pelo engenheiro Francisco Saturnino Rodrigues de Brito, tinha a responsabilidade de projetar e implementar a canalização de água pluvial e a rede de esgotos. O plano proposto era baseado no futuro crescimento populacional urbano e caracterizado por uma rede de canais superficiais de drenagem [ planta 5 ] que cortavam a Ilha e ligavam-se ao mar, utilizan-

do as marés para impedir que a água ficasse parada. Tal reforma possibilitou a maior ocupação da parte sul da Ilha de São Vicente para uso residencial, então caracterizada por mangues.

O acesso à orla da praia dava-se, então, por um caminho sinuoso que ia do Largo da Matriz (atual Praça da República) à praia, no Boqueirão, conhecido como Caminho Velho da Barra [ planta 5 ], compreendendo as atuais Rua Brás Cubas, Avenida Washington Luiz, Rua Luiz de Camões e Oswaldo Cruz. Com a abertura da Avenida Conselheiro Nébias, em 1878, que estendia-se do cais à Barra, foi inaugurada a primeira linha de bondes, puxados a burro. Outros vetores crescimento surgiram, como a abertura da Avenida Ana Costa [ planta 5 ] [ imagem 1 ]. Essa importante via pública ia do Ribeirão dos Soldados, hoje canalizado sob a Avenida Rangel Pestana, até a Barra no ponto final da linha de bondes, cuja referência era o botequim de um marceneiro chamado Gonzaga, que atualmente dá nome ao bairro.

Com o crescimento proporcionado pelo ciclo do café, desde o final do século XIX ao início do século XX, o centro de Santos vive o seu auge. No entanto, por ter se tornado uma área monofuncional, a crise mundial de 1929 e a grande queima dos estoques de café em 1930 reflete diretamente na cidade, fazendo-a entrar em grande declínio. Outros fatores contribuíram para a degradação da área central, como a implantação de novas áreas comerciais (Gonzaga, e atualmente, Ponta da Praia); o impulso do turismo

balneário com a construção da Via Anchieta (rodovia de ligação entre São Paulo e Santos) em 1947; e sobretudo, pela política rodoviarista implantada no Brasil na década de 1950, levando ao sucateamento das ferrovias nacionais, e trazendo para o centro da cidade um grande fluxo de caminhões. Diversas empresas de transações comerciais foram transferidas para São Paulo, e a política urbana adotada incentivou a transformação da área central em usos ligados ao porto.

Com isso, na medida em que o porto vai se expandindo, como apresentado a seguir, física e estruturalmente, o núcleo inicial da cidade é abandonado.

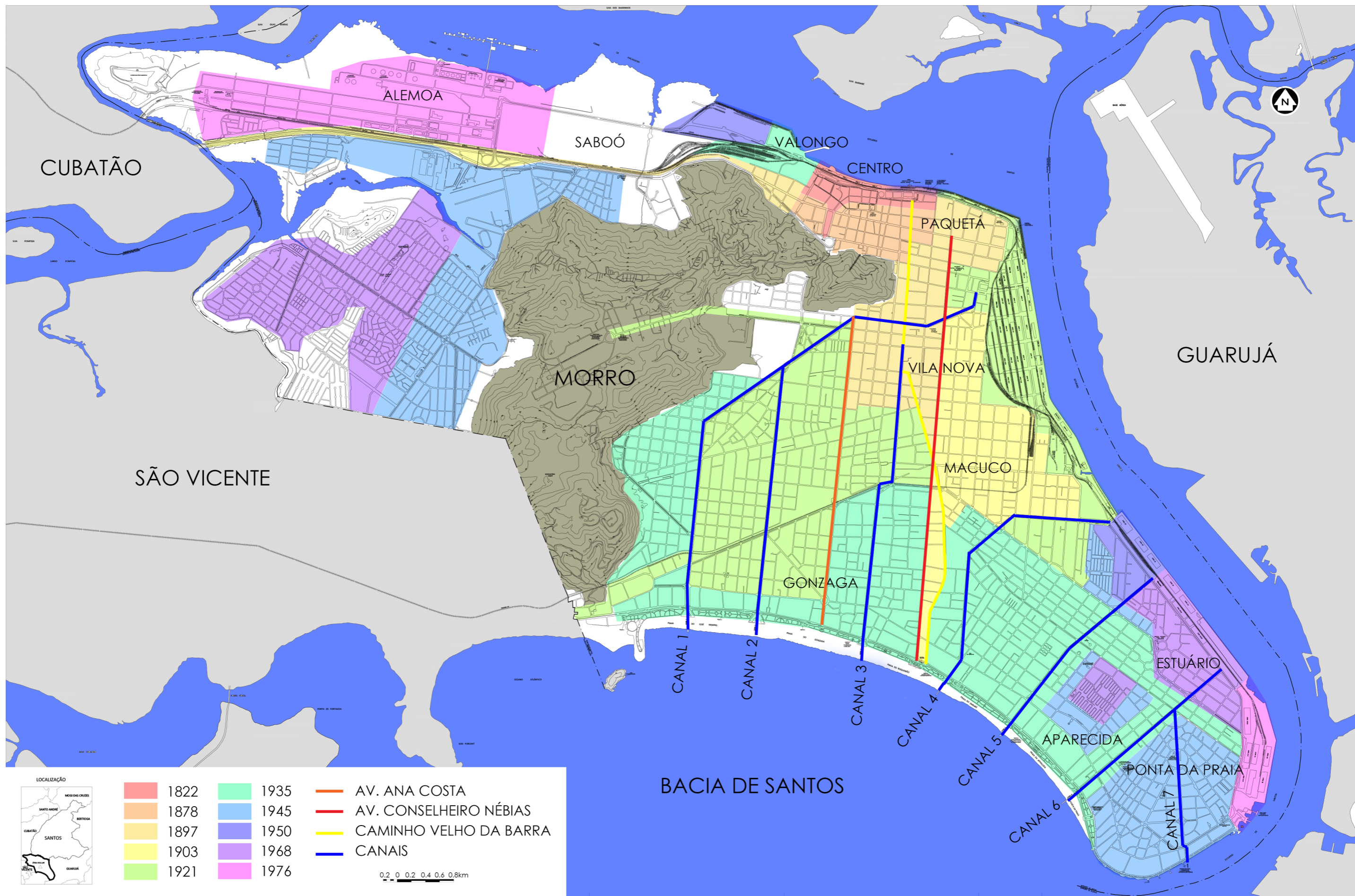




[ imagem 9 ] Vista do Canal do Estuário de Santos em 1865, a partir do Monte Serrat. Foto de Militão Augusto de Azevedo  
[ imagem 10 ] Vista do Canal do Estuário de Santos em 2013, vista a partir do Monte Serrat







[ planta 5 ] Desenvolvimento urbano de Santos. Baseado em mapas da Prefeitura Municipal de Santos



O PORTO foi o grande responsável pelas transformações urbanas ocorridas na cidade. Por isso, faremos uma breve análise tanto de sua evolução no aspecto físico (áreas) quanto no aspecto estrutural da atividade portuária (tipo, especialização, desenvolvimento tecnológico), e a relação dessas transformações com o espaço urbano santista.

## ASPECTOS FÍSICOS

A primeira implantação portuária, como descrito anteriormente, dá-se no trecho do Valongo [ imagem 6 ] ao Paquetá, diretamente ligado ao tecido urbano da cidade de forma fluída [ imagem 11 ]. Nessa área, atualmente, não são mais atracados navios, já que o trecho possui águas pouco profundas e sem a largura necessária entre a cidade e a linha d'água que assegurem as facilidades de transporte e via férrea de mercadorias. Com isso, inicia-se a ocupação do bairro Paquetá [ planta 6 ]. A necessidade de expansão do cais remodela a paisagem urbana ao transpor os limites da cidade colonial.

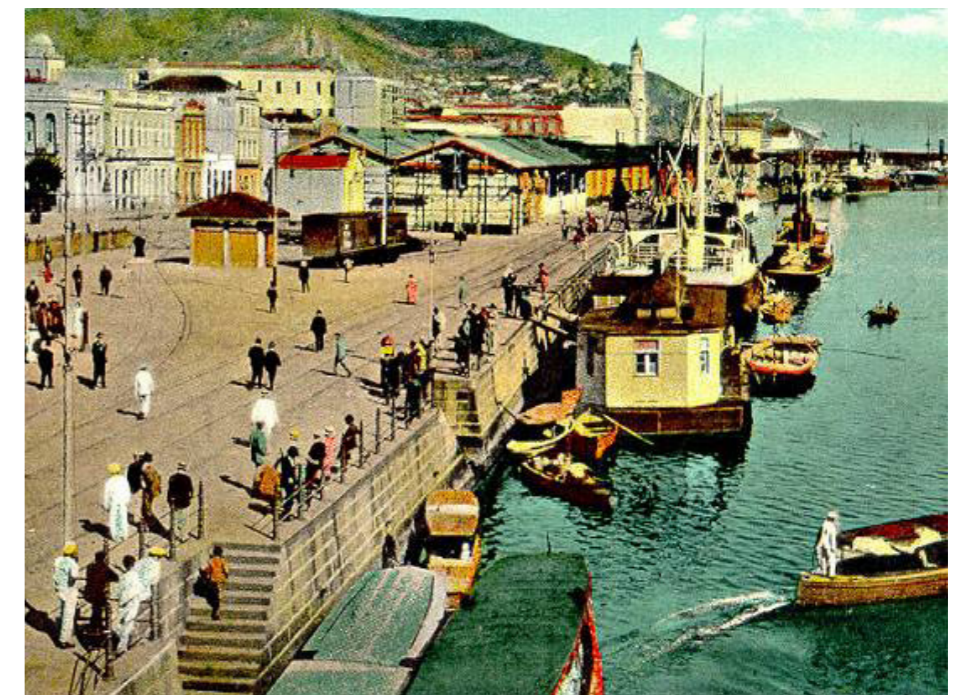
No auge das exportações do café, no início do século XX, é construído o segundo trecho do cais, Paquetá/Outeirinhos, com 7,5 alqueires (medida agrária de secos, especialmente grãos, que designa a área de terra necessária para o plantio de todas as sementes nelas contidas. Em São Paulo, 1 alqueire corresponde a 24200m<sup>2</sup>) de espaço para armazéns internos e externos [ planta 6 ]. A ausência de refinarias no Brasil levou à construção do terminal de granéis líquidos, em 1930 na Ilha do

Barnabé. O aumento do comércio internacional, ocorrido após o término da Segunda Guerra Mundial, estimulou o aparelhamento da maioria dos portos brasileiros. "O petróleo e seus derivados foram responsáveis pela duplicação da tonelage de movimentação do porto, atingindo aproximadamente 16.5000.000t em 1968" (CODESP, 1996).

