

REQUALIFICAÇÃO DA ÁREA PORTUÁRIA: VALONGO, SANTOS

Adrielli Muniz Matias (IC) e Denise Antonucci (Orientadora)

Apoio: PIBIC Mackenzie

RESUMO

O presente artigo discute alguns conceitos relativos a grandes projetos urbanos, através de estudos de casos, nacionais e internacionais, com ênfase na área portuária do Valongo em Santos/SP. Os projetos escolhidos foram o Porto Madero, em Buenos Aires, Argentina, o Porto Maravilha, no Rio de Janeiro, Brasil e HafenCity, em Hamburgo, Alemanha. Tal fenômeno vem crescendo nas políticas públicas aos longos dos anos, sendo um tema de grande importância, principalmente frente às suas dificuldades dentro do espaço urbano. A pesquisa para a elaboração deste artigo foi focada em questões sociais como a de habitação social, conexão da cidade, espaço público e patrimônio histórico e cultural. Tais critérios foram escolhidos por se apresentarem coerentes com uma análise de políticas públicas. Um projeto urbano deve ser pensado olhando além da superficialidade, de forma a observar se as decisões tomadas estão efetivamente atingindo o *core* da problemática enfrentada, ou se apenas estão trazendo uma falácia imagética. As principais fontes de informação utilizadas foram prioritariamente artigos e pesquisas acadêmicas sobre o assunto, assim como livros e outras publicações. As conclusões apontam as particularidades de cada caso estudado, e a necessidade de um projeto urbano visando o melhor para a cidade dentro de um contexto consciente dos possíveis efeitos de uma melhoria focada de uma área degradada.

Palavras-chave: Requalificação, Portuária, Projetos

ABSTRACT

This article discusses some concepts related to large urban projects through national and international case studies, with emphasis on the Valongo port area in Santos / SP. The projects chosen were Porto Madero in Buenos Aires, Argentina, Porto Maravilha in Rio de Janeiro, Brazil and HafenCity in Hamburg, Germany. This phenomenon has been growing in public policies over the years, being a topic of great importance, especially in view of its difficulties within the urban space. The research for this article was focused on social issues such as social housing, city connection, public space and historical and cultural heritage. These criteria were chosen because they are consistent with a public policy analysis. An urban project should be thought of looking beyond superficiality, in order to observe if the decisions taken are effectively reaching the core of the problem faced, or if they are just bringing an imagetic

fallacy. The main sources of information used were primarily articles and academic research on the subject, as well as books and other publications. The conclusions point out the particularities of each case studied, and the need for an urban project aiming at the best for the city within a context aware of the possible effects of a focused improvement of a degraded area.

Keywords: Urban, Project, Waterfront

1. INTRODUÇÃO

Tomando como referência outras experiências de revitalização portuária, é notável os seus impactos na população. Um projeto urbano deve ser pensado respeitando a configuração da cidade e trazendo à tona questões sociais como a de habitação social, conexão da cidade, espaço público e patrimônio histórico e cultural. Assim, a questão a ser estudada é: O Projeto Porto Valongo está sendo implementado de forma a preservar e conservar o patrimônio histórico de Santos e proporcionar inclusão social?

Ao observar experiências internacionais de projetos portuários, como o do Porto Madero, em Buenos Aires, Argentina, e o do Porto de Barcelona, Espanha, em 1992, é notável as consequências de uma requalificação portuária em sua cidade. A implantação de projetos urbanos dentro de uma perspectiva de desenvolvimento local, se não pensados corretamente podem levar a um quadro de exclusão social (CAMPOS; SOMEKH, 2004). Assim, o presente tema se faz importante, uma vez que pesquisar sobre o desenvolvimento do Projeto Porto Valongo significa compreender seus impactos urbanos e sociais e contribuir para o desenvolvimento do mesmo, auxiliando assim, a cidade e os seus cidadãos.

O tema da pesquisa é Desenvolvimento Urbano Sustentável e o objeto é a área portuária do Valongo de Santos. O objetivo desse trabalho é investigar o Projeto Porto Valongo em Santos-SP e entender se a sua implantação está ocorrendo de maneira sustentável por meio dos seguintes critérios: Habitação Social, Conexão da Cidade/Mobilidade Urbana, Espaço Público e Patrimônio Histórico e Cultural.

2. DESENVOLVIMENTO DO ARGUMENTO

2.1. DEFINIÇÃO DE PROJETO URBANO

Del Rio, em seu artigo “Voltando às origens: a revitalização de áreas portuárias nos centros urbanos” (DEL RIO, 2001), descreve o processo histórico que culminou na concepção de grandes projetos urbanos voltados à requalificação de áreas portuárias das últimas décadas.

O autor argumenta que após a II Guerra Mundial, “as metrópoles do mundo inteiro viveram um intenso crescimento econômico de matriz fordista – produção e consumo massificado” (DEL RIO, 2001). Um momento em que as políticas urbanas eram tomadas por um ideal positivista que visava renovar de forma indiscriminada a cidade existente (DEL RIO, 2001).

Projetos arrasa-quarteirão substituíam a riqueza físico-espacial e a pluralidade socio-cultural das áreas centrais tradicionais, já desvalorizadas e esvaziadas de suas funções originais, com ambientes frios, monofuncionais e simplistas, e uma arquitetura distanciada de lastros históricos e dos valores da população (DEL RIO, 2001).

Tal modelo foi substituído com o crescimento do capitalismo neoliberal, após a grande recessão das décadas de 70 e 80, e com ele, a concepção de cidade-empreendimento, tal como Peter Hall (1988, p.415) caracteriza. Nesse contexto, as áreas centrais foram vistas como potenciais, devido ao seu patrimônio, simbolismo, e também por conta de seus “vazios, as descontinuidades e os limites internos ao crescimento e à expansão da economia” (DEL RIO, 2001).

