Trabalho Inscrito na Categoria de Artigo Completo

EIXO TEMÁTICO:

( ) Ambiente construído e sustentabilidade

( ) Cidade e saúde: desafio da pandemia de covid-19

( ) Cidades inteligentes e sustentáveis

( ) Engenharia de tráfego, acessibilidade e mobilidade urbana

( ) Meio ambiente e saneamento

( ) Memória, patrimônio e paisagem

(x) Projetos, intervenções e requalificações na cidade contemporânea

A territorialidade frente mar do Porto Valongo, suas interfaces na relação com a Cidade de Santos.

The seafront territoriality of Valongo Port, its interfaces in the relacion with the City of Santos.

El paseo marítimo territorial del puerto de Valongo, sus interfaces en la relación con la Ciudad de Santos.

Carlos Andrés Hernández Arriagada

Orientador Doutor Arquiteto e Urbanista, Pesquisador e Professor na Faculdade de Arquitetura e Urbanismo - Universidade Presbiteriana Mackenzie - Laboratório de Estratégias Projetuais (LABSTRATEGY), Pós Doutorando Núcleo Cidades Globais - IEA USP. São Paulo, Brasil. Professor visitante da Pós- graduação do curso de Arquitetura, Urbanismo e Geografia da Universidade de Concepción,Chile.
carlos.arriagada@mackenzie.br / carlos.hernandez@usp.br

Bruna Loporchio Lazareti

Graduanda no curso de Arquitetura e Urbanismo pela Universidade Presbiteriana Mackenzie, São Paulo, Brasil.
brunaloporchiolazareti@gmail.com

RESUMO

Através da avaliação do processo histórico, tendo como recorte o século XX, foram identificadas uma série de características que apontam as deficiências e potencialidades que dão origem a possíveis condições a serem aplicadas estratégias para o fomento e melhoria do Porto Valongo, localizado na cidade de Santos. Partindo de análises do desenvolvimento territorial, pautados em avaliações socioeconômicas, são delineados e impulsionados fatores que justificam a necessidade de uma reconexão entre a interface Bairro Valongo e o cais do Valongo. Ao pesquisar possíveis estratégias para reestruturação e reconexão do território do Porto Valongo e a relação existente entre a cidade e o porto, a pesquisa coloca a hinterlândia, zona retro terra, como oportunidade de reconfiguração territorial, avaliando aspectos econômicos, de infraestrutura urbana e portuária. É perceptível no processo, um desejo de recuperação do local a partir do ponto de vista histórico, sendo o elemento a ser considerado para intervenções futuras, iniciando um processo de transformação local, gerando não apenas infraestruturas logísticas, mas uma maior urbanidade.

PALAVRAS-CHAVE: Porto Valongo, Reconexão, Reestruturação urbana, Urbanidade.

ABSTRACT

Through the evaluation of a historical process, taking the 20th century as an outline, a series of characteristics were identified that point to deficiencies and potentialities that raise possible conditions to apply strategies for the promotion and improvement of Porto Valongo, located in the city of Santos. Based on analysis of territorial development, ruled on socioeconomic assessments, factors that justify the need for a reconnection between the neighborhood of Valongo and the Valongo píer itself, being considered the oldest port in Santos. When researching possible strategies for the restructuring and reconnection of the territory of Porto Valongo and the relationship between the city and the port, the research places the hinterland, retro land zone, as an opportunity for territorial reconfiguration, evaluating the economic aspect of urban and port infrastructure. You can feel it in the process, a desire to recover the place based on its historical characteristics, being the element to be considered for future interventions, initiating a process of local transformation, generating not only logistical infrastructure, but greater urbanity.

KEYWORDS: *Valongo Port, Reconection, Urban* restructuring, Ambiental Restructuring, Urbanity.

RESUMEN

A través de la evaluación de un proceso histórico, a lo largo del siglo XX, se identificaron una serie de características que apuntan a deficiencias y potencialidades que dan lugar a posibles condiciones para ser aplicadas estrategias para la promoción del Porto Valongo, ubicado en la ciudad de Santos, Brasil. Partiendo de análisis de desarrollo territorial, basados en evaluaciones socioeconómicas, deben señalarse los factores que justifican la necesidad de una reconexión entre la interfaz del Barrio Valongo y el Puerto Valongo. Mediante la investigación de posibles estrategias de reestructuración y reconexión del territorio del Porto Valongo y la relación entre la ciudad y el puerto, la investigación sitúa la Hinterland como una oportunidad para la reconfiguración territorial, evaluando los aspectos económicos de las infraestructuras urbanas y portuarias. El proceso busca comprender la recuperación del sitio y de sus características históricas, siendo el elemento promotor para futuras intervenciones, iniciando un proceso de transformación local, generando no sólo infraestructuras logísticas, sino una mayor urbanidad.

PALABRAS CLAVE: *Porto Valongo, Reconexión, Reestructuración Urbana, Urbanidad.*

INTRODUÇÃO

A investigação se debruça no desenvolvimento urbano da cidade de Santos e suas relações com o Porto Valongo, durante o século XX. Atualmente, segundo Macedo (2008), a frente borda apresenta uma intensa deterioração patrimonial isto porque, compreendendo decorrências do processo histórico, indica um processo de desindustrialização, tornando as atividades portuárias obsoletas. Diante dessa mudança causada pela redução do desenvolvimento da capacidade industrial, o porto passou a funcionar segregando a cidade de seu complexo.

> "O porto evoluiu tecnologicamente, mas os bairros contíguos continuaram a se desenvolver apoiando-se em uma tradição muito própria. Mudaram-se os intervenientes (imigrantes e marinheiros), mas o ambiente se manteve. Estas características muito próprias destes locais, foram se transformando em verdadeiras "feridas abertas" (poluídas, violentas, inacessíveis) no tecido urbano das cidades." (GUIMARÃES, 2006)

O Bairro Valongo, primeiro bairro a ser consolidado na história de Santos e a primeira área desenvolvida da zona portuária, surgiu como consequência da necessidade de expansão oriunda da grande demanda de exportação do café que vinha do interior paulista. Por conseguinte, as primeiras ferrovias conectando a cidade de Santos ao interior de São Paulo foi surgindo no bairro. Por este motivo, segundo Lanna (1995), o Valongo havia sido a conexão, tão valorizada, entre a cidade rumo a atual região metropolitana de São Paulo.

Com todo o processo e necessidade vinda dessa nova ferrovia ligando Santos ao interior paulista, o bairro se elevou à categoria de centro da cidade de Santos e com isso, trouxe novas pessoas para circular pelos calçadões, dando espaço para reconhecimento de importantes acontecimentos sociais, religiosos, comerciais, culturais e políticos da cidade. Contudo, segundo Souza (2016) isto refletiu economicamente aos números que Santos agregava ao estado de São Paulo, principalmente pelo fato das negociações do café.

De acordo com os quadros abaixo, é possível compreender a tamanha colaboração que a produção do café fez na economia, isto consequentemente aumentou o fluxo de trânsito na hinterlândia (zona entre cidade e mar) ao longo do século XX. (Quadro 1 e Quadro 2)

Quadro 1: Desenvolvimento da população no município de santos, século XX.

Ano	Habitantes
1913	88.967
1950	194.968
1960	259.298
1970	339.905
1980	417.707
1991	415.602

Fonte: Diagnóstico da área central elaborado para subsidiar a revisão dos Programas Alegra Centro e Alegra Centro Habitação, Sedurb/PMS, 2016.

Quadro 2: Índices de movimentação do café em Santos, de 1900 a 1939.

Anos	Tonelagem inicial	Tonelagem final
1900 a 1908	350.000	530.689
1908 a 1916	530.689	605.906
1916 a 1924	605.906	615.044
1924 a 1932	615.044	383.076
1932 a 1939	383.076	675.299

Fonte: CODESP, 2001.

No transcurso histórico, segundo Lanna (1995), o período de crescimento econômico trouxe consigo profundas alterações no cotidiano da cidade. A expansão territorial permitiu que as pessoas buscassem novas oportunidades, modificando a paisagem do Bairro Valongo, onde o que era pautado com grandes casarões residenciais, deu espaço para vocações administrativas, comerciais e de prestação de serviços.