Durante os anos seguintes, pouco foi investido na área portuária, devido à concessão do porto por 90 anos à Companhia Docas de Santos, uma vez que todos os bens investidos pertenceriam à União. A construção de novos terminais ocorre durante os regimes militares (Geisel e Figueiredo): Novo Macuco – cereais; Alemoa – granéis líquidos; Ponta da Praia e Conceiçãozinha – fertilizantes [ planta 6 ].

A área portuária santista atual ultrapassa a extensão da cidade de Santos (margem direita), localizando-se também nos municípios de Guarujá (margem esquerda) e Cubatão.

É importante lembrar que o movimento das instalações portuárias reflete na estrutura urbana, e sem o devido planejamento, resultam no sacrifício de algumas áreas da cidade, principalmente nas bordas de interface. Em Santos, as relações históricas do desenvolvimento da cidade e do porto mostram conflitos entre si, com a ausência de qualquer método que garantisse uma transição harmoniosa entre eles.

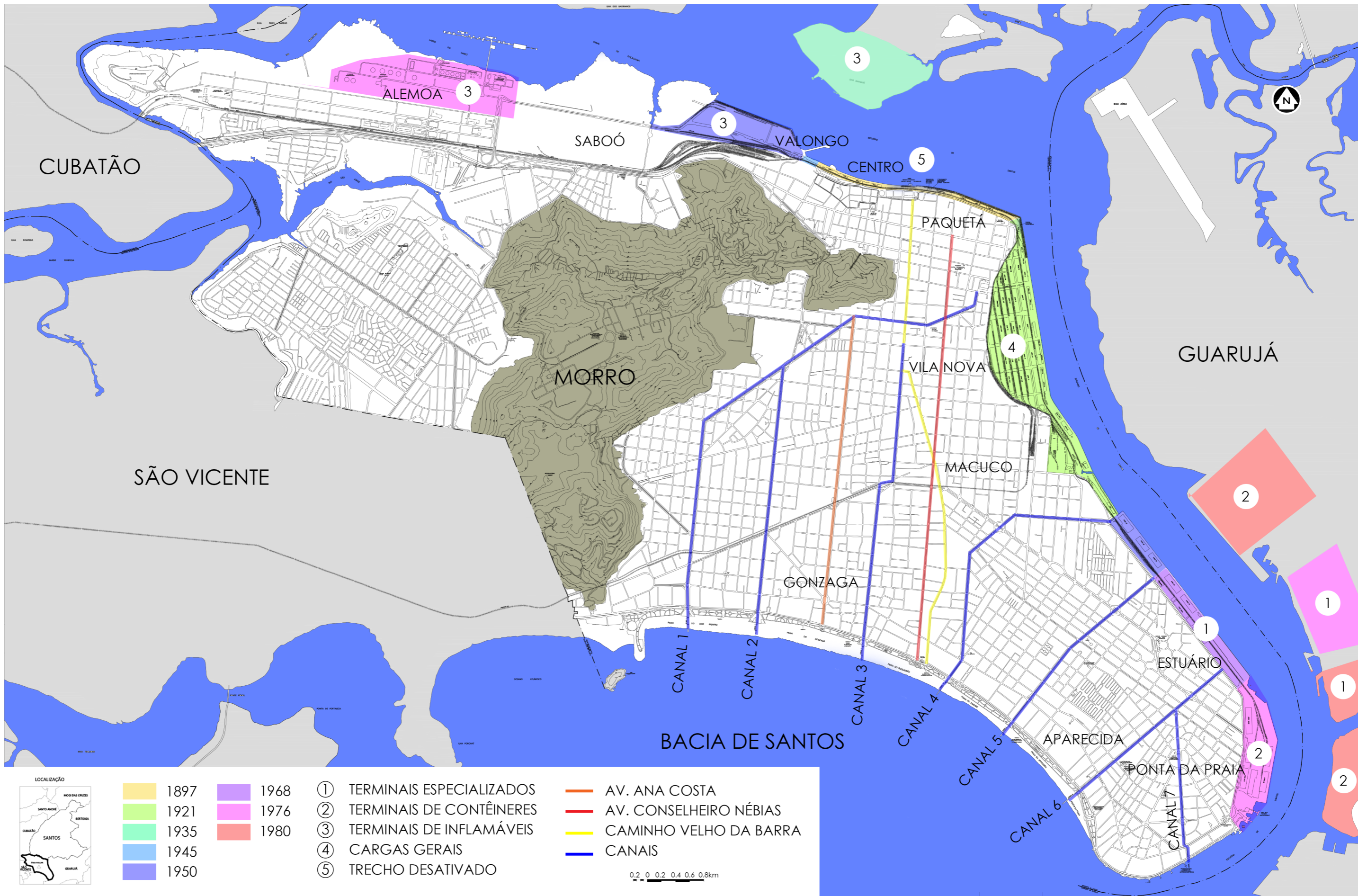


[ imagem 11 ] Vista da estação do Guarujá de travessia de pedestres, em frente o edifício da Alfândega. Fonte: Gerodetti, s/d

## UMA PERMANENTE MUDANÇA

[ Suscetível a mudanças irregulares ao longo do tempo, a paisagem é um conjunto de relações heterogêneas, de idades diferentes, pedaços de tempos históricos representativos das diversas maneiras de produzir as coisas, de **construir o espaço**. Ao passarmos numa grande avenida, de dia ou à noite, contemplamos paisagens diferentes, graças ao seu movimento funcional. A rua, a praça, o logradouro funcionam de modo diferente segundo as horas do dia, os dias da semana, as épocas do ano ] *Metamorfose do espaço urbano*, Milton Santos





[ planta 6 ] Desenvolvimento do Porto de Santos e tipologia portuária. Baseado em mapas da CODESP





[ imagem 12 ] Ocupação da margem direita do Cais do Porto, no trecho da ilha do Barnabé, porção continental de Santos



[ imagem 13 ] Terminal de contêineres, no Macuco



[ imagem 14 ] Terminal de granéis, na Ponta da Praia



## ASPECTOS ESTRUTURAIS

Peter Hall (1993) faz uma comparação entre a evolução das dimensões dos navios, área, calado e equipamentos para a operação portuária [ imagem 16 ] [ imagem 17 ]. Nela, chega-se a área de pátio para berço de atracação de 300 por 300 metros para um terminal de contêineres.

Logo, as primeiras ocupações portuárias, de baixo calado e pouco ou nenhuma retroárea, tornam-se incompatíveis às novas exigências tecnológicas e espaciais. O resultado é o deslocamento das atividades portuárias para novas localizações da cidade, e o abandono das antigas instalações centrais.

Os novos vazios urbanos geraram discussões a respeito do futuro dessas áreas, além de novas possibilidades de projetos de "waterfront renewal" nos maiores portos do mundo. Pode-se citar as reformas de Baltimore e Boston, nos Estados Unidos, como os "modelos" exportados para cidades como Nova York, Toronto, Barcelona, Bilbao, Londres, Glasgow, entre outras, devido ao êxito comercial alcançado.

Em Santos, também é possível identificar o mesmo processo de abandono da área portuária central, devido a não adequação do local às demandas tanto físicas quanto estruturais atuais. É possível analisar também a transformação do espaço urbano gerada pelas mudanças tecnológicas dos meios de produção do mercado, através da teoria de David Harvey.



[ imagem 15 ] Trecho portuário central, mesmo trecho apresentado na imagem 11, atualmente desativado.

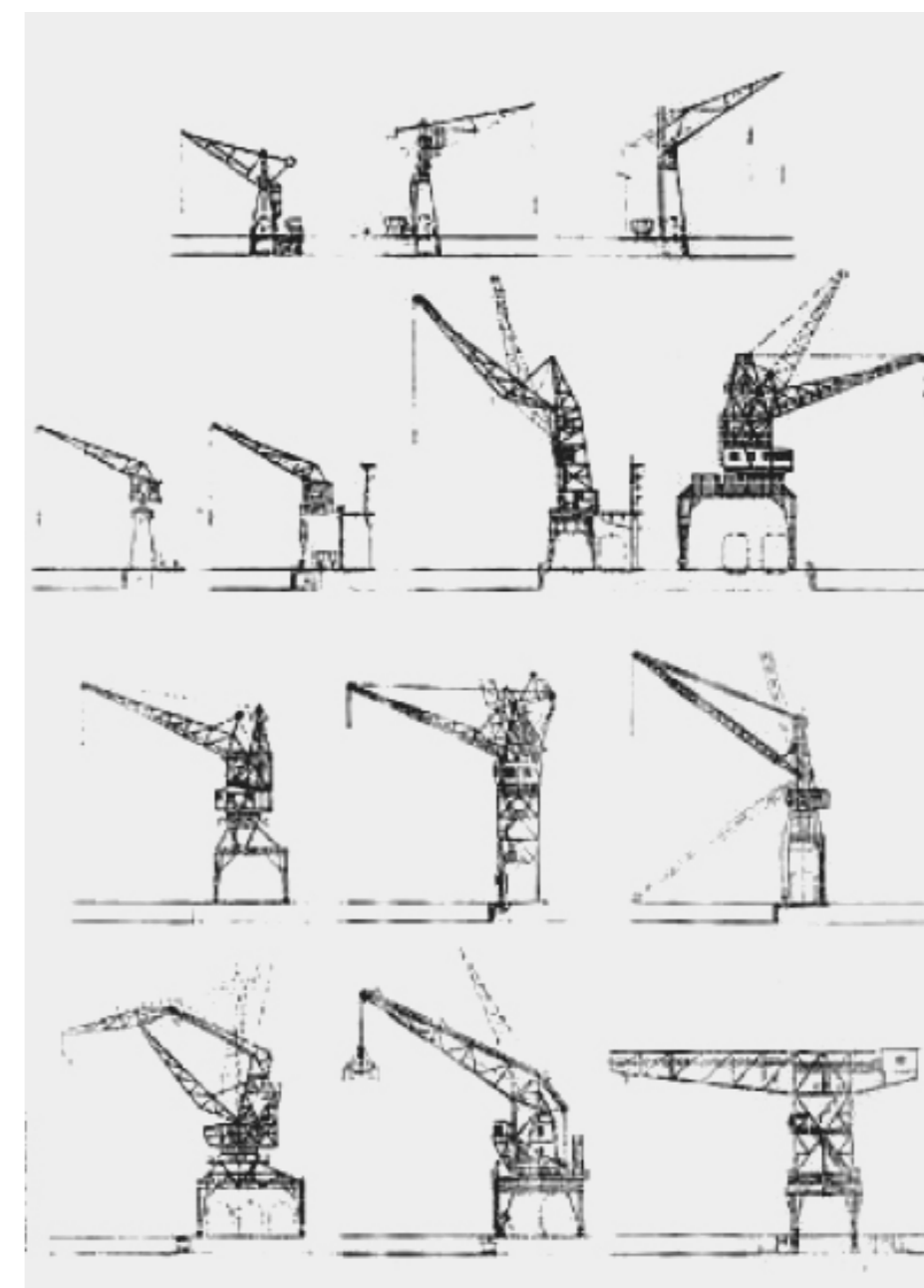
## ÁREAS DES-HABITADAS, IN-SEGURAS, IM-PRODUTIVAS