No livro, “Grandes Projetos Urbanos: olhares críticos sobre a experiência argentina e brasileira”, a autora Beatriz Cuenya (2013, p.10) descreve o crescimento e o desenvolvimento desses grandes projetos urbanos dos últimos 30 ou 40 anos como um reflexo de uma mudança de perspectiva da política pública. Frente à globalização e restrições econômicas, o Neoliberalismo colocou o governo local sob uma mentalidade lógica empresarial, que a fim de impulsionar o seu território, usa-se da instalação de novas centralidades para transformar áreas então em decadência, porém estrategicamente localizadas. A autora define esses grandes projetos urbanos como:

(...) novos ambientes, construídos com desenhos e padrões tecnológicos e vanguardistas, têm por finalidade reunir uma combinação de usos hierárquicos (produtivos, residenciais, culturais e de lazer) que atendem a uma demanda corporativa e individual, local e global, de alto poder aquisitivo. (CUENYA; NOVAIS; VAINER, 2013, p.10)

Del Rio (2001, p. 1) atribui o crescimento dos grandes projetos urbanos a um “paradigma de desenvolvimento sustentável” que cresceu no imaginário da população, assim como a consolidação dos movimentos comunitários e ambientalistas, fazendo com que a cidade se volte para si, procurando uma requalificação de espaços vazios e uma maior diversidade de usos. Assim como, a “recuperação de suas arquiteturas e da valorização cultural de suas ambiências” (DEL RIO, 2001).

As metrópoles, nesse contexto neoliberal, passaram a buscar projetos urbanos que visassem o “renascimento de seus centros, através da reutilização das áreas centrais, da recuperação de suas arquiteturas e da valorização cultural de suas ambiências” (DEL RIO, 2001). Esse modelo de gestão é focado em ações localizadas, criando “espacialidades

propícias para novos polos financeiros e imobiliários transnacionais”, uma ótica fragmentada e dispersa, que atua de acordo com as oportunidades e as vantagens competitivas (DEL RIO, 2001, p. 1).

2.2. PORTO MADERO – BUENOS AIRES, ARGENTINA

Os grandes projetos urbanos vêm crescendo pelo mundo, com ênfase na Europa e Estados Unidos, sendo a refuncionalizações de áreas portuárias um tópico de especial interesse para os gestores públicos (JAJAMOVICH, 2017). Essas iniciativas foram definidas como operações de renovação urbana em grande escala que produzem modificações físico-espaciais e funcionais de áreas estratégicas, alterações na rentabilidade do solo e mudanças nos mecanismos de gestão pública (CUENYA; NOVAIS; VAINER, 2013, p.27-66). A implantação desses grandes projetos urbanos demonstra e revela um novo caráter urbanístico que as cidades tomaram, seguindo uma lógica mercantil e “desenvolvimentista” (JAJAMOVICH, 2017, p.22). As cidades passam por um momento de reestruturação econômica se adequando a um Estado que segue o mesmo modelo, mais interligado ao setor privado (JAJAMOVICH, 2017, p.22).

Há um crescente processo de circulação de políticas públicas e modelos urbanos no século XXI, e entre eles, o de internacionalização do orçamento participativo, como exemplos, as experiências de Porto Alegre, a construção e circulação de cidades-modelo como Curitiba; Bogotá e o *worlding* do modelo de ciclovias; a internacionalização do “urbanismo social” (JAJAMOVICH, 2017, p. 23)

A operação Puerto Madero entra nesse quadro de experiências levadas a outros países com o conhecimento aprendido da sua gestão que promoveu o autofinanciamento de tal projeto (JAJAMOVICH, 2017). A operação Puerto Madero iniciou-se no ano de 1989 e teve como uma de suas grandes marcas a articulação entre atores públicos e privados na sua construção. O projeto teve um caráter ímpar em sua gestão por conta de sua “fórmula de autofinanciamento – a partir da venda de terra urbana e da urbanização por etapas - e a articulação de atores públicos e privados de diferentes jurisdições estatais” (JAJAMOVICH, 2017, p.23). Outros pontos de destaque em tal projeto foi a sua capacidade de atrair capital de investimento, reforçar a centralidade da cidade e o uso multitudinário nos finais de semana (GARAY, 2013, p. 2-7).

Porém a operação argentina também teve pontos críticos como a gentrificação da área, o isolamento de mobilidade pública com o contexto urbano de Buenos Aires, “a privatização de

terras e de edifícios públicos, sendo esses vendidos à uma parcela de incorporadores imobiliários, investidores, e usuários de altíssimas rendas” (JAJAMOVICH, 2017, p. 21). A aliança estabelecida entre o setor privado e público se mostrou exclusivista a uma classe social, sendo os lucros obtidos com a venda de lotes públicos reinvestidos no local, trazendo, assim, benefício para os mesmos proprietários de alta renda que compraram lotes em tal território, agravando a segregação privilegiada no contexto urbano (JAJAMOVICH, 2017, p. 21).

Puerto Madero se tornou um centro para grandes empresas nacionais e internacionais, um cartão-postal para Buenos Aires além de impulsionar o turismo na região. Também os parques se tornaram palco para o comércio informal de alimentos que proporciona uma maior diversidade de público, sendo estes diferentes dos residentes da área, o que fez com que o a orla recebesse o nome pejorativo de “villa chóripán” (JAJAMOVICH, 2017).

Em Puerto Madero constata-se caso de gentrificação que tornou mais visível a desigualdade socioeconômica espacial da região. “(...) conformando espaços de alta qualidade que, embora possam ser parcialmente desfrutados por todos, têm sua fruição integral limitada aos grupos dominantes (...)” (CAMPOS; SOMEKH, 2004, p.10).

