



SANTOS

REQUALIFICAÇÃO DA ÁREA CENTRAL: A INTERFERÊNCIA DO PORTO NA CIDADE

Universidade Federal de Santa Catarina
Trabalho de Conclusão de Curso
Orientadora: Elizabeth de Siervi

Departamento de Arquitetura e Urbanismo
Juliana Fernandes Luz Dias
Março/2012

LOCALIZAÇÃO

SANTOS, localizado no litoral do estado de São Paulo, é sede da Região Metropolitana da Baixada Santista e abriga o maior porto da América Latina, o qual é o principal responsável pela dinâmica econômica da cidade ao lado do turismo, da pesca e do comércio.

A cidade possui uma economia crescente, sendo a 16ª mais rica do país, com PIB de R\$24.614.406.080 bilhões. Durante muito tempo, sua economia centrou-se na comercialização do café, que também era a principal fonte de riqueza do país. Por este motivo abriga no centro da cidade a Bolsa Oficial do Café, importante centro de negócios do mercado cafeeiro inaugurada em 1922. Atualmente esta edificação é o Museu do Café, espaço que promove exposições sobre a trajetória do produto pelo Brasil e também pela cidade, decorado com obras do artista Benedito Calixto.

O PNUD 2000 posicionou a cidade de Santos em sexto lugar na lista dos municípios brasileiros por IDH, e em terceiro lugar na mesma lista para os municípios do Estado de São Paulo. Por ser uma das cidades mais antigas e, assim, acompanhar o crescimento e a evolução do Brasil, desde seus primeiros anos de colônia até os dias atuais, a cidade de Santos possui grande valor histórico.

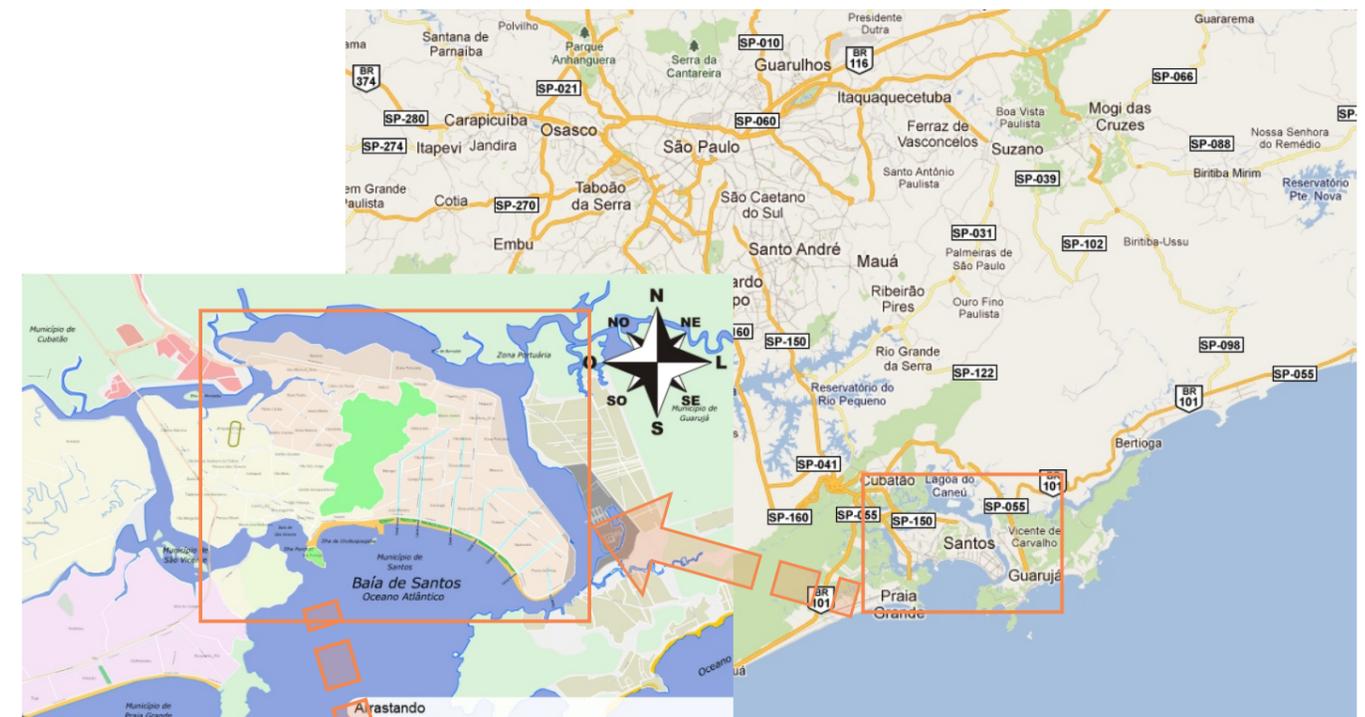
Segundo o Censo 2010 do IBGE, Santos contabilizava, neste mesmo ano, 419 757 habitantes. A cidade está inserida no clima tropical litorâneo úmido. Os verões são quentes e úmidos, enquanto os invernos têm como característica temperaturas mais amenas e menor incidência de chuvas. É bastante comum no verão as temperaturas ultrapassarem os 35°C durante a tarde, especialmente nas áreas mais urbanizadas e afastadas do mar (como no Centro), podendo chegar à casa dos 40°C, quando penetram ventos oriundos de noroeste.

O **PORTO** estende-se ao longo de um estuário limitado pelas ilhas de São Vicente e de Santo Amaro e pelo próprio Continente, onde se situam as cidades de Santos, São Vicente, Guarujá e Cubatão, distando 2km do oceano Atlântico e está ligado ao parque industrial da Grande São Paulo e aos centros produtores do Interior por duas rodovias e por duas ferrovias.