[ São lugares aparentemente esquecidos, onde parece predominar a memória do passado sobre o presente. São lugares obsoletos nos que somente certos valores residuais parecem se manter apesar de sua completa desafeição da atividade da cidade. São, em definitiva, lugares externos, estranhos, que ficam foram dos circuitos, das estruturas produtivas. Desde um ponto de vista econômico, áreas industriais, estações de trem, portos, áreas residenciais inseguras, lugares contaminados, tem se convertido em áreas das que se pode dizer que a cidade já não se encontra ali ] *Terrain vague*, Ignasi de Solà-Morales

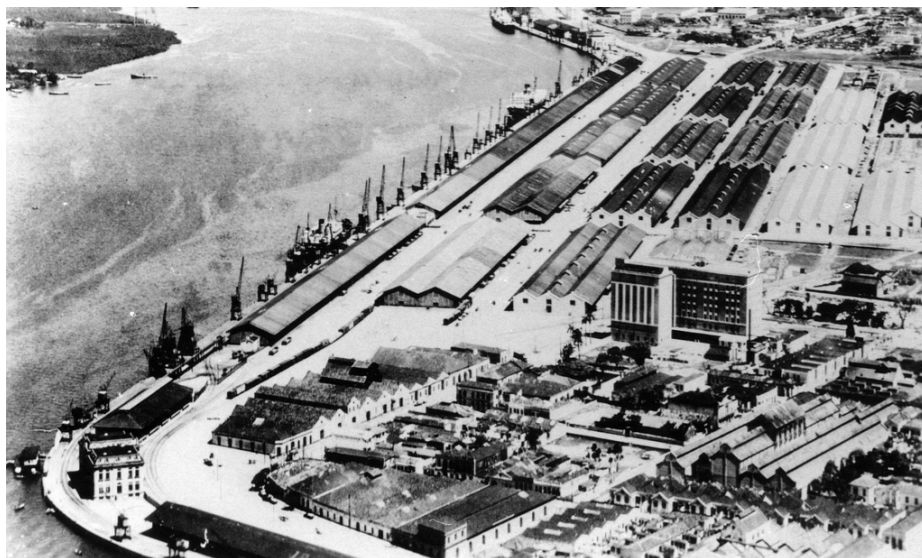
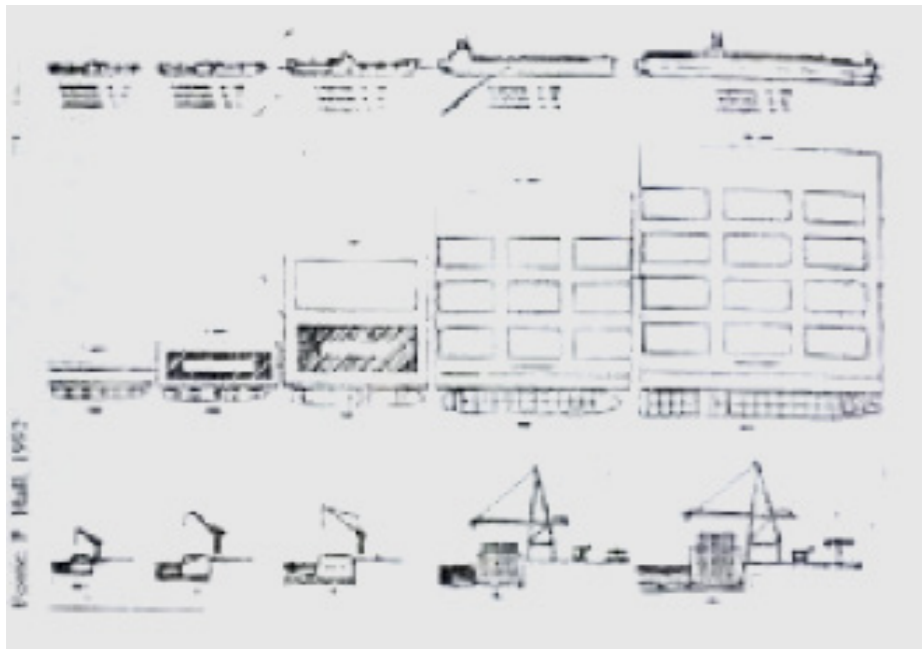


O autor, em sua obra *A condição pós moderna*, descreve os processos de transformação dos antigos modos de produção em massa, oriunda de conceitos modernos, à atual acumulação flexível. Descreve desde o modelo fordista/keynesiano, sustentado pelo crescimento de mercado consumidor e pela urbanização, que se depara com a queda da produtividade e da lucratividade corporativa devido à alta inflação e à queda do dólar como moeda estável. Além disso, há o início do processo de industrialização de países do Terceiro Mundo, intensificando a competição internacional; e a crise do petróleo, reestruturando o sistema na busca por novas tecnologias a fim de economizar energia. Revela, então, o ponto fraco do sistema fordista, a rigidez. Ao apontar para a transformação do capital rígido, define a acumulação flexível pela flexibilidade tanto de processos de trabalho como de mercados, produtos e padrões de consumo, caracterizado por novos setores de produção e fornecimento de serviços.

Sob essa ótica, ao analisar a influência de acumulação com o espaço urbano, três diferentes momentos-chave podem ser delineados no porto de Santos [ planta 6 ]:



[ imagem 16 ] Evolução do aparelhamento de guindastes no período de 1885 a 1949. Fonte: BONILLO, J.L.



[ imagem 17 ] Evolução do aparelhamento de guindastes no período de 1885 a 1949. Fonte: BONILLO, J.L.

[ imagem 18 ] Vista aérea do cais de Outeirinhos e armazéns de estocagem. Fonte: FAMS, sem data

- **Produção em massa de um único produto:** monocultura do café. O porto também é setorialmente monofuncional, com a construção de dezenas de novos armazéns para abrigar a crescente produção para o mercado externo: o porto que então possuía 260 metros de cais acostável, é expandido para 1 quilômetro de extensão para o escoamento da produção de café do Vale do Paraíba. Em seguida, um novo trecho é acrescentado, alcançando a área de Outeirinhos. A crise econômica da década de 20 e a queima do café em 1930 marcam o fim deste período.

- **Auge do fordismo:** início dos terminais petroleiros, para a produção de energia para as novas tecnologias, principalmente a produção automobilística. É elaborado o primeiro plano de desenvolvimento do porto de Santos, em 1926, e a instalação dos terminais de inflamáveis na Ilha do Barnabé em 1930. O período dos granéis predomina até o fim da década de 60, quando o terminal petroquímico de São Sebastião é instalado, e novos planos de desenvolvimento do porto são formulados.

- **Acumulação flexível:** containerização. Iniciados com a crise do petróleo de 1973, e a necessidade de fluidez do trabalho, dos mercados e cargas. Iniciou com a implantação do Terminal de Contêineres (TECON) em 1981, e estende-se aos dias de hoje. Com a privatização dos portos, novos terminais vem sendo implantados.





Essas mudanças refletem diretamente no espaço urbano da cidade, uma vez que atividade portuária é deslocada para a entrada do canal de Santos (Ponta da Praia), e a área central é abandonada.

Nesse contexto, abre-se espaço para a discussão a respeito da revitalização urbana da área portuária central, que atualmente encontra-se degradada, e sua interface com o centro histórico santista. Vale lembrar que a área central de Santos é o principal ponto de acesso tanto para o sistema de transporte regional da cidade quanto para os terminais do porto. Nas últimas décadas, algumas iniciativas vem sendo implementadas no sentido de revitalizar a área, que serão apresentadas a seguir.

[ imagem 19 ] Armazém 4

página ao lado:

[ imagem 20 ] Armazém 4

[ imagem 21 ] Trecho dos Armazéns 2 e 3

[ imagem 22 ] Trem de cargas e armazém 3







APONTAREMOS agora as características atuais da área central de Santos, buscando entender o motivo deste local ter sido colocado como ponto estratégico das políticas urbanas recentes.

## Localização e acessibilidade

A localização da área central dá-se um ponto estratégico da cidade, por ser a principal ligação disponível por terra entre o continente e a Ilha de São Vicente [ planta 7 ]. Como descrito anteriormente, a estreita relação com o planalto influenciou no desenvolvimento do primeiro núcleo urbano da cidade, e hoje o local abriga um grande entroncamento de vias de acesso intermunicipal, inter-regional e nacional. Trata-se também da ligação entre as zonas leste e noroeste do município, e é a porta de entrada do transporte regional na cidade.

## Infraestrutura

A área central dispõe de infraestrutura de água, energia, esgoto, pavimentação, etc implantados pelo plano sanitário do século XIX. No local, estão localizados o terminal municipal de ônibus, a rodoviária da cidade, e duas estações de transporte marítimo de pedestres Santos/Guarujá [ planta 7 ].

A principal questão com relação à infraestrutura, é o congestionamento do tráfego de cargas nas vias de acesso ao porto, gerado pelo conflito do cruzamento em nível de

trens de carga, caminhões e pedestres.

De acordo com notícia publicada em 2011 pelo site da editora *PINI Web\**, foram lançadas licitações pela CODESP para as obras de melhoria do sistema viário deste trecho. Trata-se do chamado “mergulhão”, que corresponde à passagem subterrânea do sistema rodoviário, com 3 faixas de tráfego em cada sentido [ imagem 23 ] [ imagem 24 ]. Esta e outras obras de redução de gargalos logísticos no trecho central estão sendo financiadas por meio do *Programa de Aceleração do Crescimento (PAC)*, do governo federal. No entanto, não há previsão de suporte ao uso portuário, como a criação de estacionamento e sanitários públicos.

O problema reflete justamente na entrada do cais do Valongo, onde estão os armazéns desativados, que acaba sendo utilizada como estacionamento de caminhões, e interferindo na transição da cidade com sua borda d'água [ imagem 25 ].