Zaida Muxi também faz críticas a respeito do projeto de revitalização portuária realizado em Puerto Madero, no livro “La arquitectura de la ciudad global”, publicado em 2005. Segundo a autora ao se analisar as consequências da cidade globalizada, é possível notar uma elitização do porto após a revitalização, devido a sua abertura a grupos sociais empresariais que levou a exclusão de parte da população da área portuária (MUXI, 2005, p.). Muxi traz à tona questões sobre os benefícios dos privilegiados e conclui que, em tais operações, ocorre a banalização da cultura e dos valores urbanos, em que não se seguem os fundamentos de constituição da sociedade, efetuados pela “mescla social, variedade de usos, convivência e conflito” (MUXI, 2005). Giacomé, em sua dissertação de mestrado “Revitalização Portuária: Caso Puerto Madero” (2008, p. 181), afirma que o tema da revitalização urbana é contemporâneo e o caso argentino abarca questões que envolvem os problemas de preservação e conservação dos patrimônios históricos das cidades. “Nesse sentido, a decisão de manter a expressiva linha de antigos depósitos de tijolo, que apresentam marcado valor material, cultural e histórico, foi bastante notável” (GIACOMET, 2008, p. 181).

2.3. PORTO MARAVILHA – RIO DE JANEIRO, BRASIL

A Lei Complementar 102/2011 regulamentou a Operação Urbana Consorciada da Região do Porto do Rio, popularmente chamado de Porto Maravilha, que define a Área de Especial

Interesse Urbanístico (AEIU) da Região Portuária do Rio de Janeiro. A AEIU engloba integralmente os bairros do Santo Cristo, Gamboa, Saúde e trechos do Centro, Caju, Cidade Nova e São Cristóvão. A Prefeitura do Rio de Janeiro, em 2009, criou a Companhia de Desenvolvimento Urbano da Região do Rio de Janeiro (CDURP), que tinha como papel gerir e fiscalizar a requalificação portuária (CDURP - Companhia de Desenvolvimento Urbano da Região do Porto do Rio de Janeiro, 20XX).

A CDURP, “consiste em uma sociedade de economia mista, autônoma, em forma de sociedade por ações, coordenada pelo município” (GIANNELLA, 2013, p. 9), e também foi criada através de uma Lei Complementar Municipal nº26/2009. Essa sociedade passou então a ser “responsável pela gestão de serviços de interesse local e serviços públicos de competência municipal, como paisagismo, limpeza urbana, coleta de resíduos sólidos, drenagem de águas pluviais, iluminação pública etc” (GIANNELLA, 2013, p. 9). Nesse projeto de lei, estabelece que “a CDURP deverá obedecer a padrões de governança corporativa” (GIANNELLA, 2013, p.9), evidenciando o modelo neoliberal adotado, típico dos casos de requalificação portuária.

Segundo o site oficial do Porto Maravilha, o projeto foi concebido a fim de proporcionar uma:

“[...] recuperação da infraestrutura urbana, dos transportes, do meio ambiente e dos patrimônios histórico e cultural da Região Portuária. No centro da reurbanização está a melhoria das condições habitacionais e a atração de novos moradores para a área de 5 milhões de metros quadrados(m²)” (CDURP - Companhia de Desenvolvimento Urbano da Região do Porto do Rio de Janeiro, 20XX).

A proposta para chegar a este objetivo visava a atratividade para grandes empresas, por meio de incentivos fiscais, prestação de serviços públicos de qualidade, que gerariam um crescimento da economia e um aumento demográfico (CDURP - Companhia de Desenvolvimento Urbano da Região do Porto do Rio de Janeiro, 20XX).

Outro ator de importância neste projeto foi a Concessionária Porto Novo (Odebrecht, OAS e Carioca Engenharia), contratada via licitação, para ser responsável pelas obras e serviços municipais até 2026, constituindo a maior parceria público-privada (PPP) do Brasil (CDURP - Companhia de Desenvolvimento Urbano da Região do Porto do Rio de Janeiro, 20XX). Ela foi responsável pelo projeto de implantação de rede de infraestrutura – iluminação

pública, eletricidade, esgotamento sanitário, gás, água, telecomunicações e drenagem, além de edifícios comerciais, residenciais e empresárias (ABASCAL, 2015, p. 82):

“Entre os objetivos estão: melhoria da mobilidade da população, com a construção de praças, calçadas e ciclovias; aumento da capacidade de escoamento do trânsito com as vias Expressa e Binário; e viabilizar uma nova opção de transporte público, o Veículo Leve Sobre Trilhos (VLT)” (ODEBRECHT, 2014)

O Estatuto das Cidades, regulamentado na Lei Federal nº 10257/2001, prevê a Operação Urbana Consorciada para a recuperação de áreas degradadas, através de instrumentos urbanísticos como os Certificados de Potencial Adicional Construtivo (Cepacs), que são “títulos usados para custear operações urbanas que recuperam áreas degradadas nas cidades” (CDURP - Companhia de Desenvolvimento Urbano da Região do Porto do Rio de Janeiro, 20XX). A operação urbana consorciada estabelece que “todo o valor arrecadado com a venda dos Cepacs é obrigatoriamente investido na requalificação da região” (CDURP - Companhia de Desenvolvimento Urbano da Região do Porto do Rio de Janeiro, 20XX). Sendo assim, há um ciclo de investimento dentro da mesma região. Sendo que, “pelo menos 3% da venda dos Cepacs são obrigatoriamente investidos na valorização do patrimônio material e imaterial da área” (CDURP - Companhia de Desenvolvimento Urbano da Região do Porto do Rio de Janeiro, 20XX). A lógica por trás desse instrumento está na “mobilização de recursos privados para financiar intervenções urbanas estruturais” (BARANDIER, 2014, p. 4).