RODOVIÁRIO – Pelas SP-055 (rodovia Padre Manoel da Nóbrega), SP-150 (via Anchieta) e SP-160 (Rodovia dos Imigrantes), Piaçagüera-Guarujá e BR 101 Rio-Santos.

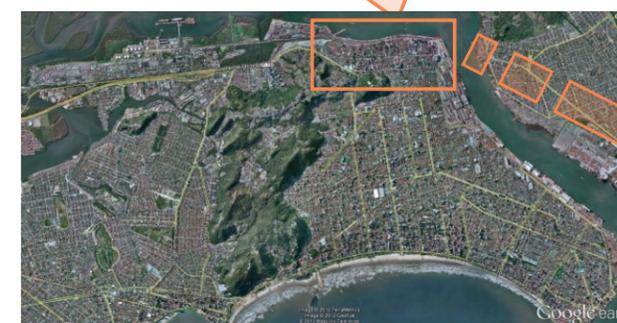
FERROVIÁRIO – Pela M.R.S. Logística S.A. (MRS); Ferrovias Bandeirantes S.A. (FERROBAN) e Ferronorte S.A. (FERRONORTE).

MARÍTIMO – Canal Bertioga com largura de 130m e profundidade de 13m, na parte marítima da baía de Santos, e, no estuário, largura de 100m e profundidade de 12m.

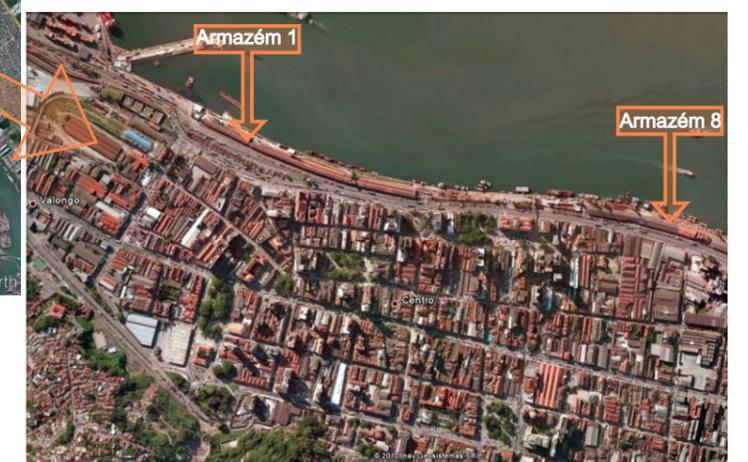


Baixada Santista
Fonte: BaixadaSantista.com

Região metropolitana de São Paulo e Baixada Santista
Fonte: Google Maps



Santos
Fonte: Google Earth



Área de intervenção
Fonte: Google Earth



OBJETIVO

O objetivo desse trabalho é propor uma reordenação espacial na área compreendida entre os Armazéns 1 e 8 do Porto de Santos, incluindo esse recorte no processo de revitalização do centro histórico, com o propósito de minimizar os impactos do tráfego de cargas na área histórica da cidade e devolver o mar ao cotidiano do centro.

Em fevereiro de 2011, foi divulgado à imprensa local a retomada do estudo de requalificação da área entre os Armazéns 1 e 8. Este estudo de requalificação ainda está em análise de viabilidade (econômica, legal e ambiental). Isto reforça a importância deste espaço para a cidade assim como a coerência no propósito de intervenção nesta área.

No estudo divulgado são mencionado usos como uma nova marina, museu, base oceanográfica da USP, novo terminal de cruzeiros marítimos, entre outros. A proposta apresentada neste Trabalho de Conclusão engloba a requalificação urbanística da área entre os armazéns 1 e 8, sugerindo novos usos para a ocupação destes armazéns, hoje abandonados, dentro das necessidades e linguagem da cidade.

Levando em consideração essas questões de contexto, a área escolhida para este estudo de TCC está situada em uma região onde se encontram vários raios de abrangência de prédios com grande interesse histórico. No centro dessa área encontra-se, além da Alfândega a travessia de pedestres que encaminha-os ao ponto onde ocorre a travessia entre Santos e Guarujá. Quando chegam à área insular, os pedestres não encontram nenhuma estrutura de terminal. Além disso, seu principal acesso ao centro acontece por uma passarela estreita sobre a via portuária, localizada próxima a uma das laterais do prédio da Alfândega ou por meio de uma travessia em nível com a Avenida portuária, cujo tráfego de caminhões é intenso.

A principal diretriz do trabalho é a requalificação da área citada, tornando-a atraente na escala do pedestre, juntamente com a valorização das edificações históricas da área, incorporando ao projeto em andamento de revitalização do centro de Santos, sem prejudicar o escoamento de cargas do porto.