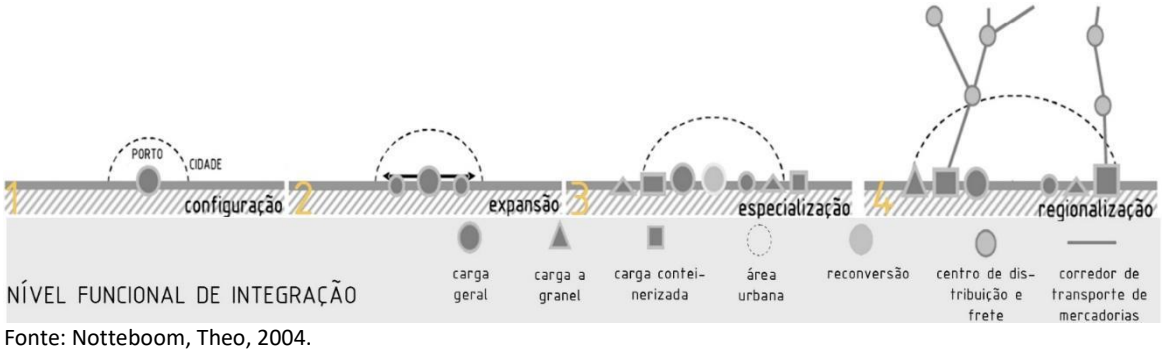
No setor do porto, correspondido pelo bairro, concentravam operações de carga e descargas que, por consequência, trouxeram consigo uma intensa movimentação de veículos de alto porte, afastando as dinâmicas potencializadoras de conexão entre a cidade e a área de borda, perdendo o protagonismo do pedestre e originando uma paisagem pautada pela degradação urbana e desconectividade com o seu entorno.

Segundo Macedo (2008), a transformação entre uma "aglomeração" (espaço circunscrito e contínuo) para uma "rede" (espaço descontínuo e não homogêneo) evidencia a principal mudança desejável para a área.

Conforme definição dos espaços portuários por Jean Rodrigues (2004), estas estruturas são as que influenciam a conformação da Hinterlândia. A Hinterlândia, definida conforme Hernández e Garcia (2019), denota os aspectos geográficos presentes em um território, estes desenhados pelas economias e negócios presentes, decorrentes pela definição da cadeia logística que desde os anos de 950 propicia o estabelecimento de microeconomias, sendo definidas por meio de três aspectos territoriais. (fig.1)

1. A hinterlândia macroeconômica – é caracterizada por aglomerações regionais de cargas, tipicamente as de granéis sólidos. Estabelece-se uma relação entre origem e destino;
2. A hinterlândia física – estabelece as relações entre a infraestrutura e a produção econômica, a conectividade do porto se dá através da acessibilidade permitida pelos meios de transporte que interligam e abastecem o porto;
3. A hinterlândia logística - é uma relação que se articula diretamente com a produção macroeconômica por estruturas flexíveis.

Figura 1: Configuração do território portuário. A partir do crescimento da área de influência da hinterlândia em concomitância com a estrutura de conexão.



Fonte: Notteboom, Theo, 2004.

OBJETIVOS

A pesquisa tem como objetivo entender como ocorreu o desenvolvimento territorial no século XX no Porto Valongo através dos seus aspectos históricos apontando a desconexão existente entre o setor do porto e a cidade, ocasionando a segregação espacial do território.

A pesquisa trata de responder por meio de uma pergunta norteadora as possíveis estratégias que venham a implementar a melhoria deste setor portuário, sendo:

"Quais as estratégias no atual cenário urbano que permitam a reconexão do Porto Valongo com a Cidade de Santos através do aprimoramento de atividades urbanas e produtivas, gerando novas urbanidades?"

METODOLOGIA

A metodologia proposta consistiu em duas etapas:

1. A primeira etapa é visita "In loco" no território investigado para avaliação de suas características morfológicas, físicas, conectivas, levantamento de aspectos ambientais e aspectos que geram as atuais degradações da zona urbana, considerando ambiências e as ocupações atuais;
2. Revisão bibliográfica, revisão de dados e indicadores referentes a área de estudo, considerando sua importância logística e quantitativos referente a sua produtividade, evidenciando a importância territorial na relação cidade e porto.

O TERRITÓRIO INVESTIGADO

Avaliação espacial do território

Localizado a 70 km da cidade de São Paulo, segundo Gonçalves (2008), o Complexo Portuário localizado na cidade de Santos possui 13 km de área acostável, adentrando cerca de 2 km do Oceano Atlântico. Suas Instalações se identificam a partir da Margem Direita (Santos) desce o setor da Ponta da Praia até o setor de Alamoa e na sua Margem Esquerda (ligeiramente Guarujá), estendesse desde a Ilha de Barnabé até a embocadura do Rio Santo Amaro. Contudo, o município de Cubatão também possui algumas instalações destinadas ao setor portuário.

A área de influência do Porto de Santos, abrange toda a região Sudeste, Sul e grande parte da região do Centro- Oeste do Brasil, movimentando cargas em trânsito para os países sul americanos da Bolívia, Paraguai e Chile, devido a sua localização e sua malha de acessos e fluxos modais de transportes, na sua grande maioria através de caminhões.

É importante ressaltar que seus efeitos econômicos são significativos para toda a Região Metropolitana da Baixada Santista e no atual cenário internacional, segundo CEPAL, o porto é o 3º de maior importância na América Latina, estando atrás do conglomerado portuário do Panamá e do Porto El Callo no Peru.

Classificado como o terceiro maior porto da América Latina, o Porto de Santos busca a constante modernização, quanto às suas estruturas e modelos de equipamentos, porém, diante do seu grande número de movimentações (122,5 milhões de toneladas), ainda não comporta e não atende um número adequado de demandas de cargas.

Segundo dados da ANTAQ (Agência Nacional de Transportes Aquaviários) em 2019, o sistema portuário brasileiro realizou 64,6 mil atracações e movimentou 1,104 bilhão de toneladas. Com os seguintes tipos de cargas:

- Granéis sólidos: 680,2 milhões de toneladas sendo, 367,8 milhões de toneladas destinadas a minérios de ferro, 92,4 milhões de toneladas de insumos da soja e 55,7 milhões de toneladas para milho;
- Granéis Líquidos: 251,5 milhões de toneladas foi destinado para petróleo e derivados;
- Carga geral solta: 55,7 milhões de toneladas;
- Contêineres: 117 milhões de toneladas, atingindo 10,5 milhões de TEU.

Em comparação aos portos organizados brasileiros, o Porto de Santos se destaca pela capacidade de maior movimentação, seguido pelos portos de Itaguaí no Rio de Janeiro, o porto de Paranaguá no estado do Paraná e os portos de Rio Grande no estado do Rio Grande do Sul e o porto de Suape localizado no estado de Pernambuco.