\*Disponível em <http://piniweb.pini.com.br/construcao/infra-estrutura/sistema-viario-proximo-ao-porto-de-santos-sera-reformulado-240656-1.aspx>, acessado em dezembro de 2013

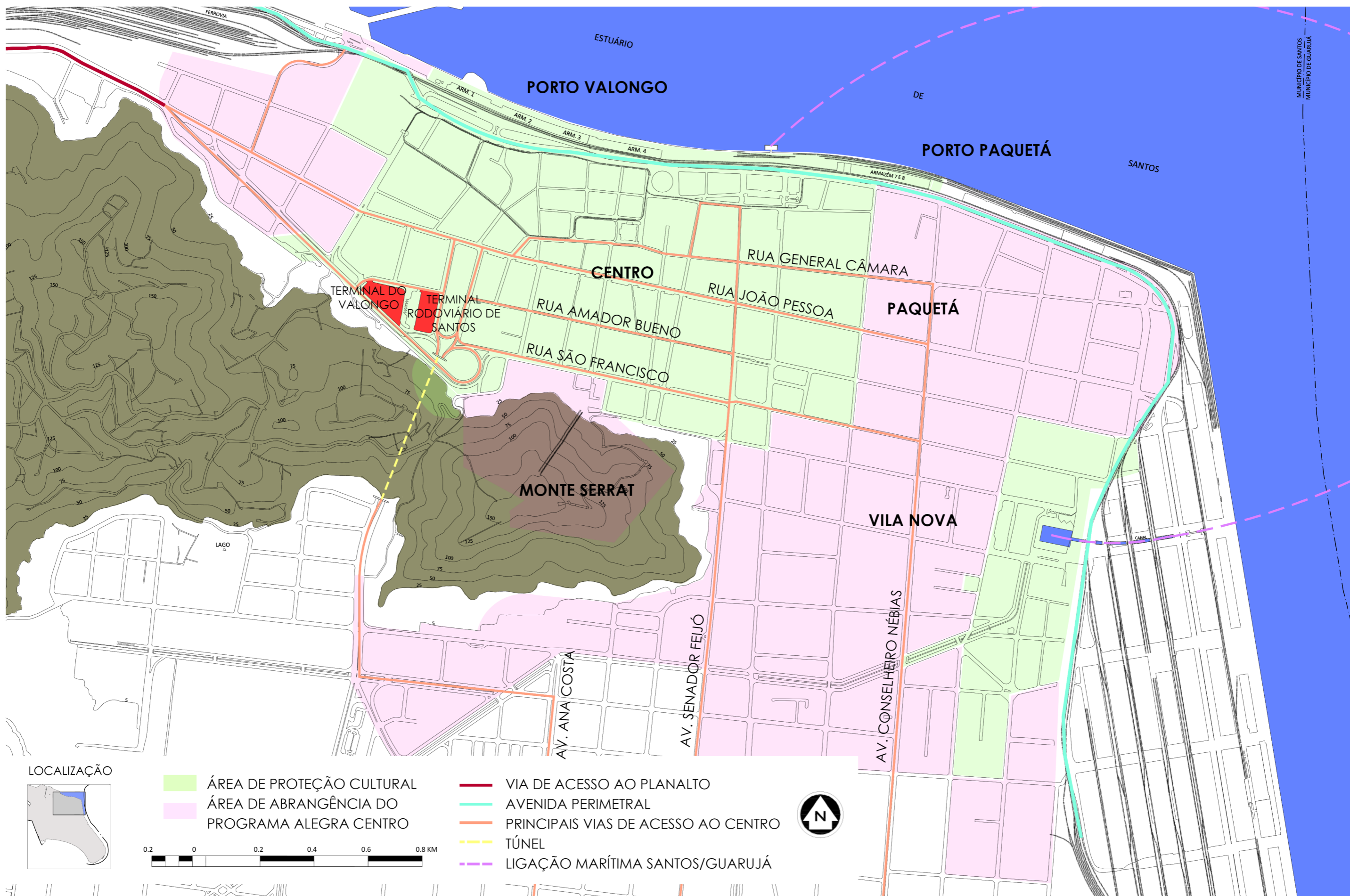
[ imagem 23 ] Vista aérea do cais do Valongo, onde encontram-se os armazéns desativados, com destaque para o trecho onde será implantada a passagem rodoviária subterrânea

[ imagem 24 ] Esquema espacial divulgado pela PMS do mergulhão no trecho em frente à Estação Ferroviária do Valongo

[ imagem 25 ] Caminhões estacionados em frente ao Armazém 2.  
Foto de Alexandre Dias @ flickr







[ planta 7 ] Acessos



### Uso do solo e atividades econômicas

Atualmente, a área central concentra grande parte das atividades administrativas (comissárias de despacho, empresas marítimas, corretoras de café etc) e financeiras (bancos, empresas de crédito) ligadas ao porto e à cidade (instituições públicas).

É caracterizada pelo **uso predominante de serviço**, como mostra a [ planta 8 ]. Na região do Valongo, concentram-se serviços de suporte portuário, caracterizado por oficinas mecânicas, armazéns, borracharias, postos de gasolina e bares.

Quanto ao **uso comercial**, este está voltado principalmente para a população de baixa renda, com lojas populares que atendem tanto os bairros mais carentes da cidade, quanto as cidades vizinhas Guarujá (Vicente de Carvalho), São Vicente e Cubatão. Concentram-se principalmente no entorno da Praça Mauá, Praça dos Andradas, Avenida Senador Feijó e São Francisco.

Entre o Valongo e Paquetá, a área central concentra também o **uso institucional público**, com as sedes da administração pública, secretarias, repartições públicas, fórum, alfândega, biblioteca, etc.

O **uso residencial** é reduzido e marcado por habitações precárias, muitas delas encortiçadas. A tabela mostra o número de domicílios nos bairros centrais em 2000 e 2010:

	Número de domicílios na área central	
	CENSO 2000	CENSO 2010
Valongo	60	79
Centro	336	483
Paquetá	499	363
Vila Nova	1378	1669

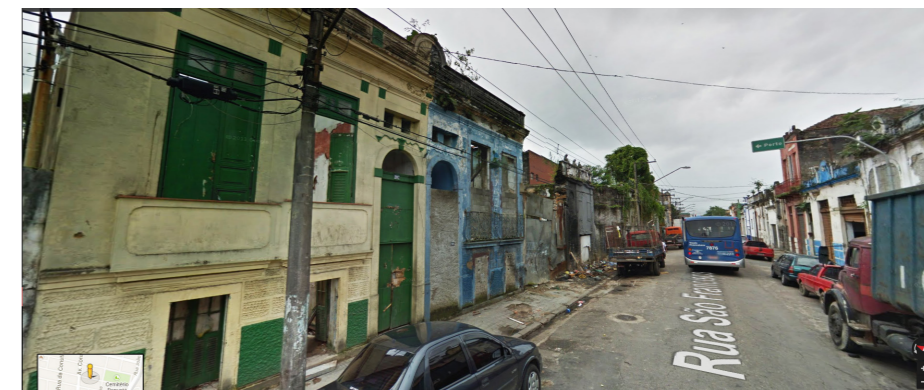
O perfil demográfico das áreas citadas acima caracteriza-se por moradores de baixa renda e escolaridade: 15% dos chefes de família não tem rendimentos, 43% possuem rendimentos entre ½ e 3 salários mínimos; e 73% não possuem primeiro grau completo, de acordo com o Censo de 2000.

### Cortiços

Devido à disponibilidade de infraestrutura, a proximidade dos serviços e a facilidade de transporte, a solução em cortiço é uma alternativa dos trabalhadores sem qualificação, negando o padrão periférico.

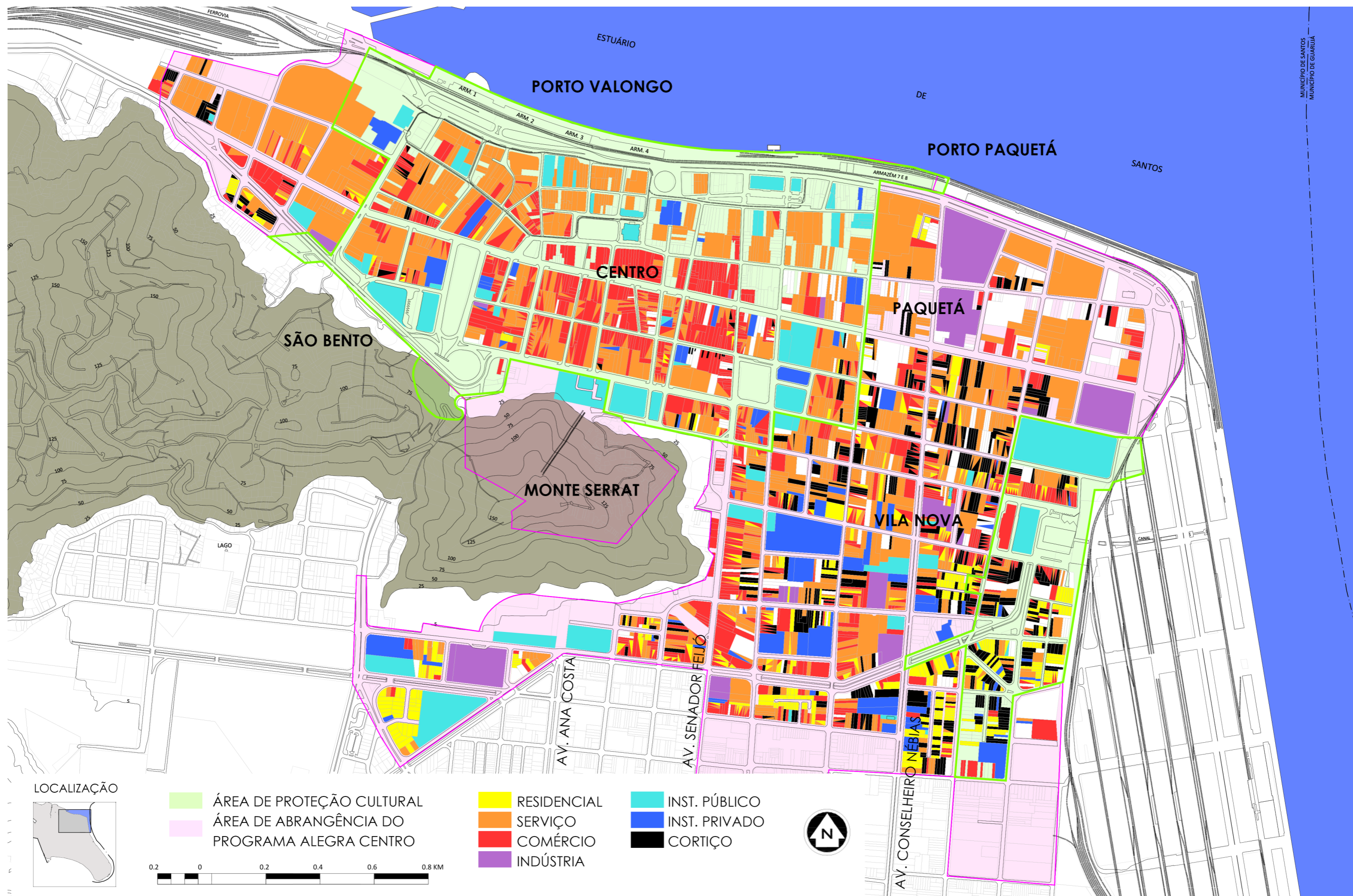
É importante lembrar, no entanto, que os cortiços têm origem histórica na cidade, remetendo-nos às reformas higienistas do século XIX. A ausência de políticas habitacionais para o local ao longo dos anos resultou na ocupação coletiva dos imóveis, mesmo em condições precárias.