A realidade por trás desse projeto urbano é a busca por uma nova imagem portuária para o Rio de Janeiro, voltada a atrair o turismo e um “urbanismo espetáculo” (DÉBORD, 1991, p. 12). Buscava-se criar uma “nova grande área de negócios, com moradia dirigida para classes média e média-alta, hotéis e atividades culturais e de entretenimento, além de uma área livre ao longo do cais, voltada para a baía de Guanabara” (BARANDIER, 2014, p. 3).

Uma das problemáticas na concepção do projeto urbano está na ótica por trás das ações, as quais observam o território a ser transformado como um “vazio a ser ocupado”, que ignora suas preexistências, tanto de seus moradores, instituições e valores arquitetônicos e artísticos, tornando o ambiente a ser criado estéril e genérico (BARANDIER, 2014).

A respeito da mobilidade urbana e a conexão da área portuária com a malha urbana carioca, uma das medidas adotadas foi a implantação de uma via expressa que visava absorver, juntamente com o Binário do Porto, o tráfego de veículos que utilizava o elevado perimetral (BARANDIER, 2014, p.8). Tal elevado foi:

“Construído nos anos 50, no auge da “febre viária” no Rio de Janeiro (ABREU, 1987), o viaduto que contornava o centro da cidade e a área portuária ao longo da Baía de Guanabara era tido como um dos grandes desastres urbanísticos da história urbana carioca. Já há algumas décadas se falava na sua derrubada, porém é inegável que, uma vez construído, ele passou a ter função relevante no sistema viário da cidade. (BARANDIER, 2014, p.8)

Porém, não foi efetuada uma mudança “na lógica do sistema de mobilidade da cidade, que historicamente privilegia o transporte individual. Tanto que novas avenidas, túneis, mergulhões e viadutos estão sendo construídos, exatamente na área portuária, para garantir a circulação dos automóveis” (BARANDIER, 2014, p. 8). Demonstrando, mais uma vez a busca apenas por uma melhoria superficial, artificial e imagética através de tal projeto urbano.

Sobre a questão habitacional, o quadro se mantém, a operação urbana não prevê uma cota de habitação de interesse social para criar uma maior diversidade social na região. Não poupando a área de possível gentrificação, que é um efeito comum de projetos urbanos com tal visão corporativa.

2.4. HAFENCITY – HAMBURGO, ALEMANHA

O porto de Hamburgo é de suma importância no contexto europeu, graças à sua localização estratégica, situado como “ponto de trânsito entre a Escandinávia e os países do Leste da Europa” (BROCANELI, 2012). O porto está localizado em meio ao segundo maior polo industrial da Alemanha (BROCANELI, 2012), e é “composto por 60 docas grandes e pequenas, diversos terminais para contêineres, pode receber simultaneamente mais de 300 navios para carga e descarga” (BROCANELI, 2012). Brocaneli afirma:

HafenCity é um antigo setor portuário de Hamburgo, objeto de projeto urbano, a fim de promover a transformação, reestruturação e revitalização dessa zona úmida, preservando as características do conjunto arquitetônico, constituído para dar suporte às enormes estruturas portuárias existentes no local. (BROCANELI, 2012)

O projeto urbano HafenCity surge então com uma proposta de reestruturação de “parte da cidade de Hamburgo diretamente ligada ao porto, e que se localiza em cotas inundáveis” (BROCANELI, 2012), sendo um exemplo de projeto bem-sucedido em relação à mobilidade, acessibilidade e criação de espaços públicos, levando em consideração a sustentabilidade urbana e preservação da memória portuária (BROCANELI, 2012). Tal projeto está em andamento desde 2000 e tem duração estimada de 25 anos até ser concluído.

A respeito dos espaços públicos, assunto por vezes ignorado em grandes projetos urbanos, HafenCity se destaca por ser um exemplo positivo. Isso se deu pela preocupação em projetar o ambiente levando em conta a acessibilidade, permitindo a mobilidade a todos, sendo assim, um ambiente democrático (BROCANELI, 2012).

Além da acessibilidade, o projeto conta com áreas verdes e com escala adequada com o passeio público, abrindo o percurso em “uma praça pública, em meio a um conjunto de residências, comércio e serviços” (BROCANELI, 2012). Sendo um espaço de recreação e lazer para diversas faixas etária, com um mobiliário urbano diversificado e com diferentes tipos de apropriação.

Em HafenCity, nomes como Richard Meier, David Chipperfield, Rem Koolhaas, Zaha Hadid, Herzog & de Meuron (...), Hadi Terrani e Stefan Behnisch assinam obras emblemáticas, e responsáveis, em parte, pelo sucesso do empreendimento, tanto para turistas, como para empresários (BROCANELI, 2012).

A Denise Antonucci discorre em seu artigo “HAFENCITY, HAMBURGO, ALEMANHA”, reflexões a respeito da preservação do patrimônio histórico nesse projeto urbano, que se deu através da conservação dos monumentos existentes em Hamburgo. Tais monumentos marcam a silhueta da cidade e possuem um valor cultural inestimável.

Antonucci aponta os reflexos positivos já obtidos com HafenCity, que se demonstram em um aumento populacional e empregatício na região: “HafenCity apresentou resultados positivos após 12 anos de construção, em que sua seção oeste já possui 2.000 habitantes e mais de 450 empregos, numerosos cafés, restaurantes e lojas, e um número crescente de visitantes” (ANTONUCCI, 2014). A fim de manter o patrimônio histórico e cultural, o projeto conta com as seguintes medidas:

No sentido de preservar partes selecionadas e protegê-las de demolições e alterações desastrosas, o Hamburg – Mitte District Office tem estabelecido várias normas de preservação e desenvolvimento urbano, entre outras para St. Paul - Sul e St. Georg. As mudanças são feitas por meio da modernização de antigos edifícios, criação de empregos para jovens, diversas atividades culturais como teatros e clubes - um novo conceito para Spielbudenplatz (Ministry of Urban Development and Environment, s/ data, p.35). Destaque-se, em especial, Kontorhaus Quarter e a Catedral de St. Mary (ANTONUCCI, 2014).