Segundo Santos *Port Authority* (2020), são 122,5 milhões de toneladas movimentadas anualmente, os embarques atingem 90,4 milhões de toneladas, e os desembarques atingem 32,2 milhões de toneladas.
Em termos de tonelagem a principal carga de exportação se caracteriza pelo insumo da soja, sendo enviada para países como China, Irã e Espanha. Em segundo plano, ficaram os óleos brutos de petróleo comercializados principalmente com a China, Chile e Estados Unidos. Em terceiro, a produção do café é enviada para os Estados Unidos, Itália, Alemanha e mais 67 países.
Santos Port Authority afirma que os dez principais parceiros comerciais do Brasil, analisados sob o aspecto da exportação, através do Complexo Portuário de Santos são: China, Estados Unidos, Argentina, Holanda, Alemanha, Arábia Saudita, Irã, México, Itália e Chile.
Outra questão a ser apontada, as principais cargas de importação desembarcadas no porto, destaca o insumo do óleo diesel, importado dos Estados Unidos, Cingapura e Portugal.
Dentre os países que enviam seus produtos para o Brasil por meio do Porto de Santos, além dos já citados, fazem parte desta relação, também a Coreia do Sul, Japão, Índia e França.
Relacionando-se diretamente com a gestão do porto, segundo Hernández (2012), estas influências internacionais se relacionam com o denominado Port Authority. Tal nomenclatura, segundo Collyer (2008), enuncia a possibilidade de estabelecimento de agência privada, ou governo, ou até mesmo uma companhia, a qual é proprietária ou possuidora das instalações portuárias, podendo operar sob o aluguel do espaço, na estrutura do porto e na responsabilidade do gerenciamento destas áreas.
No caso do Complexo Portuário, segundo Gonçalves (2008), a lei correspondente ao artigo 30 firma a organização e o funcionamento dos portos nacionais brasileiros, referindo ao caso do "Conselho de Autoridade Portuária", é importante que seja citado:

> *"Art. 30. A operação portuária em instalações localizadas fora da área do porto organizado será disciplinada pelo titular da respectiva autorização, observadas as normas estabelecidas pelas autoridades marítima, aduaneira, sanitária, de saúde e de polícia marítima."* (LEI DOS PORTOS,2013)

O complexo portuário se apresenta como principal elemento econômico para um país e de fato, um grande ponto de chegada e saída. Conectando-se globalmente. Definido como uma fronteira logística potencialmente caracterizada para se projetar e viabilizar um território metropolitano urbanizado, a frente marítima é o atual foco para o desenvolvimento de uma política urbana nacional, voltada para uma reinvenção do espaço como promotor de cenários internacionais e com redes articuladas de hinterlândias. Este elemento proposto para reflexão se define como:

"A hinterlândia é uma oportunidade de reconfiguração territorial em Santos, gerando maior urbanidade, e não somente infraestruturas portuárias." (HERNÁNDEZz,2012)

A borda marítima de santos é na atualidade um território formado por infraestruturas portuárias, zona de ferrovias e empresas de contêineres. Apesar de seus auxílios enriquecedores a economia nacional, é uma zona que induz o desenvolvimento de uma maior urbanidade.

A evolução urbana
O desenvolvimento e evolução da cidade de Santos é dado, segundo Hernández (2012), a partir de ciclos econômicos que se baseiam conforme o crescimento tecnológico e territorial em função dos avanços logísticos de transferência de mercadorias.
Este processo se inicia em 1890, com a modernização portuária a partir do surgimento da Companhia das Docas de Santos que influenciou não só o Porto, mas o crescimento da cidade através das taxas de importação e avanços tecnológicos que levou ao crescimento do país ao longo destes períodos. (Souza, 2006)

O processo, baseado em um contexto histórico, foi estruturado a partir de três períodos que marcaram diretamente os aspectos urbanos e econômicos, ocasionando transformações no sistema de produção local.

1. Período do Café, de 1890 a 1930;
2. Período do Petróleo, de 1931 a 1979;
3. Período da Conteinerização do Porto, de 1980 até a atualidade.

Em 1890, com a chegada da ferrovia, Hernández (2012) afirma que, os sistemas de escoamento do café se dinamizaram com o estabelecimento de novos setores de estocagem e o aparecimento tecnológico de novas embarcações, resultando em um grande crescimento no porto, o que ocasionou transformações em terminais e armazéns.
A partir do século XX, o território portuário sofre a influência dos planos urbanos com as diretrizes sanitaristas implantadas pelo engenheiro Saturnino de Brito a fim de sanar as deficiências da época.
A cidade de Santos o seu cenário, consiste de um centro histórico pautado por um eixo de expansão que se estende até a atual região do Porto Valongo, estabelecendo assentamentos na região marítima, crescendo juntamente com os bairros de Vila Nova e Macuco.
Esta expansão urbana que ocorre o desenvolvimento do centro portuário do Valongo que acolhe o desenvolvimento do cais e a construção do primeiro trecho acostável totalizando uma faixa de 200m em 1890.
A partir do século XIX a ferrovia se expandiu para novas zonas que permitiu um crescimento urbano para novas regiões, principalmente próximo aos morros. Esta expansão também permitiu o desenvolvimento de São Vicente e Guarujá.
Segundo Hernández (2012), os principais objetivos nas instalações portuárias, foi aumentar a capacidade de instalações e armazenamento de contêineres. Com isso, estimou-se a implementação de pátios portuários, novos arrendamentos de áreas, novos sistemas tecnológicos e a instalação de um controle de tráfego.
Em 2009, o Governo Federal possibilitou a ligação de travessia entre a cidade de Santos e Guarujá devido a incompatibilidade existente na transposição do canal pelas balsas.
Em 2010, com as implementações impostas, o desenvolvimento do Programa de Aceleração de Crescimento que consolidou Santos como maior porto da América Latina na época. Com isso, foi estimado novos berços de atracação, aprofundamento e dragagem, tendo em vista o crescimento do canal, passando de 13 para 17 metros.
O Programa de Aceleração de Crescimento iniciado no ano de 2010 com um investimento estimado de 500 milhões de reais, visando um melhoramento de suas infraestruturas, a fim de dobrar seus percentuais econômicos e os números de movimentação de cargas.
No ano de 2011, foi criada a Resolução número 03, consolidada pelo Programa de Investimentos em Infraestrutura de Transportes Rodoviários, Ferroviários e Hidroviários de Interesse Estratégico para Logística, Acessibilidade e Competitividade do Porto Organizado de Santos. Esta estabelece infra estruturas e programas voltados para obras de remodelação da hinterlândia ao longo de todo o conjunto portuário.
O programa foi dividido em etapas e contextualizado a partir de estudos de propostas estratégicas. Tais quais:

1. Dragagem e Aprofundamento do canal: No ano de 2012, o processo de dragagem já estava em andamento sendo aprovado pelo IBAMA (Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis), tendo controle e monitoramento total de fauna e flora local. Estas obras tem a finalidade de garantir o aprofundamento do canal de santos, assim possibilitará o acesso de embarcações de grande porte ao longo do estuário;

2. Projeto Avenida Perimetral: Em 2003, os projetos estavam sob supervisão da CODESP (Companhia Docas do Estado de São Paulo) que desenvolvia soluções para o tráfego de veículos pesados. A proposta visava a construção de novas avenidas perimetrais ao longo dos setores de armazenagem do porto, caracterizando a margem direita e esquerda do estuário.
3. Projeto Marina: Previsto desde 2007, a marina seria instaurada entre os armazéns 1 e 8, promovendo a conexão entre porto e cidade. O projeto conta com uma restauração dos antigos galpões tombados para atividades de lazer, turismo e comércio. Soma-se a este projeto a integração viária através do Projeto da Perimetral com a construção de uma passagem subterrânea nomeada como Mergulhão, que seria localizada entre os armazéns 1 e 2.
4. Túnel submerso: A estrutura prevista para o túnel foi projetada para uma profundidade submersa mínima de 21 metros, permitindo a circulação de veículos, automóveis, caminhões e uma linha de VLT (Veículo leve sobre trilhos).
5. VLT (Veículo leve sobre trilhos): Conforme a EMTU (Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos), o projeto adota um metro de superfície de 15 quilômetros, denominado VLT. O sistema é marcado pela diminuição de poluentes, uma vez que utiliza energia elétrica para o seu funcionamento.
6. Frente Marítima Valongo: O projeto foi desenvolvido pela empresa Ove Arup & Partners, contratada pela administração municipal da Cidade de Santos. A proposta visa a conexão entre zona portuária e centro histórico da cidade por meio de uma especulação imobiliária ligada a uma rede de negócios.

Caracterização dos aspectos históricos

"Durante o período colonial, o litoral paulista constituiu-se numa das áreas de maior adensamento populacional, sendo polarizada por Santos/ São Vicente que, também, articula-se com o planalto paulistano" (ORNELLAS, 2008; apud MORAES, 1991)

Uma pequena parcela de terra, localizada na região central do litoral do estado de São Paulo e inserida na Ilha de São Vicente, contribuiu para a história do desenvolvimento e consolidação estrutural do Brasil. Segundo Paul (2012), admirado desde o primeiro instante pelo primeiro donatário da Ilha de São Vicente, Martim Afonso de Souza, Santos consolidou, em um primeiro momento, com uma implantação de extrema importância no aspecto do comércio marítimo brasileiro, visto que foi escolhida como solução, uma vez que a região de São Vicente foi descartada por se tratar de uma região espraiada. (fig.2)

Figura 2: Imagem aérea de santos sendo perceptível o morro, a largura do canal e o planalto.