A [ planta 8 ] mostra a quantidade de cortiços existentes na área central, concentrados nos bairros Paquetá, Vila Nova e Valongo [ imagem 26 ] [ imagem 27 ] [ imagem 28 ].



[ imagem 26 ] Cortiço da Rua Amador Bueno, Centro  
[ imagem 27 ] Cortiços na Rua São Francisco, Centro  
[ imagem 28 ] Cortiços na Rua da Constituição, Paquetá





[ planta 8 ] Uso do solo



### Patrimônio histórico

Grande parte da cidade de Santos do período colonial foi sacrificada pelas intervenções do período sanitalista, restando atualmente obras remanescentes do auge da era cafeeira. A concentração destas obras dá-se no Centro da cidade, como mostra a [ planta 9 ], com a localização dos bens tombados tanto na esfera estadual (Condephaat) quanto nacional (IPHAN).



[ imagem 29 ] Casa da Frontaria Azulejada, construída em 1865.

Foto Poliantéia Santista

[ imagem 30 ] Bolsa Oficial do Café de Santos, inaugurada em 1914.

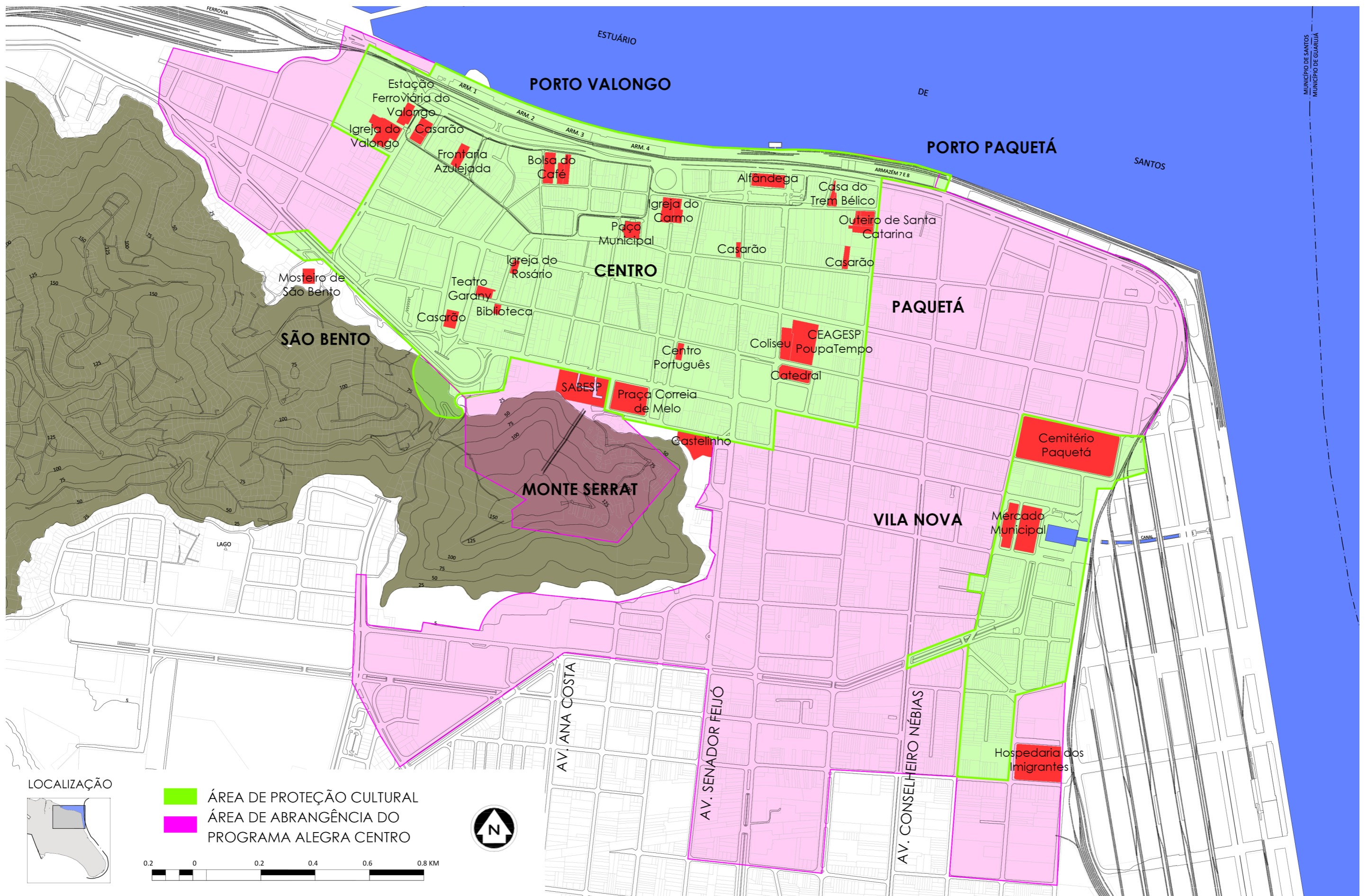
Foto acervo Laire José Giraud



### PATRIMÔNIO

[ Segundo a Constituição Brasileira de 1988, em seu artigo 216 da Seção II – Da Cultura, os bens que sejam “portadores de referência à identidade, à ação, à memória dos diferentes grupos formadores da sociedade brasileira”, sejam eles **materiais ou imateriais**, constituem o **patrimônio cultural do Brasil**, nos quais se incluem: I – as formas de expressão; II – os modos de criar, fazer e viver; III – as criações científicas, artísticas e tecnológicas; IV – as obras, objetos, documentos, edificações e demais espaços destinados às manifestações artístico-culturais; V – os conjuntos urbanos e sítios de valor histórico, paisagístico, artístico, arqueológico, paleontológico, ecológico e científico. A partir disso, levanta-se uma hipótese sobre as dimensões atribuídas ao que se denomina patrimônio: **1 - Dimensão física** - que são objetos em si, no caso do patrimônio imaterial; ou a manifestação pelo meio físico do patrimônio imaterial. **2 - Dimensão social** - que é aquilo que o patrimônio representa, comunica ou constrói na sociedade, ou seja, a relação entre os atores sociais e sua atuação na dimensão física. Aqui podemos incluir a memória e as construções de identidades coletivas e individuais ] Maziviero, 2008





[ planta 9 ] Localização dos bens tombados no centro de Santos



# [ sobre requalificação ]

NO QUE DIZ RESPEITO ao tema revitalização/requalificação urbana, é possível dividir a bibliografia encontrada em duas diferentes abordagens:

A primeira, elaborada pelos profissionais e consultores diretamente envolvidos nos projetos realizados, na qual divulgam o sucesso das intervenções, como Jordi Borja, Manuel Castells, entre outros. Vale lembrar que existe o apoio de agências multilaterais, financiadoras das propostas, na divulgação do trabalho como BIRD, Banco Mundial etc.

A segunda, procura uma reflexão mais profunda, baseada na "visão real" da cidade em questão, questionando o fato da utilização de "retórica ideológica" como modo de implementação da fórmula mágica nos países periféricos. Basicamente, analisa-se se as propostas de articulação das estratégias contidas nesses projetos (desenvolvidos na Europa e Estados Unidos) são válidas na América Latina, principalmente, se consideradas as divergências sociais aqui presentes.

De acordo com Jordi Borja, o **centro** é o espaço que diferencia uma cidade das outras, e é o que pode torná-la

competitiva na atração de capitais, devido aos aspectos simbólicos e culturais que podem ser associados a estratégias de marketing. Segundo o autor, os princípios norteadores dos projetos de requalificação urbana são:

- Definição dos objetivos urbanos a partir das dinâmicas correntes;
- Dialética permanente entre objetivos/projetos/impactos;
- Articulação de atores públicos e privados em todas as fases do processo de elaboração e execução.

A partir destes princípios, é possível delinear a construção do "modelo requalificar", no qual recorrentemente seguem as seguintes estratégias:

>> Utilização do "discurso da crise", através de argumentos como a necessidade de gerar empregos, atrair investimentos, melhorias etc, como estratégia ideológica para aceitação inquestionável da implantação dessas mudanças, como única forma de restabelecer-se o desenvolvimento econômico das cidades.

>> Vinculação de valores culturais locais ao desen-

IDENTIDADE DE QUEM?

[ Rem Koolhaas questiona as vantagens e desvantagens da identidade, termo vastamente utilizado na caracterização cultural de um determinado espaço/comunidade: "A identidade concebida como forma de compartilhar o passado é uma proposta perdedora: não só existe proporcionalmente cada vez menos o que compartilhar (o fato do crescimento humano ser exponencial implica que o passado se tornará em dado momento demasiado "pequeno"), mas a história tem uma ingrata meia-vida – quanto mais se abusa dela, menos significativa ela se torna". O autor diagnostica processos recorrentes de reforma, renovação e revitalização específicos de cada lugar, mas que praticam as mesmas soluções ] A cidade genérica, Rem Koolhaas



volvimento econômico, transformando-os em mercadoria a ser vendida.

>> Intervenções realizadas em três escalas:

- **grande:** englobando projetos de grande porte associados às operações funcionais das cidades que servem de ponte entre o espaço local e a cidade global. São os teleportos, world trade centers, espaços para feiras internacionais e congressos.

- **intermediária:** trata-se da recuperação de áreas degradadas, cuja intervenção pode desencadear um processo de transformação muito maior, a denominada “metástase benigna”.

- **local:** são intervenções pontuais, que oferecem o alicerce para as anteriores, ao revitalizar o caráter simbólico local, promovendo pontos dotados de visibilidade e acessibilidade. Trata-se da reabilitação de ruas, caminhos de passagem, edificações etc.

>> Presença de uma forte liderança, a fim de garantir a coerência do conjunto de propostas, e que defina e assumam um “projeto de cidade”, correspondendo ao consenso global viabilizado por ações estratégicas.

>> Divisão das atuações **públicas** nas operações não-rentáveis; e **privadas** na promoção e desenvolvimento das iniciativas lucrativas.

*“Nesse contexto surgem as propostas de requalificação urbana, viabilizadas através da implantação de um plano estratégico, com o propósito de reverter o quadro de degradação por meio de investimentos em áreas centrais e portuárias já dotadas de infra-estrutura” (Sousa, 2012).*

Segundo Arantes (2000), *“as cidades só se tornarão protagonistas privilegiadas, como a idade da informação lhes promete, se, e somente se, forem devidamente dotadas de um plano estratégico capaz de gerar respostas competitivas aos desafios da globalização”*. É o chamado “gerenciamento” empresarial das cidades.