O projeto foi elaborado pensando também em proporcionar habitação, sendo esse um dos eixos principais norteadores do projeto, gerar um bairro de uso misto que combinasse locais de trabalho e habitação para diferentes grupos de renda, de forma a ligar a região portuária até então abandonada, com o centro histórico da cidade (ANTONUCCI, 2014).

Segundo Harms (s/data, s/pag.), os conceitos norteadores do projeto HafenCity podem ser resumidos da seguinte forma: preservar a história do lugar (Speicherstadt), o cais, as suas paredes de granito e guindastes; integrar o novo bairro de uso misto com o centro da cidade com 10.000 a 12.000 novos habitantes e mais de 20.000 postos de trabalho; revitalizar a área com habitação e lazer por meio da construção de pelo menos 6.000 novas moradias (incluindo habitação para renda média e baixa); fortalecer o uso por pedestres, melhorar o meio ambiente e qualidade dos espaços públicos; conectar a área com um sistema de transporte público atraente e por sistema de energia sustentável (ANTONUCCI, 2014)

2.5. PORTO VALONGO – SANTOS, BRASIL

2.5.1. PROJETO PORTO VALONGO – 2009

Nascedouro do Porto de Santos, a região do Valongo é um dos principais espaços de importância histórica e cultural da cidade. Onde, em 1892, foram entregues os primeiros 260 metros de cais, com a atracação do vapor Nasmith, da companhia inglesa Lamport & Holt, marcado como o momento histórico em que o modesto atracadouro da vila de Santos, se tornou o primeiro porto organizado do Brasil. Em 1897 começaram os primeiros planos de expansão do porto, indo para a região do Outeirinhos, seguindo crescendo, posteriormente, para outras áreas. Já em 1969, se iniciou a construção do cais do Macuco à Ponta da Praia. Passando-se os anos, as tecnologias portuárias foram se desenvolvendo e o Valongo foi perdendo sua importância por ser um cais de acostagem antigo, com estrutura inadequada para suportar cargas de peso elevado e baixa oferta de retro área, o que torna a operação clássica portuária de movimentação de carga uma tarefa quase inexecutável (PREFEITURA MUNICIPAL DE SANTOS, 2005).

Gonçalves e Nunes, em sua obra de 2008, intitulada “O Grande Porto: A Modernização no Porto de Santos” apresenta a história do Porto de Santos desde a época colonial, em um trabalho colaborado com 14 (quatorze) instituições de Ensino Superior do litoral de São Paulo e sindicatos e empresas ligadas ao setor portuário. Tratando sobre a influência do complexo portuário na economia regional, analisando seus reflexos sobre o mercado de trabalho portuário a partir da Lei da Modernização dos Portos (GONÇALVES; NUNES, 2008).

Ana Lúcia Duarte Lanna, em “Uma Cidade na Transição. Santos: 1870-1913, estuda numa ótica temporal de 43 anos de transição no modo de organização da cidade de Santos, a sua consolidação como cidade que dialoga com o porto de uma maneira intrínseca. E no mestrado de Isaac de Moraes, “Cidades Portuárias Sustentáveis: Integração Porto/Cidade. Veículo para sustentabilidade”, de 2008, são abordadas as consequências na cidade do desenvolvimento portuário.

Durante o início da história portuária, quando o Brasil passava de Império a República, o porto de Santos passou por um processo de modernização e começou a delimitar seu território, excluindo parte dos comerciantes locais de sua exploração, criando-se assim, um ponto de tensão entre os empresários locais e a Companhia Docas de Santos (LANNA, 1996, p. 63). Porém, ao mesmo tempo em que se fechava fisicamente para a cidade, excluindo parte dos comerciantes locais de sua exploração, o porto integrava-se e estimulava as transformações que ocorriam em todo o mundo (GONÇALVES; NUNES, 2008). “Ao lado do saneamento da cidade, ocorria a ampliação dos espaços – largas avenidas, praças, lugares para a circulação (...), a ideia era a constituição de corpos saudáveis” (GONÇALVES; NUNES, 2008, p. 34).

O desenvolvimento portuário teve várias consequências na cidade. Os principais são o aumento da produtividade dos processos de embarque e desembarque de cargas, refletindo-se nas atividades comerciais do município e propiciando a criação de novas empresas ligadas aos produtos exportados, criando-se assim, uma estrutura comercial próxima ao porto; a atração de mão de obra para o trabalho portuário provocando o desenvolvimento urbano e favorecendo a construção civil; o desenvolvimento da cultura e do lazer na cidade; avanço do movimento sindical portuário, entre outros (Moraes, 2008).

O fato é que, guardadas as proporções que o Porto de Santos assumiu ao longo do tempo, sua presença foi determinante no processo de desenvolvimento da cidade e da região, e de tal maneira importante para todas as esferas de governo, da vila à coroa, depois de cidade ao império e ao governo federal, buscaram, e ainda buscam, interferir no seu planejamento e na sua constante modernização ao longo dos anos. (GONÇALVES; NUNES, 2008, p. 276).

2.5.1.1. CANCELAMENTO DO PROJETO

No dia 6 de setembro de 2018, realizamos entrevista na Secretaria de Desenvolvimento Urbano de Santos para conseguir obter mais informações à respeito do

projeto Porto Valongo, por conta do pouco conteúdo publicado à respeito do projeto. Então, nos foi informado que o projeto não estava mais vigente, e não foi implementado nenhuma medida referente ao mesmo. Isso se deu por conta do alto custo de implantação de uma das propostas principais: o “Mergulhão”, que propunha tornar a via perimetral do Cais subterrânea, permitindo o livre acesso pelos pedestres à região do Porto Valongo. Tal proposta estava em voga por conta da dificuldade de mobilidade dos pedestres na região, uma vez que a Av. Perimetral, adjacente ao porto, é utilizada por caminhões. Porém, ao estudar o solo foi observado que existia uma rocha que impedia a viabilidade do “Mergulhão”. Após uma série de tentativas, o projeto ficou paralisado por falta de verba.