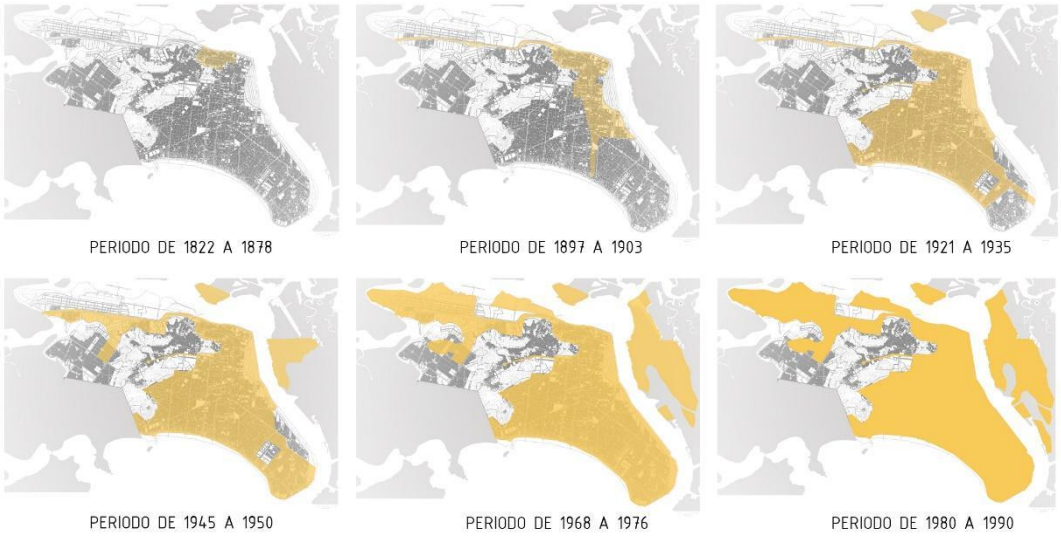
Fonte: http://gruposgalvao.com.br/noticias/page/7/ . Acesso em: 08/09/2020.

Segundo Lanna (1995), o reconhecimento econômico do porto se deu a partir das negociações de exportação do açúcar, antes disso, durante os séculos XVI e XVII, a área servia como um entreposto comercial. No entanto, com as atividades açucareiras em alta no país, o porto se debruçou da exportação deste meio econômico até o século XVIII. Para tanto, no ano de 1792, foi inaugurada a Calçada de Lorena, um caminho exclusivo, na serra do mar, para que as mulas pudessem transitar e transportar as mercadorias sem interrupções.

Neste período, a paisagem se limitava no que hoje é reconhecido como Bairro Valongo e Quartéis. Apesar do grande desenvolvimento que o país transcorria por conta do açúcar, Souza (2006) aponta que não se observava grandes mudanças na região conforme parâmetros que hoje temos de cidade. O bairro era marcado por funções comerciais com mão de obra de caráter estrangeiro. Quartéis estava diretamente ligado a funções administrativa e militares do porto, com mão de obra composta por habitantes locais, menos oportunos, que mantinha seu sustento com a pesca.

Ao longo dos anos, Souza (2006) assume que, em detrimento do desenvolvimento econômico, o Porto de Santos se viu na necessidade de expansão. O desenvolvimento foi se dando horizontalmente em direção a ponta da praia. No entanto, no final do século XIX, o reconhecimento e valorização de Santos foi inevitável com o desenvolvimento da cultura cafeeira, elevando em 1839, à categoria de cidade. (fig. 3)

Figura 3: Mapa identificando a evolução urbana de Santos.



Fonte: SOUZA, 2016 – Edição feita pelo Autor.

> "Esse porto moderno surgiu através do café. E o importante para a cidade foi a criação do que eu chamo do complexo cafeeiro. Esse conjunto de atividades comerciais ligadas à exportação e comercialização do café, que pode ser resumido na figura dos comissários, corretores, exportadores, armazéns gerais, sistema financeiro bancário" (GONÇALVEZ, NUNES, 2008)

Conforme Lanna (1995), o crescimento em alta escala do café acarretou, no ano de 1867, a inauguração da ferrovia que interligava a baixada santista a capital (Jundiaí), a São Paulo *Railway*. O porto assume uma relevante posição no âmbito econômico e estrutural da cidade. A área do Valongo, marcada antes por residentes estrangeiros, deu espaço para habitantes que prestavam serviços diretamente ligados ao Porto.

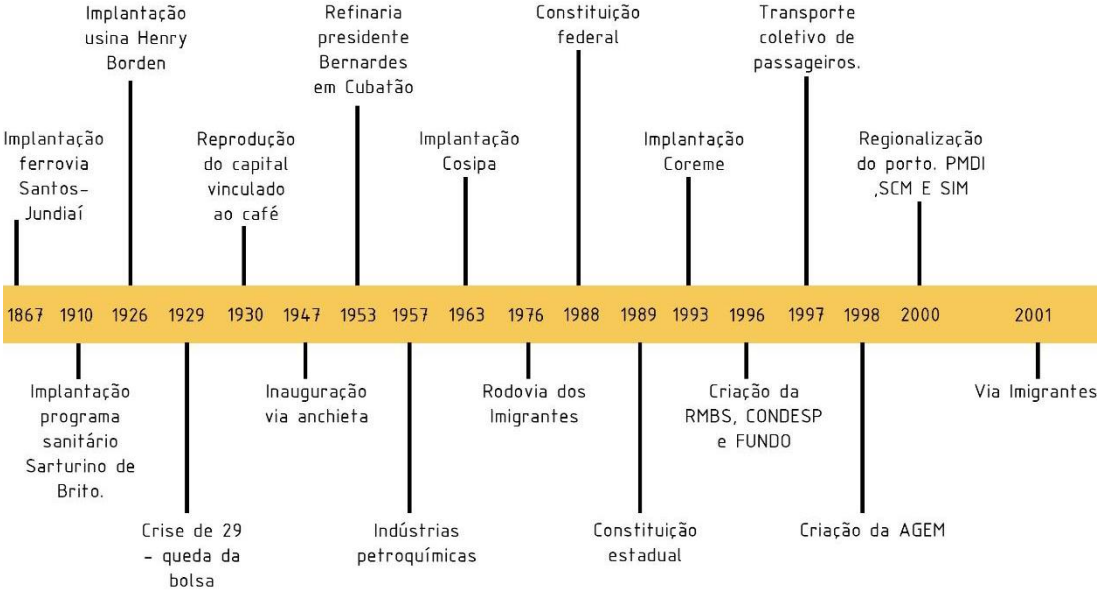
Neste contexto, Carriço (2016) fundamenta que é identificado os primeiros déficits da cidade. O local passa a apresentar problemas de insalubridade relacionados aos canais e aos cortiços superlotados que não admitiam saneamento básico, ocasionando epidemias e afastamento da população residente. Diante deste cenário de calamidade, a cidade passou por um processo bruto de saneamento urbano realizado pelo engenheiro Francisco Saturnino Rodrigues de Brito, contratado pelo governo.

> “Em 1926, ocorre o primeiro plano de desenvolvimento do Porto de Santos, plano estratégico que permitiu o crescimento da hinterlândia e dos setores de estocagem com a ampliação lineares do cais, passando de 500m para 3000m de área de atracagem. O tráfego de mercadorias na hinterlândia do Porto de Santos sofre a primeira redução de transporte e movimentação em consequência da quebra da bolsa de New York em 1929, levando a queima das sacas de café.” (HERNÁNDEZ, 2012)

Apesar do entusiasmo econômico apresentado na década de XX em função do café, a crise de 1929 afetou a escala mundial, inclusive Santos. Visto isso, houve um movimento reduzido no porto e com isso, a cidade passou por um declínio abrupto. É levado em consideração que, a

causa disto foi em decorrência de uma região comercial e monofuncional, servida ao porto, abrindo no século XX uma série de transformações. (fig. 4)

Figura 4: Desenvolvimento territorial a partir dos planos estratégicos implantados ao longo do estuário de Santos desde 1867, contextualizando as principais estruturas funcionais e a conectividade a partir da instalação de infraestruturas amparadas pela legislação e normativas instauradas ao longo do século XX.