*“Agir estrategicamente, agir empresarialmente, significa, antes de mais nada, ter como horizonte o mercado, tomar decisões a partir das informações e expectativas geradas pelo mercado” (Vainer, 2000)*. Nesse sentido, cabe ainda o questionamento feito pelo autor: **“o que é que, afinal de contas, se vende quando se põe uma cidade à venda?”**



# [ revitalização urbana em santos ]

A REVITALIZAÇÃO DO CENTRO de Santos já havia sido anunciada no Plano Diretor de 1968. No entanto, ações concretas foram iniciadas apenas a partir do Plano Diretor de 1998, no qual foram definidas áreas passíveis de revitalização urbana, os denominados Corredores de Proteção Cultural (CPC) [ planta 10 ], localizados nas Zonas Centrais I e II.

Até então, as atividades de preservação de acervo ambiental e arquitetônico de Santos estavam restritas aos tombamentos, na década de 80, de edificações significativas contruídas no ciclo do café, como apresentado anteriormente [ planta 9 ]. A recuperação da casa da Frontaria Azulejada [ imagem 29 ], em 1992, marca o primeiro passo do processo de intervenção na área central.

Os CPCs englobavam as principais ruas do núcleo original da cidade, área próxima ao primeiro cais acostável no bairro do Valongo. Ao transformar a rua XV de Novembro em rua exclusivamente de pedestres, iniciou-se o processo de revitalização urbana em Santos [ imagem 31 ] [ imagem 32 ]. Também como parte da estratégia, houve a elaboração dos projetos de restauro do Outeiro de Santa Catarina (limite leste), e de reurbanização do Largo do Marquês de Monte Alegre [ imagem 33 ] [ imagem 34 ] (limite oeste), que remontam o espaço inicial da Vila de Santos no século XVIII [ planta 4 ], ligando os núcleos do Valongo e dos antigos Quartéis pela rua XV de Novembro.

*“O valor histórico e simbólico dessas intervenções marca a*

*construção de uma nova imagem para o centro, tornando-as “cartão-postal” do processo de revitalização urbana que se quer implementar” (Sousa, 2006).* A forte visibilidade de que o local é dotado pode ser identificada como um dos princípios do “modelo requalificar”, além da utilização dos “símbolos” como forma de construir a idéia de comunidade, no momento em que o primeiro eixo de desenvolvimento urbano de Santos é reconstituído.

Esses projetos estratégicos - pode-se citar a implantação da Linha Turística do Bonde, restauração do Teatro Coliseu e Teatro Guarani e a discussão sobre a reutilização dos armazéns centrais -, fazem parte das diretrizes definidas na implantação dos CPCs pelo Plano Diretor de 1998, que foram posteriormente ampliados para a Área de Proteção Cultural (APC), com o programa **Alegria Centro** em 2002.

## PATRIMÔNIO E PODER

[ No âmbito da cidade, a preservação de obras de arquitetura ao longo do tempo nos serve como testemunho do poder. Inclusive construções antigas que só permanecem na cidade por se localizarem em áreas esquecidas, também representam o poder de alguns grupos e, em verdade, o fortalece na medida em que sua posição de abandono e precariedade demonstra que não é aquela a imagem a ser perpetuada e reafirma às gerações futuras a grandeza da sua força social. Nesse sentido, essas áreas se transformam, ainda que involuntariamente, em documento enquanto monumento fruto de imposições de sociedades históricas para criar uma determinada imagem de si. Disso decorre que estas áreas devam ser estudadas considerando as relações de força que detinham o poder no momento da sua produção e nos períodos de sua permanência na cidade ] *Maziviero, 2008*

página ao lado, da esquerda para direita,  
[ imagem 31 ] Rua XV de Novembro vista desde a Rua do Comércio, década de 1920. Ao fundo, a Bolsa do Café.  
Foto acervo Laire José Giraud  
[ imagem 32 ] Revitalização da Rua XV de Novembro, transformada em via de pedestres, com mobiliário de época.  
[ imagem 33 ] Largo do Marquês de Monte Alegre, formado pela Estação Ferroviária do Valongo e o Casarão sede da Prefeitura e da Câmara Municipal no século XX, em 1902, na posse da Câmara. Ao fundo, o porto do Valongo.  
Foto de José Marques Pereira  
[ imagem 34 ] Mesmo conjunto em 2008, visto a partir da avenida Portuária. A Estação teve a fachada restaurada e atualmente funciona um restaurante-escola. O Casarão, então em ruínas, está sendo restaurado para servir de sede do Museu Pelé.  
Foto arquivo Ney Caldatto  
<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquiteturismo/02.017/1440>







## ALEGRA CENTRO

O **Programa de Revitalização e Desenvolvimento da Região Central Histórica de Santos** (Alegra Centro) constitui o projeto de preservação do núcleo central urbano, alegando que “a revitalização do centro é fundamental para o desenvolvimento econômico e social da cidade”. Possui os seguintes objetivos\*:

- Melhoria da paisagem urbana;
- Preservação e recuperação do patrimônio histórico, artístico e paisagístico;
- Recuperar ou conservar imóveis através de incentivos fiscais a investidores privados;
- Potencializar a instalação de atividades econômicas, turísticas e comerciais;
- Viabilizar projetos que proporcionem desenvolvimento da área central.

O programa busca incentivar o resgate do patrimônio cultural do Centro, influenciando o processo de retomada econômica da cidade como um todo.

Através do levantamento de todo o acervo histórico e arquitetônico existente na denominada Área de Proteção Cultural (APC) [ planta 9 ] por inventários de bens culturais, os imóveis foram classificados em quatro níveis de proteção\*\*:

**I – Nível de Proteção 1 (NP1):** Proteção total, atinge imóveis

a serem preservados integralmente, toda a edificação, os seus elementos construtivos e decorativos, interna e externamente;

**II – Nível de Proteção 2 (NP2):** Proteção parcial, atinge os imóveis a serem preservados parcialmente, incluindo apenas as fachadas, a volumetria e o telhado;

**III – Nível de Proteção 3 (NP3):** Livre opção de projeto, mantendo-se porém, o gabarito predominante dos imóveis NP1 e NP2 existentes na testada da quadra.

**IV – Nível de Proteção 4 (NP4):** Livre opção de projeto, respeitados os índices urbanísticos da zona em que o imóvel se encontrar, conforme a Lei Complementar n.º 312/98 e suas alterações.

Os empreendedores interessados em revitalizar os imóveis classificados como NP1 e NP2 recebem os incentivos fiscais propostos na lei (isenção de IPTU, ISS da obra, ITBI, entre outros), num prazo máximo de 5 anos. Para isso, devem ser respeitadas as regras estabelecidas para interferência visual das fachadas (placas, equipamentos, toldos, pinturas etc), e ser desenvolvida no imóvel uma das atividades contempladas: turismo e hospedagem, diversões, comunitários e social, agenciamento e organizadores, beleza e higiene pessoal, educação e cultura, comércio varejista, profissionais liberais e ateliês artísticos, prestadores de serviços, comércio de café.

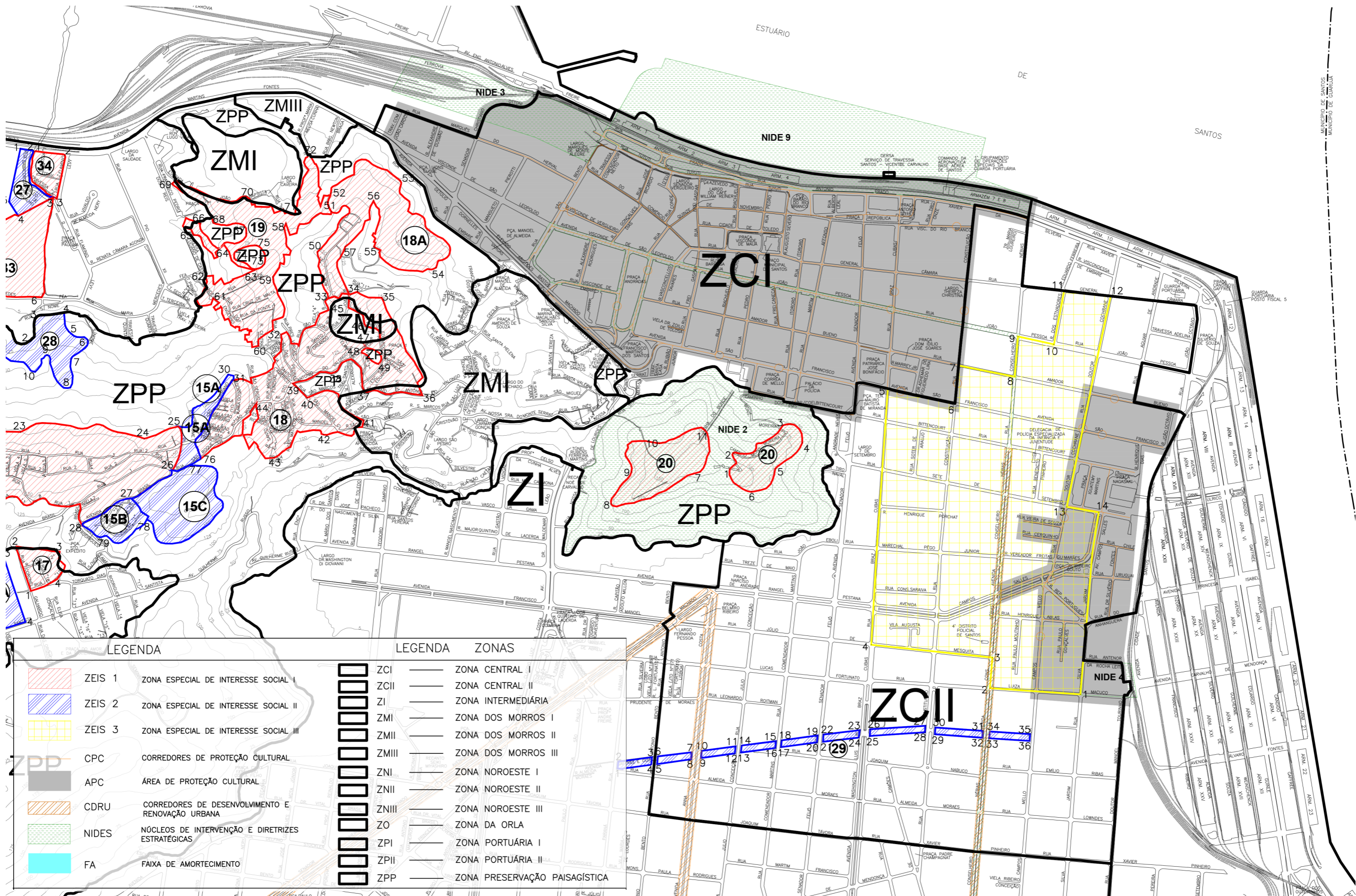
Divulgado como sendo um programa democrático e social, o projeto não traz, entre suas diretrizes, qualquer referência à população local, ou ao seu destino após ser retirada dali

(o que pode ser tratado como consequência implícita). Em contrapartida, o forte apelo ao setor privado. Além disso, a mudança do uso residencial para aqueles estipulados nas atividades contempladas é obrigatória para a concessão dos benefícios fiscais.