Recorte proposta intervenção
Requalificação na área de travessia de pedestres

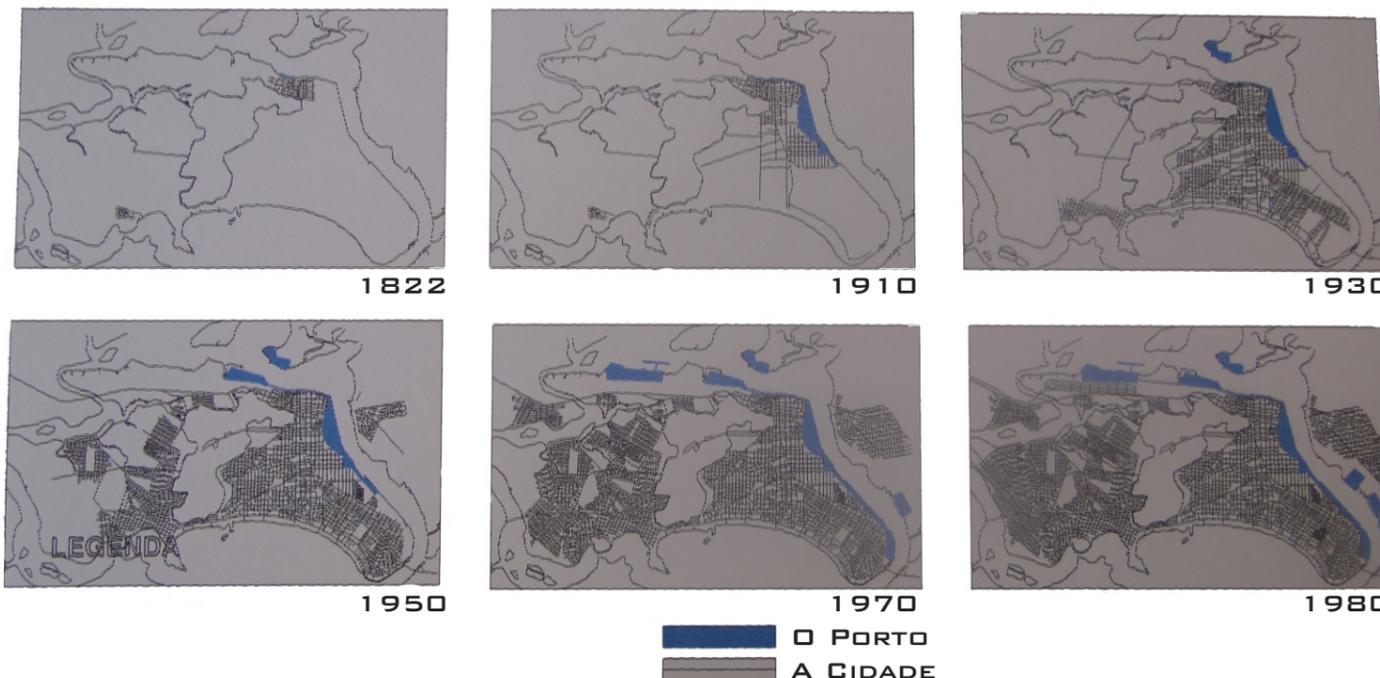
O PORTO

O crescimento da cidade de Santos ocorreu em virtude da implantação do porto para o comércio de café criando um processo interativo de influências, ou seja o porto se desenvolveu em função da cidade, e esta em função do crescimento de seu porto.

À medida que as atividades portuárias cresciam, tornou-se necessário a implantação de vias para transporte de cargas. Os habitantes foram gradativamente perdendo sua relação com o mar pela nova exigência das operações e instalações portuárias e pela intensa movimentação de cargas, causando sérios congestionamentos no tráfego urbano.

A modernização e o aumento das dimensões dos navios exigiram berços com maior profundidade. As áreas que não puderam se submeter à modernização foram inadequadamente utilizadas, inibindo o desenvolvimento da atividade portuária, gerando espaços ociosos e abandonados.

Atualmente, com 12km de cais entre as duas margens do estuário, o Porto de Santos movimenta, por ano, mais de 42 milhões de toneladas de cargas diversas, é responsável pelo escoamento de 49% da produção nacional e pelo abastecimento de 45% do mercado de consumo, passando pelo porto cerca de 25% do PIB nacional.



Evolução do Porto

Fonte: COSTA, Douglas Elias da. Porto - Cidade: Minimização dos Impactos da Avenida Perimetral Sobre a Malha Urbana de Santos. 2003



PROJETOS EXISTENTES

A **AVENIDA PERIMETRAL** é um empreendimento que tem como objetivo organizar o tráfego de cargas dentro do Porto de Santos, separando-o da malha urbana, a fim de minimizar os impactos da relação entre o porto e a cidade e otimizar as operações do mesmo

O projeto prevê a execução de uma via com o total de seis faixas exclusivas para o trânsito de cargas, com início na estação do Valongo e término na imediações da Avenida Siqueira Campos. A nova avenida terá 12 km de extensão com duas pistas de 10 metros de largura, um canteiro central de 1,5 metros, três viadutos e uma passagem subterrânea.

Focando nas propostas da Avenida Perimetral para a área da Cidade de Santos, o projeto oficial previa um traçado em nível com as atuais vias urbanas entre os bairros do Valongo e do Paquetá, porém esta proposta contrariava os projetos de revitalização do Centro da cidade. Com isso, foi incorporado um túnel de aproximadamente mil metros. Esta solução, chamada de “mergulhão”, tem como objetivo proteger os monumentos históricos dos impactos causados pela movimentação intensa de caminhões e construir uma esplanada de ligação direta entre o centro e o mar. Entretanto, segundo a empresa responsável pelo projeto, o Armazém 4 deverá ser demolido por estar localizado sobre a “única alternativa” de subida do túnel.