Fonte: PMDI,2002.

Em 1947, conforme Cariço (2016) é construída o primeiro elemento intermodal ligando São Paulo a Santos, a Avenida Anchieta, ressaltando ainda mais a importância do Porto a nível regional. Entretanto, além da Avenida, foi proposto o plano regional de Santos, pelo engenheiro Prestes Maia, que destacou a abrangência urbana levando em consideração pontos geomórficos, tecnológicos, histórico, além da revisão das legislações.

Com a exportação tomada pelos granéis líquidos e o petróleo, na década de 50 e 60, é provocado a retomada do tráfego intenso na Hinterlândia pois ela interligava setores de estocagem e de transporte. Entretanto, o alto fluxo interessou indústrias petroquímicas, hidrelétricas, siderúrgicas e automobilísticas para se instalarem na região por meio dos armazéns de borda.

> "A região do Valongo ao oeste do porto passou a se desenvolver a partir da indução do seu crescimento, sendo este pensado através da escala regional que permitiu as expansões do município, além do crescimento portuário que ocorreu na margem esquerda do canal, na cidade do Guarujá." (SOUZA, 2006)

Em 1970, de acordo com Souza (2006), surge um novo ciclo econômico na baixada santista que permanece até os dias atuais. Com a instalação da empresa TECON (Terminal de Contêineres Brasil), a área passa a ter uma nova característica que exigiu, nos anos de 1981 a 1990, um avanço tecnológico para contenção dos contêineres nos setores de estocagem. (fig.5)

Figura 5: Vista do atual pátio de Contêineres no Porto Valongo.

Fonte:https://www.imovelweb.com.br/propriedades/sala-comercial-em-edificio-para-aluguelem-valongo-2940923255.html. Acesso em: 08/09/2020.

> "Para que possa compreender a característica da zona portuária é importante que se tenha em vista as seguintes condições específicas, específicas: a) os usos ficam condicionados às determinações das normas legalmente fixadas para os terrenos compreendidos na concessão federal do Porto de Santos." (PRODESAN,1968)

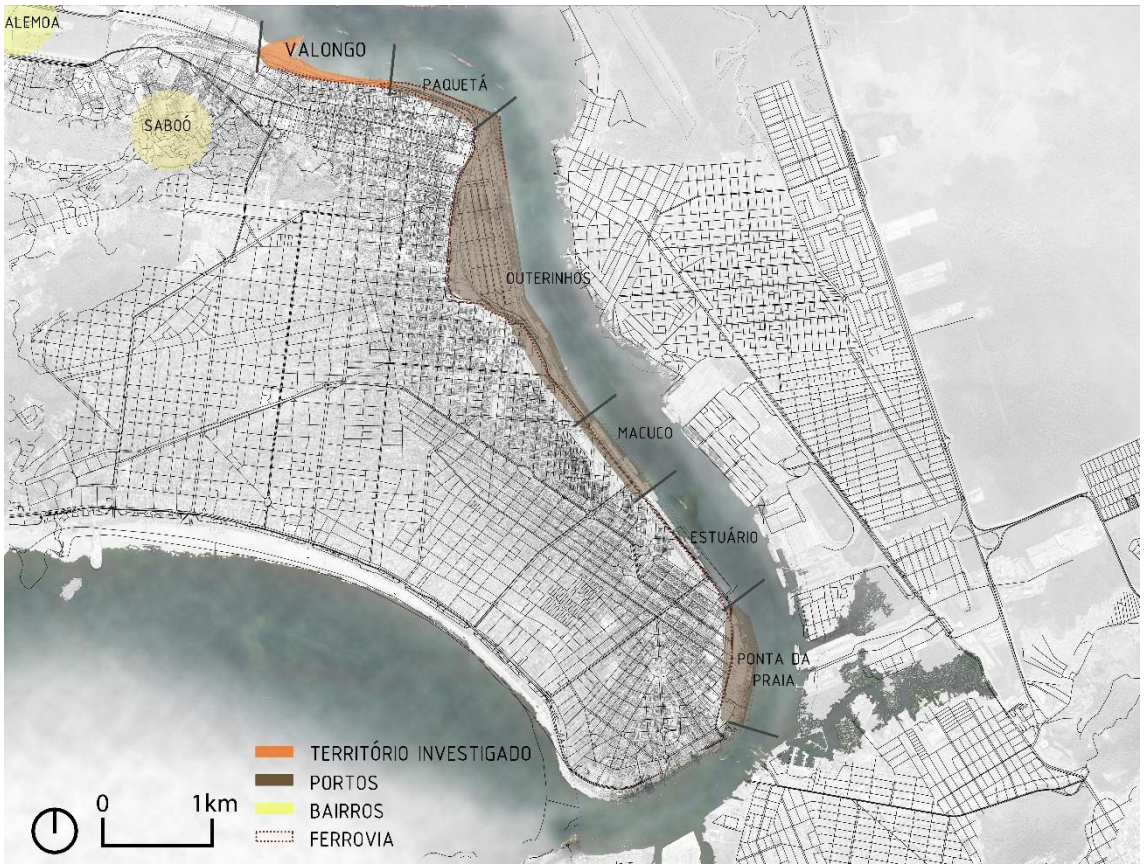
A administração do porto foi tomada pela Codesp (Companhia de Docas do estado de São Paulo), passando por um processo de privatização, onde exigiu novas obras decorrentes dos setores públicos e privados. Além disso, segundo Salles (1999), foi um período registrado com uma nova definição territorial onde a margem direita do estuário passa a ser definida por quatro tipologias advindas quanto às funções estruturais e os tipos de cargas transportadas vindas pela hinterlândia. (fig.6 e fig.7)

1. Carga geral: Área onde houveram as primeiras ocupações e que apresentam um potencial conectivo entre cidade e porto, além de armazéns que não comportam mais as atividades portuárias e hoje se encontram em estado de deterioração. (Valongo, Paquetá, Outerinhos e parte do Macuco).

2. Terminais de inflamáveis: Isolados do tecido urbano, é concentrado na hinterlândia de píers e tanques para armazenagem. (Saboó, Alemoa e Barnabé)