Outro problema na implantação deste projeto urbano ficou por conta da dificuldade de definir os responsáveis, se seria a CODESP, órgão estadual, ou a Prefeitura Municipal. A mudança de gestão da CODESP e da Prefeitura, conforme os mandatos, e a falta de intercâmbio de informações foi um dos principais bloqueadores do projeto. Os armazéns alvos do Porto Valongo, se encontram em parte sob a tutela da Universidade de São Paulo, apesar desta não estar fazendo uso do terreno. Esta dificuldade de entender o domínio da região portuária é um problema enfrentado em diversos projetos de sua requalificação, como foi visto durante o período de pesquisa.

Desde 2018, a discussão a respeito do futuro do Valongo em Santos ressurgiu, o projeto final ainda não foi aprovado, porém apenas outras propostas municipais confluentes com tal projeto já foram aprovadas, e estas demonstram a vontade do governo municipal em requalificar a região. Tais propostas serão apresentadas a seguir.

2.6. PLANO DIRETOR DE DESENVOLVIMENTO E EXPANSÃO URBANA DO MUNICÍPIO

O Plano Diretor de Desenvolvimento e Expansão Urbana do Município de Santos, Lei Complementar 1.005/2018, foi aprovado e publicado no Diário Oficial em 2018. O Plano Diretor é um instrumento urbanístico previsto no Estatuto da Cidade que tem como alvo a construção de diretrizes que direcionam o crescimento e planejamento da cidade.

Fica estabelecido dentro das Zonas de Uso Especiais, macroáreas de Núcleo de Intervenção e Diretrizes Estratégicas (NIDES), tal qual é definida como:

[...] porções do território com destinação específica, incentivos fiscais e normas próprias de uso e ocupação do solo capazes de criar condições para o desenvolvimento social, econômico e ambiental de forma estratégica, priorizando a mobilidade urbana, o lazer, a cultura, o esporte e o turismo (BRASIL, 2018)

Dentro das NIDES, o Valongo é definido como um distrito criativo (NIDE 1), com a seguinte descrição:

[...] porção do território que contempla importantes equipamentos públicos e privados de interesse histórico e turístico, onde se pretende restabelecer a conexão com a linha de água, com a criação de parque, recuperação dos armazéns existentes, articulando usos compatíveis com a economia criativa, lazer, turismo e cultura de forma integrada aos diferentes modais de transporte, incluindo o bonde turístico (BRASIL, 2018)

O artigo 115, do Plano Diretos, dispensa os empreendimentos em NIDES do pagamento da Outorga Onerosa do Direito de Construir – OODC, demonstrando um incentivo de ocupação da região, que atualmente se encontra esvaziada e com baixa densidade demográfica.

Além de uma área definida como NIDE 1, há uma parte do bairro definida como Zona Especial de Renovação Urbana (ZERU), que é definido como:

[...] porções do território, públicas ou privadas, sem destinação específica, com incentivos fiscais e normas próprias de parcelamento, uso e ocupação do solo capazes de criar condições para o desenvolvimento social, econômico e ambiental de forma estratégica, onde se pretende a requalificação do espaço urbano incorporando o desenho urbano ao processo de planejamento (BRASIL, 2018)

Sendo a ZERU 1 – Valongo, “porção do território lindeira às áreas de proteção cultural, onde se pretende consolidar a renovação urbana com uso misto, priorizando o uso habitacional” (PLANO DIRETOR DE SANTOS, 2018). Dentro dos instrumentos de tal zona se encontram definições a respeito do coeficiente de aproveitamento, recuos, área de implantação entre outros. Sendo o coeficiente máximo de 7 (sete) vezes a área do lote, incentivando assim, a verticalização da área.

Outro instrumento estabelecido na ZERU 1 é a desobrigação de atendimento do número mínimo de vagas de garagem em empreendimentos habitacionais definido na lei complementar nº 528, de 18 de abril de 2005. Provavelmente por conta do projeto de criação de uma linha de transporte público, o VLT que cruzará o bairro, partindo do Centro Histórico da cidade até o bairro da Ponta da Praia. Demonstrando assim, um incentivo de mobilidade pública para a cidade.

Em maio de 2019 foi aprovado o Decreto 8.455/2019, que regulariza o Parcelamento, Edificação e Utilização Compulsórios (Peuc) de imóveis abandonados (edificados ou não) ou subutilizados” (PREFEITURA DE SANTOS, 2019), este já estava previsto no Plano Diretor da cidade de 2018. Tal decreto visa a reocupação de áreas com imóveis abandonados ou pouco usados. “A medida tem como foco principal a região do Centro, que será beneficiada por uma política de repovoamento e movimentação comercial” (PREFEITURA DE SANTOS, 2019).

2.7. CONEXÃO DA CIDADE/MOBILIDADE URBANA – PLANMOB

O Plano de Mobilidade e Acessibilidade Urbanas de Santos (PlanMob-Santos) está atualmente em fase de aprovação. Ele será integrado ao Plano Diretor e tem como função:

[...] orientar planejamento urbano da Cidade, em especial quanto aos modos, aos serviços e à infraestrutura viária e de transporte que garantem os deslocamentos de pessoas e bens em seu território, atendendo às necessidades atuais e futuras (PREFEITURA DE SANTOS, 2019).