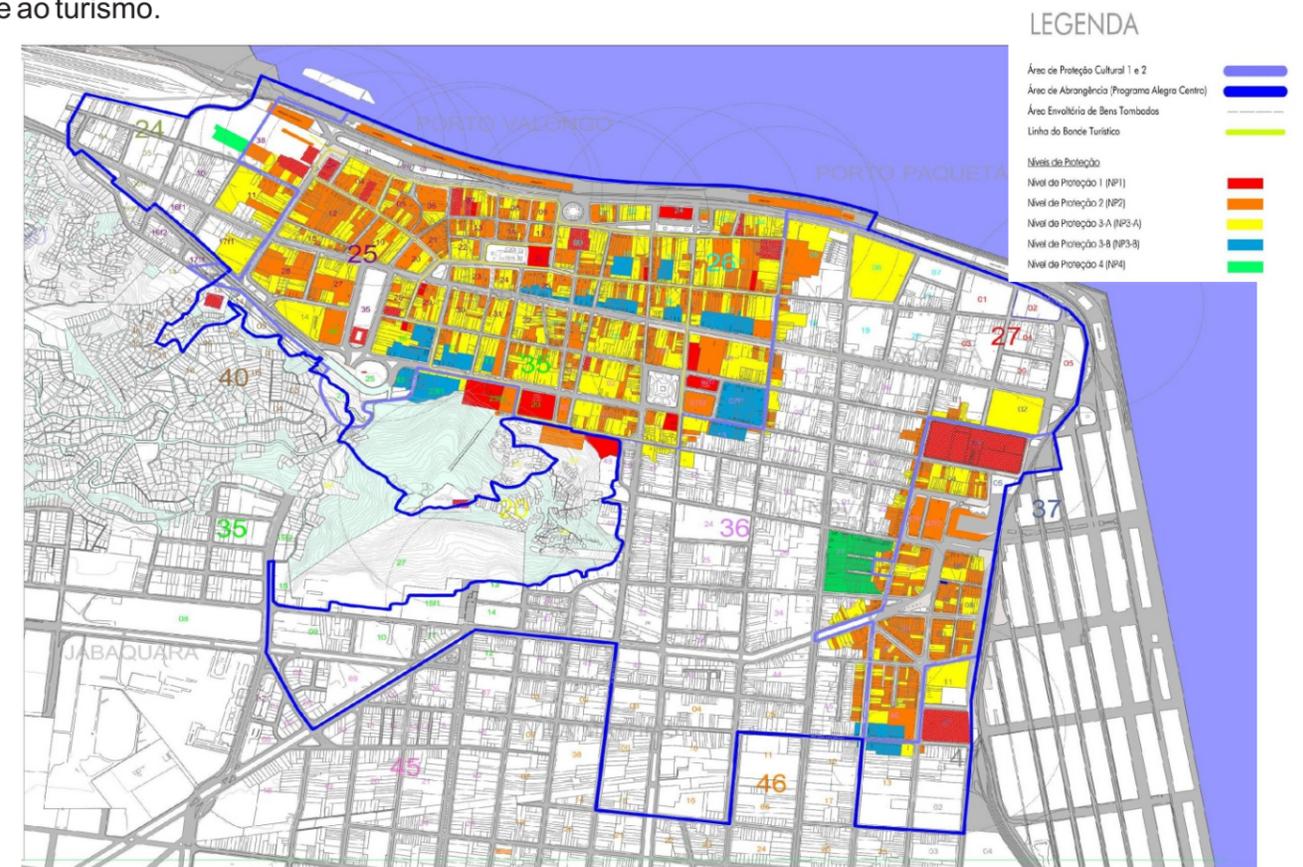


Imagem de satélite adaptada
Traçado Avenida Perimetral
Fonte: Google Earth

O **PROJETO ALEGRA SANTOS**, da Prefeitura Municipal tem como proposta a retomada do desenvolvimento socioeconômico do Centro apoiando a implantação e o funcionamento de empreendimentos, através de iniciativas voltadas ao comércio e ao turismo, em conjunto com a valorização da paisagem urbana e do patrimônio cultural. Um dos principais incentivos é a isenção fiscal aos novos empreendimentos que se instalarem nos imóveis em Área de Proteção Cultural, mediante a recuperação e conservação do patrimônio histórico.

O projeto oferece também serviço de consultoria especializada gratuita para os empresários que desejarem alugar ou adquirir um imóvel na área de proteção cultural 1 e 2.

No recorte abordado por este trabalho há uma reconversão proposta pela prefeitura na faixa portuárias entre o Valongo e o Armazém 4, que objetiva a desativação total das atividades portuárias desta área, convertendo-as em atividades ligadas à cultura, ao entretenimento, ao lazer e ao turismo.

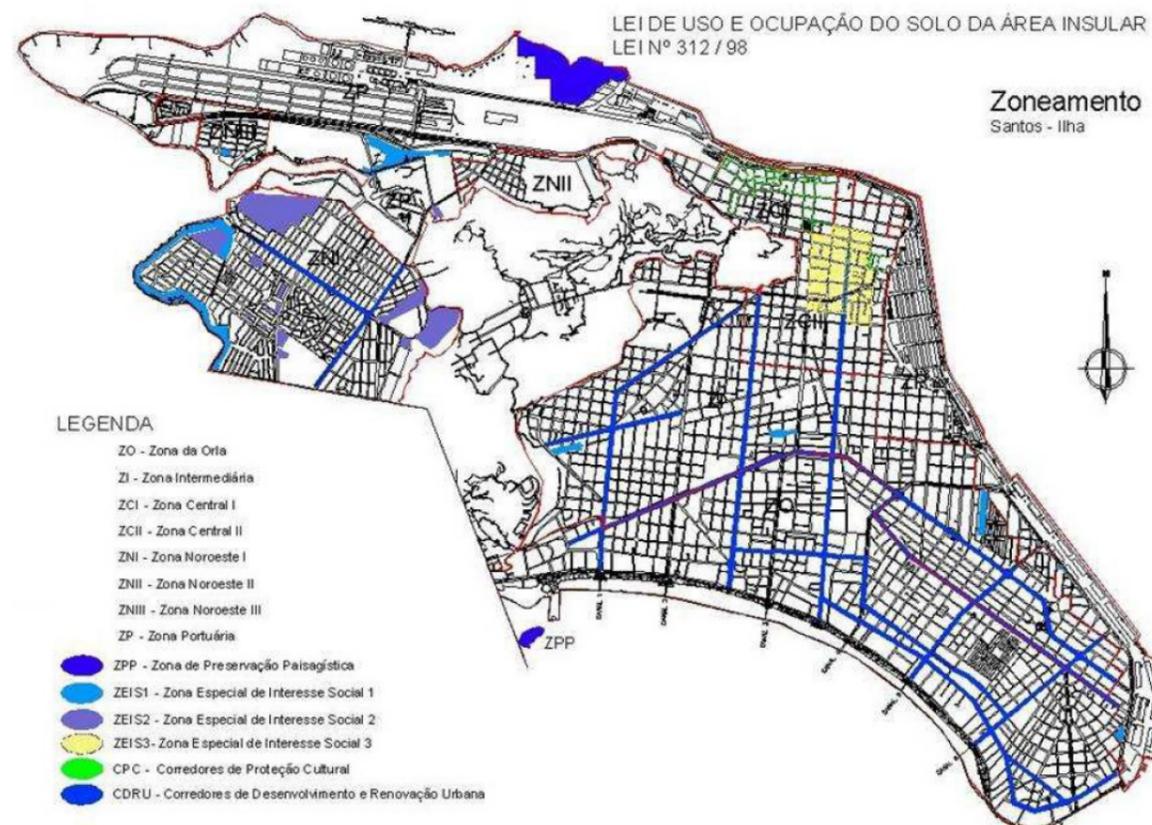


Área de abrangência do projeto Alegria Santos.
Fonte: Site da Prefeitura Municipal de Santos

A CIDADE

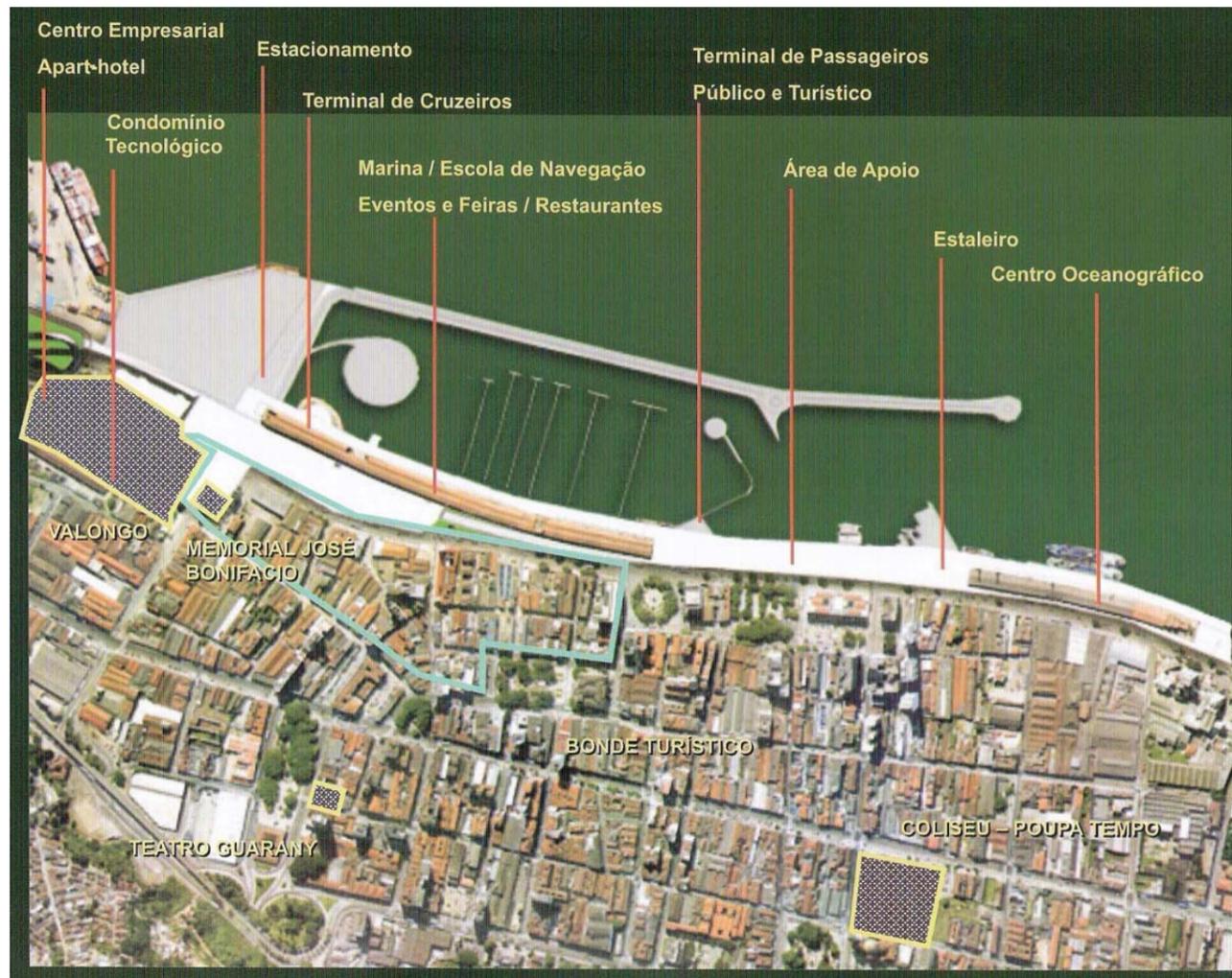
Até meados do século XIX, a área residencial do centro de Santos era considerada uma zona residencial de elevado poder aquisitivo. Com o avanço gradativo da população em direção a praia, o centro residencial e suas áreas envoltórias sofreram um processo de desvalorização imobiliária. Com isso, os grandes casarões de fachadas azulejadas e beirais generosos, passaram a receber, em um primeiro momento, moradores de classe média e baixa, que os transformaram em casas segmentadas e até em cortiços. Um segundo momento foi o retroporto que iniciou um processo de ocupação dos imóveis e lotes vagos, para a construção de pequenos armazéns, depósitos, moinhos e bares, ou seja, ocupações que provocaram uma metamorfose à decadente área residencial.