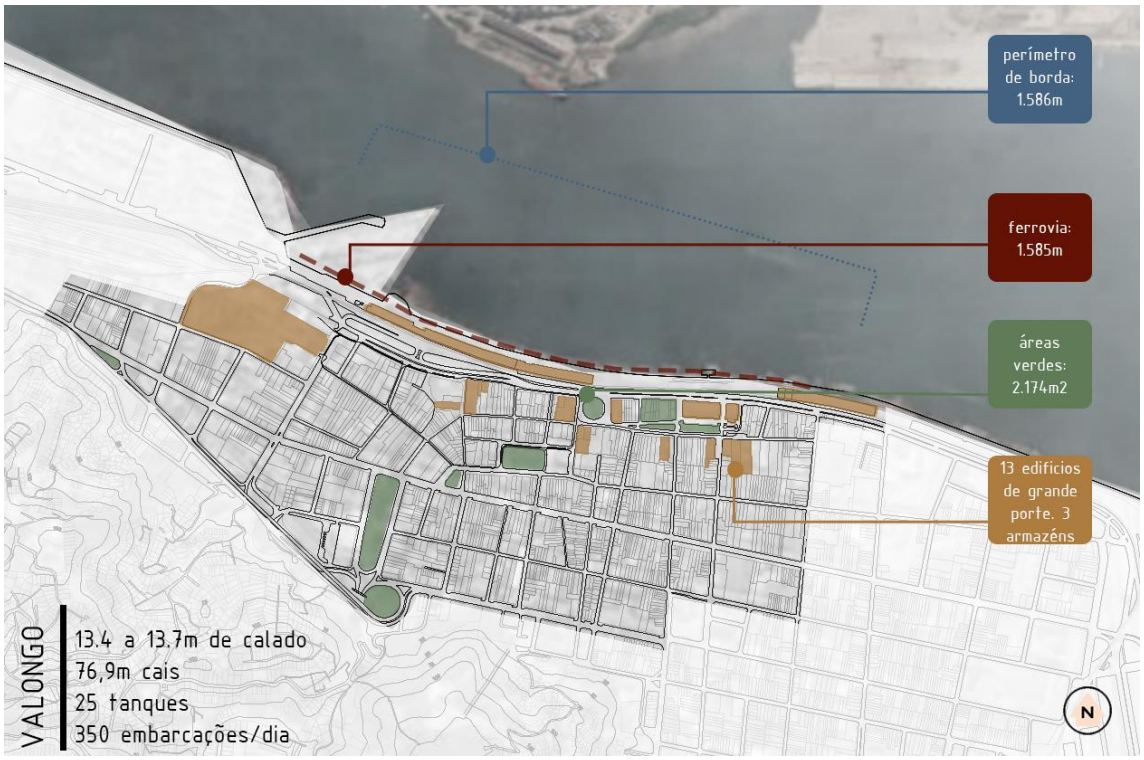
3. Terminais especializados: Píers fixos na margem esquerda e ponta da praia. Marcado por equipamentos destinados para cargas de granéis líquidos e sólidos.
4. Terminais de Contêineres: Em contato direto com a cidade por conta do fluxo modal, o setor apresenta grandes pátios livres para armazenagem. (Macuco).

Figura 6: Mapa identificando a localidade dos cinco setores portuários e dois bairros citados, destacando o território investigado.



Fonte: Autores.

Figura 7: Leituras do território investigado.



Fonte: Autores.

Atualmente, conforme a cartilha da prefeitura de santos do ano 2018-2019, o Valongo conta com uma densidade habitacional de até 100 habitantes/Há, caracterizado por quadras vazias e espaços livres de uso público. (fig.8)

Figura 8: Mapa identificando as características demográficas e espaços públicos.

Fonte: Autores.

Com o crescimento da escala geral de toda a zona portuária, cresce consequentemente a movimentação de cargas, marcando as fronteiras entre o Bairro Valongo e cais do Valongo pela perimetral. Quando visitado, é possível identificar duas faixas na paisagem, a cidade, marcada por arquiteturas históricas, e o porto, com armazéns degradados e desorganização quanto aos setores.

Segundo o site *Porto de Santos,* Valongo sofre, comparados aos parâmetros globais, com o tamanho do seu calado (distância entre a linha d'água e o fundo do casco) de apenas 10.7 metros, possibilitando a chegada de embarcações maiores, através da manutenção pela dragagem, permitindo chegar a aproximadamente 13 metros de profundidade, mas que é atendido por um sistema modal não modernizado relacionado à chegada de cargas e o não aproveitamento de áreas potenciais, sobretudo, um dos principais motivos, o calado.

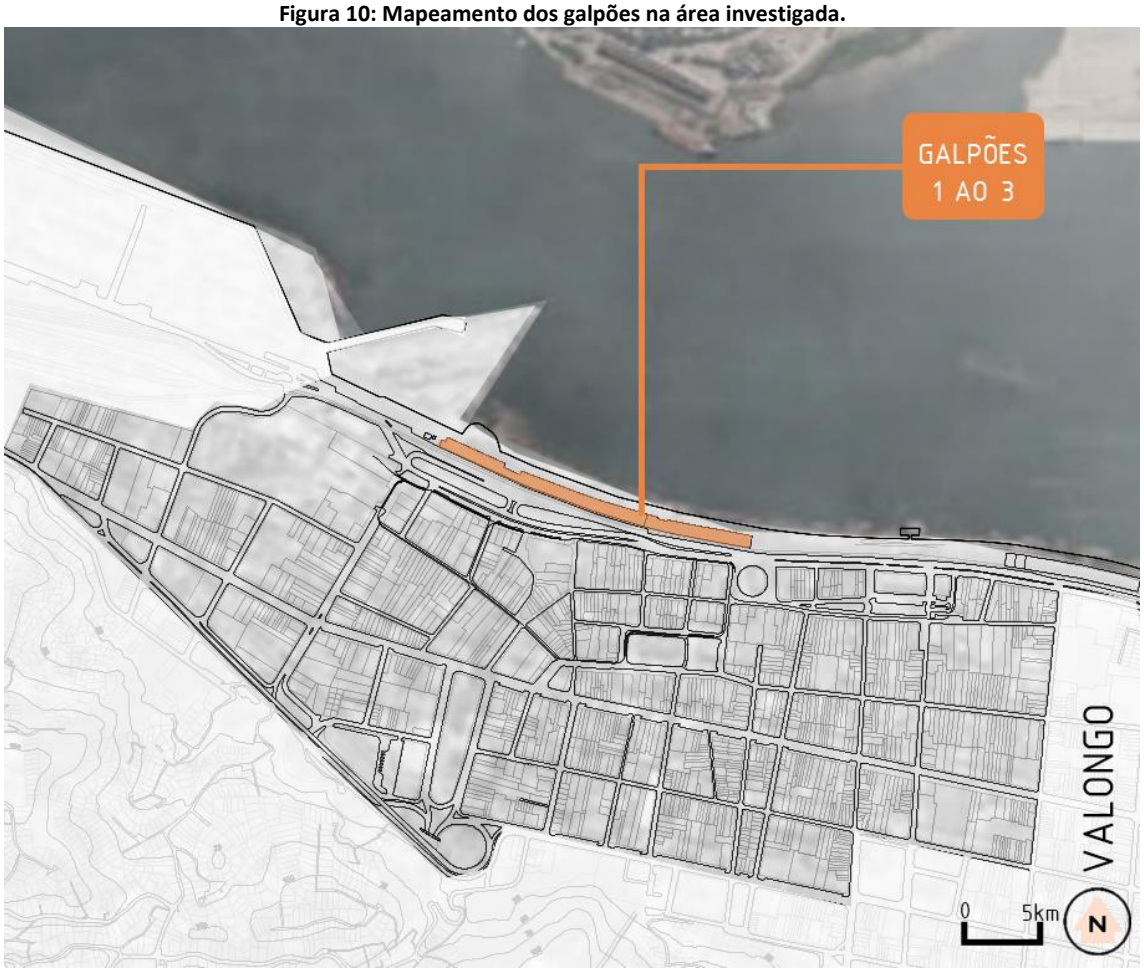
ASPECTOS CONDICIONANTES

O Porto Valongo apresenta, decorrente de seu histórico, a problemática quanto a sua funcionalidade em rede de atividades que se desconectam com o tecido urbano, possibilitando possíveis novas estratégias para a requalificação urbana. Valongo, segundo Hernández e Garcia (2019), é concebido por uma Hinterlândia de 3 galpões tombados pelo patrimônio, utilizados antigamente para carga, descarga e manutenção de mercadorias e hoje, assume um cenário de abandono, comprometendo a relação entre a cidade e o mar. (fig.9 e fig. 10)

Figura 9: Porto Valongo destacando a direita, infraestruturas portuárias, ao centro a hinterlândia e galpões tombados e a esquerda, a cidade.

Fonte: Autores.

Figura 10: Mapeamento dos galpões na área investigada.



Fonte: Autores.