“Trata-se, portanto, de um programa de normatização, definição de padrões e criação de incentivos fiscais como instrumentos de se alavancar a revitalização da área central. Cabe ao poder público a responsabilidade de investir nas intervenções urbanas (praças, ruas, infra-estrutura) que servirão de ponto inicial do processo de transformação deste espaço e criando as condições necessárias para o aparecimento de investimentos privados, por parte dos empresários, através da restauração dos imóveis e do estabelecimento de novos usos, facilitados pela criação do programa de isenção fiscal” (Sousa, 2006).

“As intervenções nas cidades deveriam ser condicionadas pelo valor dos lugares enquanto referenciais para as pessoas, e não dirigidas a um público criado institucionalmente a partir de interesses econômicos” (Maziviero, 2008).





[planta 10] Recorte da área central do Plano Diretor de 1998, vigente atualmente.



## ARMAZÉNS E PROJETO PORTO SANTOS VALONGO

Por estarem localizados na Área de Proteção Cultural prevista no Plano Diretor, não é legalmente permitido que desenvolva-se nos armazéns centrais (um a oito) qualquer atividade portuária.

Em 2002, foi apresentada uma proposta para a área, que baseava-se nos moldes de revitalização urbana de frentes aquáticas realizadas internacionalmente: reciclagem dos armazéns, instalação de serviços, comércio, lazer, entre outros, devolvendo a visão aquática da cidade à paisagem urbana. A proposta não consistia em um projeto, mas buscava ilustrar possíveis estratégias de promoção para se alcançar a revitalização urbana, de acordo com a Secretaria de Planejamento do Município de Santos (SEPLAN).

A proposta foi utilizada nas ações de marketing da cidade, gerando o interesse de grupos imobiliários internacionais. Em 2012, a empresa catalã de engenharia, arquitetura e consultoria Ove Arup & Partners, que venceu um concurso-convite organizado pelo Banco Mundial, apresentou estudos de viabilidade técnica, econômica, social e ambiental para o projeto a ser realizado na área dos armazéns centrais, como publicado no site da revista *aU*\*\*\*.

No projeto [ planta 11 ] [ imagem 35 a 40 ], que contém superfície total de área construída de 140 mil m<sup>2</sup>, estão previstos:

- Terminal de cruzeiros com capacidade para três navios a

aproximadamente 12 mil passageiros por dia;

- Zona de marina com 195 pontos de atracção para embarcações de 10, 15 e 25 metros, inclusive vagas para megayates.
- Três pontos de embarcação para autoridades do sistema portuário (Polícia Federal, Alfândega, Guarda Portuária);
- Instalações, edificações e embarcações de apoio ao aeroporto civil e para Base Aérea; e outro local para o transporte público de passageiros;
- Centro de negócios, escritórios e hotéis;
- Bares, restaurantes e galerias de arte;
- Instituto Oceanográfico da USP e Instituto de Ciências do Mar da Unifesp;
- Museu Portuário e Hotel Boutique;
- Espaços para contemplação com 20 mil m<sup>2</sup> de área verde e de lazer;
- Área para informações turísticas e espaço para feiras e eventos.

É possível identificar no discurso declarado pelo então prefeito, publicado em 2012 no site da Prefeitura Municipal de Santos\*\*\*\* na divulgação oficial do projeto, a similaridade da gestão urbana com os princípios realizados em Barcelona. "O Porto Valongo é a **transformação total da imagem de Santos** e a coloca no **contexto mundial**, aproveitando melhor a área pública e oferecendo novas alternativas de lazer e entretenimento. Concluimos a etapa mais difícil apresentando um projeto completo. Agora daremos passos concretos em direção à construção de tudo isso",

No modelo de gestão adotado, cabe à Prefeitura estabelecer os critérios e usos, e à empresa a formulação do projeto, execução e gerenciamento.

\*disponível em <http://www.portal.santos.sp.gov.br/alegra/obj.htm>, acessado em outubro de 2013.

\*\*lei complementar n.º 470 de 05 de fevereiro de 2003, disponível em <http://www.novomilenio.inf.br/santos/lendas/h0230lc470.pdf>

\*\*\*edição 222, de setembro de 2012, disponível em <http://au.pini.com.br/arquitetura-urbanismo/222/artigo266343-3.aspx>, acessado em dezembro de 2013

\*\*\*\* disponível em <http://www.santos.sp.gov.br/noticia/30548/revitaliza-o-portu-ria-do-valongo-avan-para-nova-etapa>, acessado em dezembro de 2013.





[ planta 11 ] Projeto *Porto Santos Valongo*:

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 calçadão da marina)
7. Terminal de cruzeiro
8. Autoridade Sistema Portuário, unidade aduaneira, embarcações policiais e escritório CESPOT/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

[ imagem 35 ] Vista geral do projeto *Porto Santos Valongo*, desenvolvido pela Ove Arup & Partners. Adaptado. Fonte: [http://www.arup.com/Projects/Santos\\_Valongo\\_waterfront\\_regeneration.aspx](http://www.arup.com/Projects/Santos_Valongo_waterfront_regeneration.aspx)



- ALFÂNDEGA
- ARMAZÉNS DESATIVADOS
- BOLSA DO CAFÉ
- CASA DA FRONTARIA AZULEJADA
- CASARÃO (FUTURO MUSEU PELÉ, EM CONSTRUÇÃO)
- ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DO VALONGO





[ imagem 36 ] Projeto *Porto Santos Valongo*, vista do centro de negócios em direção ao centro. Monte Serrat ao fundo, e no canto superior direito, referência ao complexo da Petrobrás, projetado pela RRA Arquitetura, atualmente em construção



[ imagem 37 ] Projeto *Porto Santos Valongo*, vista geral da marina. Armazéns desativados no canto direito



[ imagem 38 ] Projeto *Porto Santos Valongo*, vista do centro de negócios em direção à marina. Armazéns desativados ao fundo





[ imagem 39 ] Projeto Porto Santos Valongo, à esquerda, a marina, armazéns à direita, e centro de negócios ao fundo



[ imagem 40 ] Projeto Porto Santos Valongo, área para feiras e eventos. Armazéns desativados ao fundo e bonde turístico à direita. Destaque para as cores da bandeira catalã

O fenômeno mundial de revalorização das áreas de frente de água destacou as áreas portuárias por suas potencialidades paisagísticas, lúdicas, logísticas e imobiliárias, bem como pela 'revalorização mediática do seu capital simbólico'. Particularmente nas áreas portuárias e frente de água, onde a simbiose histórica entre a cidade e mar pode ser amplamente explorada e transformada num efetivo cenário.

*“Em decorrência desse processo de reelaboração do passado na contemporaneidade, no momento em que um objeto antigo (ou uma construção antiga) é deslocado da sua função original para integrar acervo de museus, decoração ou ao se tornar monumento surge a possibilidade de que lhe sejam dados valores diversos daquele de uso que lhe fora atribuído na sua origem. Assim, as características para exercer a função original permanecem no objeto ou na construção antiga, no entanto, ao ser transformado em monumento seu valor de uso passa a ser apenas cognitivo, isto é, a função original passa a ser acessada apenas através da memória” (Maziviero, 2008).*



A cidade é o instrumento material de vida coletiva onde solidificam-se tanto conflitos quanto consensos. Qualquer intervenção na cidade, exatamente por toda a sua complexidade, torna difícil a avaliação do que é puramente positivo ou negativo. Como amplamente discutido por Flávio Vilaça e Hermínia Maricato na questão da urbanização brasileira e da propriedade pública e privada, quem ganha e quem perde; e por David Harvey na questão do capital flexível e a transformação do espaço urbano, é possível compreender algumas variáveis que nem sempre são colocadas de modo tão claro para a sociedade em geral quando trata-se de planejamento urbano. Investimentos devem e precisam ser feitos, e parcerias público-privadas podem ser interessantes, desde que a contrapartida para o público seja respeitada e priorizada, afinal, uma cidade deve ser feita para *todos*, e não apenas para *alguns*. No entanto, não é o que vem sendo observado no planejamento do centro de Santos. A quantidade de investimentos públicos, seja na restauração dos imóveis históricos, em obras de infra-estrutura urbana ou na concessão de benefícios fiscais, é massiva se comparada aos investimentos privados para utilizarem – e usufruírem dos lucros – daquele espaço. Esse modo de planejar desvirtua a principal função do centro, que consolidou-se nas últimas décadas como um pólo de comércio e serviços populares, além das atividades de suporte ao porto. A maneira como as táticas do planejamento estratégico, do *marketing urbano*, e da utilização da cultura como mercadoria vêm sendo implementados acabam por **negar** e **excluir**, ao invés de **acrescentar** e **completar**.

O plano ignora também a questão da quantidade de cortiços existentes no local, desde a reforma urbana higienista de Saturnino de Brito. Com o crescimento do porto e o conseqüente movimento da classe dominante do centro para a orla da praia, os imóveis centrais foram abandonados devido a desvalorização, e em seguida ocupados pelos trabalhadores portuários e imigrantes que chegavam na cidade. Desde então, não houve nenhuma política pública significativa de fato para dar suporte a esses moradores, na mesma região central que, agora, vem recebendo tantos investimentos. Não é difícil chegar, assim, a um diagnóstico de início de processo de gentrificação do centro de Santos, com a atração dos *usuários solventes* - aqueles que consomem - e a exclusão dos reais moradores. A permanência dessas pessoas no local poderia, inclusive, **contribuir para a manutenção** dos bairros históricos. Trazendo condições dignas de moradia à essa população, através de programas habitacionais - substituindo os investimentos públicos nas revitalizações -, estimularia-se o cuidado do **próprio morador com o imóvel**, o que por si só estaria colaborando para a manutenção do bairro. Além disso, a **vida diária do centro** não estaria condicionada e restrita a um tipo específico de usuário e serviços oferecidos, mas sim repleta da **diversidade e coletividade** que contém hoje.

Essa questão levanta outro ponto: o da importação de *modelos de sucesso* para replicação em diversas partes do mundo. Não é a primeira vez que se vê a relocação de um cenário aparentemente positivo para outra realidade e contexto não obrigatoriamente semelhantes ao precedente. A exemplo do movimento sanitarista do século XIX, com o modelo *arrasa quarteirão*, que chega da Europa para o Brasil transformando radicalmente o espaço público e a conformação urbana existentes. Em seguida, o urbanismo modernista e o homem universal. Em ambos os casos, cria-se a cidade regulamentada de uns, e esconde-se a cidade real de outros, ora como intenção, ora como consequência. A pergunta que surge é: **precisamos novamente de um modelo?** Será que ainda não estamos preparados para **encarar nossos próprios problemas** e desenvolver as **soluções adequadas?** A nossa realidade, enquanto país em desenvolvimento, é muito diferente da encontrada nos países de origem desses modelos, e não é à toa que os arquitetos que colocaram o Brasil no cenário internacional da arquitetura de qualidade foram aqueles que interpretaram localmente as normas e preceitos modernos, e os adequaram à necessidade e ao contexto em que se inseriam. Em um mundo tão diverso, e num tempo no qual a velocidade da informação é praticamente instantânea, exemplos bem sucedidos podem e devem ser uma referência importante, um (ou mais) ponto de partida. Mas a análise crítica do que é ou não é apropriado para a realidade local não deve ser deixada para trás em nome de uma *promessa* de sucesso.





[ imagem 41 ] Armazéns abandonados. Ao fundo, edifício da Bolsa do Café.

[ imagem 42 ] Vista da Rua Riachuelo, lateral da Rua XV de Novembro, em direção ao cais do porto. Avenida Portuária, trem de carga e Armazém 3 no plano de fundo.



## [ indícios ]

Ao longo do desenvolvimento da pesquisa para este trabalho, ao conhecer melhor uma cidade quase tão antiga quanto o Brasil, tornou-se impossível para mim não pensar em memória. A memória é dada sempre no presente, no momento em que é reorganizada a partir de incentivos para responder às necessidades do seu tempo. A memória não pode ser relacionada a algo acabado, encerrado no passado, ou seja, a memória é fluida, maleável e está sujeita à dinâmica da sociedade. A sociedade, por sua vez, está sempre em transformação, e o que materializa cada instante dessa sociedade é a paisagem. Assim como definido por Milton Santos, e pode ser facilmente observado no centro de Santos, a paisagem “é o conjunto de pedaços históricos representativos das diversas maneiras de construir o espaço”. O espaço, porém, é diferente da paisagem. Contém nele o movimento, é o casamento da sociedade com a paisagem. Há sempre a adequação da sociedade à paisagem, que “supõe lugares onde se instalam, em cada momento, suas diferentes frações”. Há diferença também entre a paisagem e a espacialidade. “A paisagem tem permanência e a espacialidade é um momento. (...) A paisagem precede a história que será escrita sobre ela ou se modifica para acolher uma nova atualidade, uma inovação. A espacialização é sempre o presente, um presente fugindo, enquanto a paisagem é sempre o passado, ainda que recente”.

Assim, os conceitos de paisagem e memória se encontram: a paisagem é o conjunto de objetos que o nosso corpo alcança e identifica, porém não é total. Ela é sem-

pre setorial, um fragmento, não podendo nos conduzir diretamente à compreensão do real. E a lembrança é uma imagem construída através dos materiais disponíveis no presente e a partir de nossa percepção atual – que varia com o tempo. Ao passado lembrado no presente estão associados pontos de vista, o que torna a memória relativa tanto ao lugar temporal quanto o espacial ocupado pelo indivíduo. Faz-se necessário, portanto, reconstruir, repensar, refazer o passado com os referenciais do presente. A memória é, portanto, feita a partir de fragmentos de passado intercalados por fragmentos de presente. Nesse sentido, ao nos aproximarmos do centro histórico da cidade, lidamos com os dois conceitos, que estão fortemente amarrados. A paisagem que abarca as transformações da sociedade, e a memória que as mantém, de algum modo, ainda vivas. A memória pode remeter ao passado, mas necessita que o presente esteja vivo para que exista. Logo, revitalizar um centro histórico criando um cenário de época não é suficiente, é preciso que haja o referencial do presente - e o presente é a realidade que se quer tanto fazer esquecer.

Uma das ferramentas que ajuda a unir estes dois conceitos é a fotografia. Solá Morales cita Rosalind Krauss para defini-la: “a fotografia não atua semiologicamente como um ícone, mas como um índice”. “Isso quer dizer que aquilo que constitui seu referente não está imediatamente relacionado, como figura, com as formas que a fotografia desenvolve. Através das fotografias, não estamos vendo as cidades. Só vemos as imagens, em sua estática e en-

*quadrada impressão. Porém, através da imagem fotográfica somos capazes de receber indícios, impulsos físicos que dirigem numa determinada direção a construção de um imaginário que estabelecemos como o de um lugar ou uma cidade determinada. Porque já vimos ou porque vamos ver alguns desses lugares, o mecanismo semiológico da comunicação através de indícios se dissipa, e a memória que acumulamos por experiência direta, por narrações ou por simples acumulação de novos indícios é a que, indefinidamente, produz nossa imaginação da cidade, de uma ou de muitas cidades”.*

Dentre as diversas opções de intervenções urbanas para a continuidade do trabalho, considerou-se trabalhar o primeiro eixo de ligação do centro com a orla da praia, o Caminho Velho da Barra, que conecta as duas bordas d’água da Ilha de São Vicente; o Mercado Público Municipal, que hoje contém apenas um resquício de mar e um horizonte portuário à sua frente; e finalmente, a área dos armazéns desativados do Valongo. Todas as três opções podem ser ricamente analisadas em relação ao seu significado passado e presente e às transformações da paisagem, contudo, devido ao atual estado das instalações, e às proposições de revitalização para o antigo Porto do Valongo, esta foi definida como área de intervenção [ planta 12 ]. A partir do que aqui foi apresentado, é impossível ignorar o que vem sendo feito e as medidas gradativamente tomadas, e neste momento talvez o mais importante seja assumir que o projeto se concretizará em breve. A iminência dessa transformação atrai ainda mais o





[ planta 12 ] Recorte da área de intervenção, engloba os armazéns 1 a 8, à beira mar, atravessa a Avenida Portuária, e inclui a interface com o centro histórico.



olhar para o local, que durante muitos anos foi ignorado e esquecido, exatamente por não responder às necessidades atuais da cidade, tornando-se uma ilha esvaziada de atividade, um espaço estriado, um não-lugar, um *terrain vague*. "São os lugares urbanos que queremos denominar com a expressão francesa *terrain vague*, os que parecem se converter em fascinantes pontos de atenção, nos indícios mais solventes para poder se referir à cidade, para indicar com as imagens o que as cidades são, a experiência que temos dela" (Solà-Morales, 2002).

Vazio, portanto, como ausência, mas também como promessa, como encontro, como espaço do possível, expectativa.



#### TERRAIN VAGUE

[ Solà-Morales busca definir o significado do termo: "**terrain** é, em primeiro lugar, uma extensão de solo de limites precisos, edificável, na cidade, (...) está ligada à ideia física de uma porção de terra em sua condição expectante, potencialmente aproveitável, mas já com algum tipo de definição em sua propriedade a qual somos alheios. **Vague** como derivado de **vacuus**, **vacant**, **vacum** em inglês, ou seja, **empty**, **unoccupied**; mas também **free**, **available**, **unengaged**. A relação entre a ausência de uso, de atividade e o sentido de liberdade, de expectativa, é fundamental para entender toda a potência evocativa que os *terrain vague* das cidades tem na percepção da mesma nos últimos anos" ] Terrain vague, Ignasi de Solà-Morales















página 46

[ imagem 43 ] Ruínas Armazém 3

página 47

[ imagem 44 ] Uma janela para o cais

[ imagem 45 ] Ruínas Armazém 4

página 48

[ imagem 46 ] Interior Armazém 3

[ imagem 47 ] Interior Armazém 3

[ imagem 48 ] Interior Armazém 3

página 49

[ imagem 49 ] Interior Armazém 4

[ imagem 50 ] Interior Armazém 4

[ imagem 51 ] Interior Armazém 4



# [ bibliografia ]

alcântara, araquém. **santos**. santos: DBA, 1992.

arantes, ofília; vainer, carlos; maricato, ermínia. **a cidade do pensamento único. desmanchando consensos**. petrópolis, editora vozes, 2000.

barbosa, maria valéria; dias, nelson santos; cerqueira, r. m. martins. **santos na formação do brasil: 500 anos de história**. santos: gráfica parma, 2000.

calvino, italo. **as cidades invisíveis**. são paulo: companhia das letras, 2003.

dubois, philippe. **o ato fotográfico \_ da verossimilhança ao índice**. são paulo: papyrus editora, 1993.

harvey, david. **condição pós moderna \_ modernidade e modernismo**. são paulo, edições loyola, 1992.

harvey, david. **condição pós moderna \_ o pós-modernismo na cidade: arquitetura e projeto urbano**. são paulo, edições loyola, 1992.

koolhaas, rem. **três textos sobre a cidade \_ a cidade genérica**. são paulo: gustavo gili, 2013.

santos, milton. **metamorfoses do espaço habitado**. são paulo: edusp, 2012.

maziviero, maria carolina. **memória e identidade urbana em santos: usos e preservação de tipologias arquitetônicas da avenida conselheiro nébias**. 2008. dissertação (mestrado em história e fundamentos da arquitetura e do urbanismo) - faculdade de arquitetura e urbanismo, universidade de são paulo, são paulo, 2008. disponível em: <<http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/16/16133/tde-21012010-111812/>>. acesso em: 2013-12-15.

piffer, marcos. **santos: roteiro lírico e poético**. santos: MP, 2007.

solà-morales, ignasi de. **territórios \_ terrain vague**. barcelona: gustavo gili, 2002. tradução: igor fracalossi. "terrain vague / ignasi de solà-morales" 15 may 2013. archdaily. accessed 20 nov 2013. <<http://www.archdaily.com.br/br/01-35561/terrain-vague-slash-ignasi-de-sola-morales>>

souza, clarissa duarte de castro. **planejamento urbano e políticas públicas em projetos de requalificação de áreas portuárias: porto de santos - desafio deste novo século**. 2006. dissertação (mestrado em estruturas ambientais urbanas) - faculdade de arquitetura e urbanismo, universidade de são paulo, são paulo, 2006. disponível em: <<http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/16/16131/tde-26122006-153443/>>. acesso em: 2013-10-10.

souza, clarissa duarte de castro. **santos e o processo de requalificação de áreas portuária sobre a perspectiva do planejamento urbano**. 2012. tese (doutorado em planejamento urbano e regional) - faculdade de arquitetura e urbanismo, universidade de são paulo, são paulo, 2012. disponível em: <<http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/16/16139/tde-20072012-094238/>>. acesso em: 2013-12-01.

zumthor, peter. **atmosferas**. barcelona: gustavo gili, 2006.







se toda escada esconde  
uma rampa  
**ampara o horizonte**  
**uma ponte**  
**para o oriente**  
**um olhar**  
**distante**

em volta de um assunto  
uma lente  
depois de cada luz  
um poente  
**para cada ponto**  
**um olhar**  
**rente**

arnaldo antunes, *para lá*