A partir de 1999 ocorreram projetos de revitalização da área conhecida como Centro Histórico. Foram oferecidos incentivos fiscais às empresas em troca de restaurações de prédios depredados, o que melhorou consideravelmente seu aspecto e trouxe empresas para a região. Programações culturais e artísticas atraíram restaurantes e clubes, como a reativação do Teatro Coliseu Santista e a implantação do Bonde Turístico.



PROPOSTA EXISTENTE

Reconversão proposta pelo Projeto Alegria Santos 2007 - Essa proposta, chamada de “Marina Porto de Santos”, 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.



Perspectiva do projeto, onde se observa a esquerda os navios de passageiros atracados e a marina; ao centro, a linha de armazéns e a abertura do waterfront, que segue em direção ao calçadão.
Fonte: Prefeitura Municipal de Santos: Secretaria de Planejamento; Secretaria de Assuntos Portuários.

ANÁLISE CRÍTICA

O projeto da “Marina Porto de Santos” apresenta uma série de inconsistências em relação a ocupação da área em análise:

- **Instalação da Marina:** uma questão de ordem técnica, visto que as embarcações de pequeno porte seriam obrigadas a atravessar toda a extensão do porto ao lado de cargueiros e rebocadores;
- **Transferência do Terminal de Cruzeiros:** a falta de calado, que desativou as atividades portuárias a mais de 20 anos, seria um impedimento a atracagem dos Cruzeiros e a criação do Pier estreitaria o canal do Porto;
- **Terminal de travessia de pedestres:** existe uma indefinição sobre esse assunto, deixando em aberto a solução para a travessia de 12.000 pessoas por dia;
- **Comprimeto do Mergulhão:** o choque entre travessia de pedestres e fluxo de carga não foi solucionado por completo, visto que esse problema se estende até o armazém 9 com seu novo uso de centro oceanográfico. Inclusive a área em frente ao terminal de passageiros proposto não há nenhum sistema para evitar o choque entre pedestres e transporte de cargas.

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 contratempos.

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 Punte 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.



BsAs weekly, 07

Puerto Madero
Buenos Aires - Argentina



Puerto Madero
Buenos Aires - Argentina

PARQUE DAS NAÇÕES: Antiga Zona de Intervenção da Expo, que inclui o local onde foi realizada a Exposição Mundial de 1998 e ainda todas as áreas sob administração da ParqueExpo, S.A. Esta área tornou-se um centro de atividades culturais e um novo bairro da cidade, considerado um dos mais seguros de Lisboa, com perto de 15.000 habitantes e várias instituições culturais e desportivas próprias.

A sua arquitetura contemporânea, os espaços de convívio e todo o projeto de urbanização e requalificação urbana trouxeram nova dinâmica à zona oriental da cidade de Lisboa que, em 1990, ainda era uma zona industrial.

Destacam-se, como exemplos da arquitetura presente no Parque das Nações, as abóbadas das plataformas da Gare do Oriente, de Santiago Calatrava, impondo a sua linha arquitetônica; o Pavilhão de Portugal, do arquiteto português Álvaro Siza Vieira, que tem como entrada uma imponente laje de concreto protendido, que se baseia na ideia de uma folha de papel pousada em dois tijolos, abrindo o espaço à cidade para abrigar os diversos eventos que um espaço desta escala acolhe.

O Parque dispõe de um Pavilhão do Conhecimento, um moderno museu de ciência e tecnologia com várias exposições interativas; um teleférico transporta os visitantes de uma ponta à outra da área da antiga exposição. Além do Pavilhão Atlântico, a emblemática Torre Vasco da Gama, o edifício mais alto da cidade, o Oceanário de Lisboa, um dos maiores aquários do mundo.



Parque das Nações
Lisboa - Portugal

Parque das Nações
Lisboa - Portugal



PORTALDASNACOES.PT



PORTALDASNACOES.PT

ESTUDOS PRELIMINARES NA ÁREA DE INTERVENÇÃO

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.



MAPA SÍNTESE DAS DIRETRIZES:

EM VERMELHO, AS EDIFICAÇÕES HISTÓRICAS, EM LARANJA, OS ARMAZÉNS ABANDONADOS E EM AMARELO, TERRENOS SUB-UTILIZADOS

ESTUDOS GERAIS DE FLUXOS E CONFLITOS

No estudo abaixo, podemos ver o afunilamento existente no principal acesso à cidade, pelo maciço central e o Porto, que faz com que o centro histórico receba todo o fluxo de carros e cargas.

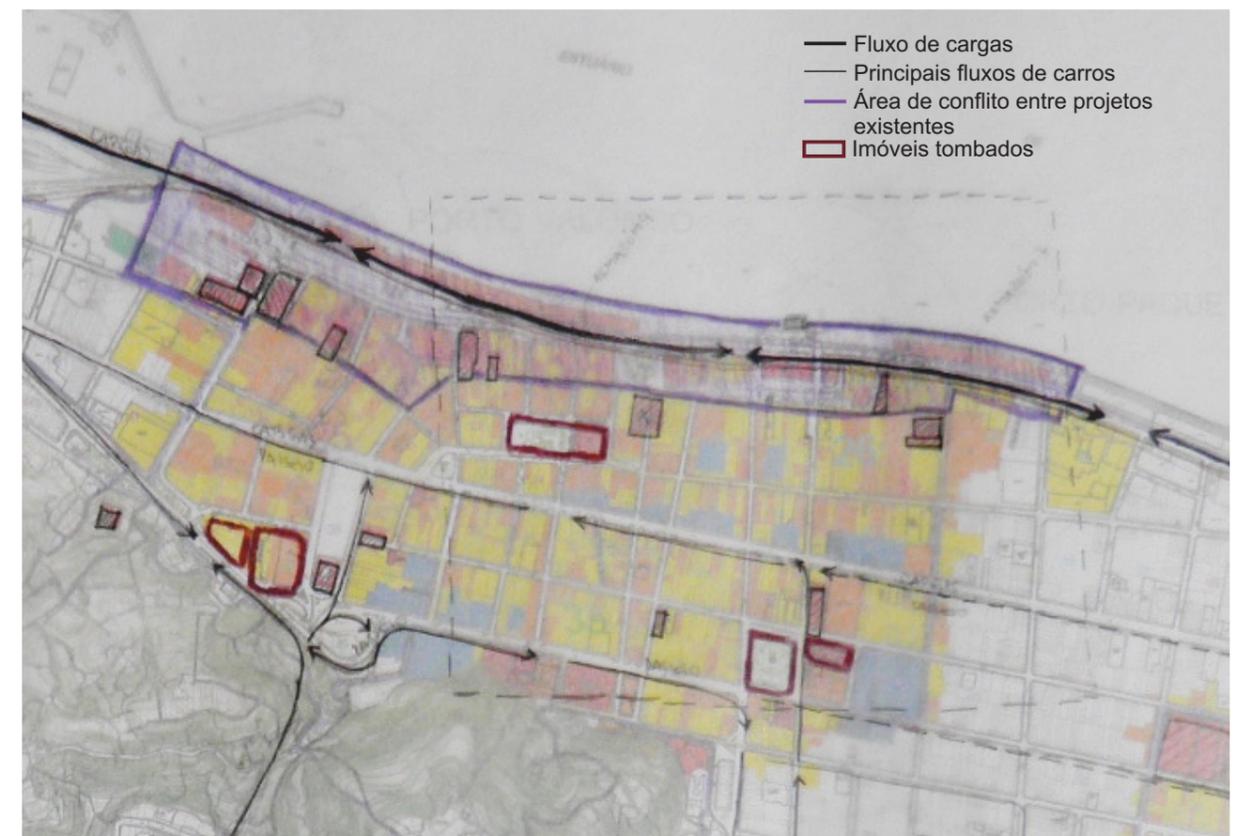
Já no estudo ao lado, foi analisado o impacto na região em que o porto mais se aproxima da cidade, tendo em vista que o tráfego de veículos pesados põe em risco a integridade dos imóveis, principalmente às edificações históricas, tão presentes na área central da cidade.



Estudo de fluxos gerais, área portuária e abrangência do projeto Alegria Santos

No recorte analisado, há uma predominância de imóveis em nível de proteção cultural 1 (NP1), que consiste na preservação/ restauração total do imóvel, nível de proteção cultural 2 (NP2), que consiste na preservação/ restauração da fachada e cobertural e de nível de proteção cultural 3-A (NP3-A), que permite a livre opção de projeto, mantendo o gabarito dos imóveis em NP 1 e 2 existentes na quadra, ou quadras subsequentes. Uma grande parte dos imóveis em NP 1 são tombados pela Condephat.

O projeto de alargamento da via portuária entra em conflito com as propostas de proteção e revitalização dessa região com grande interesse histórico e com potencial turístico subestimado.



Área de choque entre os projetos Avenida Perimetral e Alegria Santos

MAPA DE ANÁLISE DA ÁREA DE CONFLITO



1-Estação Valongo



1-Igreja do Valongo



1-Casarão do Valongo



2-Casa Frontaria Azulejada



3-Typographia

MAPA DE ANÁLISE DOS CONDICIONANTES DE PROJETO



3-Bolsa do Café



4-Paço Municipal



5-Igreja Ordem 3º do Carmo



6-Alfândega



7-Casa do Trem Bêlico



8-Outeiro de Sta Catarina

ESTUDOS E ANÁLISES NA ÁREA DE INTERVENÇÃO

O recorte escolhido compreende uma parte da área central, que constitui a base histórica de conexão da cidade com o mar, abrangendo a área entre Armazém externo I e o Armazém 8.

Define uma região de aproximadamente 16 hectares que configura um espaço de abandono do patrimônio material e imaterial presente. A proposta de requalificação da área foca uma nova articulação dos fluxos, levando em conta tanto os elementos internos do tecido pré-existente quanto o contexto da região com a atividade portuária.

- condicionantes históricos:

As edificações são tomadas como condicionantes históricos materiais, sendo elas: os armazéns portuários, o “complexo do Valongo” composto pela Igreja do Valongo, o Casarão do Valongo e a Estação Valongo, a casa Frontaria Azulejada, a Bolsa do Café, a Thipographia, a Igreja do Convento da Ordem Primeira do Carmo, a Alfândega, o Paço Municipal, o Outeiro de Santa Catarina, e a Casa do Trem Bélico.

- condicionantes naturais:

A orla atualmente ocupada com atividades retroportuárias, a ilha de Barnabé, o Morro São Bento, o Monte Serrat e o vento nordeste são as condicionantes mais relevantes.

- condicionantes configuracionais da estrutura:

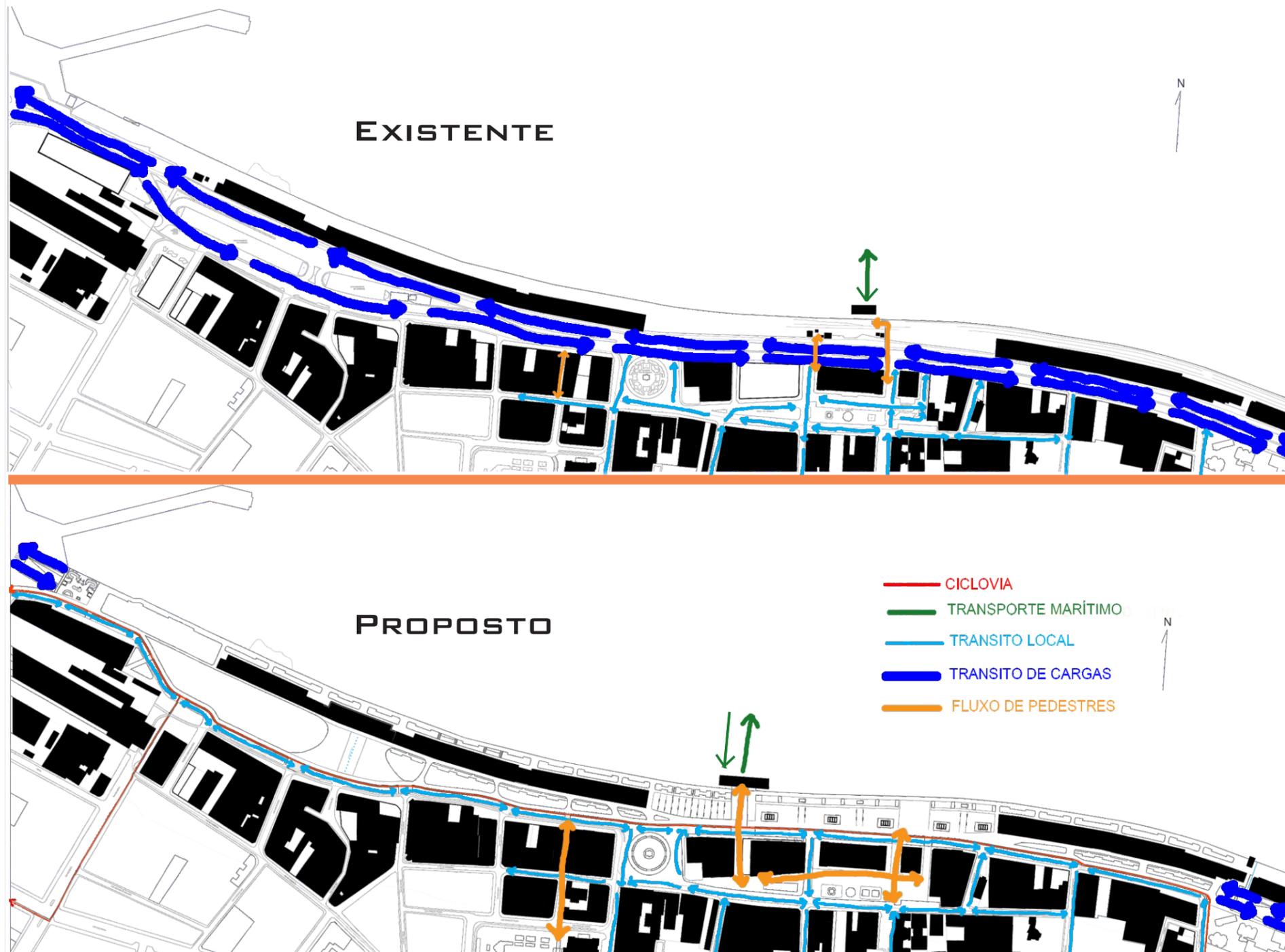
Esse grupo de condicionantes considera a conexão com as áreas e paisagens adjacentes. No sentido Leste – Oeste foi adicionado o eixo de pedestres conectando os armazéns, no sentido Norte – Sul foi reforçado o eixo que liga a cidade com o mar.

- condicionantes tipo morfológicos das edificações:

Propõe-se a preservação das seguintes edificações do local: Armazem externo I, armazéns de 1 a 4, 7 e 8 pois são alvos do projeto de requalificação. Os estacionamentos de caminhões foram eliminados dessa área, assim como as atividades ligadas ao transporte de cargas foram eliminadas da superfície. A estrutura de travessia de pedestres foi removida e re-proposta dentro do projeto.



MAPAS DE ANÁLISE DOS FLUXOS



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 tem como costume utilizar a bicicleta como um meio de transporte, 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.

Já as principais conexões da área requalificada com a cidade fica mais clara na implantação, onde se pode observar os principais eixos destacados com piso diferenciado. Os fluxos internos se dão basicamente no eixo leste-oeste.