Segundo Hernández e Garcia (2019), a orla portuária é tratada como a continuidade urbana de uma cidade que, no caso do Porto de Santos, a partir da segunda metade do século XX, inicia o processo de negação com relação a frente marítima, não tendo incorporado novos meios de

transporte para o abastecimento do seu território, criando barreiras funcionais e logísticas com a inserção de sistemas mecanizados, substituindo espaços potenciais de convivência.
No entanto, o espaço portuário da Cidade de Santos, está constituído por pátios ferroviários, vias expressas (perimetral), áreas de carga e descarga de píers e armazéns estabelecidos ao longo da frente marítima onde hoje a área assume o papel de entreposto logístico de transferência de mercadorias e de circulação de montantes econômicos globais. Todos estes pontos são zonas de interesses estratégicos que permitem sanar a problemática urbana apresentada e fundamentada por uma lógica econômica.
A orla portuária torna-se admirável a partir da ligação entre as águas e os setores urbanos que se apropriam das infraestruturas portuárias qualificadas para articular com o território. Infraestruturas estas que, trazidas para a área, se tornam elemento promotor de inovações quanto ao quesito urbanidade nos espaços degradados da hinterlândia, proporcionando diferentes cenários, beneficiando a atividade portuária e a cidade.

> "Esta política de renovação urbanística tem como objetivo eliminar os defeitos e falhas paisagísticas/funcionais da estrutura urbana, evitar decadência de áreas e de empreendimentos comunitários ou corrigir suas deficiências, revitalizar áreas em declínio ou exauridas e realizar efetiva promoção social da comunidade santista" (PRODESAN,1968)

Outro aspecto apresentado como potencializante para a desejável proposta é a ferrovia, está surgida oriunda da necessidade de um equipamento eficiente, rápido e econômico para acesso a capital. Com ela, segundo Lanna (1995), foi possível atingir um elevado nível de desenvolvimento econômico de Santos, além da redução de preços para transporte e melhoria dos processos industriais.
O Primeiro local a ser desenvolvido o plano da ferrovia foi entre o cais do Valongo e o convento de São Francisco. Contudo, havia terminais em Santos e Jundiaí além de um terminal de passagens em São Paulo. A partir desta linha, houve a necessidade de expansão que, só foi possível com, segundo Cecilia Rodrigues dos Santos (2005), investimentos privados incentivados pela isenção de notas fiscais para a compra de materiais e peças.
No entanto, segundo Hernández e Garcia (2019), em decorrência da limitação de possíveis expansões da linha férrea pela malha urbana e a não apropriação dos terrenos marginais para construções de apoio a nova mobilidade, configura-se hoje, grandes espaços vazios que no passado, foram ocupados por oficinas e instalações administrativas da ferrovia. (fig.11)

Figura 11: A desconectividade entre o porto, a perimetral e a cidade. A Hinterlândia como zona intermediária.

Fonte: https://www.gazetadopovo.com.br/haus/urbanismo/santos-sera-revitalizada-com-ideias-de-jaime-lerner/. Acesso em: 08/09/2020.

RESULTADOS: ESTRATÉGIA PROJETUAL

As estratégias, estas definidas como indicação de princípios que se adequam ao modelo ideal desejado para um território, deve visar, segundo Fernández Güell (2006), a melhoria da economia, o meio social e o meio físico. Para tanto, orientado pela demanda urbana, o objetivo de uma planificação urbana (necessidade no espaço) pretende complementar o existente baseados em uma mudança a partir do seu histórico, ocorrendo na integração de visões setoriais para com a administração territorial.

Ademais, o novo sistema proposto deve-se adaptar conforme as logísticas de mudança da cidade, separando o desenho desenvolvido da própria execução e estabelecer fases a serem atingidas ao longo do tempo, só assim poderá ser possível aplicar estratégias projetuais que criem cenários funcionais.

> "Conceitualmente, a utilização de estratégias projetuais buscam benefícios na transformação do porto, define-se a relação entre a ação e a realidade local: 1. Definição em longo prazo de uma visão global entre diversos setores; 2. Identificação de tendências e descobrimento de oportunidades; 3. Promoção e coordenação entre instituições públicas; 4. Ações comunitárias para o comprometimento das ações; 5. Fortalecimento do tecido urbano e social do local." (HERNÁNDEZ,2019)

Para tanto, as estratégias para a área devem contar com um instrumento de gestão territorial pensados para a formulação de cenários, usadas de maneira complementar e que permita novas relações com os aspectos de urbanidade do porto. Tendo a questão norteadora da investigação como um elo indutor para novos processos de reformulação do espaço portuário.

Sendo escolhidos quatro núcleos estratégicos, aplicados ao território: (fig.12)

1. **Estratégias Econômicas**, sendo consideradas ações que buscam condicionar transformações ou premissa projetuais a partir da indução econômica na borda marítima de Santos, sendo: a. Integração econômica com alto interesse ao tecnopolo marítimo voltado para polos de desenvolvimento econômico, tecnológico e biotecnológico; b. Redes de inovações em áreas de formação e inovação tecnológica; c. Espaços econômicos otimizados como corredor ferroviário estratégico entre portos e

racionalização das atividades e espaços portuários, reorganizando relações entre cidade e porto; d. Gestão de empregos na zona portuária; e. Grandes territórios portuários como autopistas, perimetrais e estrutura logística.

2. **Estratégias Governamentais**, estabelecidas a partir da necessidade da administração das áreas dos grandes espaços portuárias que definem o setor de intervenção, acolhendo as necessidades de ações locais, sendo: a. Cultura portuária através de um port-center: lugar de descoberta e compreensão do porto; b. Promoção cidade-porto com ferramentas de marketing e desenvolvimento territorial; c. Cooperação regional com polo de excelência de ciências marítimas.
3. **Estratégias de Sustentabilidade**, estabelece o desenvolvimento que permita a potencialização de ações voltadas para a recuperação do território natural do Porto de Santos, sendo: a. Redução de impactos com o agrupamento das práticas de transporte, melhoria do meio ambiente entre a interface cidade e porto, gestão de som através da redução de ruídos da zona portuária; b. Patrimônio portuário através da reconversão urbana para áreas de ocupação urbana.
4. **Estratégias de Urbanidade**, a planificação urbana, estrategicamente é voltada para a reconquista do território portuário e suas zonas lindeiras que articulam a ligação entre cidade e águas, responsável pelo direcionamento de mudanças para a obtenção de espaços urbanos aprazíveis, sendo: a. Reconquista urbana através da recuperação do centro urbano, flexibilidade entre zonas de transição entre cidade e o porto, projetos de renovação entre a interface cidade e porto, projetos de reconversão urbana cidade e porto; b. Conexão otimizada com investimentos para o desenvolvimento do transporte de cargas ferroviárias e fluviais; c. Osmose cidade e porto com um bulevar de transição entre a cidade e o porto; d. Gestão integrada às zonas de extensão e apoio logístico e conexões.

Figura 12: Mapa de espacialização das estratégias projetuais para o território do Porto Valongo.

Fonte: Autores

CONCLUSÃO

Através de uma análise territorial e histórica é possível apontar que o Porto Valongo se encontra em um processo de degradação e em retrocesso quanto ao desenvolvimento tecnológico, tanto nos sistemas de infraestrutura logística quanto navais. Além disso, o território se desenvolveu apenas focado na sua estrutura de galpões de estocagem, não permitindo dar origem a conectividades para com a metrópole.

Conforme identificado na pesquisa, foi possível admitir que há uma necessidade de conexão de borda e, atualmente, a área apresenta indícios para que esta conexão seja efetuada por meio da aplicação de estratégias, estas direcionadoras para a recuperação da frente mar.

Em primeiro lugar, para que a conexão seja assumida, a área deve constituir-se pela melhoria de infraestruturas, sendo um atrativo para um novo fluxo de pessoas, empregos e turismo, agregando um novo nível de desenvolvimento econômico ao local. Ou seja, gerando uma nova imagem da qualidade espacial proposta para a nova zona portuária do Porto Valongo.

Estas novas relações territoriais, tanto nas novas infraestruturas, possibilita o aparecimento de serviços, comércios e ambiências urbanizadas, que ocasionarão a indução para um novo processo econômico junto com a Cidade de Santos, instigando o poder público ao desenvolvimento e a manutenção local. A este aspecto se soma a qualificação de novas logísticas competitiva que possa atender as demandas de exportação, importação, emprego e qualidade urbana.

Em segundo lugar, a Hinterlândia, promotora das interconexões com a cidade e a expansão do Porto de Santos, se fundamenta como elemento de destaque devido a sua importância no Porto Valongo, visto como porta de entrada entre as relações macro territoriais existentes com o Brasil e o grande Porto da América Latina que caracteriza a cidade.