Entre as propostas estão a “abertura de passagens de pedestres e redução do uso de veículos, sejam os privados ou os coletivos” (PREFEITURA DE SANTOS, 2019). Em notícia publicado no site oficial da Prefeitura de Santos:

Diretrizes relacionadas ao transporte coletivo, pontos de ônibus e maior qualidade nos serviços ofertados também foram tópicos do documento discutidos no encontro. “O plano visa estimular modos sustentáveis de transporte. Aos poucos, pretendemos que a mudança ocorra nas pessoas”, disse a chefe do Departamento de Desenvolvimento Urbano, Eliana Mattar (PREFEITURA DE SANTOS, 2019).

2.8. PATRIMÔNIO HISTÓRICO E CULTURAL – REVITALIZA SANTOS

No dia 4 de julho de 2019 ocorreu o primeiro encontro com a equipe técnica do escritório Jaime Lerner, de Curitiba, que mostrou “a versão preliminar de um projeto arquitetônico de revitalização de pontos estratégicos de Santos” (PREFEITURA DE SANTOS, 2019), no caso, a região do Valongo. Os arquitetos responsáveis foram “contratados pelo Comunitas, uma organização de empresários que financia acordos de cooperação técnica para municípios. O projeto não gerou custo para a Prefeitura.” (PREFEITURA DE SANTOS, 2019).

A proposta de requalificação da região foi pensada de forma a incentivar o “desenvolvimento, fomentar a economia criativa, incentivar o turismo e fortalecer o senso

afetivo dos santistas com a região” (PREFEITURA DE SANTOS, 2019). Dentro das propostas estão elencadas a preocupação em criar uma ligação entre a região do Porto, do Monte Serrat e da bacia do Mercado Municipal, demonstrando uma preocupação com a paisagem e a malha urbana. Há uma busca por tornar a região do Valongo um futuro Parque Tecnológico (PREFEITURA DE SANTOS, 2019).

Na região portuária do Valongo, a proposta consiste na criação de uma praça elevada à altura de 7 metros e que conecta o Centro Histórico ao mar. A ideia ainda apresenta a possibilidade de alocar um navio de cargas desativado, atuando com uma vocação cultural para eventos. Ainda na área portuária, os profissionais sugeriram integrar o Terminal de Passageiros a este novo espaço de lazer (PREFEITURA DE SANTOS, 2019).

O projeto proposto possui viabilidade de execução, sendo bem avaliado dentro do público que acompanhou a sua exposição. Dentro dos próximos passos com o escritório Jaime Lerner está a apresentação de propostas para a área habitacional (PREFEITURA DE SANTOS, 2019).

3. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Como foi visto, grandes projetos urbanos é um tema que permanece em voga desde o final do século XX, sendo ainda implementados pelo mundo, em suas diferentes formas e nuances. É possível tirar lições tanto com casos bem-sucedidos, como os que tiveram repercussões negativas para a cidade.

Dentro dessas lições está em não negligenciar as pré-existências do território, esteja ele degradado ou não, tomando um cuidado especial com o patrimônio histórico e cultural, preservando assim, a memória de um lugar tão rico de características como é a região portuária de uma cidade. É importante assegurar uma diversidade de usos, habitacionais e comerciais, de forma a criar um ambiente sustentável a longo dos anos. Sendo parte desses reservados para propostas de habitações de interesse social, de forma a tornar o ambiente um espaço democrático para a cidade.

4. REFERÊNCIAS

ABASCAL, Eunice. Relatório de Pesquisa: PROJETOS URBANOS NA AMÉRICA LATINA: CRITÉRIOS QUALITATIVOS E INDICADORES. OS CASOS DE RECIFE, RIO DE JANEIRO, SANTIAGO DO CHILE E CALAMA. São Paulo, 2015)

ABREU, Mauricio de A. Evolução urbana do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: IPLANRIO/Jorge Zahar, 1987.

AFONSO, Cintia Maria. A paisagem da Baixada Santista: urbanização, transformação e conservação. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo: FAPESP, 2006.

ANTONUCCI, Denise. "HAFENCITY, HAMBURGO, ALEMANHA". Anais do III ENANPARQ, 2014

ARANTES, Otília; MARICATO, Ermínia; VAINER, Carlos. A Cidade do Pensamento Único: Desmanchando Consensos. 7. Ed. Rio de Janeiro: Editora Vozes, 2012.

BALBINO, Fernanda. O Porto de Santos é o no. 1 em movimentação da América Latina. Jornal A Tribuna, Santos, 16 jun. 2016. Disponível em: <<http://www.atribuna.com.br/noticias/noticias-detalle/porto%26mar/porto-de-santos-e-o-no-1em-movimentacao-da-america-latina/?cHash=44d79dd9abf900ae49e6b85bd26f2fed>>. Acesso em: 02 abr. 2017.

BARANDIER, Henrique. "Porto Maravilha" e o destino da área portuária no Rio de Janeiro. III ENANPARQ, Anais, São Paulo, 2014.

BRASIL. (2018) Lei Complementar 1005 de 17 de julho de 2018: Institui o Plano Diretor de Desenvolvimento e Expansão Urbana do Município de Santos. Santos: Prefeitura do Município de Santos. Disponível em: <<https://diariooficial.santos.sp.gov.br/edicoes/inicio/download/2018-07-17>>. Acesso em: 4 ago. 2019.

BROCANELI, Pérola F. HafenCity: Mobilidade, acessibilidade e espaços públicos em Hamburgo, Alemanha. Revista LABVERDE, São Paulo, n. 5, p. 198-228, dec. 2012. Disponível em: <<http://www.periodicos.usp.br/revistalabverde/article/view/61518>>. Acesso em: 4 ago. 2019.

CAMPOS, Candido Malta; SOMEKH, Nádia. Desenvolvimento Local e Projetos Urbanos. Vitruvius, 2004. Disponível em: <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/05.059/470>>. Acesso em: 30 mar. 2017.

CDURP - Companhia de Desenvolvimento Urbano da Região do Porto do Rio de Janeiro. Porto Maravilha. Disponível em: <<https://www.portomaravilha.com.br/portomaravilha>>. Acesso em 29 jul. 2019

CODESP. Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto de Santos – PDZPS. Santos: CODESP, 2006. Disponível em: <<http://www.portodesantos.com.br/pdzps/PDZPS2006.PDF>>. Acesso em: 1 abr. 2017.

CUENYA, Beatriz. NOVAIS, Pedro; VAINER, Carlos. Grandes Projetos Urbanos: Olhares Críticos sobre a Experiência Argentina e Brasileira. Porto Alegre: Masquatro Editora Ltda; Buenos Aires: Editorial Café de las Ciudades Ltda, 2013. 288 p.

CULLEN, G. Paisagem urbana: tratado de estética urbanística. Barcelona: Blume, 1981.

DÉBORD, Guy. A Sociedade do Espetáculo. Rio de Janeiro: Contraponto, 1991.

DEL RIO, Vicente. Voltando às origens. A revitalização de áreas portuárias nos centros urbanos. Arqutextos, São Paulo, ano 02, n. 015.06, Vitruvius, ago. 2001. Disponível em: <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arqutextos/02.015/859>>. Acesso em 3 de agosto de 2019.

GIACOMET, Luciane. Revitalização Portuária: Caso Puerto Madero. 2008. 191f. Dissertação de Mestrado – Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Faculdade de Arquitetura. Porto Alegre, 2008.

GIANNELLA, Letícia de C. A produção histórica do espaço portuário da cidade do Rio de Janeiro e o projeto Porto Maravilha. Disponível em: <<http://journals.openedition.org/espacoeconomia/445>>. Acesso em: 04 ago. 2019

GONÇALVES, Alcindo; NUNES, Luiz Antônio de Paula. O Grande Porto: A Modernização no Porto de Santos. São Paulo: Editora Realejo Livros, 2008.

HALL, Peter. Cities of Tomorrow. Oxford: Basil Blackwell, 1988.

Harms, Harms. Mudanças on the Waterfront em Hamburgo. Disponível em: <<http://reteonline.org/images/stories/archivos/portus/pdf/15/14%20harms.pdf>>. Acesso em 4 ago. 2019.

HARVEY, David. Do gerenciamento ao empresariamento: a transformação da administração urbana no capitalismo tardio. Revista de Estudos Regionais e Urbanos, nº 39. Rio de Janeiro, 1996. pp.48-64. (Versão original em inglês, publicada em 1989)

JAJAMOVICH, Gillermo. Ecos de Puerto Madero. Edição especial Super Urban, Revista PLOT, Buenos Aires, número 7, p. 20-25, dez/2017. ISSN 2545-63420

LANNA, Ana Lúcia Duarte. Uma Cidade na Transição. Santos: 1870-1913. Santos: HUCITEC, Prefeitura Municipal de Santos, 1996.

LEITÃO, Lúcia. Quando o Ambiente é Hostil. Observatório do Recife, 2009. Disponível em: <http://www.observatoriodorecife.org.br/site/wpcontent/uploads/artigo_ambiente-hostil_lucia-leitao.pdf>. Acesso em: 30 mar. 2017

MORAES, Isaac Ribeiro de. Cidades Portuárias Sustentáveis: Integração Porto/Cidade. Veículo para Sustentabilidade. 2008. 141f. Dissertação de Mestrado – Universidade Católica de Santos, Programa em Direito. Santos, São Paulo, 2008.

MUXI, Zaida. La Arquitectura de la ciudad global. Espanha: Editora Gustavo Gili, 2005.

ODEBRECHT. Porto Maravilha. Odebrecht, 2014. Disponível em: <<http://odebrecht.com/pt-br/porto-maravilha>>. Acesso em: 4 ago. 2019.

PREFEITURA MUNICIPAL DE SANTOS. Plano de Mobilidade segue para avaliação do Conselho de Desenvolvimento Urbano. Prefeitura Municipal de Santos, 2019. Disponível em: <<http://www.santos.sp.gov.br/?q=noticia/plano-de-mobilidade-segue-para-avaliacao-do-conselho-de-desenvolvimento-urbano>>. Acesso em: 4 ago. 2019.

PREFEITURA MUNICIPAL DE SANTOS. Projeto para a área central de Santos prevê revitalização e desenvolvimento. Prefeitura Municipal de Santos, 2019. Disponível em: <<http://www.santos.sp.gov.br/?q=noticia/projeto-para-a-area-central-de-santos-preve-revitalizacao-e-desenvolvimento>>. Acesso em: 4 ago. 2019.

PREFEITURA MUNICIPAL DE SANTOS. Projeto Porto Valongo. Prefeitura de Santos, [ca. 2009]. Disponível em: <<http://www.santos.sp.gov.br/?q=aprefeitura/secretaria/assuntos-portuarios%2Cindustria-e-comercio/porto-valongo>>. Acesso em: 30 mar. 2017.

PREFEITURA MUNICIPAL DE SANTOS. Resumo Histórico. Porto de Santos, 2005. Disponível em: <<http://www.portodesantos.com.br/historia.php>>. Acesso em: 30 mar. 2017

PREFEITURA MUNICIPAL DE SANTOS. Santos adota IPTU Progressivo para revitalizar áreas abandonadas. Prefeitura Municipal de Santos, 2019. Disponível em: <<http://www.santos.sp.gov.br/?q=noticia/santos-adota-iptu-progressivo-para-revitalizar-areas-abandonadas>>. Acesso em: 4 ago. 2019.

SANTOS, M. Espaço e método. São Paulo: Studio Nobel, 1985.

Contatos: amunizmatias@gmail.com e denise.antonucci@mackenzie.br