Considera-se um território fronteiriço entre a terra, o mar e a cidade, gerando dinâmicas em seu espaço que possibilita cenários futuros de desenvolvimento, conectando as relações espaciais

com a cidade. No entanto, para que esta requalificação possa alcançar a níveis globais de desenvolvimento urbano, deve estipular uma lógica que replique urbanidades por meio da geração de atividades sustentáveis, tais como áreas verdes, novos fluxos modais de transporte urbano e novos espaços de convívio para os usuários da borda portuária e as funções do porto
Desta maneira a pergunta norteadora colocada pela pesquisa:

> ***"Quais as estratégias no atual cenário urbano que permitam a reconexão do Porto Valongo com a Cidade de Santos através do aprimoramento de atividades urbanas e produtivas, gerando novas urbanidades?"***

O questionamento apontou a necessidade da reorganização estrutural do território e de seus "modus operandis", para gerar o equilíbrio entre os sistemas produtivos e seus suportes quanto translado de cargas e mercadorias, induzindo a Hinterlândia como o elemento potencial de transformação para a geração da conexão e caminhabilidade do setor investigado.
Foi utilizada como proposta a adoção de estratégias divididas nos âmbitos, Econômicos, Governamentais, de Sustentabilidade e de Urbanidade como indutores para a melhoria da relação e criação de cenários que permitam estabelecer processos de gestão e requalificação territorial.
Portanto, a investigação se coloca como uma proposta para as atuais demandas das zonas portuárias brasileiras, tendo o Porto Valongo um caso de avaliação que permita servir para a experimentação e aplicabilidade de estratégias projetuais, por estar inserido no 2º maior Porto Latino Americano, visando o desenvolvimento de novos paradigmas para as cidades portuárias do Século XXI.

BIBLIOGRAFIA

ALMEIDA, André Moraes de (2016). **Urbanismo Tático: da Experiência do fazer a um Urbanismo Afetivo.** 178 f. Dissertação para obtenção do grau de Mestre em desenvolvimento urbano – Universidade Federal de Pernambuco, Pernambuco, Recife.

ANTAQ. (2020). **Agência Nacional de Transportes Aquaviários.** Disponível em: <http://portal.antaq.gov.br/index.php/estatisticas/>. Acesso em:18/12/2020.

BRIGATTI, Fernanda (2020). **Movimentação de Cargas no Porto de Santos bate recorde no Primeiro Trimestre**. Disponível em: <https://www1.folha.uol.com.br/mercado/2020/04/movimentacao-de-cargas-no-porto-de-santos-bate-recorde-no-primeiro-trimestre.shtml>. Acesso em: 01/09/2020.

CARRIÇO, José Marques (2016). **O Plano de Saturnino de Brito para Santos: Urbanismo e Planejamento Urbano entre o Discurso e a Prática.** Trabalho apresentado no curso de Pós-graduação da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo. FAUUSP. São Paulo.

CEPAL. (2018). **Comissão Econômica para América Latina e o Caribe.** Disponível em: de <https://www.cepal.org/pt-br/notas/informe-atividade-portuaria-america-latina-o-caribe-2018>. Acesso em: 18/12/2020.

CODESP (2001). **Companhia Docas do Estado de São Paulo. Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto de Santos.** Santos.

COLLYER Wesley O. (2008). **Lei dos Portos.** O conselho de Autoridade Portuária e a Busca da Eficiência. Lex Editora S.A. São Paulo, Brasil.

CUNHA, Icaro A. da. (2006). **Fronteiras da gestão: os conflitos ambientais das atividades portuárias. Rev. Adm. Pública**, Rio de Janeiro, v.40, n.6,p.1019-1040, Dec. Disponível em: < https://www.scielo.br/scielo.php?script= sci_arttext&pid=S0034-76122006000600005&lng=en&nrm=iso>. Acesso em: 09/07/2020.

FERNÁNDEZ GÜELL, J.M. (2006). **Planificación Estratégica de Ciudades: nuevos instrumentos y procesos.** Barcelona: Editorial Reverté.

FERRATONE, Giulia Baioco (2019). **Cidade e Porto: A requalificação urbana do Valongo.** 118 f. Trabalho final de Graduação – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Presbiteriana Mackenzie, São Paulo.

GONÇALVEZ, Alcino; PAULA NUNES, Luiz Antônio (2008). **O grande Porto.** São Paulo. Realejo; Edição 1.

GUIMARÂES, João F. (2006). **Cidade portuária, o porto e as suas constantes mutações no contexto europeu e norte-americano.** p.19.

HERNÁNDEZ ARRIAGADA, Carlos Andrés (2012). **Estratégias projetuais no território do porto de Santos**. 280 f. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) - Universidade Presbiteriana Mackenzie, São Paulo.

HERNÁNDEZ ARRIAGADA, Carlos Andrés. GARCIA DOS SANTOS, Glaucia Cristina (2019). **Estratégias Projetuais no Território do Porto de Santos – São Paulo (Brasil).** Publicação revista de geografia Espacios, n 17, vol.9,2019: 135 – 173.

JUSBRASIL. (2013). **Artigo 30 da Lei nº 12.815 de 05 de junho de 2013. Disponível em:** <https://www.jusbrasil.com.br/topicos/26855305/artigo-30-da-lei-n-12815-de-05-de-junho-de-2013>. Acesso em: 18/12/2020.

LANNA, Ana Lúcia Duarte (1995). **Uma Cidade na Transição – Santos: 1870- 1913.** Santos: Hucitec.

MACEDO FILHO, José Maria de. (2008). **Santos, Zona de Fronteira: Mutações do Largo Marquês de Monte Alegre**, 2008. Dissertação (mestrado em projeto de arquitetura) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo.

NOTTEBOOM, Theo. RODRIGUES, Jean-Paul (2004). **Re-Assessing Port-Hinterland Relationships in the Context of Globa.** ITMMA - University of Antwerp (Belgium) and Department of Economics and Geography - Hofstra University (USA).

ORNELLAS SANTOS, Ronaldo (2008). **Relação Porto/ Cidade: O Caso de Santos**. 141 f. Programa de pós graduação em geografia humana – Universidade de São Paulo. São Paulo.

PAUL, Clotilde (2012). **PORTO DE SANTOS: 120 anos de história**. São Paulo: Editora Brasileira de Arte e Cultura.

PRODESAN – **Progresso e Desenvolvimento de Santos.** Plano Diretor Físico: Política de Desenvolvimento Físico. Santos, 1968.

RESOLUÇÃO N 03, de 21 de março de 2011 - **Consolidada pelo Programa de Investimentos em Infraestrutura de Transportes Rodoviários, Ferroviários e Hidroviários de Interesse Estratégico para Logística, Acessibilidade e Competitividade do Porto Organizado de Santos**. Pag. 1. Disponível em: <http://www.portodesantos.com.br/cap/2011/003.pdf>. Acesso em: 15/12/2020.

RODRIGUES, Cecilia dos Santos (2005). **De Santos a Jundiaí: Nos Trilhos do Café com São Paulo Railway.** São Paulo. Editora Magma Cultural.

SALES, Pedro Manuel Rivaben de. (1999). **Santos a Relação entre o Porto e a Cidade e sua (re)valorização no Território Macrometropolitano de São Paulo**. Tese (Doutorado em estruturas ambientais urbanas) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo.

SANTOS. **Ministério do Meio Ambiente**. Biodiversidade Brasileira. Disponível em: https://www.mma.gov.br/biodiversidade/biodiversidade-brasileira. Acesso em: 03/09/2020.

SANTOS. (2018) Prefeitura de Santos. Cartilha Síntese. **LUOS I Lei de Uso e Ocupação do Solo da área insular do município de Santos. Prefeitura de Santos**.

SOUZA, Clarissa Duarte de Castro. (2006). **Planejamento Urbano e Políticas Públicas em projetos de requalificação de Áreas Portuárias: Porto de Santos - Desafio deste novo século.** 287 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo.