

# **LINHA D' ÁGUA E APROPRIAÇÃO**

RESGATE DA VIVACIDADE NO CENTRO HISTÓRICO DE  
SANTOS-SP

CAROLINE BRASSI SCAPOL



Bomue 02/12/19

## **LINHA D' ÁGUA E APROPRIAÇÃO**

RESGATE DA VIVACIDADE NO CENTRO HISTÓRICO DE SANTOS-SP

Caroline Brassi Scapol

## **TRABALHO DE GRADUAÇÃO INTEGRADO II**

*Instituto de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo - IAU-USP*

## **COMISSÃO DE ACOMPANHAMENTO PERMANENTE (CAP)**

Prof. Dra. Aline Coelho Sanches Corato

Prof. Dra. Akemi Ino

[orientação] Prof. Dr. David Moreno Sperling

Prof. Dr. Joubert José Lancha

**DEDALUS – Acervo – IAU**



93000006379

## **COORDENADOR DO GRUPO TEMÁTICO (GT)**

Prof. Dr. Tomás Antonio Moreira



*São Carlos, novembro de 2019*

Ass. Caroline Brassi Scapol, 2019

Cutter. \_\_\_\_\_

Tombo TG 00951

Sysno 3036929

AUTORIZO A REPRODUCAO TOTAL OU PARCIAL DESTE TRABALHO,  
POR QUALQUER MEIO CONVENCIONAL OU ELETRONICO, PARA FINS  
DE ESTUDO E PESQUISA, DESDE QUE CITADA A FONTE

Ficha catalográfica elaborada pela Biblioteca do Instituto de Arquitetura e Urbanismo  
com os dados fornecidos pelo(a) autor(a)

SSCA28 Scapol, Caroline Brassi  
41 Linha d'água e apropriação: Resgate da vivacidade  
no centro histórico de Santos-SP / Caroline Brassi  
Scapol. -- São Carlos, 2019.  
103 p.

Trabalho de Graduação Integrado (Graduação em  
Arquitetura e Urbanismo) -- Instituto de Arquitetura  
e Urbanismo, Universidade de São Paulo, 2019.

1. Espaço Público. 2. Parque Urbano. 3. Políticas  
Públicas. 4. Águas Urbanas. I. Título.

Bibliotecária responsável pela estrutura de catalogação da publicação de acordo com a AACR2:

Brianda de Oliveira Ordonho Sígolo - CRB - 8/8229

# **LINHA D' ÁGUA E APROPRIAÇÃO**

RESGATE DA VIVACIDADE NO CENTRO HISTÓRICO DE SANTOS-SP

*Trabalho de Graduação Integrado apresentado ao Instituto de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, USP - Campus São Carlos*

Caroline Brassi Scapol

## **BANCA EXAMINADORA**

---

Prof. Dr. David Moreno Sperling

*Instituto de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, USP*

---

Prof.<sup>a</sup> Dr.<sup>a</sup> Maria Camila L. D' Ottaviano

*Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo – FAUUSP*

---

Prof. Dr. Tomás Antonio Moreira

*Instituto de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, USP*

Aprovada em:

## RESUMO

O presente trabalho se insere no contexto do município litorâneo de Santos, percorrendo temáticas relacionadas às dinâmicas dos centros históricos esvaziados e de patrimônio histórico-cultural degradado das cidades contemporâneas, à utilização do espaço público considerando a inclusão social e o caráter paisagístico urbano, bem como ao questionamento da função das águas urbanas em relação à infraestrutura verde e bem estar social. Nessa conjuntura, para a execução de citados ideais este projeto se valeu da reaproveitamento de edificações subutilizadas e estruturas já existentes na orla paralela às águas fluviais com as devidas adaptações e aprimoramentos a fim de resgatar valores culturais, ambientais, sociais e de cunho educacional, com a inclusão prioritária do contato com a água. O parque cultural ora proposto, nesse sentido, é o modo pelo qual se buscou materializar o contexto acima exposto. Nele foram integrados diversos programas que propiciaram de forma conjunta o estabelecimento físico na cidade de um local apto a atender demandas de praça de esportes, praça cívica conectada com a orla e edificações com salas de troca de aprendizagem.

**Palavras Chaves:** Espaço Público, Parque Urbano, Políticas Públicas, Águas Urbanas

NARRATIVA PROJETOAL

1

I N Q U I E T A Ç Õ E S  
Introdução

2

LEITURAS  
Histórico  
Cartografias  
Planos  
Diagnóstico Atual

URBANAS

3

AÇÃO  
Diretrizes Gerais  
Referências Projetoais  
Intervenção Geral

PROJETOAL

4

PROPOSTA DE INTERVENÇÃO  
Sistema  
Partido  
Proposta  
Momentos

5

R E F E R Ê N C I A S

Embora não corresponda diretamente à capacidade profetual dos teóricos, a arquitetura, o urbanismo e o paisagismo são disciplinas que exprimem de um modo *concretizado* as encruzilhadas em que as sociedades contemporâneas se encontram: a *arquitetura* como símbolo do poder e, ao mesmo tempo, como expressão dos movimentos *sociais* e *culturais*; as cidades como cenários *produtivos*, *dinâmicos* e *energéticos*, onde os *conflitos* e as *tensões* atuais se manifestam, mas também *ocorrem* as grandes possibilidades de *melhoria* e *transformação*; a paisagem como *ambiente* em *continua* transformação e como *recurso* e *produto* de cada sociedade. (MONTANER, 2014, p. 41).

## 1 INQUIETAÇÕES



*No contexto das cidades brasileiras pouco se observa no espaço público a integração dos diferentes atores urbanos. As infraestruturas sociais inseridas no âmbito dos municípios, quando existentes, não estão em consonância com questões urgentes, como, por exemplo, técnicas de viabilidade urbana e fluidez da dinâmica rotineira. Nesse sentido, a fim de garantir a articulação e a interação sociais, é imprescindível idealizar o lugar público considerando os aspectos ambientais e os valores simbólicos à sociedade – tal se dá principalmente por meio de políticas públicas. Assim agindo, cria-se a necessária sensibilidade às necessidades precipuamente humanas que, por vezes, são afastadas em detrimento de objetivos nitidamente menos relevantes advindos de articulação e interesse de viés político. A fim de alcançar citada realidade, faz-se necessário criar uma narrativa da grande à pequena escala, de maneira a introduzir alternativas de gestão democrática da cidade, possibilitando a participação da população nas decisões acerca do planejamento e uso do espaço público.*

*Cidade Contemporânea, Política e Espaço Público como Infraestrutura Urbana.*

O urbanismo nasce como uma forma de organizar a dinâmica da cidade e se destaca como principal fonte de transformação social e desenvolvimento da qualidade de vida, possibilitando gradualmente a diminuição da desigualdade. No entanto, o significado primordial de política pública economicamente sustentável – que viabiliza o desenvolvimento econômico, conciliando-o com a melhoria na qualidade de vida da população e com o uso racional dos recursos naturais – a partir do urbanismo se perdeu na corrida desenfreada e a qualquer custo pela produção de bens e serviços, impulsionando disputas territoriais e de poder com objetivos unicamente econômicos. Ou seja, o poder público, que deveria comandar e governar para todos a partir de programas políticos com temáticas morais para garantir o mínimo existencial, cede suas decisões ao mercado e à especulação imobiliária.

Atualmente, a influência da arquitetura e do urbanismo na política deve se revelar nas constantes reflexões críticas relativas à responsabilidade intelectual de quem maneja e elabora políticas públicas, enfrentando de forma moral

as injustiças, privilégios e degradações.

Nesse aspecto, a significância de política para o urbanismo está ligada aos habitantes, delimitando “[...] a política como relação da arquitetura e do urbanismo com todos os diversos atores de cada sociedade.” (MONTANER, 2014, p. 32). Portanto, a transformação deve partir da sociedade para originar novos rumos para um mesmo pensamento, como por exemplo, as comunidades de bairros, organizações populares e ecológicas, como reais interventores. E sob esse aspecto, para Ruskin, o progresso social e a forma espacial, sobre o ponto de vista do projeto, estão inteiramente conectados.

Nesse sentido, é necessário a busca por planejamentos e lugares em que a população como um todo possa prosperar e criar novos laços em diferentes sentidos. Ou seja, obter um urbanismo popular que introduza uma infraestrutura de articulação do tecido e das pessoas. Por fim, “[...] Se a política é a organização social de um grupo que se desenvolve em um espaço, o lugar no qual esse espaço é criado será integrador ou segregador, inclusivo ou excludente, estará orientado de acordo com a aspiração à redistribuição da qualidade de vida com a perpetuação da exclusão e do domínio dos

poderes. É por isso que arquitetura é sempre política.” (MONTANER, 2014, p. 66).

No que diz respeito a cidade contemporânea, se encontra uma determinada resistência a sua descrição “[...] sobretudo se ela é feita sob as formas codificadas do urbanismo moderno” (SECCHI, 2006, p. 88). A atual urbe se desenvolve como um paradigma de fragmentos, os quais se manifestam de maneira heterogênea sem se fazer possível reconhecer uma ordem.

É evidente que a racionalidade conceitual do período moderno dá lugar à abstração urbana. Contudo, a questão que permanece é o relativismo dessa “desordem”, na medida em que cada período possui uma sistematização própria, sendo nítido que a ausência da “leitura racional” também influencia na relação entre o individual e o coletivo, destacando o esvaziamento interno diante de diversas dinâmicas e relações rasas desenvolvidas pela velocidade e intensidade do capitalismo global. Em contraposição, é notável as diversidades intrínsecas ao homem que são acomodadas pela urbe, dimensionadas através da busca de identidade em um vasto campo de conceitos e limites, seja físico, econômico ou social, pré-estabelecidos.

Na tentativa de compreender esses movimentos turbulentos e conectivos, nota-se que há organização e hierarquias nesse meio urbano. Uma das questões que inquietam é a estruturação unilateral existente, uma vez que os espaços públicos que deveriam se encarregar de abrigar a população acabaram se esvaziando, pois o caráter público se abriga nos moldes do capitalismo, selecionando o público e as atividades mediante competição pela garantia do bem-estar. Nesse aspecto, há conflitos que são perceptíveis em esparsos detalhes dessa cidade fragmentada, tendo em vista que as políticas públicas deram espaço e incentivo a disputas e negócios de interesse privado em detrimento das questões sociais.

O tecido urbano, moldado a partir dos sistemas e fluxos diários, é marcado pelas camadas históricas, pelos centros e periferias e os elementos recentes do modernismo. Nesse sentido, a obsolescência e desativações urbanas que pertencem a história das cidades (SECCHI, 2006) inquietam e demandam transformações. Entretanto, é interessante destacar dois pontos de vista distintos: o dos ruídos gerados pelas temporalidades sobrepostas em um processo de revitalização (SECCHI, 2006) e lugares e

arquiteturas bem resolvidas que independente da função que estabeleciam, podem originar perfeitamente um lugar de novas experiências, respaldadas no empenho de restaurar o domínio público das cidades (ROSSI Apud MONTANER, 2014).

E não mais é necessária a busca por novos territórios em uma cidade já consolidada, mas sim um olhar crítico sobre as brechas urbanas centrais ou periféricas, porque elas podem proporcionar um espaço público de qualidade. A busca se dá por lugares que trazem uma determinada nostalgia da manifestação de unir, de refugiar, um espaço do pedestre, da sociabilidade funcional. Assim, seria esse esquecido entrelaço que o presente artigo busca ressaltar mediante reflexões de uma narrativa urbana e arquitetônica, a qual desperta o olhar mais atento às relações humanas fluidas e as conquistas conjuntas através da política.

No Brasil, as experiências alternativas são vistas com destaque a partir da década de 80. No entanto, as reflexões já eram debatidas a mais de uma década em um processo de contraposição ao modelo central-desenvolvimentista (BONDUKI, 1996) e “caracterizam-se por uma nova postura de gestão de cidade, baseada no

trinômio participação-desenvolvimento sustentável-qualidade de vida e do meio ambiente [...]” (BONDUKI, 1996, p. 263-264), chamada ambiental-participativa. Nesse âmbito, já iniciando internacionalmente, se apresenta o estímulo para as questões que acabaram sendo secundarizadas com o desenvolvimento do mercado especulativo e grandes obras de infraestruturas, que por vezes apenas demonstravam o poder político numa disputa de reconhecimento.

Portanto, nessa nova postura se reconhecem alternativas de intervenção, realizando o papel democrático e articulador do urbanismo junto a políticas públicas de cunho social por meio do direito à cidade, que, no entendimento desse artigo, pode e deve ser realizado por meio do projeto e planejamento de espaços públicos de qualidade e sustentáveis, evitando que o crescimento e desenvolvimentos se articulem a partir apenas de bases legislativas.

#### *Preexistências, História e Reinterpretação da Sensibilidade*

A busca recorrente por soluções alternativas, na década de 70, aos critérios racionais até então vigentes, chama a atenção no reconhecimento das diversas camadas sociais. Essa reflexão surge como consequência do despertar humanista

dos anos 50. Nesse aspecto, citado estímulo também converge com os movimentos ecologistas e de dúvida em relação ao capitalismo, que se direcionam nesse sentido de transformação. Apesar de considerar essas camadas, a interação entre elas na arquitetura e urbanismo ainda estava distante.

O cenário em análise se apresenta primeiramente nos impactos do apagamento de uma memória plural como consequência da globalização e manifestações de cidades genéricas. Com esse posicionamento, um arquiteto que instiga a refletir essas questões intrínsecas ao significado das relações entre a sociedade e sua história, a construção da cidade no tempo (ROSSI, 1966), é Aldo Rossi. Através da Arquitetura da cidade, 1966, se compreende a cidade como elemento de história e cultura, e, portanto, “[...] seu propósito é entender a arquitetura em relação a cidade, a sua gestão política, memória, diretrizes, traçado e estrutura da propriedade urbana.” (MONTANER, 2014, p. 139), com um trabalho a partir de diversidade de pontos de vista disciplinares.

Outro ponto importante a se inserir é a relação forma-função, importante na interpretação das pré-existências. Para Rossi, o domínio da

função sobre a forma é rompido, não entendendo a forma como resultado da função como o racionalismo moderno. E, nesse aspecto, discorre sobre a passagem do tempo, os edifícios e a relação com as pessoas a partir de símbolos, pois, “sempre afirmou que os lugares são mais fortes que o acontecimento. Essa possibilidade de permanência é o único elemento que faz a paisagem ou coisas construídas superiores às pessoas.” (ROSSI, 1995, Apud MONTANER, 2014, p. 139). Portanto, é notável a interpretação de um espaço capaz de se refazer no tempo, na medida em que, “essa criação que constitui a arquitetura é uma produção do espírito por meio da qual podemos definir a arte de elaborar e aperfeiçoar qualquer edifício.” (ROSSI, 1995, Apud MONTANER, 2014, p. 139). Na relação das concepções pós-modernas, muitas são pautadas nos contrastes e mudanças de uso e sua capacidade de se converter, reutilizando edifícios, destacando essa força da forma, que, segundo Rossi, quanto mais precisa, mais gera essa liberdade para que edifícios servem a necessidades da população.

Sob esse ponto de vista, se enquadra os conceitos de significado do lugar. O termo *genius loci* se origina na tentativa de resgatar valores

precedentes. Na medida em que “a arquitetura volte a se situar entre os bens culturais do homem e seja entendida como criação de lugares significativos, no concreto e fenomenológico da palavra” (MONTANER, 2014, pg. 191), como uma forma de direcionar a importância da cultura do lugar no processo de transformação física e conceitual.

Recentemente, a arquitetura contemporânea passou a se reconectar com a sensibilidade do lugar. Os aparatos tecnológicos que deram base ao movimento moderno já não se enquadraram suficientemente às repostas para as teorias em questão. As vanguardas que desenvolveram o conceito de espaço fluido e contínuo no espaço-tempo, qualificado em contraposição ao tradicional e limitado, convergiram na definição de Schmarzow da arquitetura como a “arte do espaço” e Riegli como espaço sendo a essência da arquitetura.

Realizando uma busca temporal, a estética pitoresca que surge com base nas pinturas de paisagem do século XVII, introduziu a relação com o lugar e seu sentido mais próximo ao ser humano. Tardamente, se retoma essa ideia de identidade ao lugar - fugindo da extrema representação racionalista da Carta de Atenas

que desenvolveu o urbanismo especulativo e se afastava das questões ecológicas e de relevância na sensibilidade ao lugar. Portanto, “[...] A recuperação da ideia de lugar também constituiu uma crítica à maneira como foi elaborada a cidade contemporânea. E a revalorização da ideia de lugar estaria estreitamente relacionada com o início da recuperação da história e da memória, valores que o espaço do estilo internacional -ou antiespaço- rejeitava.” (MONTANER, 2014, p.36).

Procurando compreender os significados intrínsecos ao desenrolar do lugar para articulação social, distingue-se a experiência e percepção pelo corpo humano no espaço - segundo Maurice Merleau-Ponty, que entende a referência do lugar concebido como a experiência corporal. Neste caso, a narrativa de um lugar com ambientes e experiências singulares resultaria em um parque urbano com o apoio de espaços e construções sob o aspecto da transformação. É relevante citar também Louis Kahn, na medida em que o arquiteto correlaciona a pequena e grande escala. A primeira de maneira a materializar o espaço interior de detalhes naturais e valores simbólicos, e o segundo compreendido a partir do já citado *genius loci*, “como

a capacidade de fazer aflorar as preexistências ambientais, como objetivos reunidos no lugar, como articulação das diversas peças urbanas (praça, rua, avenida).” (MONTANER, 2014, p. 37). Em suma, o conceito de lugar seria a intersecção do interior com a implantação, desenvolvendo a dimensão do contexto do entorno e da paisagem para se inserir no edifício.

Nesse quadro, a preexistência pode se desenvolver com um viés de resgate à memória coletiva e seu sentido de conexão entre os indivíduos, destacando o patrimônio histórico, sem deixar de inserir a identidade contemporânea da sociedade. Sob esse entendimento, se reconhece a “[...] lúcida consciência de que todo passado é no presente uma construção que põe o tempo em movimento.” (ALMEIDA; BOGÉA, 2016). Na medida em que toda memória individual é filtrada por sua intervenção subjetiva, através de valores particulares. E a partir da leitura que realizamos, encontramos a transformação da realidade, abrigando a materialidade em lembranças. E, no que diz respeito ao trabalho do arquiteto sobre a memória, se entende que “[...] cabe valorizar uma certa arquitetura que, na evidência de sua materialidade poética, ao invés de apagar rastros ou construir um mais

além, reconciliasse com a espessura do tempo de onde se pode vislumbrar o traço coletivo da cultura.” (ALMEIDA; BOGÉA, 2016).

Posteriormente, surge com os recentes arquitetos internacionais o conceito de abstração formal. Trata-se de questão que chama a atenção, pois ela seria contrária à ideia de lugar. Surge, contudo, o seguinte questionamento: como unir o lugar das preexistências com a abstração formal, inserindo o “caos” da cidade contemporânea em seus projetos?. Ou seja, procurando uma maneira alternativa de reconectar o indivíduo às questões humanas que foram perdidas, aproximando-as das suas sensibilidades atuais. Nessa ótica, admite-se a perda desse simbolismo urbano, mas o artigo questiona se é possível a busca de uma nova experiência: há como vincular história, simbolismo e abstração formal? Priorizando a ideia de abstração da forma, sem conectá-la ao conceito do movimento, acredita-se que é possível um elemento formal construir juntamente com a leveza da natureza uma sensibilidade tal que origine um simbolismo interior, capaz de traduzir a percepção do espaço em lugar.

### *Paisagem e Sociedade*

No aspecto ambiental e do conjunto urbano consolidado, se consta que “à medida em que as cidades se tornam maiores e mais congestionadas, a distância do campo e a nostalgia da natureza aumentam, enquanto queixas contra a vida urbana [...] (SPIRN, 1995, p. 47) como uma forma de criar uma pequena utopia que se caracteriza pelo refúgio desde o século XIX até a conturbada cidade contemporânea. Sendo assim, os parques urbanos surgem como “áreas verdes de grandes dimensões destinadas ao lazer, à recreação e ao culto e fruição da natureza.” (BONDUKI, 2010, p. 189), na busca por percursos urbanos que valorizem a primeira grandeza da cidade de forma fluida.

Sendo assim, no âmbito dos espaços urbanos, é importante destacar dentro da arquitetura, engenharia e paisagem, a infraestrutura, a materialidade e o simbolismo (STEVENS, 2009), pois nesse caso, são fundamentais para atender as demandas naturais, mesmo quando sejam inseridas de maneira artificial. Ou seja, identificar a percepção dessas paisagens pós-modernas por parte dos usuários é fundamental, e, nesse caso, destaca-se o autor Lefebvre’ s (1991) sobre “concept of ‘second nature’ ,

meaning an artificial landscape that gains the perception of being natural, where people become habituated to it and cease to recognise it as artifice, as something socially produced and managed.” (STEVENS, 2009, p. 4). Portanto, a questão se estende a reflexão de quanto esses projetos controlam os usuários na tentativa de criar liberdade no espaço urbano.

E no interior da paisagem se encontram diferentes formas de inserção da água nas cidades. Predominantemente são notados os projetos que permanecem fora da linha d’ água, com costas artificiais, e que, por vezes, evitam o contato do usuário com a água com emprego de barragens, diques, eclusas e taludes. Esses casos se destacam pela preocupação com a qualidade deste recurso natural nas hipóteses em que não há planejamento para tratamento e purificação ou oportunidades de melhoramento. No entanto, existem inúmeras críticas sobre esse aspecto, uma vez que para muitos urbanistas a qualidade visual do espaço em relação a água não deve ser uma limitação, principalmente quando a intenção é desenvolver a utilização e criar espaços de lazer e ócio.

A partir da realização de projetos, é primordial refletir sobre como a população os recebe e os

interpreta, bem como o que essas experiências têm proporcionado a seus integrantes. Assim, para Stevens, os projetos devem levar em consideração quatro pontos principais a fim de atingir um alto padrão: visar diferentes qualidades de vida e lazer relativas à diversidade cultural na forma de espaços urbanos de presença de frentes de águas; pretender a diversidade estética com uso de tecnologias disponíveis criando diferentes dinâmicas no desenho paisagístico, seja ele real ou artificial; Utilizar a água em climas, processos e regiões de contextos diferentes; e se preocupar com a diversidade de contextos econômicos e sociais e sua relação com a paisagem estabelecida.

Nesse contexto, conclui-se que é fundamental a compreensão projetual por parte da sociedade. Como já abordado, a defesa da gestão urbana democrática, com ampla participação da população nos grandes projetos públicos, ganhou força no final da fase moderna. Mais que isso, para muitos, ficou claro que a opinião pública deve refletir nos resultados finais do projeto para atingir uma maior eficácia. Sendo assim, se defende o planejamento de caráter distante do disciplinar, uma vez que isso geraria maiores possibilidades transformadoras a partir do foco

no coletivo. Argumenta-se, então, por uma maior miscigenação de conhecimento, desde os profissionais até a população que desfruta de fato do ambiente projetado.

*Finalmente, é necessário encarar as críticas à arquitetura e ao urbanismo sob o aspecto produtivo. O espaço público deve emergir como infraestrutura urbana, a critério de entendimento das situações de cidades já consolidadas. Os locais subutilizados e obsoletos que já marcaram presença em uma linha temporal se tornam preexistências capazes de traduzir e implementar o lugar necessário à integração social sob responsabilidade de buscar a requalificação e adequação de forma ecológica e poética, viabilizando a vida comunitária.*

*Considerando os aspectos das dinâmicas urbanas consolidadas - principalmente originadas da atividade portuária de uma cidade litorânea -, simbolismo histórico e preexistências, relações com corpos d' água e espaços subutilizados, a cidade escolhida para a realização de uma proposta de intervenção é Santos, no litoral de São Paulo.*



# 2 LEITURAS URBANAS



FIGURA 02. Localização do estado de São Paulo no Brasil. Fonte: <www.mecar.ind.br>. Sem escala.

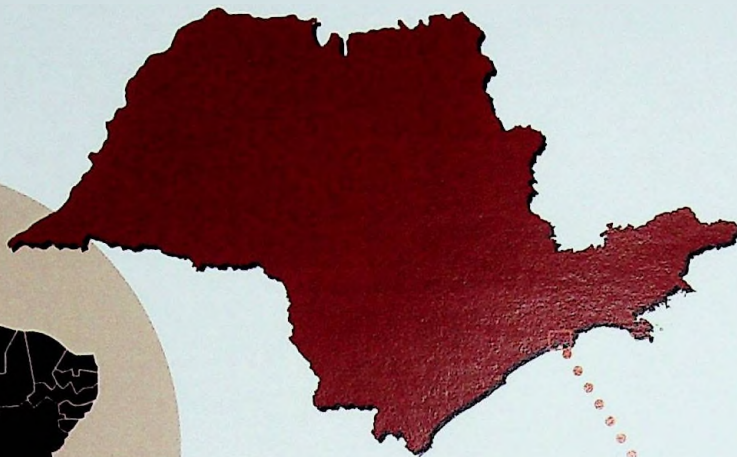


FIGURA 03. Localização da cidade de Santos no estado de São Paulo. Fonte: <www.congressoemfoco.uol.com.br>. Sem Escala.

População total: 419400 hab\* (2010)

Densidade demográfica: 1494,26 hab/km<sup>2</sup>

0-15 anos: 16,75% (2010)

15-64 anos: 69,20% (2010)

65 anos ou +: 14,05% (2010)

Taxa de atividade: 64,09%

População urbana: 99,93%

Área Insular - uso urbano: 17,80%

Área continental - expansão urbana, mangue e florestal: 82,20%

## APRESENTAÇÃO SANTOS - SP

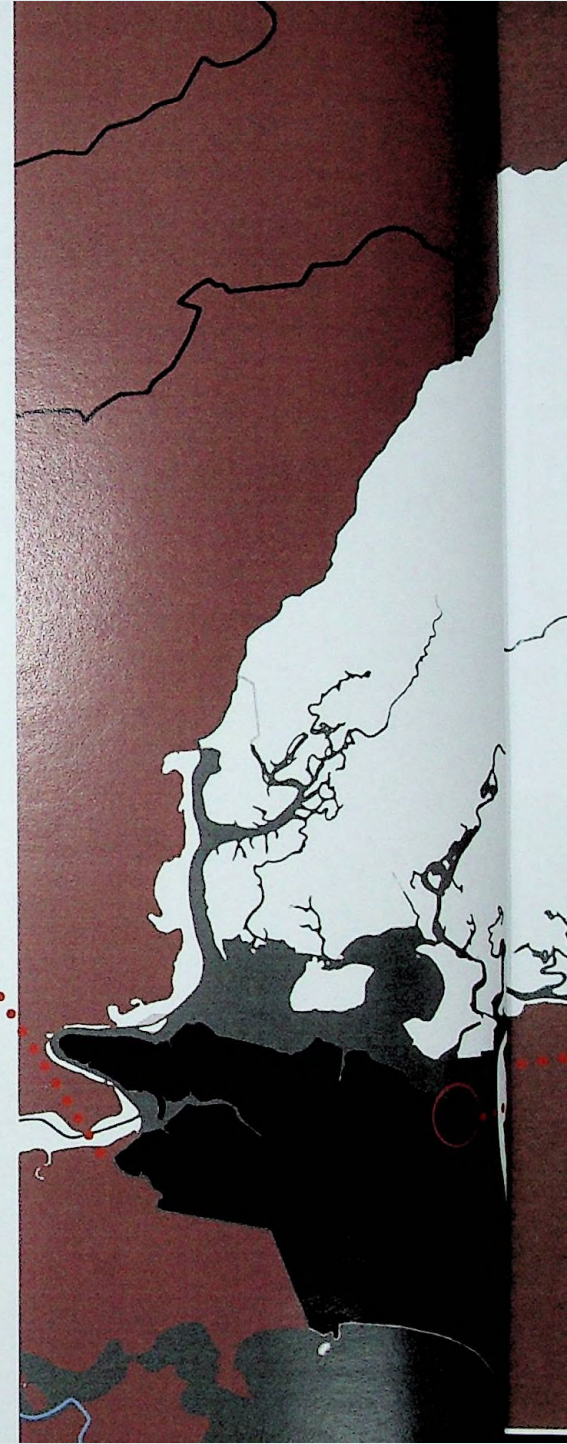




FIGURA 04. Delimitação da cidade de Santos. Área Insular (hachurada) e Continental. Autoria Própria. Fonte: SEDURB - Prefeitura Municipal de Santos, 2018. Sem escala.

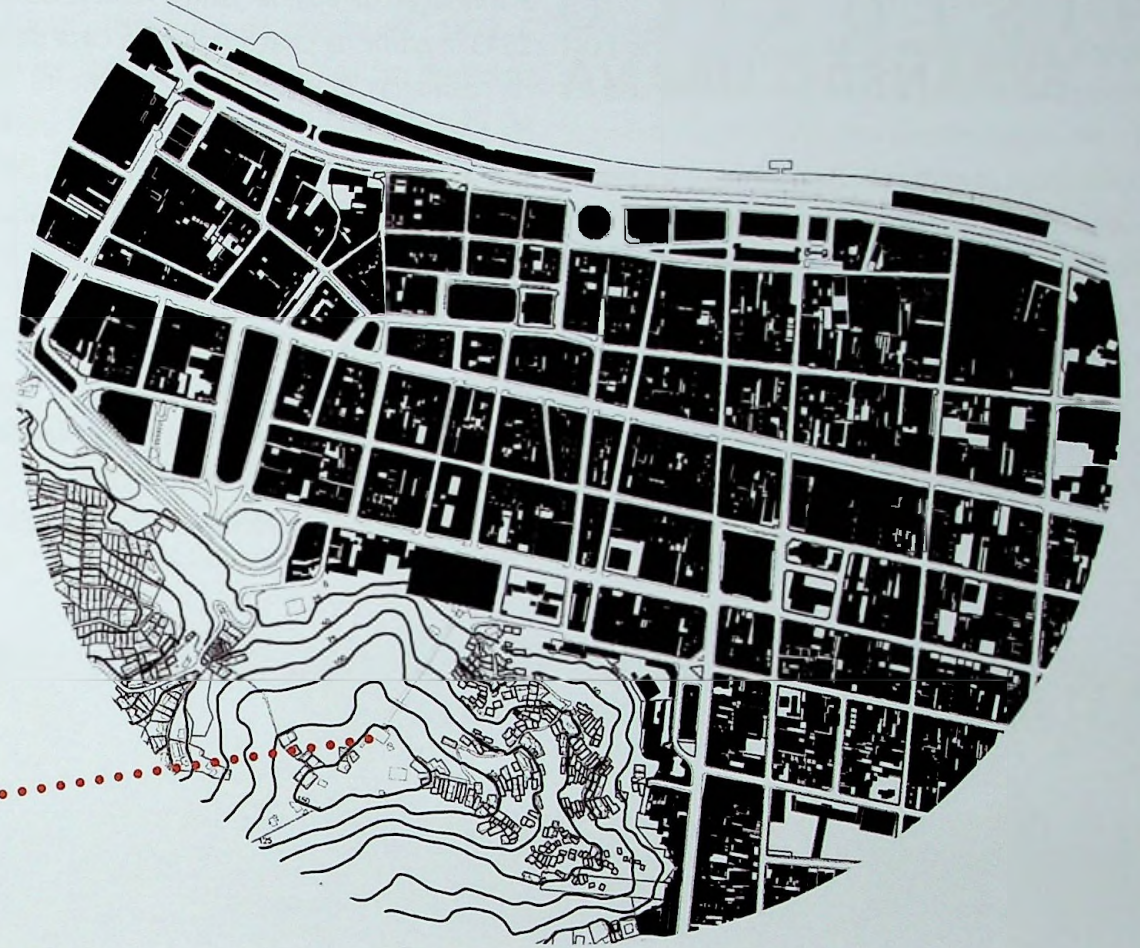


FIGURA 05. Ocupação do Solo. Região de Proposta de Intervenção Geral. Autoria Própria. Fonte: SEDURB - Prefeitura Municipal de Santos, 2014. Sem escala.

# HISTÓRICO EXPANSÃO URBANA

A fundação da Vila de Santos remete ao ano de 1543, a partir da criação de uma casa de saúde na sesmarias Bráz Cubas na orla norte da Ilha de São Vicente. A região central se desenvolveu a partir do processo de instalação de atividades referentes aos ciclos do ouro, cana, café através do setor portuário. Em suma, a atual região do centro da cidade é formada pelos bairros Centro, Valongo, Paqueta, Vila Nova e parte da Vila Mathias, e espelha o histórico das primeiras relação sociais e atividades econômicas e disputas socioespaciais da cidade desde o período colonial até os dias de hoje.

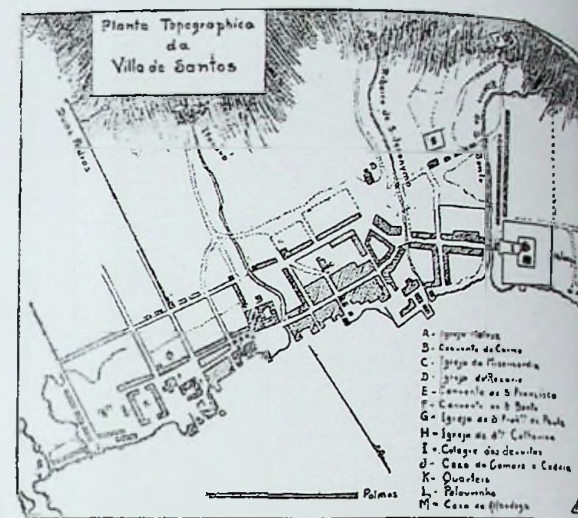


FIGURA 05. Planta topográfica da Vila de Santos, 1922. Fonte: NOVO MILÊNIO, 2010.

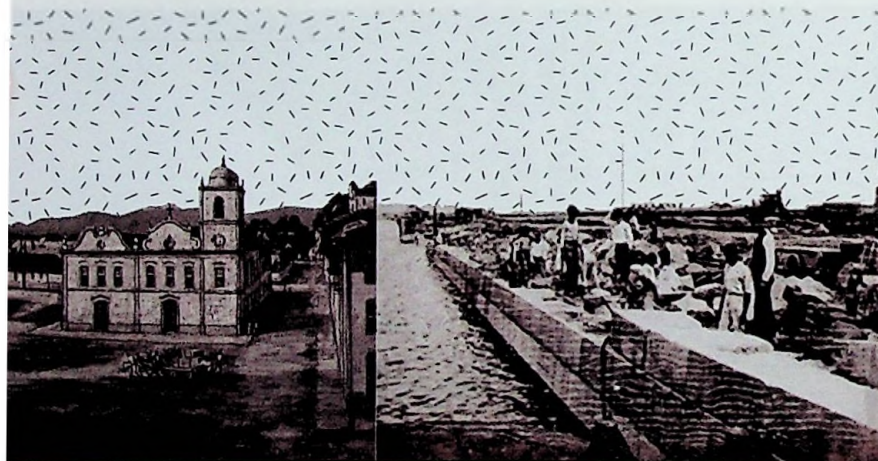


FIGURA 6. Vila de Santos por Benedito Calixto, Período Colonial. Fonte: <www.wikipedia.com.br>.

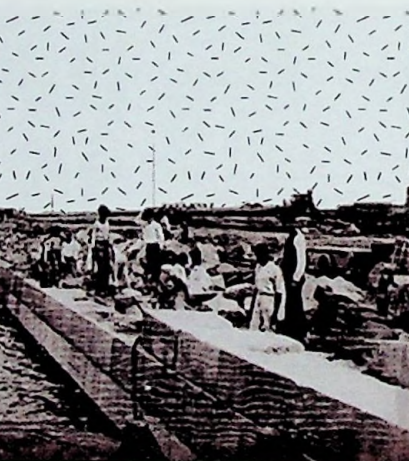


FIGURA 7. Primeiro trecho de cais, 1892, Fonte: SANTOS, 2012.



FIGURA 8. Obras da canalização do Ribeirão do Itororó. Fonte: SANTOS, 2012.

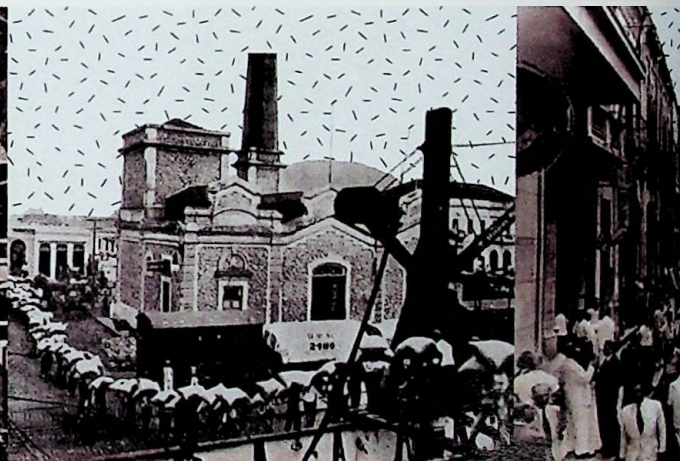


FIGURA 9. Trabalhadores no carregamento de café. Fonte: SANTOS, 2012.



FIGURA 10. Rua X e Bolsa do Café ao SANTOS, 2012.

A partir da identidade de cidade litorânea, as relações entre a orla e o território e as inserções migratórias - que marcaram um legado a comunidade santista - advindas das oportunidades de trabalho definidas essencialmente pelo porto, percorreram um longo caminho ao moldar a implantação da região. A instalação da linha férrea e estação de trem do Valongo, no ano de 1867, consolidou não só a relação Santos-São Paulo de produção e exportação, como também a implantação de trabalhadores que aumentaram significativamente a densidade da planície no período.

A mobilidade local foi estimulada pela instalação da primeira linha de bonde em 1873. E no ano de 1892 ocorreu a instalação do Porto de Santos em que se realizou a construção da primeira faixa de cais da cidade de Santos, a partir da modernização da infraestrutura portuária pela Companhia Docas de Santos, que se estendia do Valongo até a rua Brás Cubas. E, no mesmo período, a infraestrutura urbana da região se desenvolveu pela retificação e canalização dos três rios - Ribeirão São Bento (antigo Desterro), Riacho dos Jerônimos e Riacho do Itororó (antigo do Carmo) - que permeavam o território dos morros até o cais, para estimular

a drenagem local.

No início do século XX se evidenciou o impacto das atividades ligadas a produção cafeeira. Segundo Santos (2012) a concentração de imigrantes e trabalhadores fez dobrar a população central no período de quarenta anos, mesmo momento em que se instalou grandes galpões ligados a atividade portuária. E como consequência, as condições de habitação local foram se alterando a partir do desenvolvimento de cortiços e ocupações na faixa inicial dos morros da população de baixa renda e trabalhadores do setor portuário.

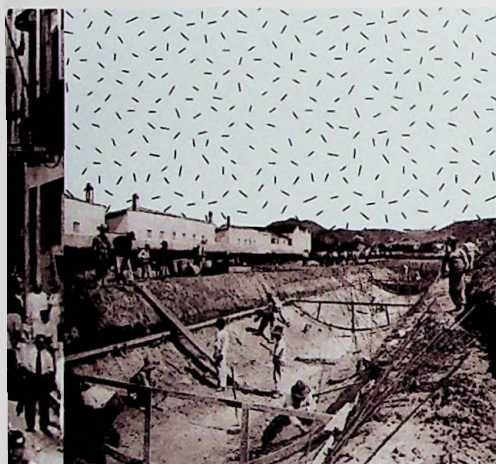


FIGURA 11. Obras dos Canais do Plano de Saturnino de Brito. Fonte: NOVO MILÊNIO, 2010.

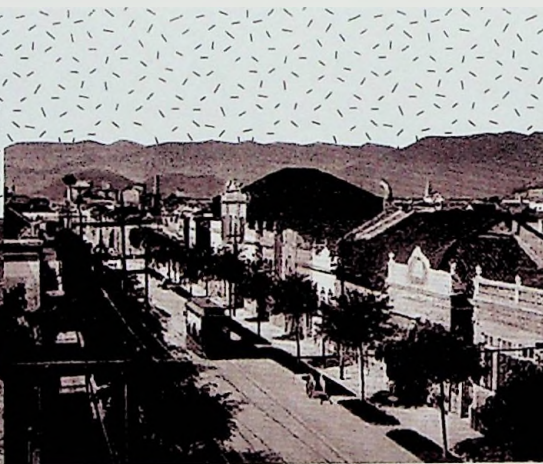


FIGURA 12. Trecho inicial da Av. Conselheiro Nêbias (cartão-postal de 1915). Fonte: SANTOS, 2012.



FIGURA 13. Início da Avenida Ana Costa. Fonte: SANTOS, 2012.



FIGURA 14. Imóvel deteriorado no bairro do Paquetá. Fonte: SANTOS, 2012.

FIGURA 15. Autoria própria a partir de cartografias.

## EXPANSÃO URBANA

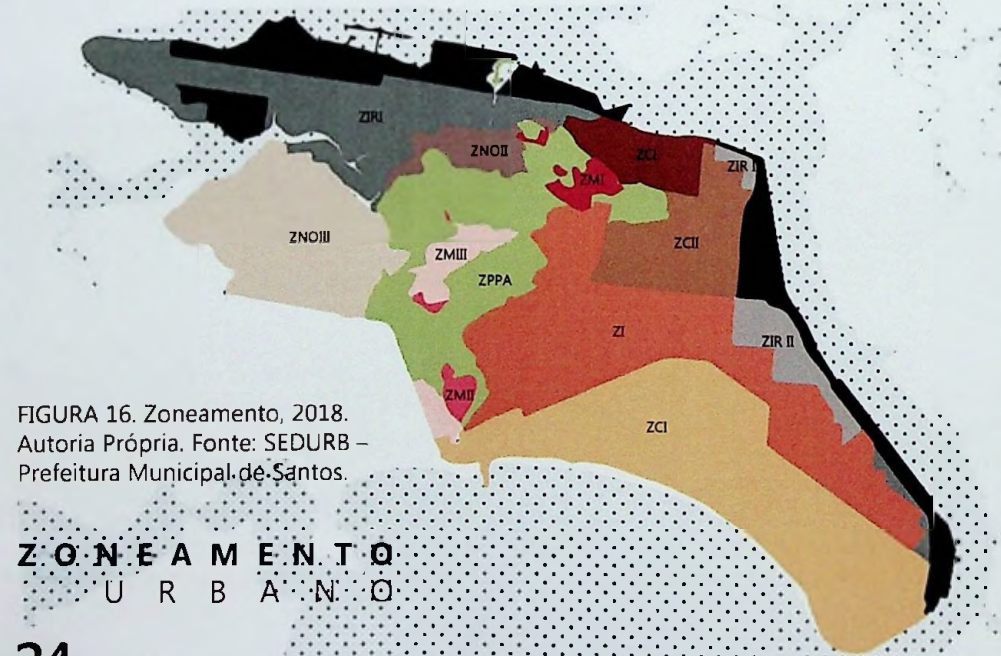


FIGURA 16. Zoneamento, 2018. Autoria Própria. Fonte: SEDURB – Prefeitura Municipal de Santos.

## ZONEAMENTO URBANO

ESC. 1:90000

- Núcleo Inicial (1545)
- Período Colonial
- De 1820 a 1880
- De 1881 a 1910
- De 1911 a 2000
- Crescimento Atual
- Área aterrada pela Cia das Docas (1820-1950)

ESC. 1:90000

- Zona central I
- Zona central II
- Zona intermediária
- Zona da orla
- Zona de indústria e retroportuária I
- Zona de indústria e retroportuária II
- Zona portuária
- Zona dos morros I
- Zona dos morros II
- Zona dos morros III
- Zona noroeste I
- Zona noroeste II
- Zona noroeste III
- Zona de proteção paisagística e ambiental

FIGURA 17. Panorama do bairro do Valongo no final do século XIX. Fonte: Museu do Pelé, 2019.

No ano de 1905, foi implantado o Plano de Saneamento de Saturnino de Brito que deu início ao desenvolvimento da dinâmica urbana no vetor sul da cidade. Através de canais de drenagem na nova área de expansão, o plano conferiria uma qualidade de vida a população. No entanto, o plano apresentado pelo engenheiro, tinha um caráter urbanístico, e embasado na topografia e hidrografia do território era constituído por grandes avenidas, e pontos de serviços na estruturação dos núcleos urbanos. Nesse aspecto, se contrariava os interesses de loteadores e construtores que pretendiam ampliar seu capital com a especulação de desenvolvimento, sendo motivo de discussão na Câmara Municipal.

Paralelamente a esse processo, o desenvolvimento da infraestrutura viária das Avenidas Ana Costa e Conselheiro Nébias e a instalação do bonde elétrico no ano de 1909 consolidaram o processo de expansão da zona leste. E, criaram o ponto chave de conexão entre o centro histórico e a orla, onde se instalaram comércios, serviços, instituições públicas, empresas e outras atividades, que as transformaram esses eixos estruturantes da cidade de Santos, em um grande polo regional terciário da Baixada Santista.

## ESPAÇO PÚBLICO PULSANTE: O RESGATE DA VIVACIDADE NO CENTRO HISTÓRICO DE SANTOS-SP

Em relação ao Porto de Santos, sua expansão e consolidação ocorreu a partir do século XIX, vinculado às infraestruturas ferroviária, portuária e viária. Nesse mesmo período se destaca a atuação de Prestes Maia no município, o qual elaborou o Plano Regional de Santos de articulação e integração da região em função da atividade portuária, devido a estagnação provocada pelo intenso crescimento econômico do porto.

A estruturação de uma rede de rodovias reforçou a importância do porto, tornando-o como eixo de exportação e importação e um aumento da população residente no litoral. Segundo Santos (2012), a partir da década de 50, principalmente com a abertura da Via Anchieta, 1947, a facilidade de acesso instaurou a atividade turística balnearia e a vinda da população sazonal.

Em suma, segundo o relatório do Instituto Pólis, na década de 1970 se apresentava intensamente urbanizada, principalmente a zona leste. E apesar dos planos urbanísticos implantados, se constituiu uma malha viária heterogenia, pouco articulada e com uma diversidade de loteamentos.

No tocante a área central, que inicialmente concentrava a totalidade de comércios, serviços e habitações, sofreu um processo de esvaziamento intenso e gradual a partir da década de 1960. Segundo dados do IBGE, entre os anos de 1980 e 2010, a área central da cidade perdeu aproximadamente 10% da população, e essa aceleração é compatível com o período de crise econômica no Brasil e criação de novas centralidades na cidade, como no bairro Gonzaga. E, como consequência desse processo, se estruturou um movimento pendular de população ativa entre o centro e a orla.

No mesmo período, se evidenciou a ampliação da segregação socioespacial com o aumento de aproximadamente 16% da população em área de risco, mangues e encostas. Na região noroeste, de loteamentos mais recentes e valores mais acessíveis, densidade demográfica dobrou, no entanto, se manteve a baixa densidade populacional em relação às outras regiões da cidade. E, segundo Carriço (2002), a zona leste se apresentou com um crescimento inferior em relação ao seu histórico de adensamento, refletindo a concentração de empreendimentos privados na área.

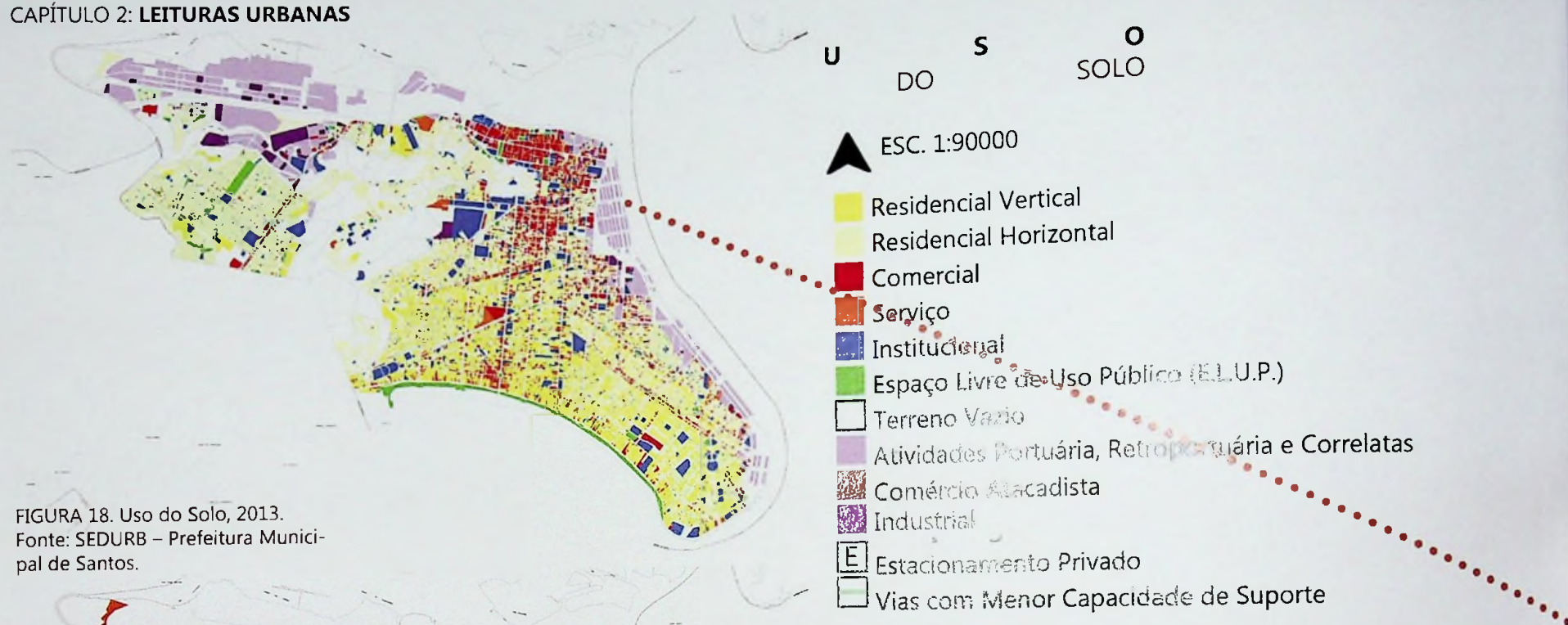


FIGURA 18. Uso do Solo, 2013.  
Fonte: SEDURB – Prefeitura Municipal de Santos.

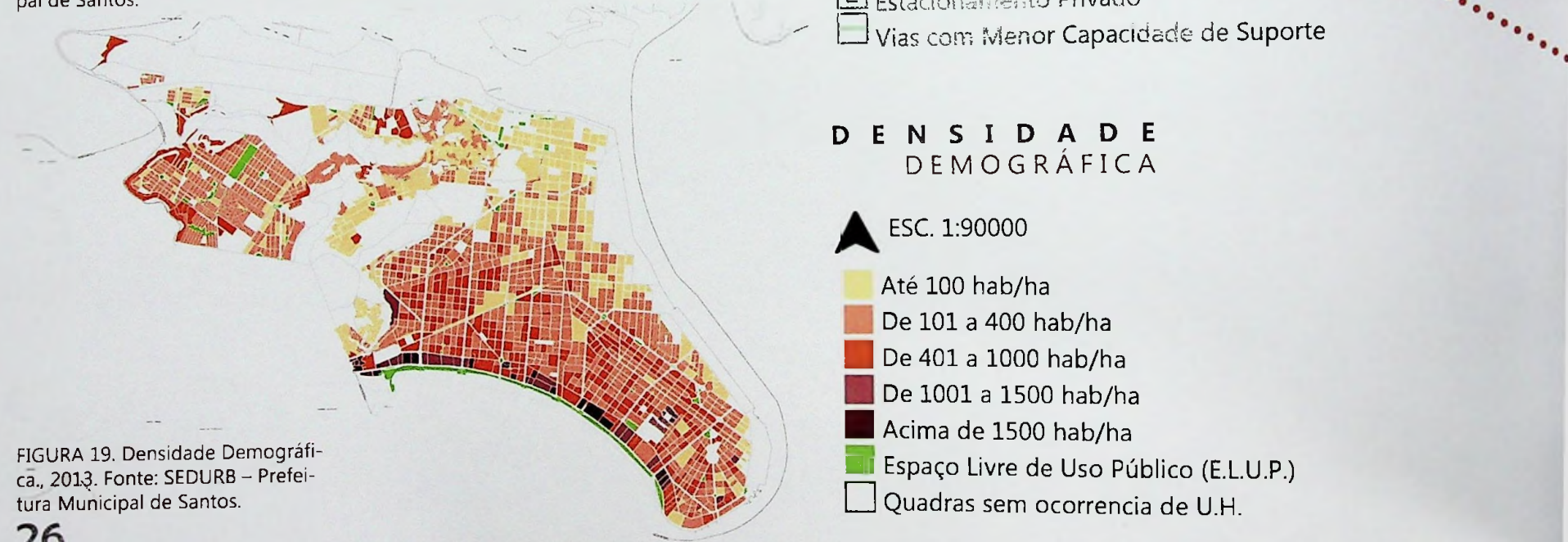


FIGURA 19. Densidade Demográfica, 2013. Fonte: SEDURB – Prefeitura Municipal de Santos.

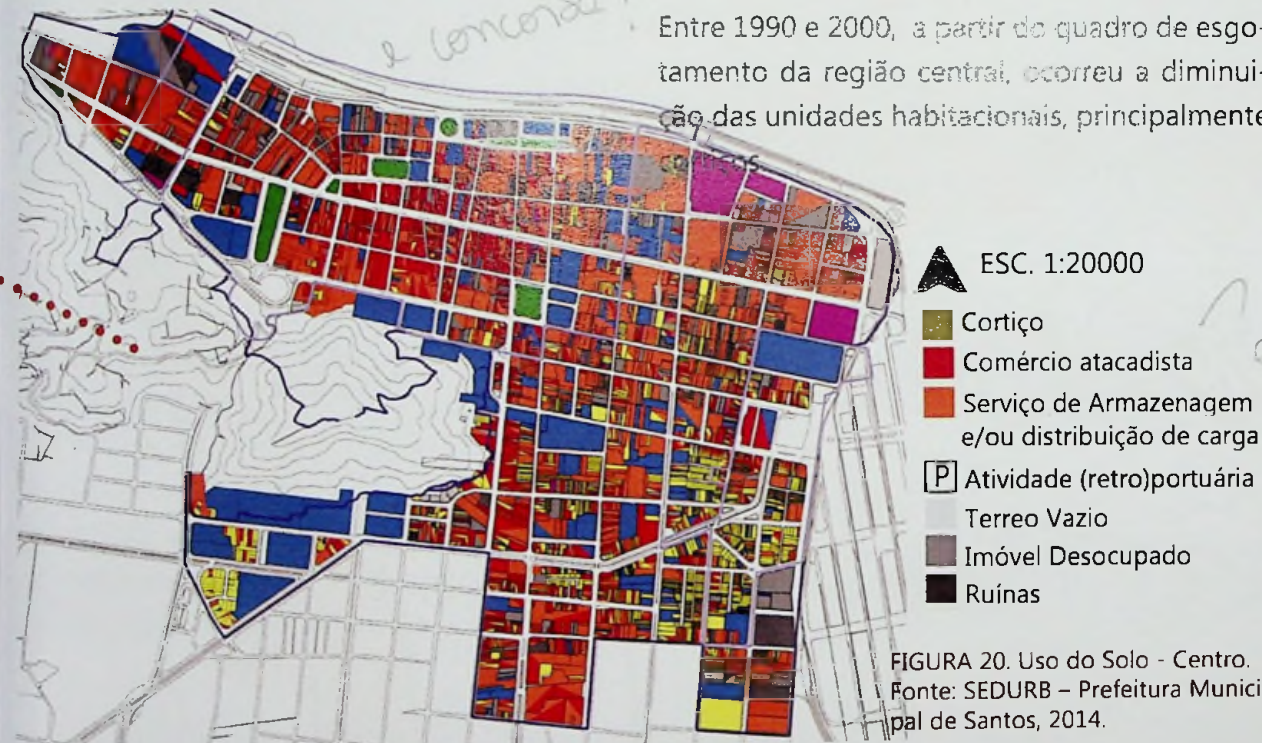
O plano diretor de Santos (1998), baseado em uma cidade sustentável e inclusiva, realizou uma revisão legislativa do uso do solo para desenvolver o quadro de estagnação da área central - que, como consequência, apresentava um alto índice de imóveis desocupados. Segundo o diagnóstico da Secretaria de Desenvolvimento Urbano, esse acentuado esvaziamento se apresenta como reflexo da legislação urbanística da cidade, que não se modificou no período de 1968 a 1998.

Em suma, esse plano considerou características do território como gabarito e potencial construtivo, instaurando uma lei complementar que criou maior liberdade de ocupação, gerando um processo de verticalização na paisagem. No entanto, "a cidade ainda permanece com bloqueios que requerem um olhar estratégico, um olhar de coalização para superação das questões associadas à moradia, à preservação do patrimônio, a relação porto-cidade, dentre outros aspectos." (SEDURB, 2016, p. 1)

Entre 1990 e 2000, a partir do quadro de esgotamento da região central, ocorreu a diminuição das unidades habitacionais, principalmente

E parte dos serviços e comércios se tornaram desocupados - ressaltando que, em 2014, 42% desses imóveis possuíam níveis de proteção 1 e 2 - portanto, ocorreu uma diminuição das dinâmicas locais. As indústrias que passaram a se concentrar mais no bairro Paquetá consolidaram o aumento de edificações usados como estacionamento. Nesse aspecto, uma política de incentivo a ocupação ocorreu através da instalação de instituições nesses imóveis desocupados, como forma de reativar a região.

Nesse aspecto, uma pesquisa do NESE (Núcleo de Pesquisas e Estudos Socioeconômicos da Universidade Santa Cecília) sobre as percepções da população Santista em relação ao centro histórico, se evidenciou questões relacionadas aos baixos índices de hábitos e frequência na região. A falta de segurança se apresenta disparadamente como um fator de instabilidade, essencialmente no período noturno, somada a ausência de atividades que realmente estimulem o deslocamento para a centro da cidade, ou, quando presentes, a deficiência na divulgação de desses atrativos por parte do poder público. A exceção das motivações se apresentou apenas quando vinculadas a atividades comerciais ou alimentícias, como restaurantes.



## CAPÍTULO 2: LEITURAS URBANAS

FIGURA 21. Zonas Especiais. Autoria Própria. Fonte: SEDURB – Prefeitura Municipal de Santos, 2018.



No ano de 2003 foi formulado o programa Alegria Centro, na expectativa de alavancar a matrozona central de Santos. Na intensão de reverter o esvaziamento, preservar a paisagem histórica local e estimular o cumprimento da função social pra propriedade urbana. Foi realizado, por exemplo, a implantação de equipamentos culturais e gastronômicos. No entanto, devido a questões como insegurança e acessibilidade estagnaram esse processo de intensificação de atividades. E também, o alto crescimento imobiliário advindo das atividades do pré-sal e a aquisição de negócios a distância por parte de empreendedores auxiliaram esse processo de decadência.

Em contrapartida, em 2018, foi implementada a lei complementar de legislação urbanística municipal, que realizou um ordenamento do uso e ocupação do solo a partir de instrumentos de flexibilização legal e a criação de diretrizes estratégicas para a revitalização da área, como a criação de zonas especiais que consideram as peculiaridades de cada área.

Marcada pelo patrimônio histórico e os diferentes níveis de proteção, foi desenvolvida a área de proteção cultural que abriga símbolos de identidade da cidade estimulando a preservação; as zonas de renovação urbana Valongo e Paquetá que compreendem o fomento do uso misto e principalmente habitacional; a área de adensamento sustentável, que incentiva a densidade demográfica a partir de políticas de habitação social e mercado popular somada a novos projetos de mobilidade urbana através do transporte público como o VLT; as ZEEIS, que consiste em programas e projetos para atendimento de população de baixa renda através de residências; e por fim, os NIDEs, que por meio de diretrizes estratégicas direcionam o desenvolvimento de áreas mais específicas como os armazéns desativados da orla central, reestabelecendo função para o território ocupado.

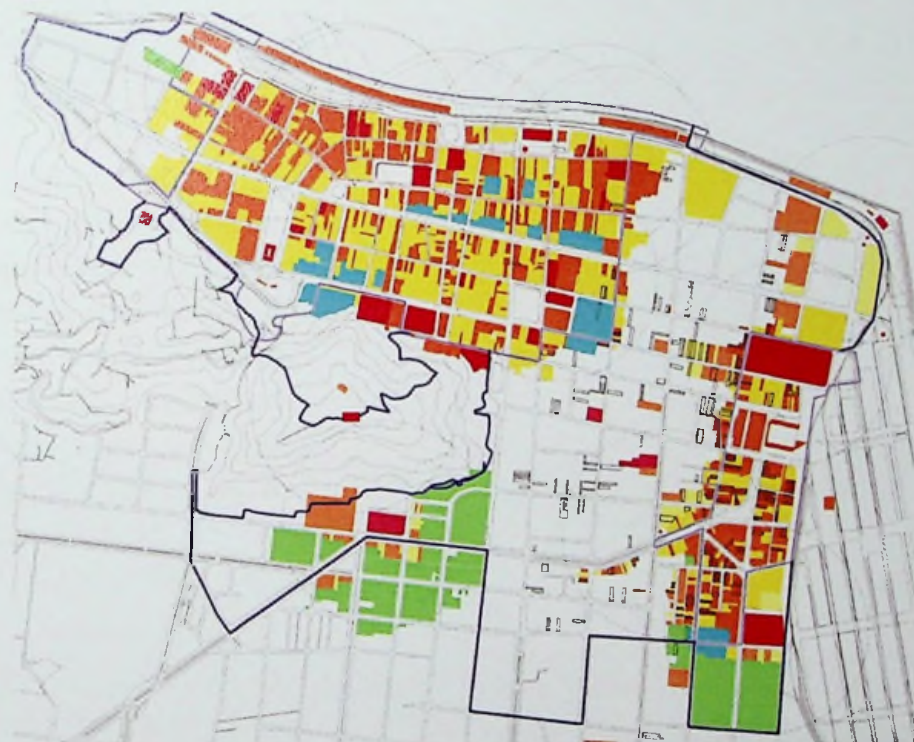
*M. O. Aguiar  
São 7*

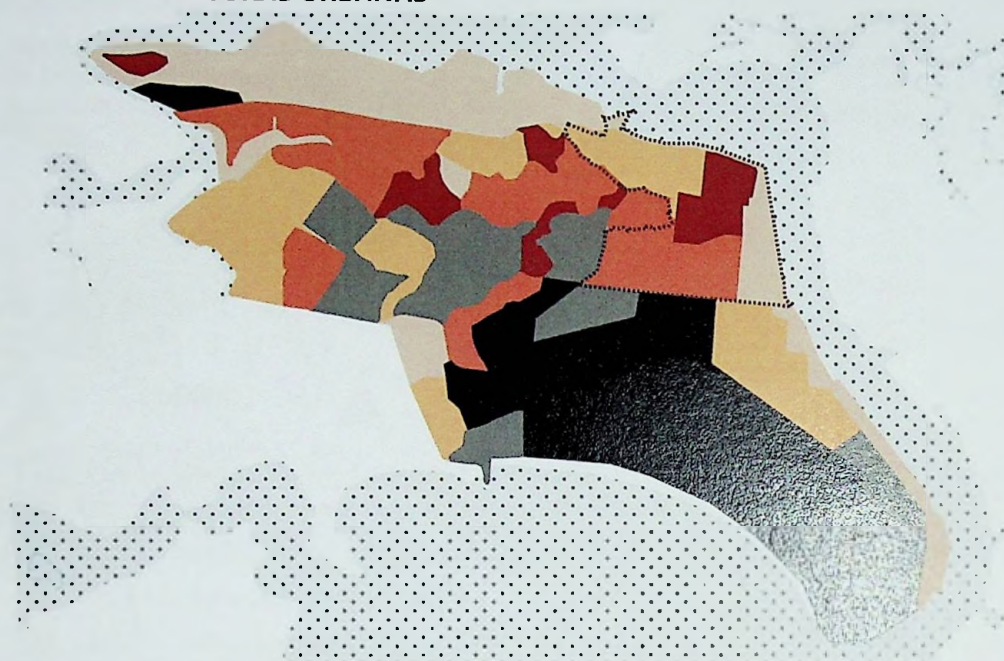
- NP 1 (APC)
- NP 2 (APC)
- NP 3A (APC)
- NP 3B (APC)
- NP 4 (APC)
- NP 1
- NP 2
- NP 3
- NP 4
- Alegria Centro
- Área de Proteção Cultural (APC)



ESC. 1:20000

FIGURA 22. Proteção Cultural. Fonte: SEDURB – Prefeitura Municipal de Santos, 2014.





## VULNERABILIDADE SOCIOAMBIENTAL

▲ ESC. 1:90000

- Muito baixa
- Baixa
- Média
- Alta
- Muito alta
- Áreas não consideradas na análise

FIGURA 23. Vulnerabilidade Socio-ambiental, 2010. Autoria Própria. Fonte: CEAPLA / IGCE - UNESP.

Como já evidenciado, o processo de expansão da cidade estimulou a segregação espacial na medida em que a atividade portuária e valorização da terra na região central, gerou fluxos migratórios direcionados a área de morros e região noroeste de Santos. E, somado a esse processo, o desenvolvimento de infraestruturas urbanas na porção leste desencadeou a especulação imobiliária na região, consolidando privilégios à camadas mais favorecidas. Nesse aspecto, o estudo realizado por pesquisadores CEAPLA/IGCE-UNESP reafirma essa segregação do território, a partir dos

fatores de capacidade de suporte e criticidade, representando as condições físicas e ambientais das áreas relacionadas a fatores sociais, como taxa etária, escolaridade, renda e emprego.

As áreas de vulnerabilidade alta e média se concentram na região dos morros, e bairros da macrozona do centro, resultado de um perfil de jovens e idosos responsáveis pelo domicílio e baixas taxas de alfabetização e renda. Enquanto bairros do vetor sul apresentam melhores condições socioeconômicas e de infraestrutura urbana e consequentemente menor vulnerabilidade social. No entanto, segundo o Plano de Mobilidade Urbana (2015), apesar das diferentes camadas do território, se consolidou o perfil de população idosa, de maior renda e escolaridade em relação às cidades da Baixada Santista.

## DESIGUALDADE SOCIOESPACIAL

*Macrozona Centro*

predomínio de atividades do setor terciário, edificações de patrimônio cultural, baixa densidade, densa ocupação e concentração de imóveis desocupados.

*Macrozona Leste (Vetor Sul)*

edificações de predomínio vertical de uso fixo e temporário população de alta renda, concentração de uso de veículos motorizados, lotes altamente valorizados, jovens e idosos, infraestrutura urbana. concentração de atividades recreativas e culturais.

*Macrozona Morros*

predomínio de famílias de baixa e média renda, auto crescimento populacional, ocupação predominantemente horizontal e habitações precárias.

*Macrozona Noroeste*

predomínio de baixa e média renda, concentração residencial e baixa densidade, elevada presença de crianças e jovens, baixos índices de alfabetização.

M A P A  
S Í N T E S E

FIGURA 24. Mapa Síntese. Autoria Própria. Base Cartográfica, 2019. Fonte: SEDURB – Prefeitura Municipal de Santos.



FIGURA 25. Porto de Santos - Terminal Santos Brasil. Fonte: <www.viagemeturismo.abril.com.br>. 2016.



FIGURA 27. Orla desativada - Centro. Fonte: Própria, 2019.

O Porto de Santos, que se caracteriza por ser o maior da América Latina, se estende por aproximadamente 16.000 metros da costa de Santos, e concentra a principal atividade econômica da cidade. Sendo assim, a zona portuária se destaca pela intensa ocupação da linha d' água, com desenvolvimento de atividades de embarque e desembarque, armazéns e isolamento em relação a malha urbana.

## RELAÇÃO TERRA/ÁGUA



FIGURA 26. Orla da praia - Leste. Fonte: <www.turismosantos.com.br>. 2013.

### RELAÇÃO

### COM A ORLA



Sem escala.



Atividade Portuária



Faixa Inativa



Praia/Recreação



FIGURA 29. Relação da cidade com a orla. Auto. Fonte: SEDURB – Prefeitura Municipal de Santos. Base: Google Maps, 2019.

FIGURA 28. Canal de Santos. Fonte: Própria, 2019.



## D R E N A G E M

▲ Sem escala.

■ Canais de drenagem



FIGURA 30. Canais de Santos. Autoria Própria.  
Fonte: SEDURB – Prefeitura Municipal de Santos, 2018.  
Base: Google Maps, 2019.

Se destaca que o primeiro trecho de cais e armazéns inaugurados para atividades portuárias no centro histórico da cidade se encontra desfuncionalizado e sem acesso para a população da cidade. Por fim, os principais formas de relação com a água se faz por meio dos canais de drenagem que

eixos estruturantes arborizados; e da praia, localizada na zona leste, que se conecta através dos jardins que se estendem por sete bairros da região e apresenta uma paisagem natural de uso por parte dos moradores locais e pelo turismo balneário intensificado em períodos de veraneio.

## T U R I S M O

▲ Sem escala.

● Turismo Balneário

● Turismo Histórico/Patrimonial

■ Turismo outros

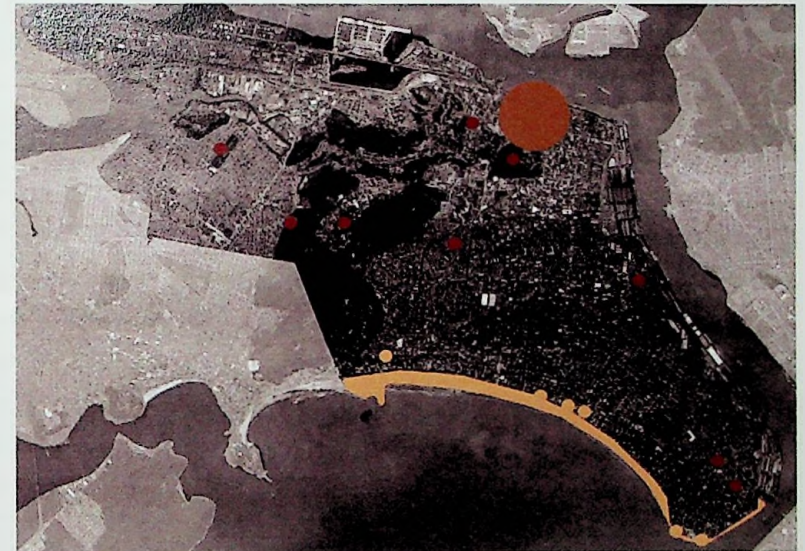


FIGURA 31. Pontos turísticos. Autoria Própria.  
Fonte: Turismo Santos – Prefeitura Municipal de Santos, 2018.  
Base: Google Maps, 2019.



MOBILIDADE  
E  
INTEGRAÇÃO

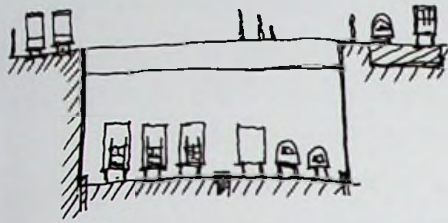


FIGURA 32. Croqui do Projeto Mergulhão. Autoria Própria. Fonte: SEDURB – Prefeitura Municipal de Santos, 2007.

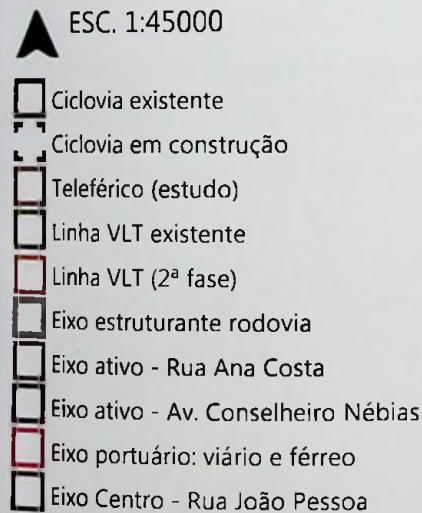


FIGURA 33. Mobilidade. Autoria Própria. Fonte: SEDURB – Prefeitura Municipal de Santos, 2015.

Em uma cidade de intenso movimento pendular que impacta os sistemas viários e as dinâmicas sociais no tempo gasto com deslocamentos, a questão de mobilidade possui papel fundamental. E, apesar da grande concentração de veículos individuais e motorizados na cidade, o transporte sustentável e público se destaca como responsável por mais da metade das viagens diárias, principalmente por motivos de estudo e trabalho. A bicicleta e seus eixos de ciclovia, configura 8% dos deslocamentos da população santista. E, como prática diária, os percursos realizados a pé somam 37%, demonstrando a importância da qualidade das infraestruturas como calçadas e espaços livres em Santos.

Em relação ao desenvolvimento urbano e transporte público, se vincula a linha de VLT existente na cidade que conecta a cidade de São Vicente e Santos, até seus eixos principais da porção leste. A segunda fase de implantação da linha do VLT, prevê a consolidação do eixo de adensamento sustentável previsto no planejamento da cidade a partir de um conjunto de transformações urbanas e a estruturação de um ponto nodal de transportes na região central, segundo o Plano de Mobilidade (2014)

da Secretaria de Desenvolvimento Urbano da Prefeitura de Santos.

Um estudo de viabilidade técnica em 2013, a partir da ideia de intermodalidade no transporte público, previa um teleférico que conectaria os morros a região do centro, em uma edificação adjacente ao eixo da rodoviária. O projeto proporcionaria um enquadramento da paisagem natural da cidade, e diminuição do tempo de deslocamento de moradores dos morros a partir de uma infraestrutura de transporte de qualidade, descongestionando o sistema de ônibus, o qual é o principal responsável pelo deslocamento terrestre atual.

O “Mergulhão” também se estabeleceu significativamente na estruturação da mobilidade urbana da cidade relacionado ao processo de revitalização da orla e armazéns desativados da região central. O projeto realizado em 2007 - que atualmente é descartado pelo município devido a inviabilidade econômica - se caracteriza por uma via subterrânea que se estende do trecho da Estação do Valongo até o final da praça Barão do Rio Branco, permitindo uma continuidade da área com a orla a partir da mudança do intenso fluxo de caminhões do perímetro.

ESC. 1:45000

-  Museus
-  Universidades
-  Escolas Públicas
-  Teatros
-  Centro Culturais
-  Cinemas

FIGURA 34. Equipamentos Culturais e Educacionais. Autoria Própria. Fonte: Sistema Nacional de Informações e Indicadores Culturais, 2019.

CULTURAL  
EDUCACIONAL

A cidade de Santos possui uma dinâmica cultural caracterizada por uma rede de manifestações culturais, socioculturais e equipamentos de apoio instalados, principalmente, nos eixos de adensamentos sustentável e orla – zona leste – e no centro histórico, a partir do patrimônio cultural e suas instalações. Ao longo do território se distribuem os equipamentos como cinemas -de tradição santista- e teatros, museus e igrejas históricas – que em sua maioria, se localizam no centro, e demonstram os diversos estilos arquitetônicos da história da cidade, do colonial ao eclético. E, essas construções, ficam sob responsabilidade do CONDEPASA, que desenvolve a política de preservação do patrimônio cultural da cidade.

O incentivo a cultura também se evidencia a partir de festivais realizados no território. No entanto, uma pesquisa do SESC, segundo o diagnóstico de Santos realizado pela SEDURB, mostrou que 90% das pessoas que frequentam essas atividades são artistas, o que caracteriza uma ausência de comunicação e estímulo para a frequência da sociedade nessas atividades. Um equipamento de destaque e grande frequência nas relações culturais é o Centro cultural Patrícia Galvão, localizado na zona leste

adjacente a zona dos morros, onde se desenvolvem atividades de linguagem e arte que abrangem diferentes faixas etária da população.

Na cidade, se verifica o estímulo e fortalecimento de políticas públicas culturais e ações populares de cultural atribuídas a pontos de cultural, principalmente em territórios vulneráveis – como a periferia, dentro de um quadro de inclusão social, através de atividades de baixo custo que constroem uma diversidade cultural. Como é o caso do Instituto Arte no Dique, que realiza um trabalho sociocultural, principalmente vinculado a música, em um área carente para diferentes faixas etárias. É, é importante ressaltar que “grande parte das crianças e adolescentes que integram as oficinas de arte, são evadidos; muitos retornaram à escola em função das atividades desempenhadas nessa instituição de educação-não-formal.” (TOLDO, 2007, p. 90)

No tocante ao sistema educacional, segundo o IBGE (2017), a cidade possui uma taxa de escolaridade – entre 6 e 14 anos – de 98,2%, o que reflete da distribuição do sistema de ensino público nas diferentes regiões da cidade.

No entanto, se evidencia que as universidades se apresentam concentradas ao longo dos corredores de desenvolvimento sustentável e de conexão entre o centro e a orla.

No âmbito nacional, se destaca a qualidade da política de equipamentos públicos estatais, os Centros de Artes e Esporte Unificados (CEUs) conhecidos como “Praças” (2013), que, segundo o Ministério da Cultura (2014), se caracteriza pela integração de atividades socio-culturais, socioassistenciais, de qualificação, recreativas e esportivas instaladas em áreas de vulnerabilidade social. E, nesse mesmo aspecto, é válido ressaltar o CAIS – Centro de Atividades Integradas de Santos, na Vila Mathias, que oferece oficinas artísticas e culturais, além de abrigar o Programa Escola Total, se inserindo nas políticas de inclusão social do município.

## CAPÍTULO 2: LEITURAS URBANAS

FIGURA 36. Eixo Viário e Comercial/Serviços: Rua João Pessoa. Fonte: Própria, 2019.



FIGURA 37. Galpões degradados utilizados por serviços relacionados atividades portuárias. Fonte: Própria, 2019.

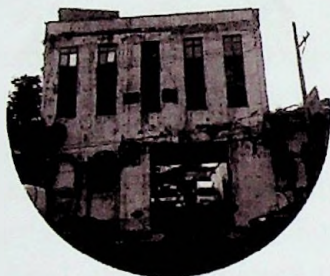


FIGURA 39. Concentração de Caminhões e paisagem portuária em frente aos armazéns desativados. Rua João Pessoa. Fonte: Própria, 2019.

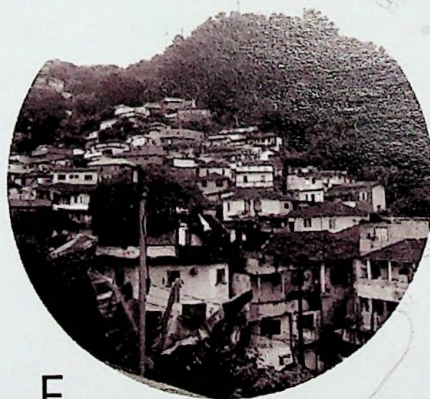


FIGURA 38. Morro Penha adjacente ao Viaduto da Av. Martins Fontes/050. Fonte: Própria, 2019.

FIGURA 41. Edificação subutilizada e degradada do sistema de Bonde Turístico. Fonte: Própria, 2019.



Concentração de dinâmicas ao redor do viaduto



FIGURA 40. Enquadramento da paisagem pelas gruas das atividades portuárias. Fonte: Própria, 2019.



FIGURA 42. Bonde Turístico e Estação Valongo. Fonte: Turismo Santos - Prefeitura Municipal de Santos, 2018.

FIGURA 43. Eixo comercial/Serviços: Rua João Pessoa. Fonte: Própria, 2019.

A N Á L I S E  
S E N S Í V E L

# LINHA D' ÁGUA E APROPRIAÇÃO: RESGATE DA VIVACIDADE NO CENTRO HISTÓRICO DE SANTOS-SP



FIGURA 45. Paisagem urbana dos históricos - Museu de Arte de Santos. Fonte: Própria, 2019.



FIGURA 46. Espaço público com concentração de transporte público e privado. Fonte: Própria, 2019.



FIGURA 47. Armazéns desativados e degradados. Fonte: Própria, 2019.

FIGURA 48. Degradação do patrimônio histórico. Fonte: Própria, 2019.



FIGURA 49. Linha Férrea. Fonte: Própria, 2019.

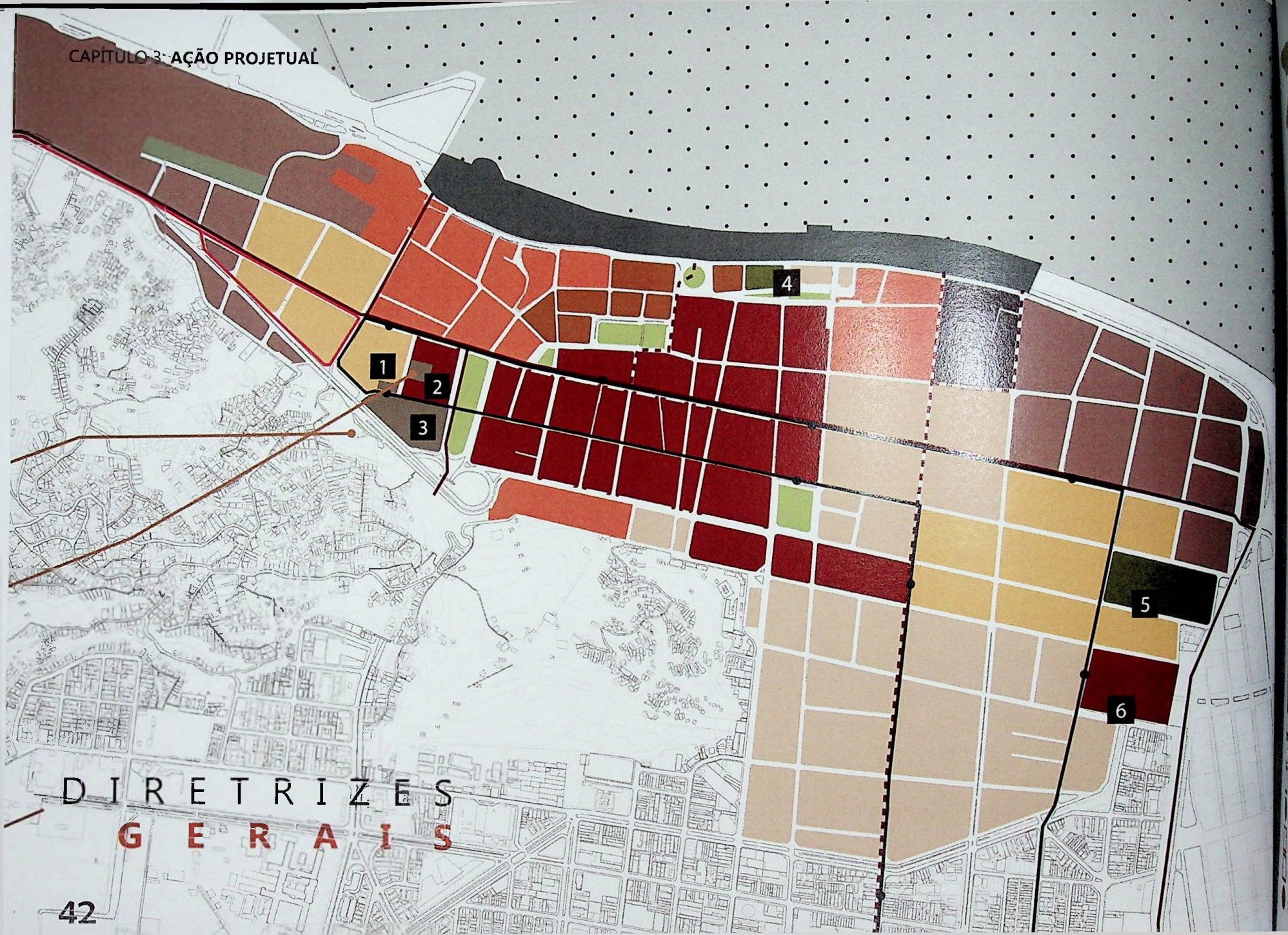


FIGURA 50. Galpões de atividades portuárias e ausência de fluxos de pessoas. Fonte: Própria, 2019.



- ▲ ESC. 1:10000
- Viário: Fluxo intenso de caminhos e carros
  - Orla desativada
  - Ruas menores, ausência de fluxo de pessoas e edificações históricas subutilizadas
  - Eixo principal de diferentes dinâmicas
  - Diminuição de fluxo de pessoas
  - Fluxos de pessoas
  - Fluxos de veículos
  - Ponto Nodal
  - Praça com permanências
  - ! Sensação de insegurança

# 3 A Ç Ã O PROJETUAL



DIRETRIZES  
GERAIS



Z O N A S  
E DINÂMICAS

▲ ESC. 1:10000

- Praças históricas
- 1 Terminal Central VLT (2ª fase)
- 2 Terminal Central Teleférico (Estudo)
- 3 Terminal Transporte Público e Rodoviário.
- 4 Terreno Arborizado Subutilizado
- 5 Cemitério
- 6 Mercado Municipal
- Ciclovía Existente
- Ciclovía Proposta
- Linha VLT (2ª fase)
- Pontos VLT (2ª fase)
- Linha Transporte Intermunicipal
- Linha Teleférico
- Ponto Teleférico (Estudo)

■ Revitalização da orla através a instalação de um equipamento público de cunho ambiental-cultural, que proporcione a inclusão social a população local, aos bairros adjacentes e a cidade e turismo como um todo. Inserir uma função aos armazéns desativados, mantendo seu simbolismo histórico; desenvolver a extensão da orla através do contato diferenciado com o Rio Pedreiras e estabelecer uma permeabilidade entre os dois lados do equipamento.

■ Estímulo ao comércio e serviços. E estímulo ao adensamento populacional da área, a partir do uso misto, uma vez que a maior parte das edificações se caracterizam por sobrados ou maior quantidade de pavimentos.

■ Fomento de atividades culturais e alimentícias no térreo das edificações da área. Além do uso misto, ativando as edificações -em sua maioria - históricas e marcadas, a fim de criar novas dinâmicas às ruas em período integral e aquecer a área para a revitalização da orla. E estímulo a instalação de novos museus.

■ Adensamento e renovação urbana da área a partir de políticas de Habitação Social e de Mercado Popular -ativando o térreo a partir de atividades comerciais- e se utilizando dos

terrenos das edificações subutilizadas da região, a fim de promover uma nova dinâmica local.

■ Estímulo a reutilização das edificações desocupadas a atividades de serviços e administrativas portuárias, desencadeando uma maior qualidade estrutural ao porto. E fomentando o serviço hoteleiro para o apoio aos trabalhadores pendulares da área.

■ Estímulo a ativação do térreo -que se apresenta fechado para si, devido as dinâmicas nos pavimentos superiores das edificações de elevado gabarito-, a partir de atividades comerciais, serviços e ramo alimentício.

■ Zona de adensamento sustentável, a partir do fomento ao adensamento populacional, instalação de equipamentos públicos e empreendedorismo, a fim de criar empregos e atrair uma nova dinâmica local.

■ Área destinada a estacionamento de veículos vinculados a atividades portuárias.



DIRETRIZES  
GERAIS



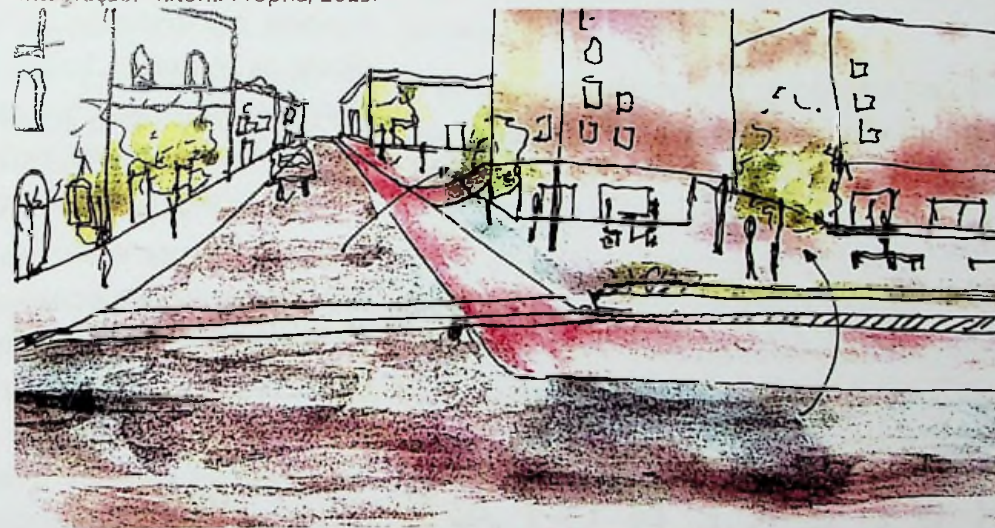
E I X O S  
E FLUXOS

▲ ESC. 1:10000

- Extensão do novo projeto Mergulhão
- Eixo estruturante de atividades do setor terciário
- Intensificação do eixo viário: VLT
- Vias compartilhadas
- Eixo estruturante: Universidades
- Pontos de conexão
- Eixos de conexão de Espaços Públicos de Uso Livre
- Calçadão
- Intensificação do fluxo viário e de pessoas
- Equipamentos educacionais
- Praças históricas
- Eixo de transporte público e privado
- Ponto nodal de transporte público
- Marcos visuais
- Eixo visual
- 1 Acesso Morro Penha



FIGURA 51. Croqui: eixo mobilidade e integração. Autoria Própria, 2019.



3

FIGURA 52. Croqui: eixo integração universidades. Autoria Própria, 2019.

O Parc de la Villette, situado na capital francesa, se insere no contexto da reinterpretação da sensibilidade do pitoresco inglês de uma forma atípica em relação aos parques urbanos da época. Resultado de um concurso para um projeto de parque popular, vencido por Bernard Tschumi, em 1985, o entorno era caracterizado por bairro de trabalhadores e as preexistências, marcadas por edifícios industriais que paralelamente eram cortados por canais. Como o ideal de um parque do século XXI, traduzia a intenção das apropriações e figurações, a partir das sensibilidades do século XX. No entanto, essa reinterpretação da sensibilidade momentânea e global é introduzida de forma acelerada e diante da abstração formal, se utilizando de elementos figurativos que invoquem as múltiplas facetas do caos da metrópole e abriguem os centros culturais do espaço.

A ideia, foi de criar um “não-lugar” em que a liberdade se dá através da apropriação particular de cada indivíduo e como uma extensão da cidade circundante. E a partir desse ideal, surge a questão: é necessário criar um respiro e fuga das dinâmicas diárias e recentes das cidades, ou aceitar esses elementos como parte do ser humano e remetê-los em diferentes experiências ao longo dos parques e da natureza apropriada?

## REFERÊNCIAS PROJETUAIS

*Parc de la Villette*



FIGURA 53. Parc de la Villette, 1985.  
Fonte: <[www.archdaily.com.br](http://www.archdaily.com.br)>.

O projeto do Brooklyn Bridge Park (2005-2010) se insere no contexto da cidade de New York nos anos de 1960, no qual, se consolidou um novo parâmetro de demanda social e políticas públicas que coordenaram as transformações urbanas e criação de planos e projetos estratégicos a fim de produzir uma infraestrutura e serviços direcionados a qualidade de vida da população, especialmente em locais obsoletos que eram marcantes na produção urbano-industrial do século XX (ZANETTI, 2005). Ressalta-se que, esse modelo de renovação tinha como base uma eficiência capitalista na qual ocorre a participação de investimentos privados somados ao público, em que o projeto deve ser auto suficiente a longo prazo. A intenção era revitalizar áreas que se tornaram de domínio público procurando promover uma arquitetura e paisagismo que simbolizavam uma qualidade de espaço urbano, recuperando elementos históricos, sociais e ecológicos. (VAZ E SILVEIRA, 1993).

















O projeto realizado por Michael Van Valkenburgh Associates por meio de financiamento estadual e municipal, teve como requisito a autossuficiência econômica em relação à manutenção e operação a longo prazo. Formado por cerca de 85 acres ao longo da borda do East River o parque se estende desde o norte da ponte de Manhattan até a Atlantic Avenue ao sul. E ao longo do mesmo, pequenos parques de bairro se tornam um meio de conexão com a cidade, se estabelecendo como um convite à população adjacente. É formado por 6 Piers, engloba propriedades históricas e oferece ambientes para diversas atividades.

O projeto do parque tem como uma de suas prioridades a sustentabilidade, impulsionada pelo conceito de "economia estrutural" que engloba um programa de criação de sistemas como o uso de materiais de recuperação, como pilares, e reciclagem de águas pluviais. Também conta com obras de contenção dos níveis do oceano, servindo de proteção para a costa, além de dar aos usuários diferentes experiências de contato com a água.

Brooklyn Bridge Park



FIGURA 54. Brooklyn Bridge Park, 2010.  
Fonte: <www.archdaily.com.br>.

-  Ponto nodal de transporte público e privado
-  Entrada Morro Perna e Nodal de transporte público
-  Conexão: percurso histórico
-  Eixo atividade setor terciário
-  Acessos Principais
-  Acessos Secundários
-  Eixo dos córregos canalizados
-  Delimitação da área de projeto
-  Preexistências
-  Mergulhão
-  Espaços Livres de Uso Público
-  Edificação Bonde Turístico e terreno subutilizado
-  Terreno arborizado subutilizado
-  Espaço livre (NIDE)
-  Equipamentos históricos-culturais
-  Habitação de Interesse Social
-  Eixo universidades
-  Eixo via espaço livre
-  Eixo Visual Morro
-  Eixo Memorial Praças
-  Linha Férrea

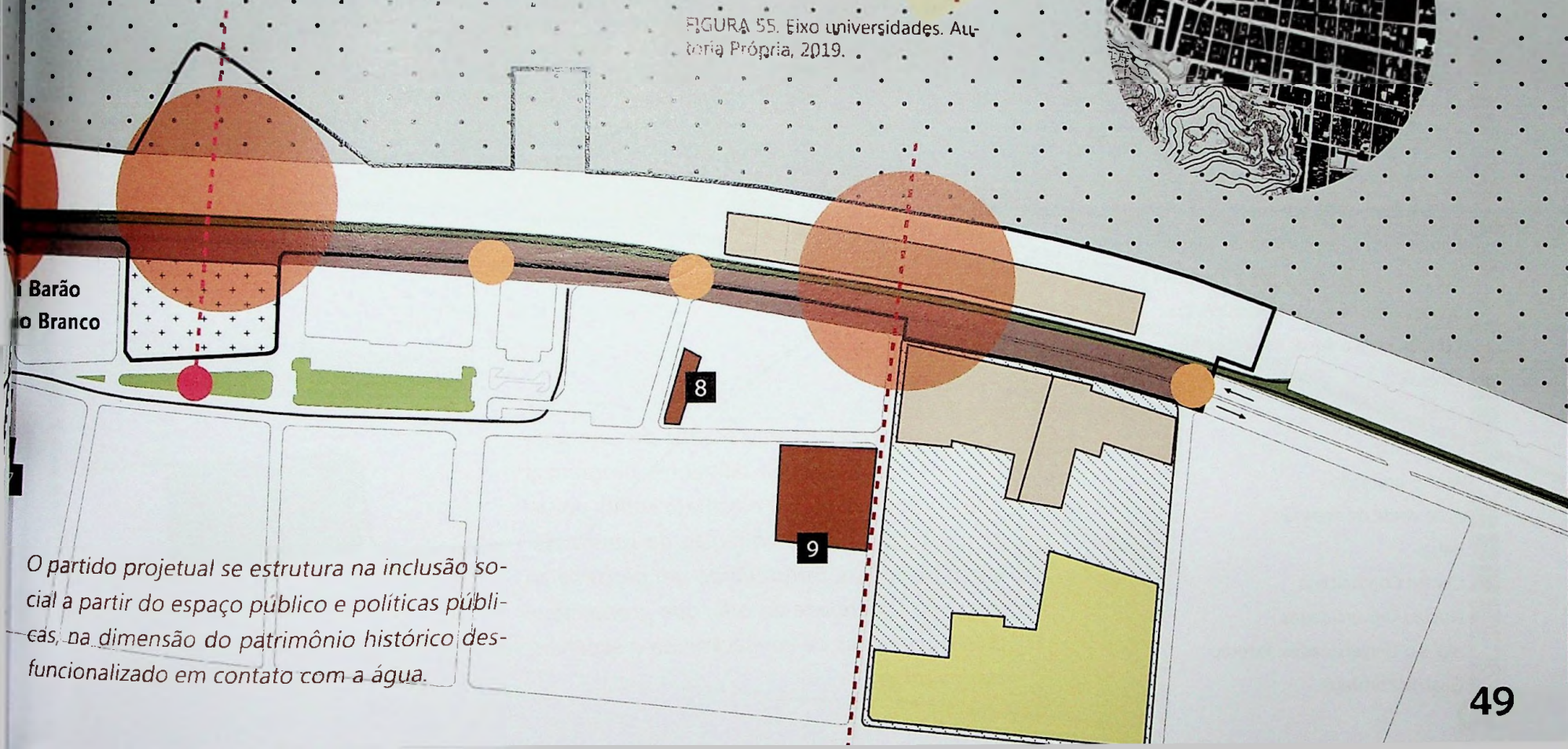
- 1 Santuário de Santo Antônio do Valongo
- 2 Estação do Valongo / Secretaria de Turismo
- 3 Museu Pelé
- 4 Casa da Fronteira Azulejada
- 5 Museu do Café
- 6 Pantheon dos Andradas
- 7 Conjunto do Carmo (Igrejas)
- 8 Casa do Trem Bélico
- 9 Outeiro de Santa Catarina (marco da fundação de Santos)

RIO PEDREIRA

**Praça Visconde  
de Maua**


















# PROPOSTA DE INTERVENÇÃO

FIGURA 55. Eixo universidades. Autoria Própria, 2019.



*O partido projetual se estrutura na inclusão social a partir do espaço público e políticas públicas, na dimensão do patrimônio histórico desfuncionalizado em contato com a água.*

### CAPÍTULO 3: AÇÃO PROJETUAL

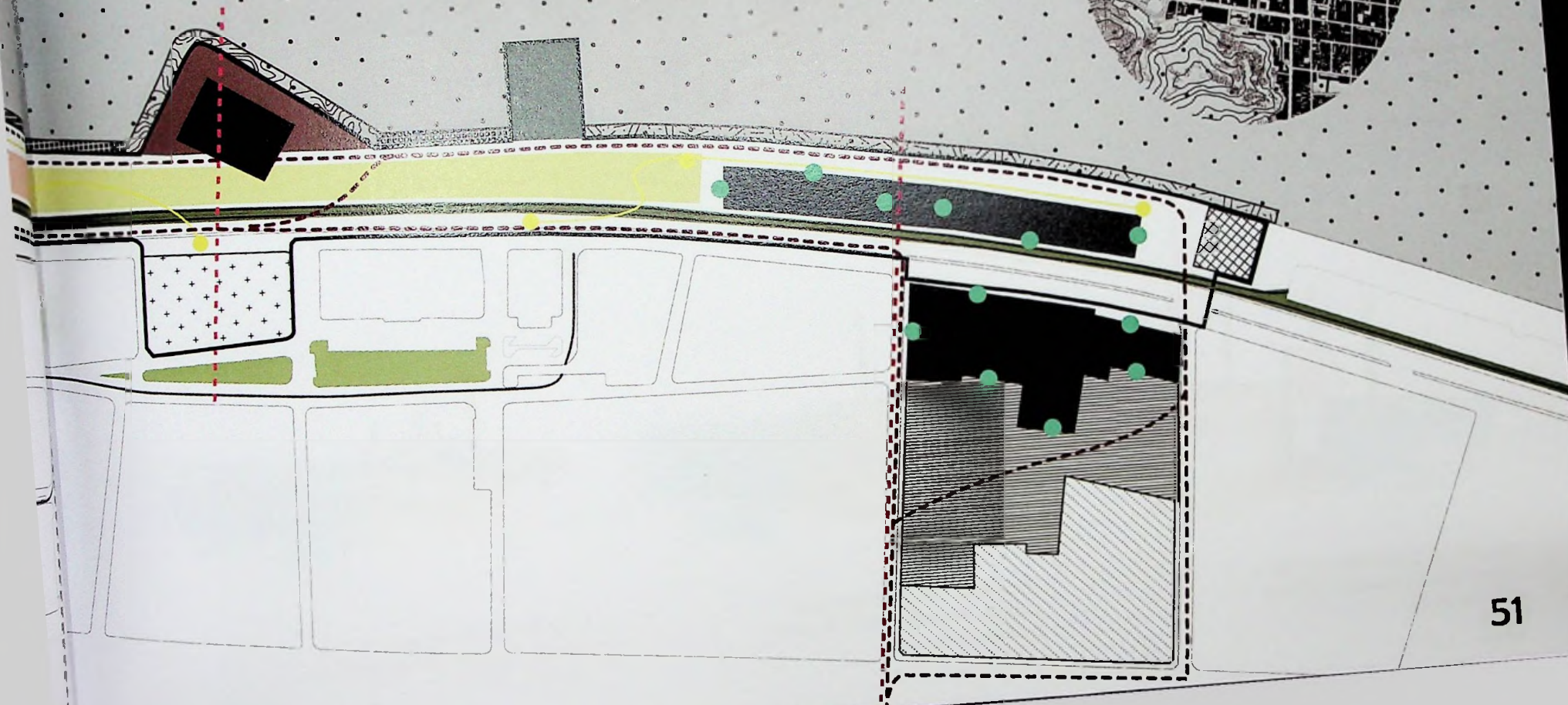
-  Espaço Público de Uso Livre - Praças Históricas
-  Acesso aos Edifícios Preexistentes
-  Acesso a Marquise
-  Delimitação do Parque Cultural
-  Linha do Bonde Turístico
-  Linha Férrea
-  Ciclovia
-  Museu do Bonde Histórico
-  Pontos de permeabilidade e conexão
-  Percurso contemplativo
-  Área poliesportiva
-  Praça Cívica
-  Área Piscinas
-  Centro Cultural
-  Pavilhão Expositivo
-  Centro Cultural/Restaurante
-  Contato com a água: Visibilidade ao córrego
-  Contato com a água: Cais e Passarela
-  Contato com a água: Natural/Pedras
-  Contato com a água: Arquibancada
-  Cinema
-  Farol
-  Cineteatro
-  Aterro gramado
-  Área verde de conexão
-  Balsa
-  Centro Comunitário
-  Núcleo Universidades
-  Núcleo Universidades: Externo
-  Guarda Portuária



A proposta inicial é caracterizada por um parque urbano que abriga diferentes programas culturais e reestabelece o contato com a paisagem natural e a água na região do centro histórico de Santos. Estruturando um percurso ao longo da linearidade da orla, que proporcione diferentes trocas de conhecimento e experiências culturais.

LINHAÇÃO GUECO PERSANÇO PRESTATÉ DA VVA CIDADEN MOCCENTRO HISTÓRICO DE SANTO USSSP

# P R O J E T O I M P L A N T A Ç Ã O



▲ ESC. 1:3000  
 → Fluxos e Conexões  
 - - - Relações com a água

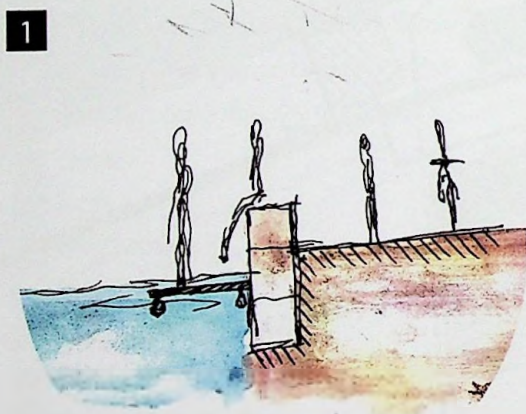
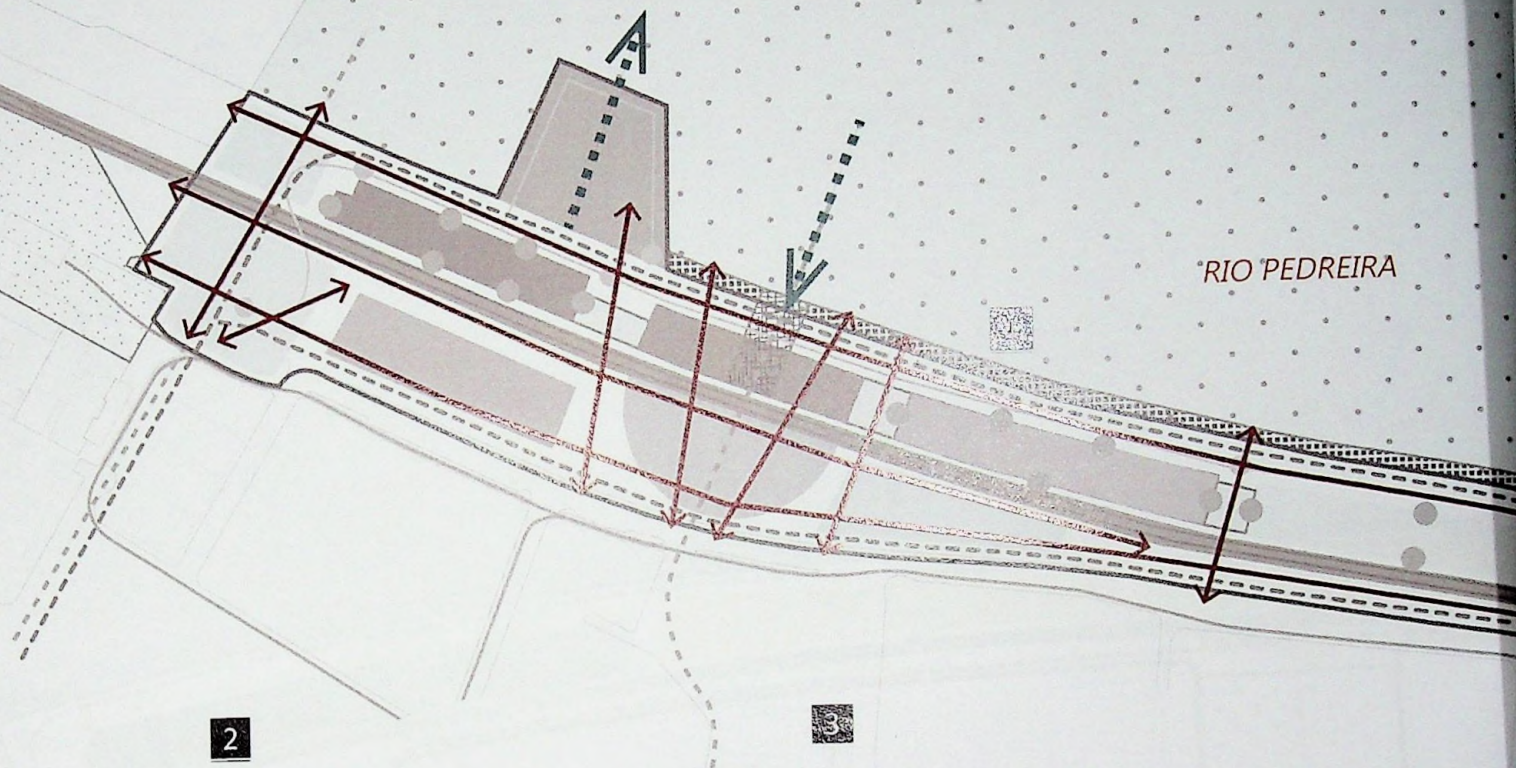


FIGURA 56. Corte: relação com a água - cais e passarela. Autoria própria, 2019.

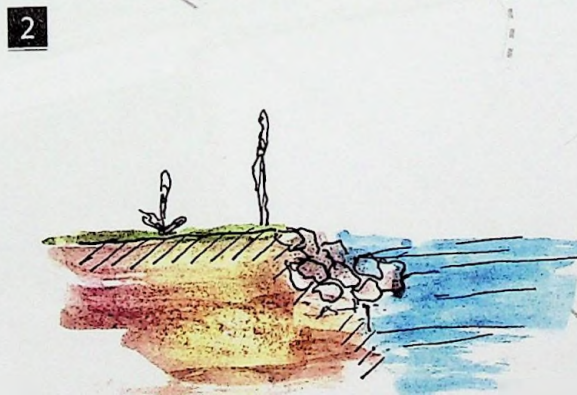


FIGURA 57. Corte: relação com a água - natural (aterro). Autoria própria, 2019.

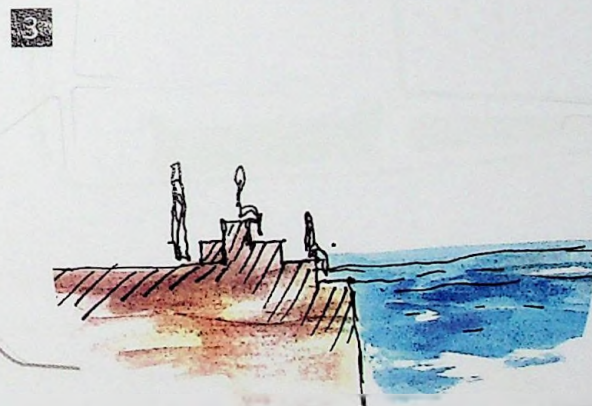
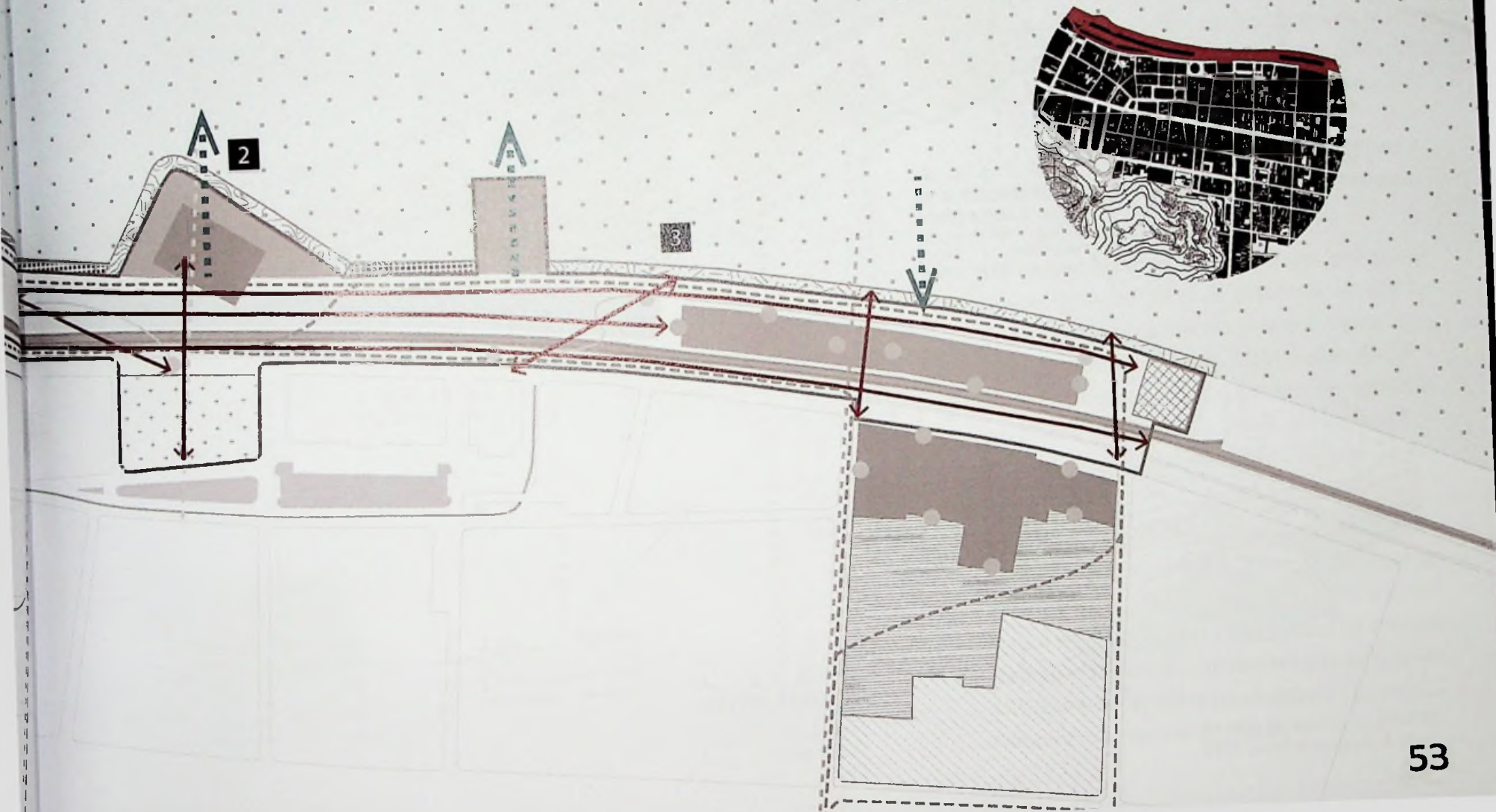


FIGURA 58. Corte: relação com a água - arquibancada. Autoria própria, 2019.

# PROJETO DIAGRAMA



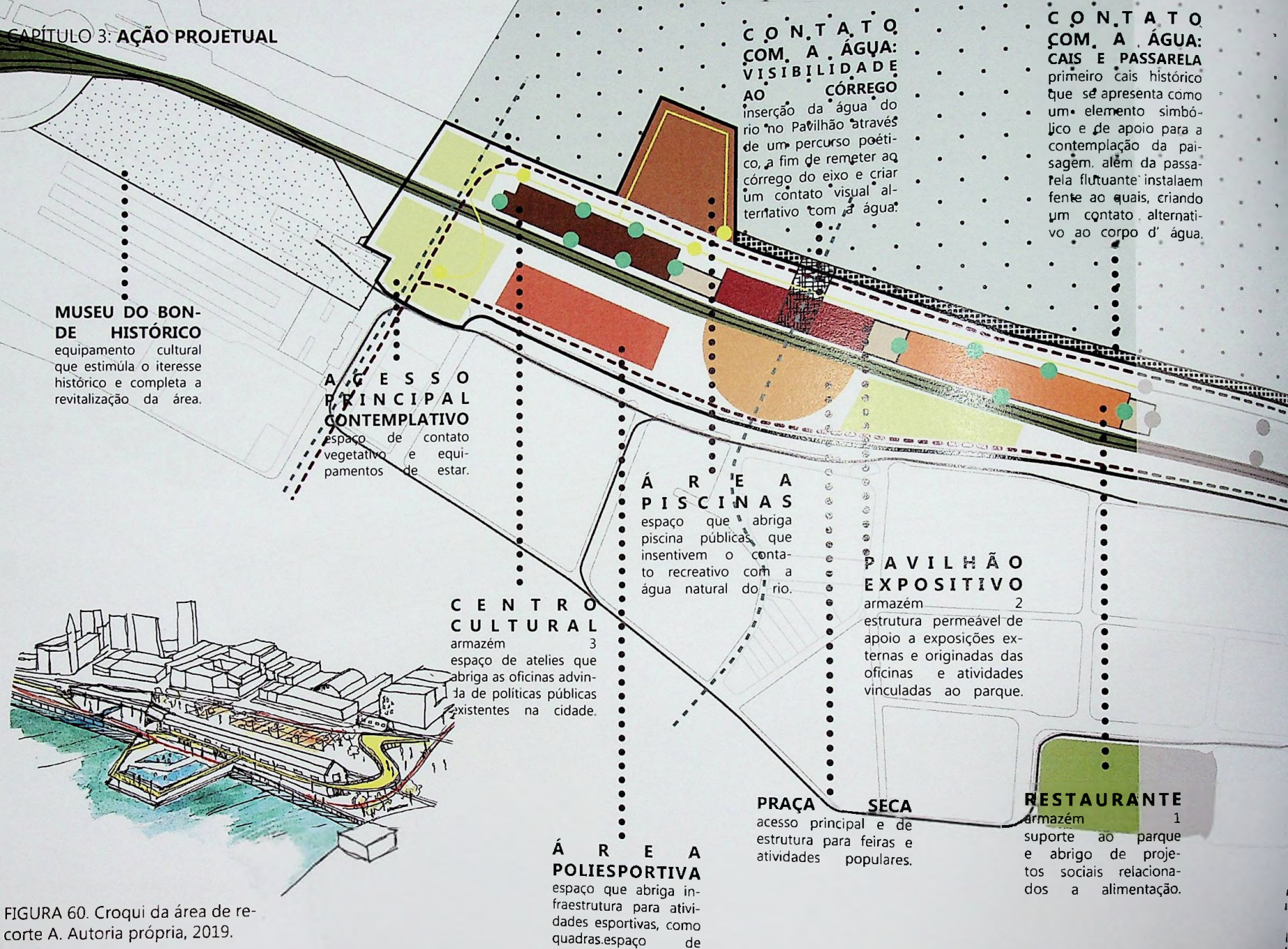


FIGURA 60. Croqui da área de recorte A. Autoria própria, 2019.

## PROGRAMA RECORTE A

O recorte A se apresenta como o *núcleo de atividades relacionadas a políticas públicas socio-culturais que abrangem diferentes camadas e faixas etárias da população sob a perspectiva de desenvolver uma maior inclusão social na região e promover espaços que acolham o adensamento populacional de maneira qualitativa.*

Sob esse aspecto, as diferentes estruturas apoiam políticas culturais presentes na cidade de Santos, como a Vila do Teatro, Projeto Guri, e Santos à luz da leitura. Assim como da continuidade espacial para o projeto de aprendiz cozinheiro desenvolvida pela Universidade Católica de Santos no restaurante da Estação do Valongo.

E como fator primordial, o contato direto com a água se faz por meio de piscinas artificiais ue utilizam a água do rio, criando uma orla alternativa de contato com a água. Além da entrada da água no Pavilhão, estabelecendo uma reflexão sobre os córregos canalizados e seu simbolismo para a história da cidade.



▲ ESC. 1:3000

- Praças históricas
- Acesso aos Edifícios Preexistentes
- Acesso a Marquise
- Delimitação do Parque Cultural
- Linha do Bonde Turístico
- Linha Férrea
- Ciclovia
- Contato com a água: Cais e Passarela
- Pontos de permeabilidade e conexão

# PROGRAMA

## RECORTE B

O recorte B da área de projeto se apresenta como uma alternativa ao eixo de atividades econômicas local. A partir de *estruturas de caminhabilidade e contemplação, resgatando uma conexão com a paisagem natural e relação às dinâmicas urbanas.*

O terreno subutilizado se insere como um espaço de convite a adentrar o parque, criando um espaço para o aterro de gramado de uso livre, que apoia o cineteatro aberto, o qual, abriga atividades culturais, assim como o cinema instalado no armazém 4.

O trecho também conta com a marquise que percorre todo o parque como um convite a descobrir suas diferentes experiências; o farol que se instala sobre o Rio Pedreira, como uma continuidade ao eixo memorial das praças históricas e visual do enquadramento da paisagem sob o ponto de vista dos morros.

C. I. N. E. M  
armazém 4  
edificação de suporte  
a "um cinema popular,  
se inserindo como um  
estímulo a ativar um fluxo  
noturno no parque.

F. A  
elemento  
visual de  
marco  
tendo  
características

# ESPAÇO PÚBLICO PULSANTE: O RESGATE DA VIVACIDADE NO CENTRO HISTÓRICO DE SANTOS-SP

**CONTATO COM A ÁGUA:**  
O primeiro cais histórico se apresenta como elemento simbólico e de apoio para a contemplação da paisagem, além da passarela flutuante. Instalação elemento aberto, que ao quais, quando apoia as atividades receptato alternati- alizadas nas oficinas ao corpo d' água, culturais e eventuais programas e apresentações da cidade.

**A TERRO GRAMADO**  
Espaço aberto de ócio e recreação livre. área gramada de contemplação a paisagem do rio.

**CINETEATRO**  
Instalação elemento aberto, que ao quais, quando apoia as atividades receptato alternati- alizadas nas oficinas ao corpo d' água, culturais e eventuais programas e apresentações da cidade.



▲ ESC. 1:3000

- Praças históricas
- Acesso aos Edifícios Preexistentes
- Acesso a Marquise
- Delimitação do Parque Cultural
- Linha do Bonde Turístico
- Linha Férrea
- Ciclovía
- Contato com a água: Cais e Passarela
- Contato com a água: Natural/Pedras

**ÁREA VERDE DE CONEXÃO**  
terreno arborizado e subutilizado do centro, c espaço de estar e conexão da área livre e de ponto de transporte público, se inserindo como um "braço" de convite a usufruir o parque.

**PERCURSO CONTEMPLATIVO**  
espaço de contato vegetativo, com "salas abertas" de troca e aprendizagem e quiosques de alimentação.

# PROGRAMA

## RECORTE

O recorte C da área de projeto se estrutura a partir das relações da *sociedade, sistema educacional universitário e troca de conhecimento e experiências*.

A questão projetual se baseia na concepção de que para a construção de um diálogo entre a população local, é necessário um espaço de apoio e encontro, refletindo um sentimento de pertencimento e acolhimento, desenvolvendo uma perspectiva maior das relações sociais e intelectuais.

E o apoio das Universidades, enfatizado pelo eixo de localidade, se insere sob o contexto de capacitação da sociedade, instruindo a população a partir de conhecimento e atividades que auxiliem em questões práticas, necessárias e, por vezes, ausentes por parte de políticas públicas da cidade.

# ESPAÇO PÚBLICO PULSANTE: O RESGATE DA VIVACIDADE NO CENTRO HISTÓRICO DE SANTOS-SP

**CONTATO COM A ÁGUA: ARQUIBANCA**  
elemento de estar para contemplação da paisagem natural e intermédio de contato físico com a água.

**PIER 2: CENTRO DE TRANSPORTE HIDROVIÁRIO - BALSA**  
espaço de espera e conexão com vicente de carvalho e a região continental da cidade.

**NÚCLEO UNIVERSIDADES**  
centro de capacitação da sociedade abrangendo diferentes áreas educacionais por meio de ações voluntárias de graduandos, pós-graduandos e professores das universidades da cidade.

**CENTRO COMUNITÁRIO**  
armazém 7 e 8, espaço de trocas de conhecimento e experiências da região, contando com biblioteca, salas reservadas de estudo e auditório.

**GUARDA PORTUÁRIA**  
espaço já existente na orla, alterando-se apenas a localização, tem como função a fiscalização das ações da área de porto.

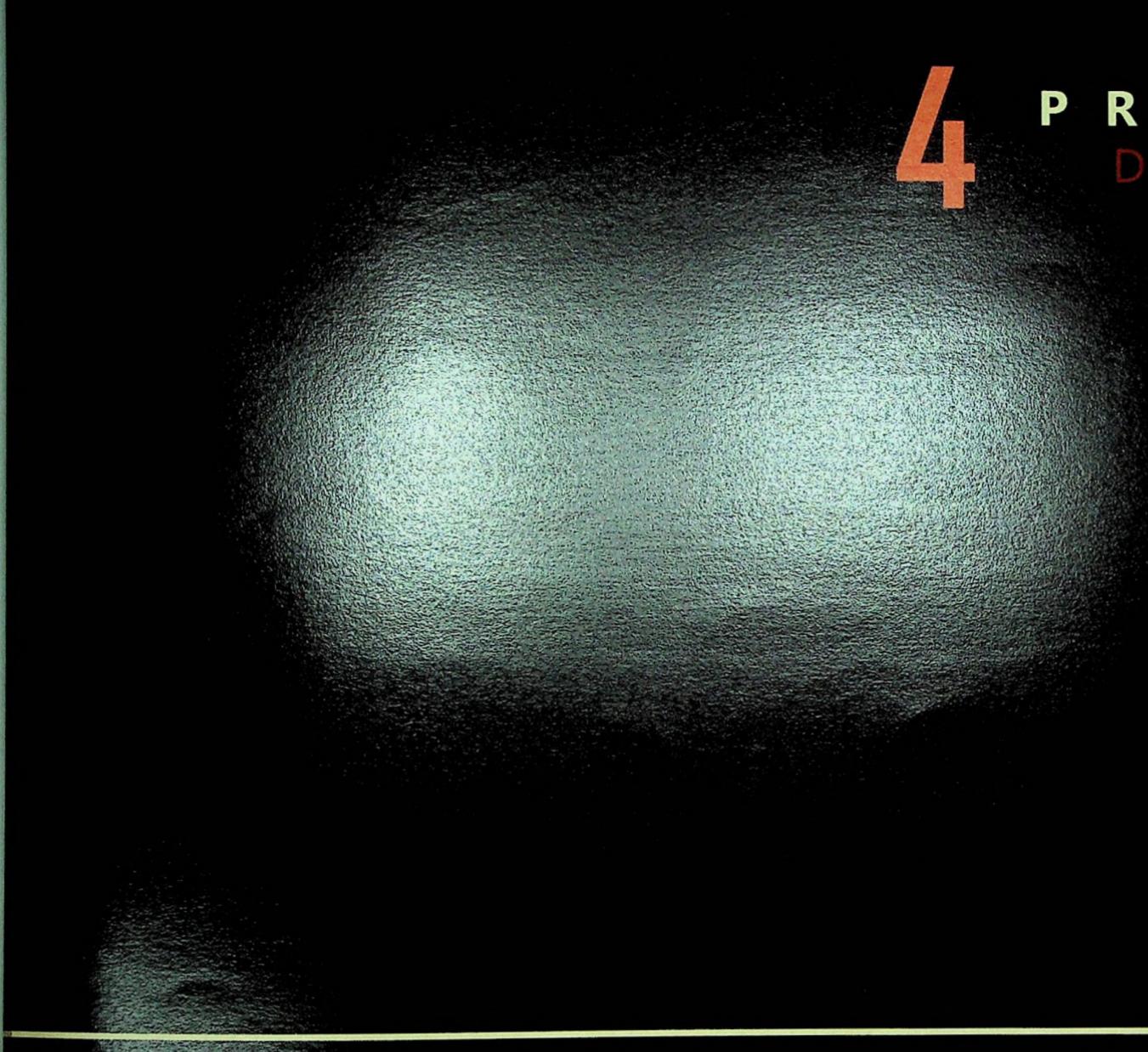
**PERCURSO CONTEMPLATIVO**  
espaço de contato vegetativo, com "salas abertas" de troca e aprendizagem e quiosques de alimentação.

**NÚCLEO UNIVERSIDADES: ESPAÇO EXTERNO DE APOIO**  
área externa para acolher eventuais atividades, compondo também, um percurso no interior do quarteirão, criando maior permeabilidade em relação a vizinhança.



▲ ESC. 1:3000

- Acesso aos Edifícios Preexistentes
- Acesso a Marquise
- Delimitação do Parque Cultural
- Linha do Bonde Turístico
- Linha Ferrea
- Ciclovia
- Contato com a água: Cais e Passarela
- Habitação de Interesse Social

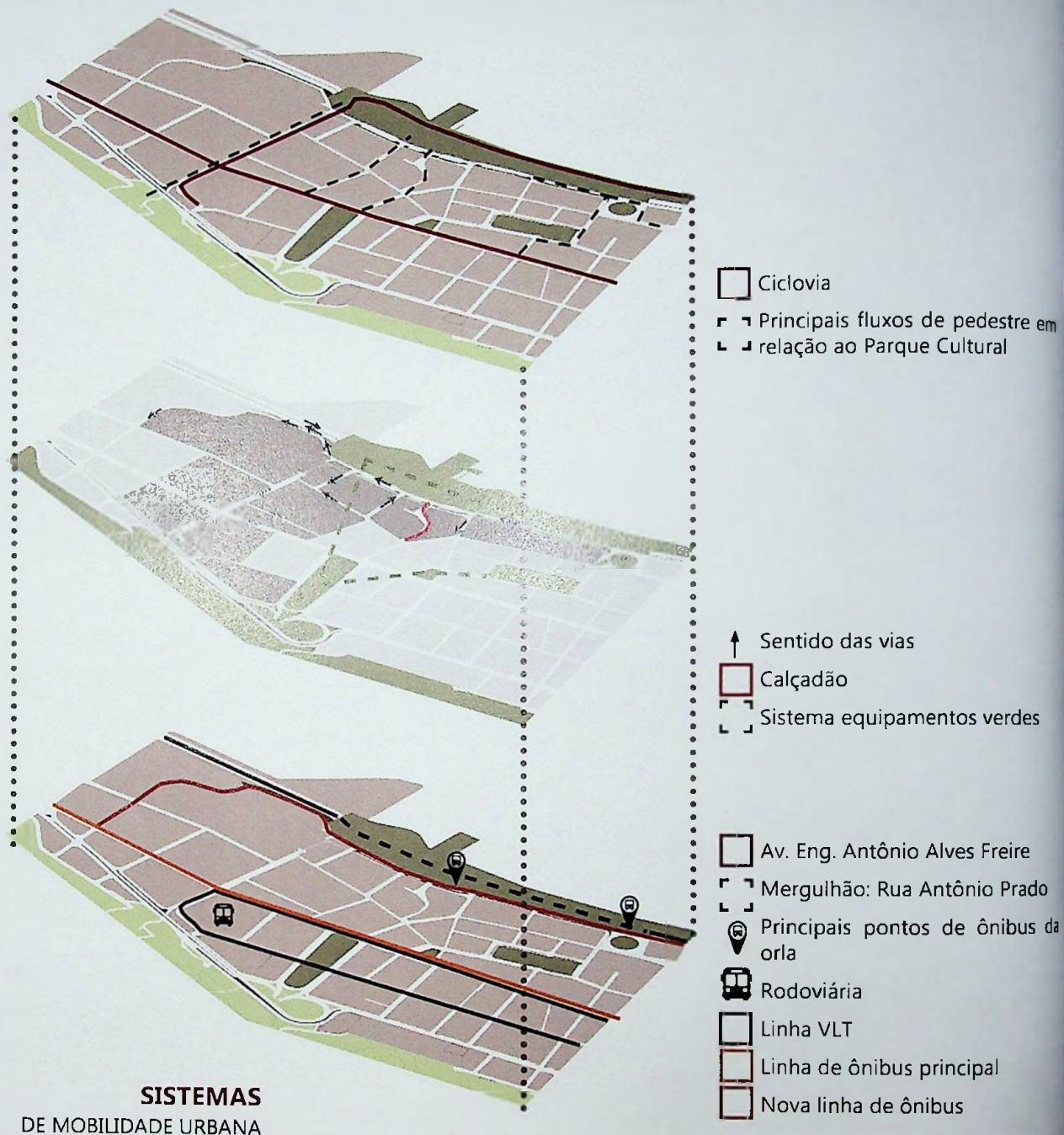


---

**4** P R O P O S T A  
DE INTERVENÇÃO

# RECORTE S I S T E M A S

Uma das principais premissas das ações projetuais está na localização-chave da linha d' água em relação aos pontos de maior precariedade de infraestrutura urbana e equipamentos públicos da cidade e na proximidade com a rodoviária Santista, que se apresenta como ponto de integração dos diversos fluxos das cidades da Baixada. Sendo assim, a base urbana para a inserção do projeto está vinculada ao conceito de transporte público sustentável e integrado. Portanto, fundamentalmente, foram elaboradas alterações necessárias no viário da região para o incentivo de fluxos e acessos ao recorte A do complexo cultural-esportivo. No tocante ao Pedestre, se priorizam, em geral, a arborização e alargamento de calçadas onde se faz possível, assim como inserção de lombofaixas, atendendo uma cautela em relação a eixos de intenso fluxos de pessoas. A respeito da mobilidade de ciclistas, houve a extensão do sistema de ciclovias existente na cidade para dentro do parque, onde se faz presente pontos de empréstimo e estacionamento de bicicletas.



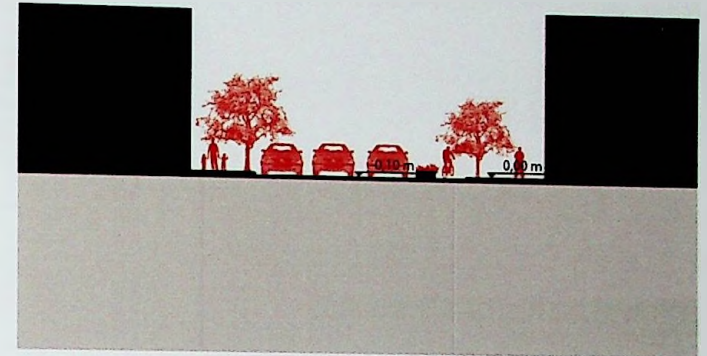
## LINHA D' ÁGUA E APROPRIAÇÃO: RESGATE DA VIVACIDADE NO CENTRO HISTÓRICO DE SANTOS-SP

Para tanto, os três eixos apresentados a seguir estão diretamente ligados com a inserção do parque na linha d' água do centro histórico.

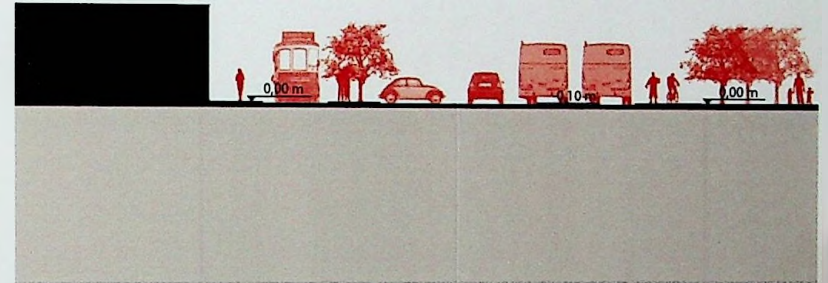
Eixo 1: A efetivação da proposta do "Mergulhão" que conecta a entrada da cidade com a extensão da orla através de uma estrutura subterrânea, se evidenciando, também, a alteração do nível da linha férrea junto ao mergulhão.

Eixo 2: A Rua São Bento que se torna um importante eixo de conexão entre as comunidades adjacentes, a rodoviária, o centro de comércio e serviços e o parque, através do prolongamento das calçadas (para o fluxo de pedestres e atividades comerciais), arborização ao longo de toda a calçada direita - a fim de proporcionar uma melhor qualidade de caminhada para a população -, continuidade do sistema de ciclovias e eixos verdes de drenagem urbana que delimitam o espaço do ciclista e dos veículos.

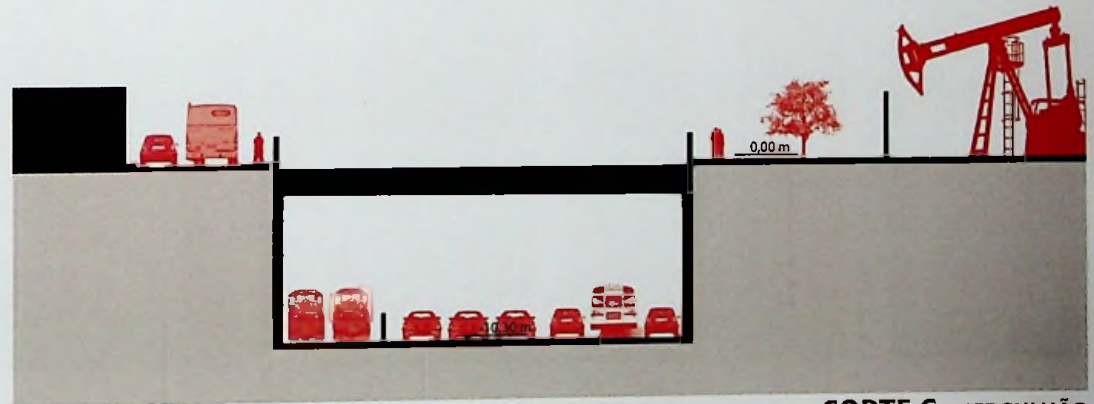
Eixo 3: A Rua Tuiuti, a qual foi alargada e alterada para alcançar a delimitação do equipamento e proporcionar uma maior fluidez para o fluxo viário que existe e o que irá se instalar. Também ocorreu a delimitação de uma faixa de ônibus exclusiva, e faixa de estacionamento para o ponto de ônibus inserido, como também para ônibus externos que se direcionam ao parque. Paralelo a essas faixas, se inseriu duas faixas mistas e estacionamentos que convergem para uma nova calçada que delimita a linha do bonde histórico



**CORTE A: RUA SÃO BENTO**  
ESC. 1:400



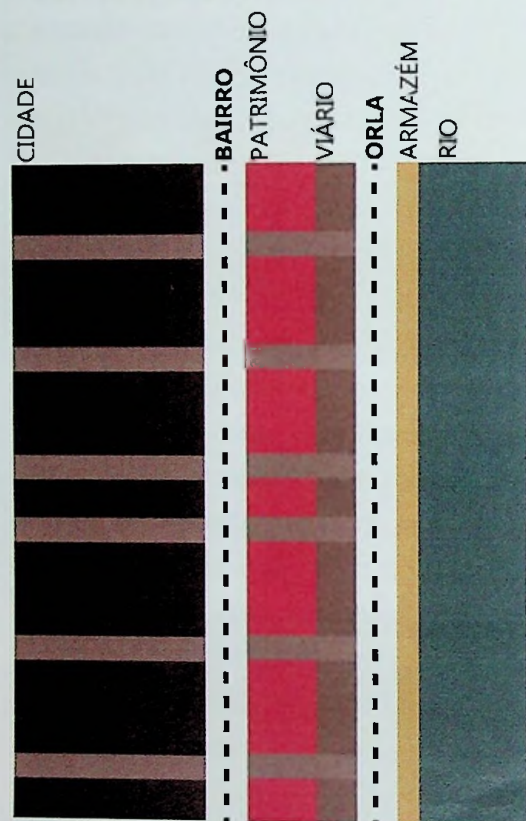
**CORTE B: RUA TUIUTI**  
ESC. 1:400



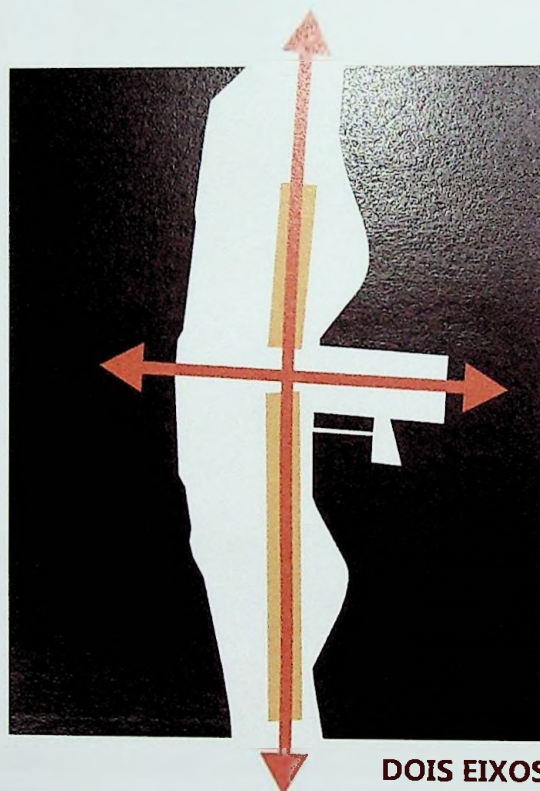
**CORTE C: MERGULHÃO**  
ESC. 1:400

# RECORTE PARTIDO A

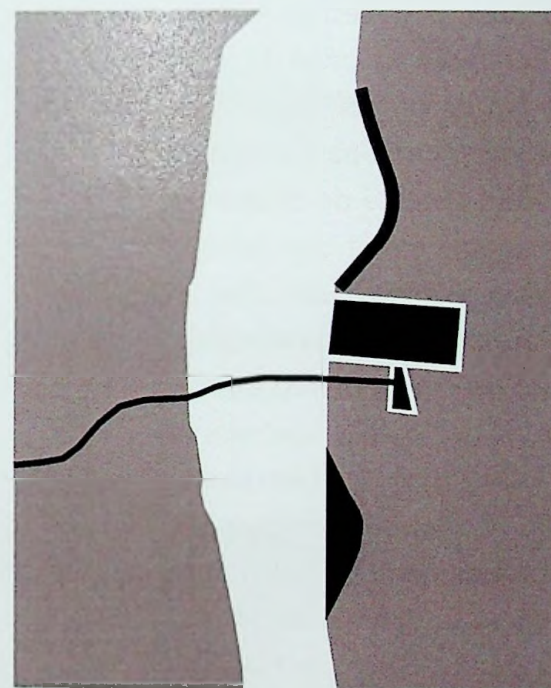
DOIS EIXOS  
TRÊS MOMENTOS  
UMA NARRATIVA



**LIMITES**  
CIDADE, ORLA E EDIFÍCIO



**DOIS EIXOS**  
INSERÇÃO URBANA



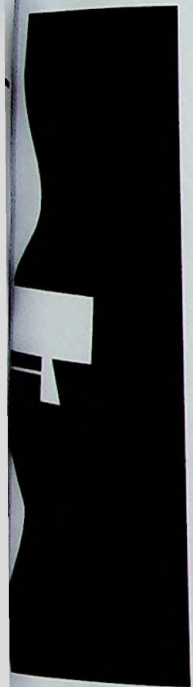
**ÁGUA**  
TRÊS CONTATOS



A escolha da região da proposta projetual em Santos se justifica não só pela tentativa de alterar a dinâmica de um centro histórico esvaçado, mas também pela preocupação com a discrepância de atenção e investimentos em relação às diferentes áreas da cidade, como no caso da linha d' água do mar e do rio, que se encontram em limites opostos do município.

A borda inicial do centro histórico é marcada por armazéns desativados e situa-se paralelamente ao rio Pedreira, o qual embora seja utilizado para a navegação portuária, não tem o seu potencial devidamente otimizado e aproveitado. Ademais, os armazéns, os eixos viários a eles adjacentes e as edificações de patrimônio histórico-cultural ociosas do centro

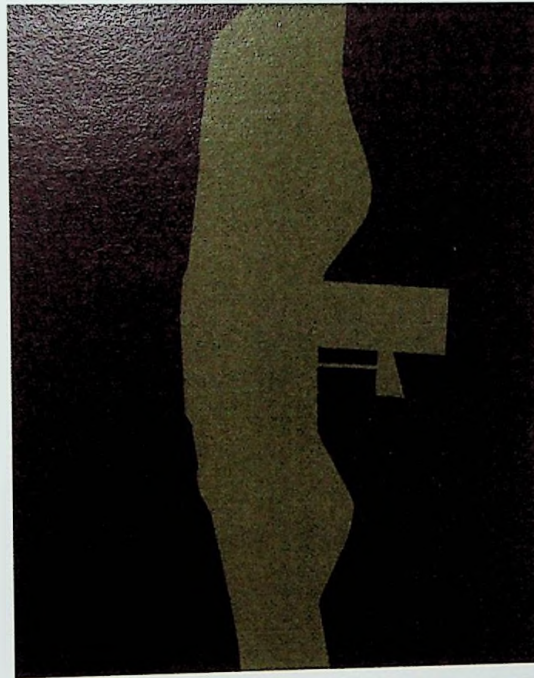
se manifestam como barreiras físicas e visuais em face das relações porto-cidade e de experiências vinculadas ao corpo d' água. A partir dessa gride de limitações o partido do projeto se estabelece na modificação das dinâmicas da região e, para tanto, o parque cultural se insere como elemento-chave nesse sistema de integração social, cultura e econômica. A concepção deste instrumento comunitário se embasou em dois armazéns pré-existentes no local, cujas estruturas e características a eles referentes – principalmente os trechos de permeabilidade em relação à orla – evidenciaram dois eixos perpendiculares que direcionaram a concepção inicial do projeto. Nessa linha, analisando as dinâmicas e os eixos viários ao redor, convergentes ao local, foi possível identificar as áreas de inserção dos principais acessos ao parque cultural. Juntamente com citados elementos foram criadas três diferentes experiências de contato com a água que resultaram na subdivisão do parque em três momentos distintos correlacionados ao programa instituído. A integração desses momentos cria uma narrativa de um equipamento multifuncional, com viés ambiental, cultural, educacional e contemplativo.



**CONEXÕES**  
CONTEXTO URBANO

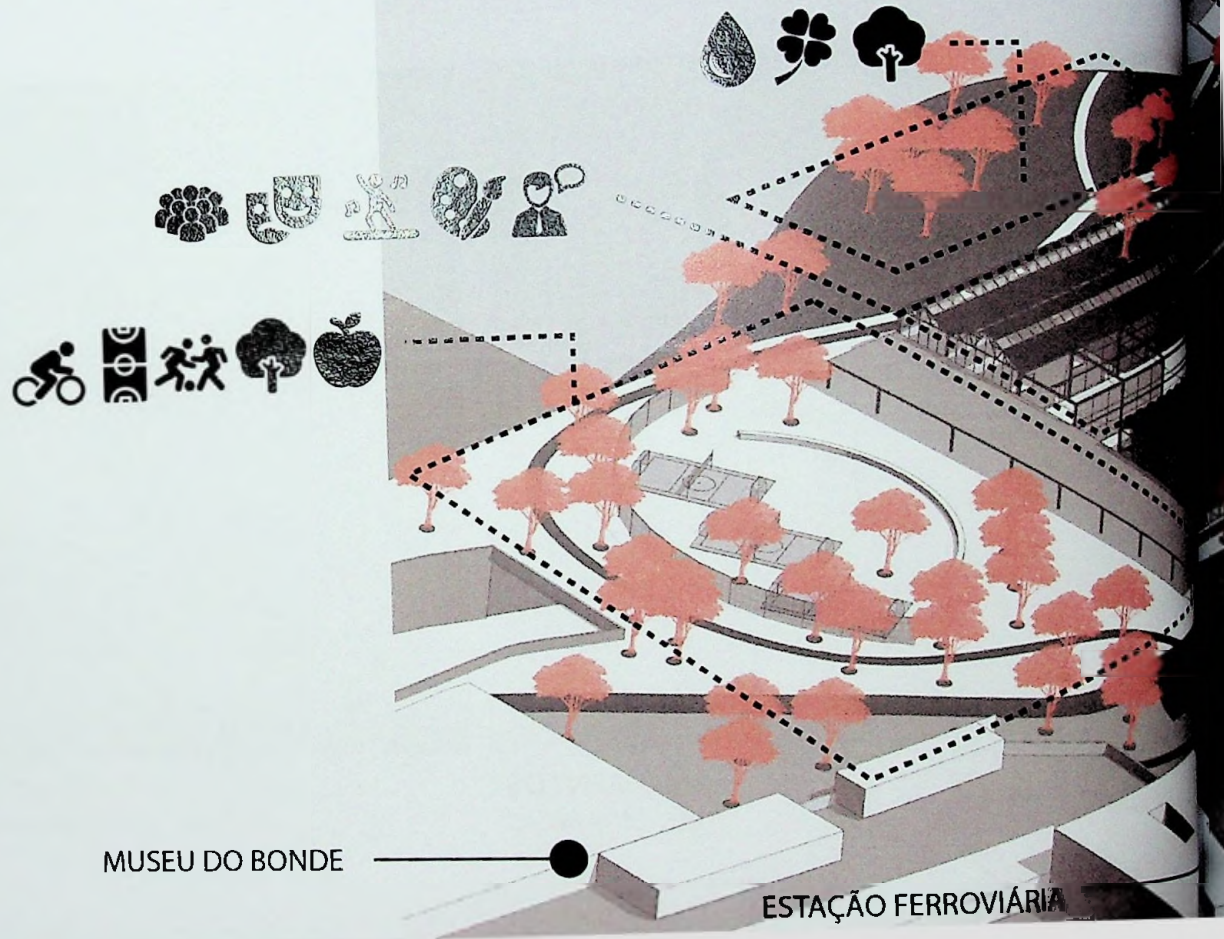


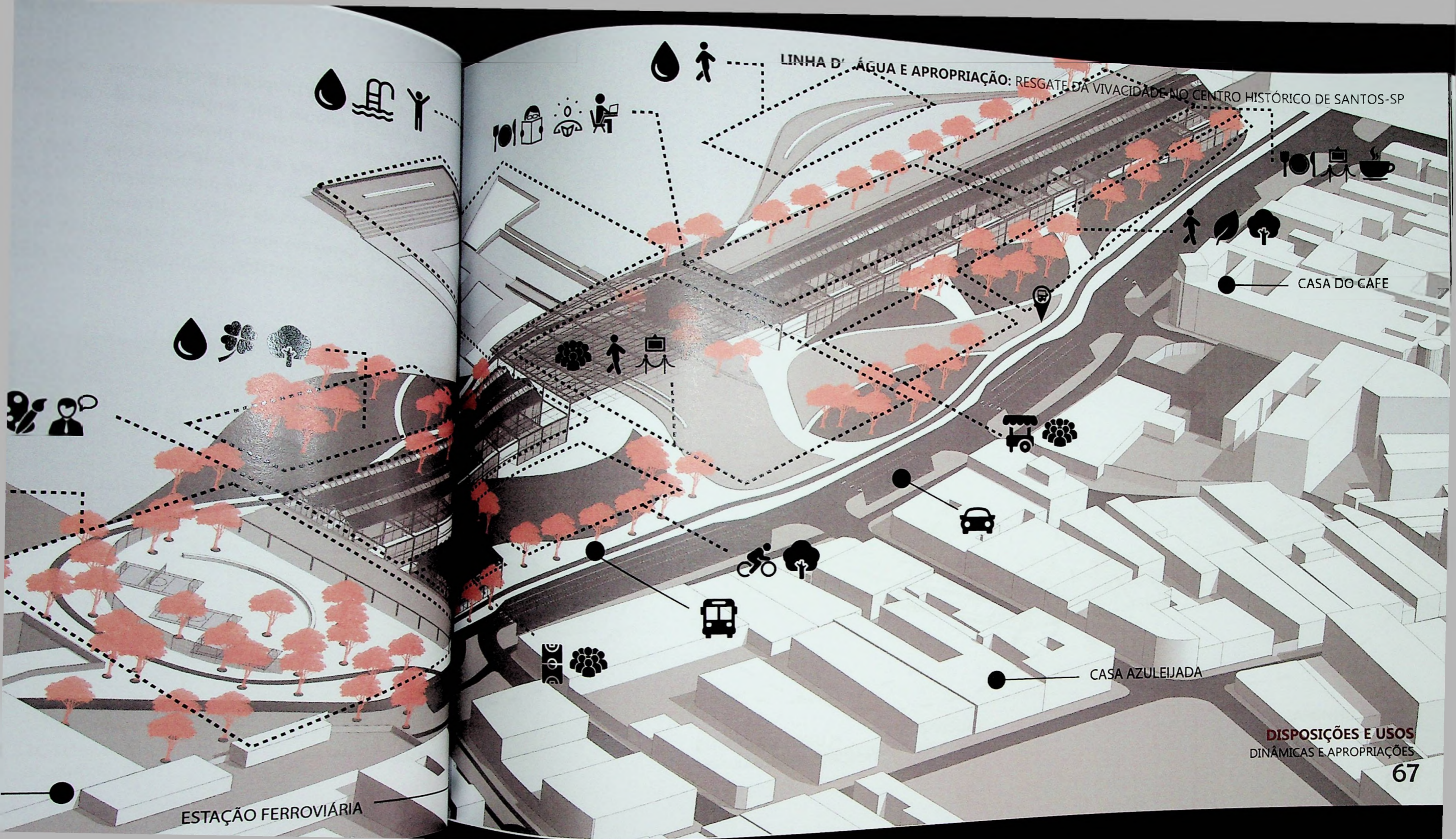
**MOMENTOS**  
TRÊS DINÂMICAS



**CONJUNTO**  
UMA NARRATIVA

# RECORTE P R O P O S T A





LINHA D' ÁGUA E APROPRIAÇÃO: RESGATE DA VIVACIDADE NO CENTRO HISTÓRICO DE SANTOS-SP

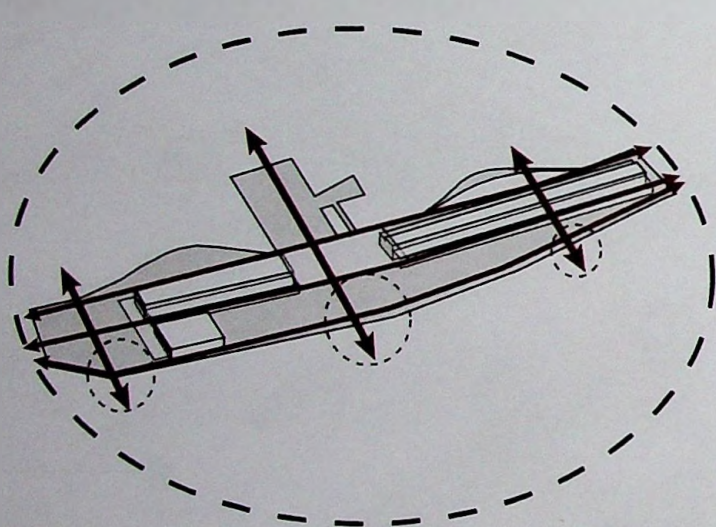
CASA DO CAFE

CASA AZULEIJADA

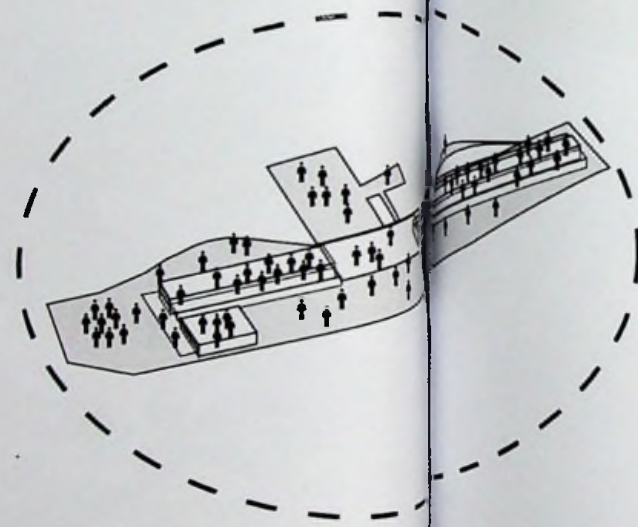
ESTAÇÃO FERROVIÁRIA

DISPOSIÇÕES E USOS  
DINÂMICAS E APROPRIAÇÕES

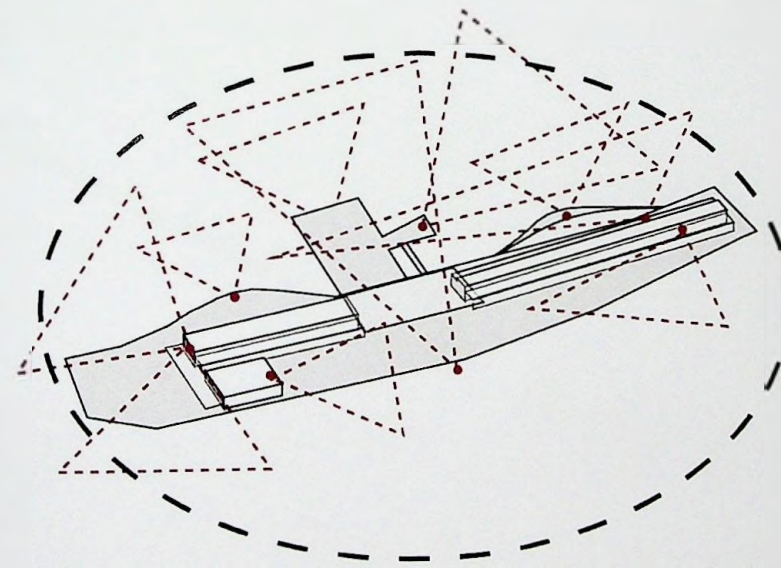
# RECORTE CONCEPÇÕES A



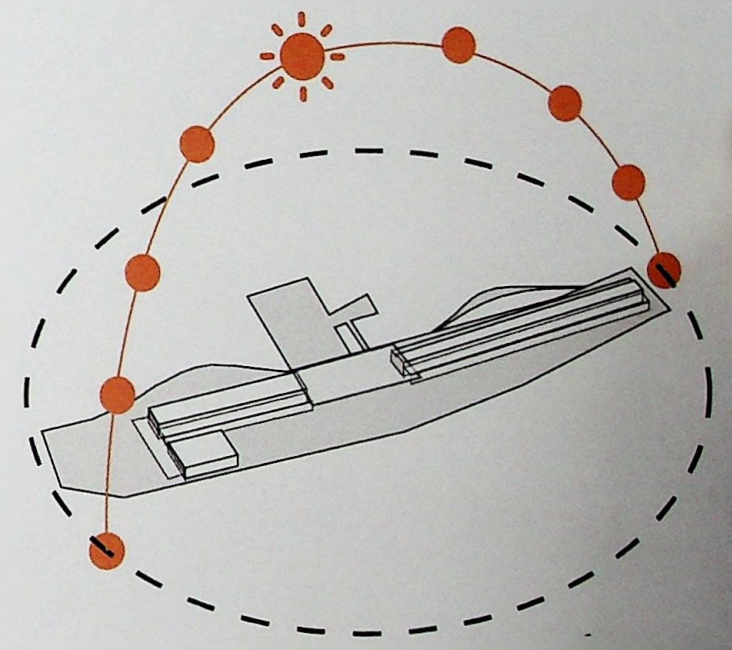
FLUXOS E ACESSOS  
PRINCIPAIS PERMEABILIDADES



DISTRIBUIÇÃO  
DENSIDADE DE USO  
ESPACIAL DE USUÁRIOS



EIXOS VISUAIS  
PERSPECTIVAS E EXPERIÊNCIAS



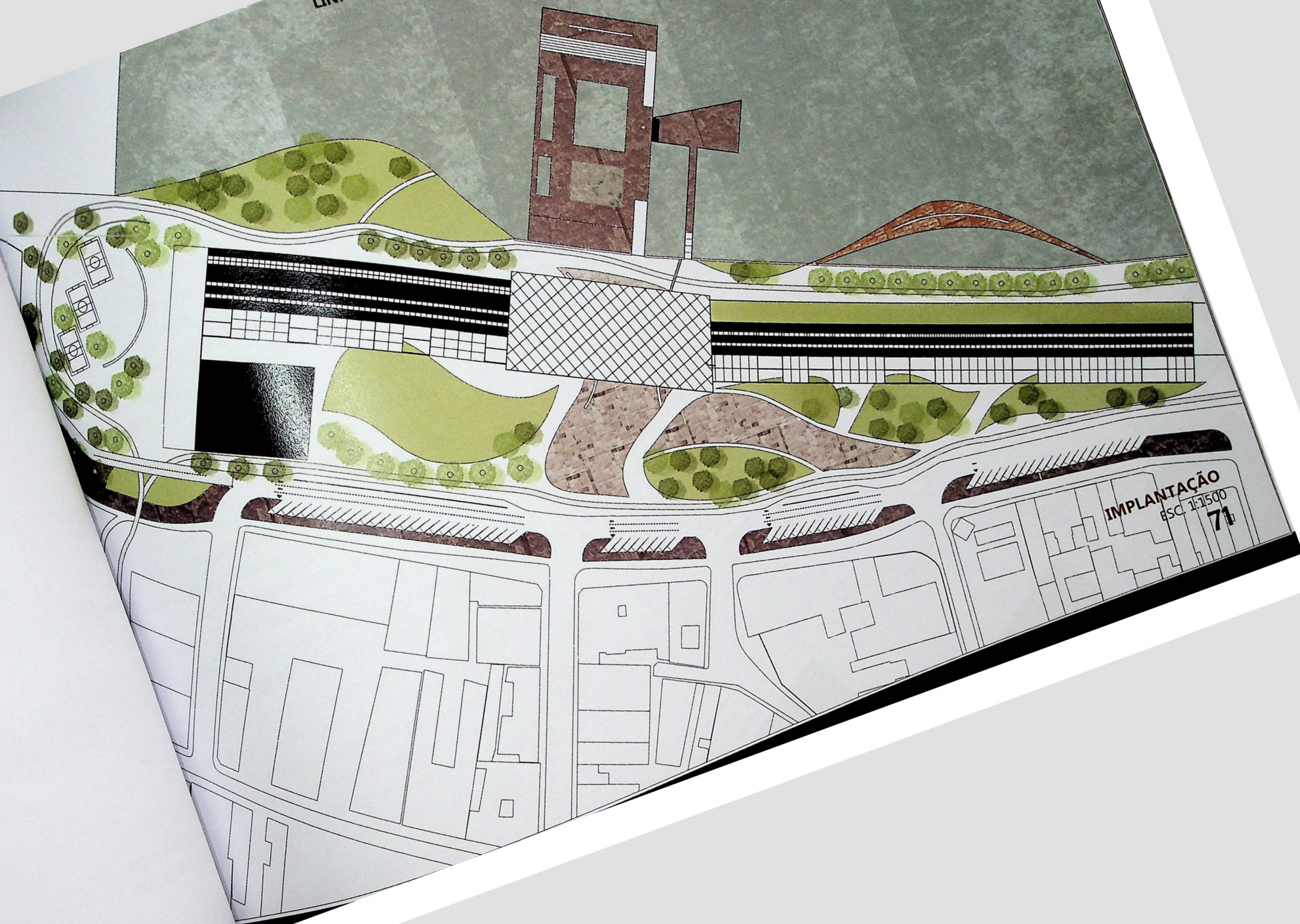
CAMINHO DO SOL  
EQUINÓCIO



LINHA D' ÁGUA E APROPRIAÇÃO: RESGATE DA VIVACIDADE NO CENTRO HISTÓRICO DE SANTOS-SP

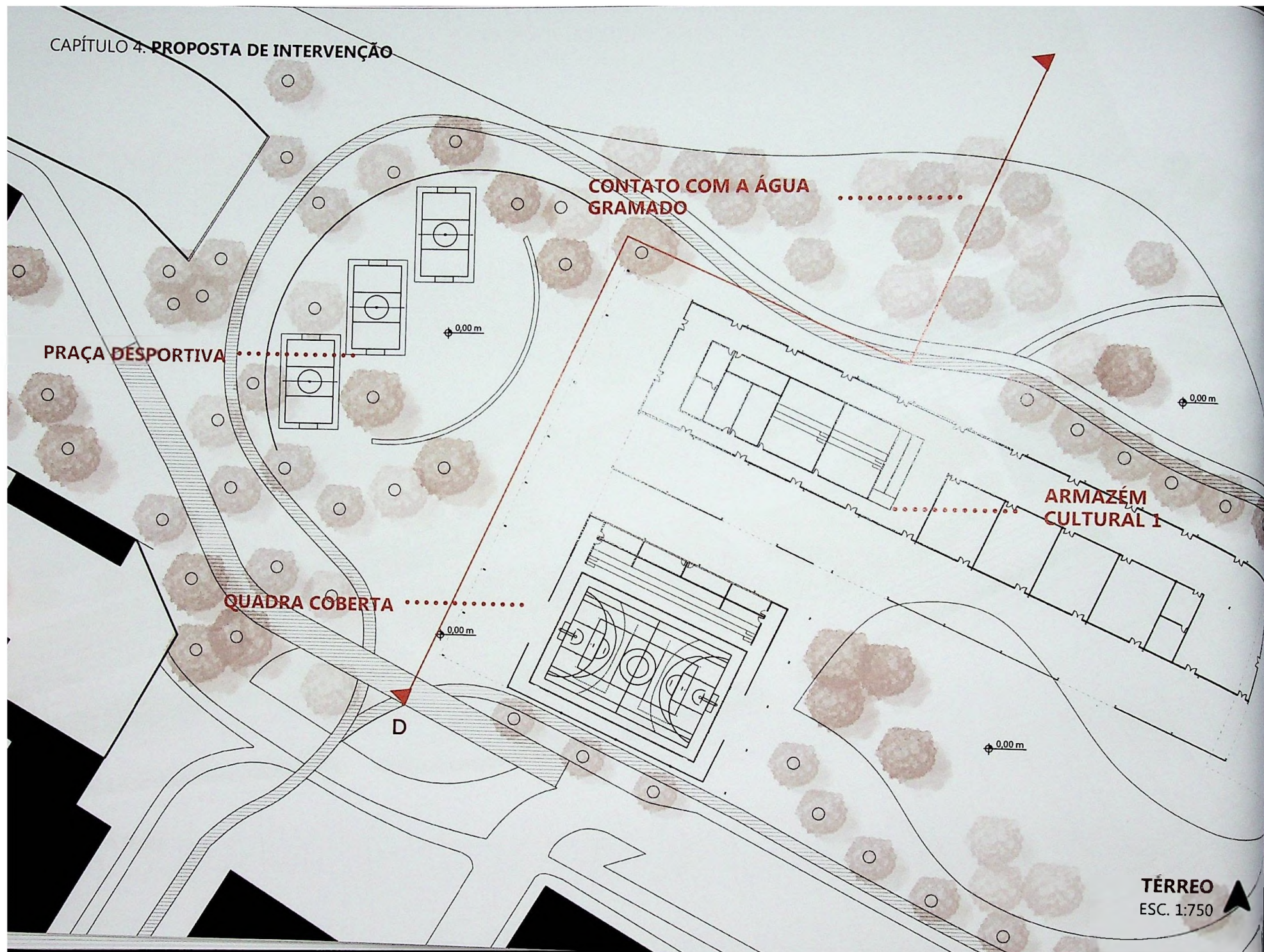
RECORTE

A  
CONJUNTO



IMPLANTAÇÃO  
ESC. 1:1500  
71

CAPÍTULO 4: PROPOSTA DE INTERVENÇÃO



TÉRREO  
ESC. 1:750

## MOMENTO

### 1

O primeiro momento é marcado por ser um espaço com os principais elementos que contornam o terreno de intervenção: a estação ferroviária, que conta com um departamento de patrimônio da Prefeitura de Santos; o museu do Pelé, em um edifício recentemente reformado que manteve as características arquitetônicas históricas do local; e as atividades portuárias.

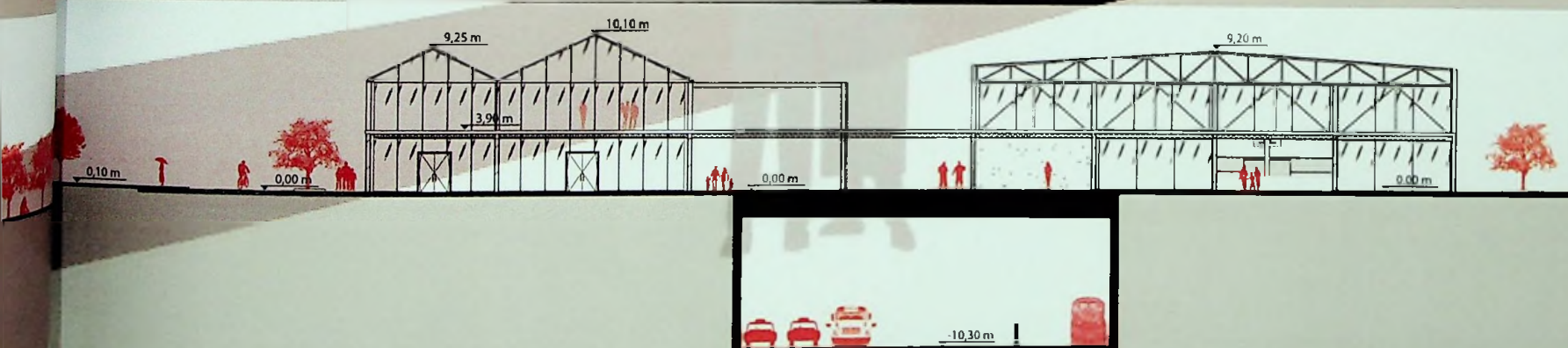
É importante ressaltar que nesse momento o programa do parque cultural é direcionado para atividades que atraiam uma faixa etária de crianças e jovens adolescentes na perspectiva de proporcionar mediante uma infraestrutura de qualidade um local para atividades físicas, oficinas culturais e espaço livre para diversas apropriações que possam eventualmente ocorrer. A intenção é que o local sirva de convite para a população jovem das comunidades adjacentes.

Por fim, o primeiro contato com a água se faz por meio de gramado e arborização contemplativos, que se caracterizam pela relação visual direta do equipamento com as atividades do porto, principalmente a navegação marítima.



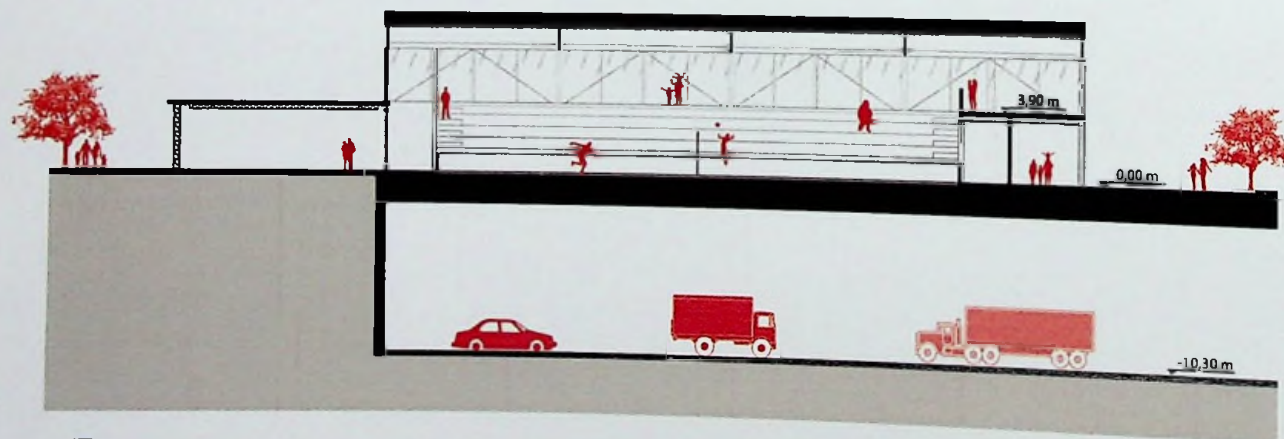
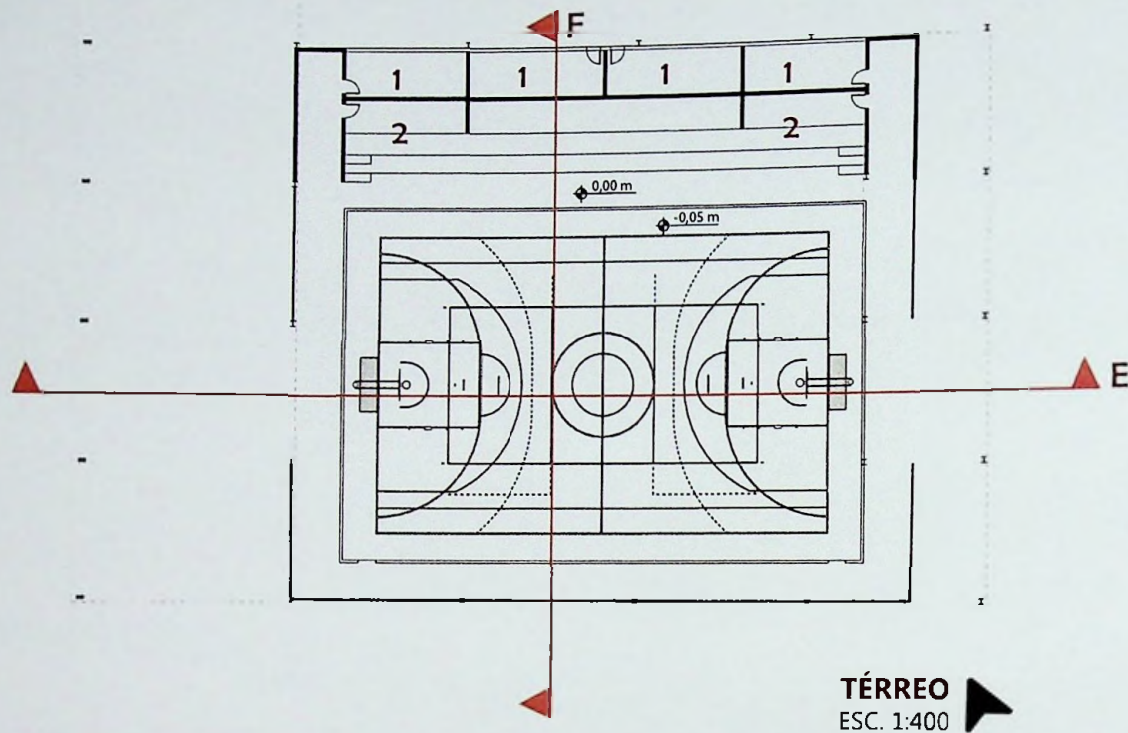
LINHA D' ÁGUA E APROPRIAÇÃO: RESGATE DA VIVACIDADE NO CENTRO HISTÓRICO DE SANTOS-SP

**PRAÇA DESPORTIVA**  
ARMAZÉM, MARQUISE E QUADRAS



**CORTE D**  
ESC. 1:400

- 1** Banheiros
- 2** Depósito



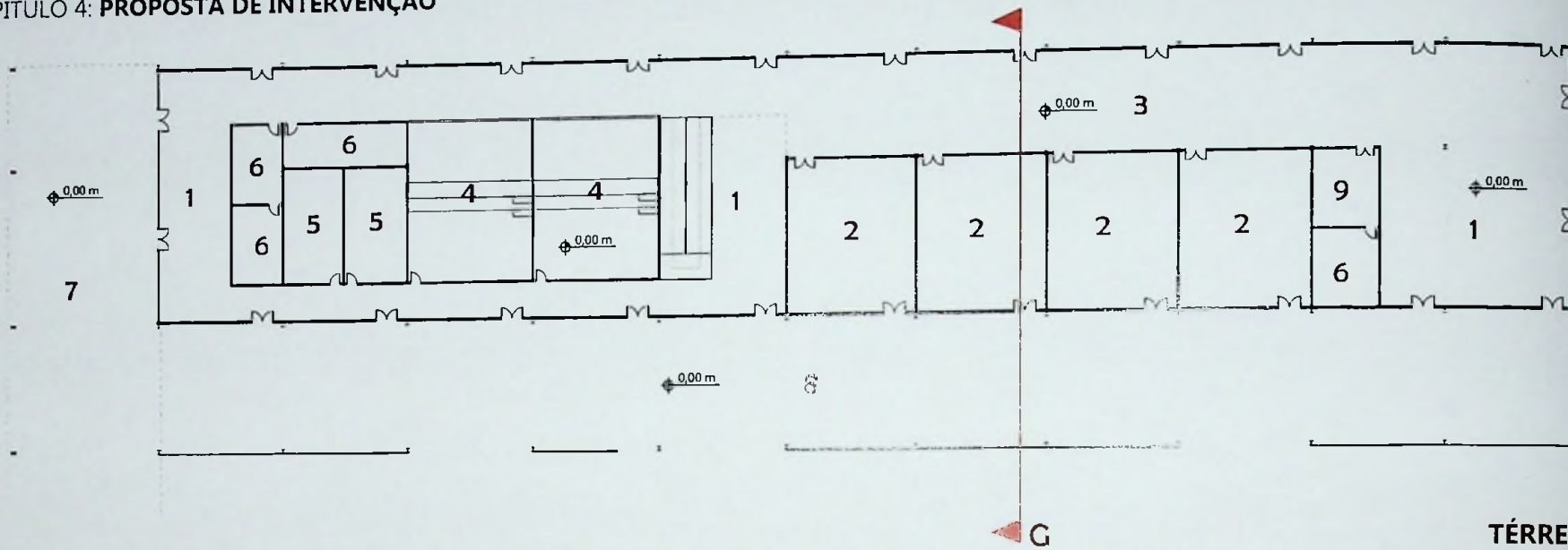
## MOMENTO

### PRAÇA

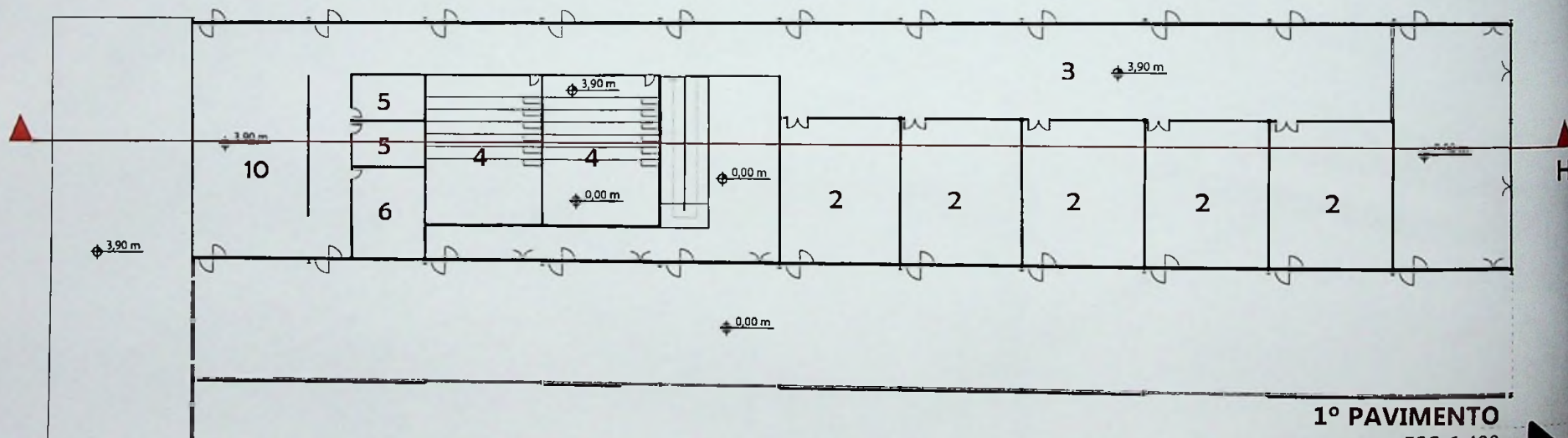
### DESPORTIVA

A praça desportiva conta com quadras abertas dispostas paralelamente e também uma quadra coberta com o fim de propiciar momentos de encontro e fluidez para dinâmicas urbanas, funcionando como verdadeiro lazer contemporal, além de viabilizar a execução de atividades e eventos vinculados a políticas públicas de apropriação da Prefeitura da cidade.

**CORTE F**  
ESC. 1:400



**TÉRREO**  
ESC. 1:400



**1º PAVIMENTO**  
ESC. 1:400

## MOMENTO

### ARMAZÉM CULTURAL 1

Se valendo das estruturas do antigo armazém portuário, foi criada a cobertura com iluminação natural, estrutura de aço que sustenta o telhado, bem como rampas e escadas por elementos metálicos, mantendo o caráter industrial e a ideia de um espaço aberto, que serve como um ponto de encontro e cultura do município, contando com uma programação cultural e artesanal.

Área principal/Área de estar

Exposições

Loja

Escadas

Área administrativa

Área de Marquise

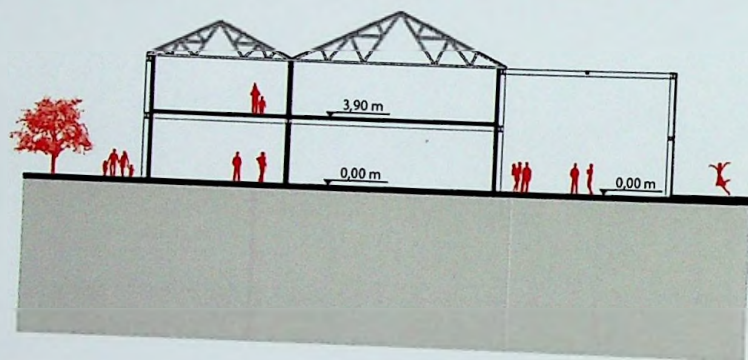
Percurso pedestre

Recepção

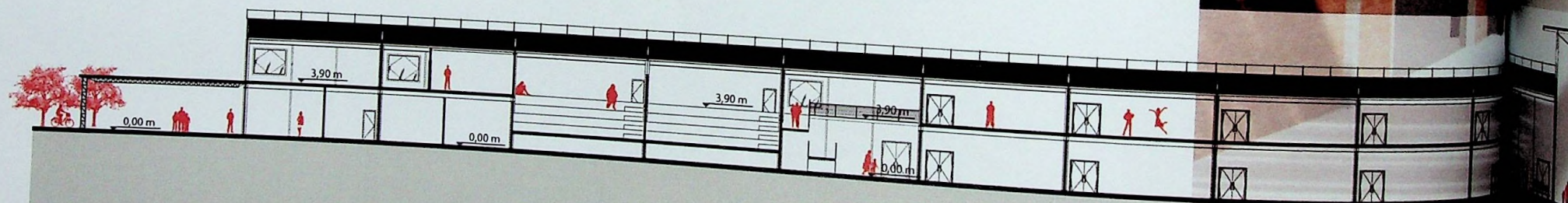
Área de estar

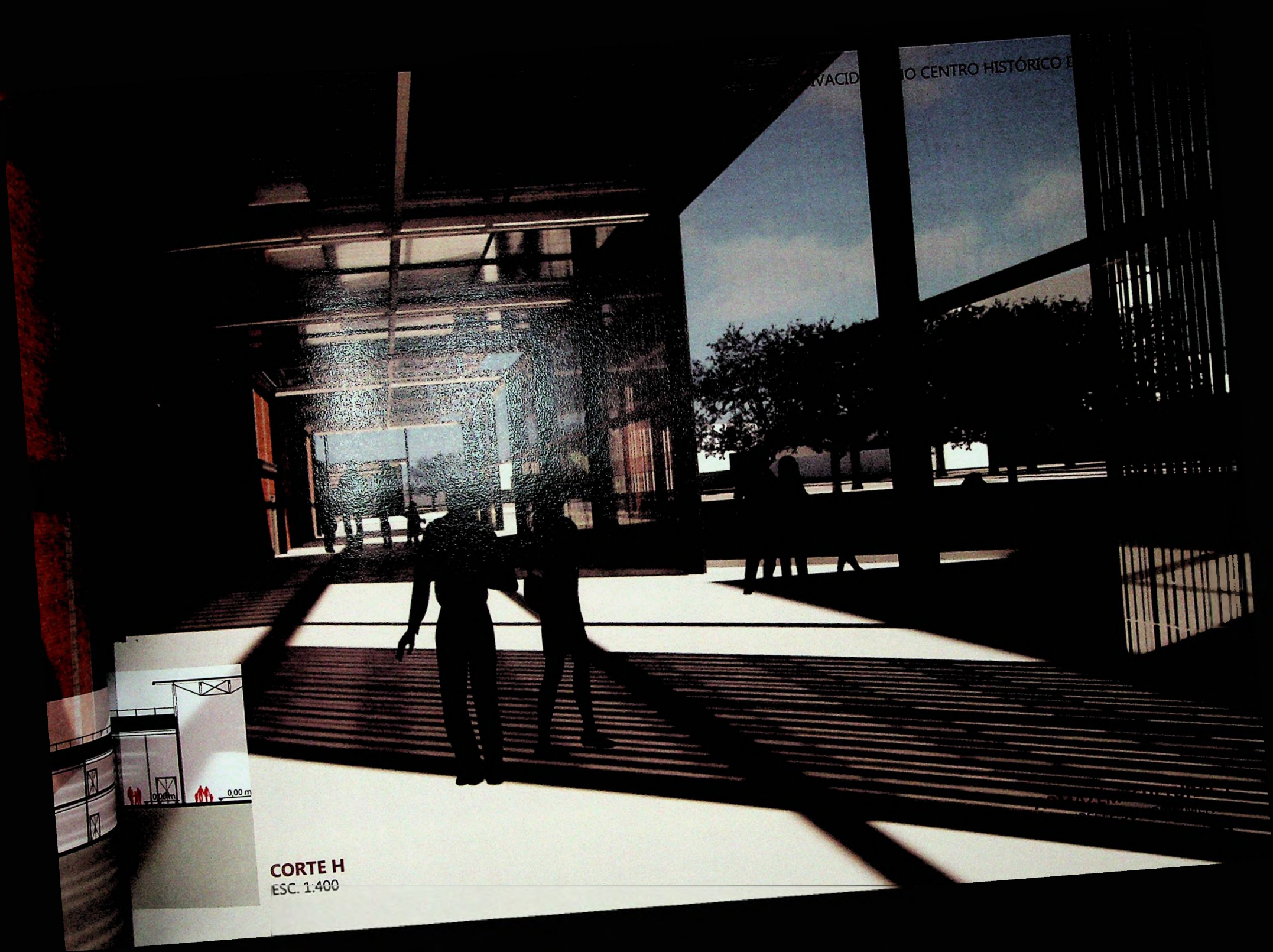
# MOMENTO 1

## ARMAZÉM CULTURAL 1

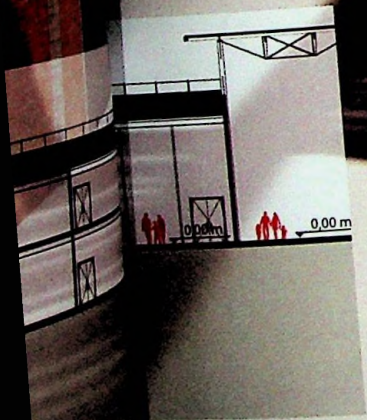


**CORTE G**  
ESC. 1:400





IVACID O CENTRO HISTÓRICO D



**CORTE H**  
ESC. 1:400

## MOMENTO

3

DECK DE ATIVIDADES

O segundo momento se estabelece como a maior linha de força do projeto, que faz ligação direta - física, visual e simbólica - entre a cidade e a linha d' água. A ligação física se dá a partir de um percurso e de espaços livres de estar juntamente com uma cobertura significativa que abrange a área central e conecta os dois armazéns que fazem parte do conjunto do projeto.

A continuidade, visual, se apresenta a partir da perspectiva paisagística por meio da cobertura e dos armazéns, criando um enquadramento referencial às dinâmicas do rio, despertando a curiosidade e aproximação entre a principal atividade econômica da cidade e a população presente; por fim, a dimensão simbólica se dá através da representação de um elemento d' água que percorre o solo naquele local: o córrego São Bento, que foi canalizado e tamponado, sendo possível

visualizar na borda o encontro com o rio São Bento, valorizando sua presença no local como elemento ambiental e histórico. Com as diretrizes que propõem um adensamento do bairro, o real valor dos edifícios históricos, se propõe a preservação, a aproximação e apropriação da ligação com o parque, que se faz principalmente nesse trecho. Ademais, esse momento é marcado por três elementos principais: a praça, o segundo contato com a água a partir do deck de atividades e o gramado aberto, sendo que este conecta dois momentos do projeto, integrando-os.

LINHA D' ÁGUA E APROPRIAÇÃO: RESGATE DA VIVACIDADE NO CENTRO HISTÓRICO DE SANTOS-SP

SEGUNDO CONTATO  
COM A ÁGUA  
DECK DE ATIVIDADES

PRAÇA CÍVICA

GRAMADO  
ABERTO

TÉRREO  
ESC. 1:750

83

ro com  
ença no  
órico. Com  
adensamen  
históricos  
e aprop  
arque, que  
ho. Adem  
es elemen  
unde con  
de ativida  
este con  
tegrando

CAPÍTULO 4: PROPOSTA DE INTERVENÇÃO  
**PRAÇA CÍVICA**  
RELAÇÃO VISUAL



**CORTE 1**  
ESC. 1:400

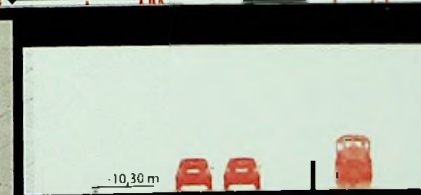
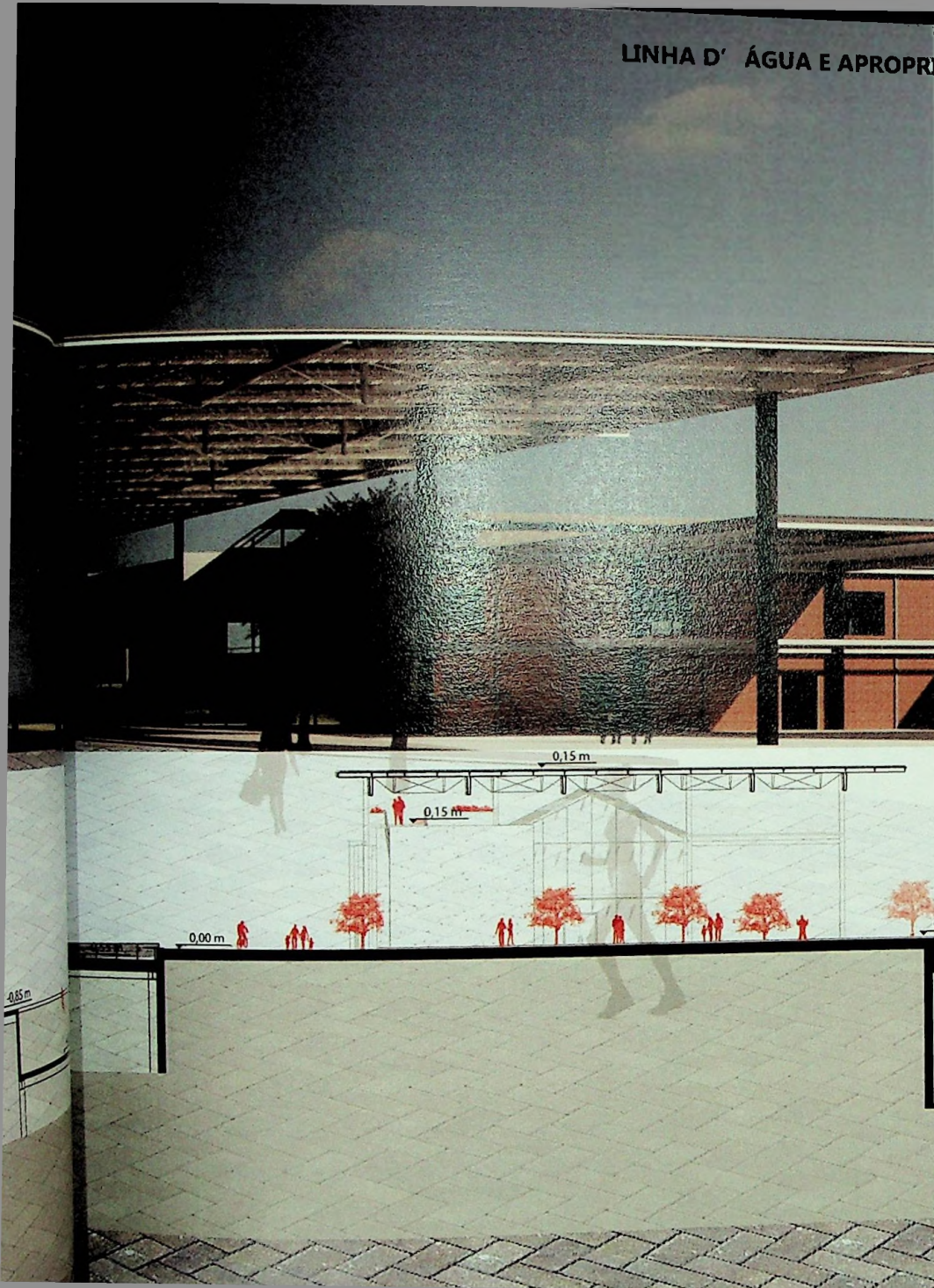
## MOMENTO

3

### PRAÇA

### CÍVICA

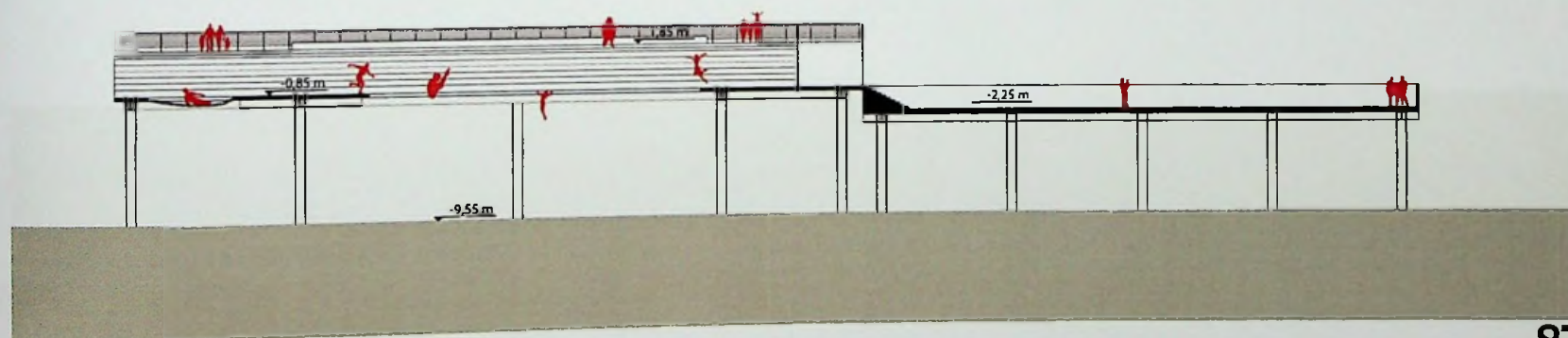
A praça cívica principal se apresenta como elemento integrado dos diversos programas do parque. Sua vasta extensão abre espaço para a apropriação da população, servindo como local de estar e lazer, bem como de palco para apresentações e eventos vinculados a atividades do próprio equipamento e externas, de iniciativa prefeitura da cidade. Conta com uma cobertura composta por resistentes vigas vão que suportam o longo intervalo entre os pilares do sistema estrutural e proporcionam um eixo de visualização fluido em relação ao elemento água. Além disso, serve de refúgio e potencializa o conforto por meio de sombreamento delineado de policarbonato. Aqui também é possível identificar um fio d' água que remete ao córrego São Bento e conclui a proposta da praça



## CONTATO COM A ÁGUA: DECK DE ATIVIDADES

O deck, trabalhado em aço, possui um programa de contemplação das águas do rio e se caracteriza pela presença de duas piscinas, uma artificial e outra diretamente conectada com a água fluvial, proporcionando diferentes experiências em um mesmo ambiente. O espaço também conta com uma área de estar com redes suspensas sobre a água, um nível elevado com local de convivência e o principal ponto de contemplação integrada das dinâmicas do parque, do rio e da cidade, inserindo no meio urbano o despertar de costumes que foram deixados para trás na velocidade da cidade contemporânea e o estímulo ao objetivo de observar o tráfego de navios. Por fim, o segundo contato com a água manifesta uma experiência alternativa de conexão entre a borda do rio e o deck, criando um espaço que possibilita com que o centro do campo de visão do usuário convirja com a linha d' água, enquanto o seu corpo, protegido por uma barreira física, situa-se abaixo de citado nível.





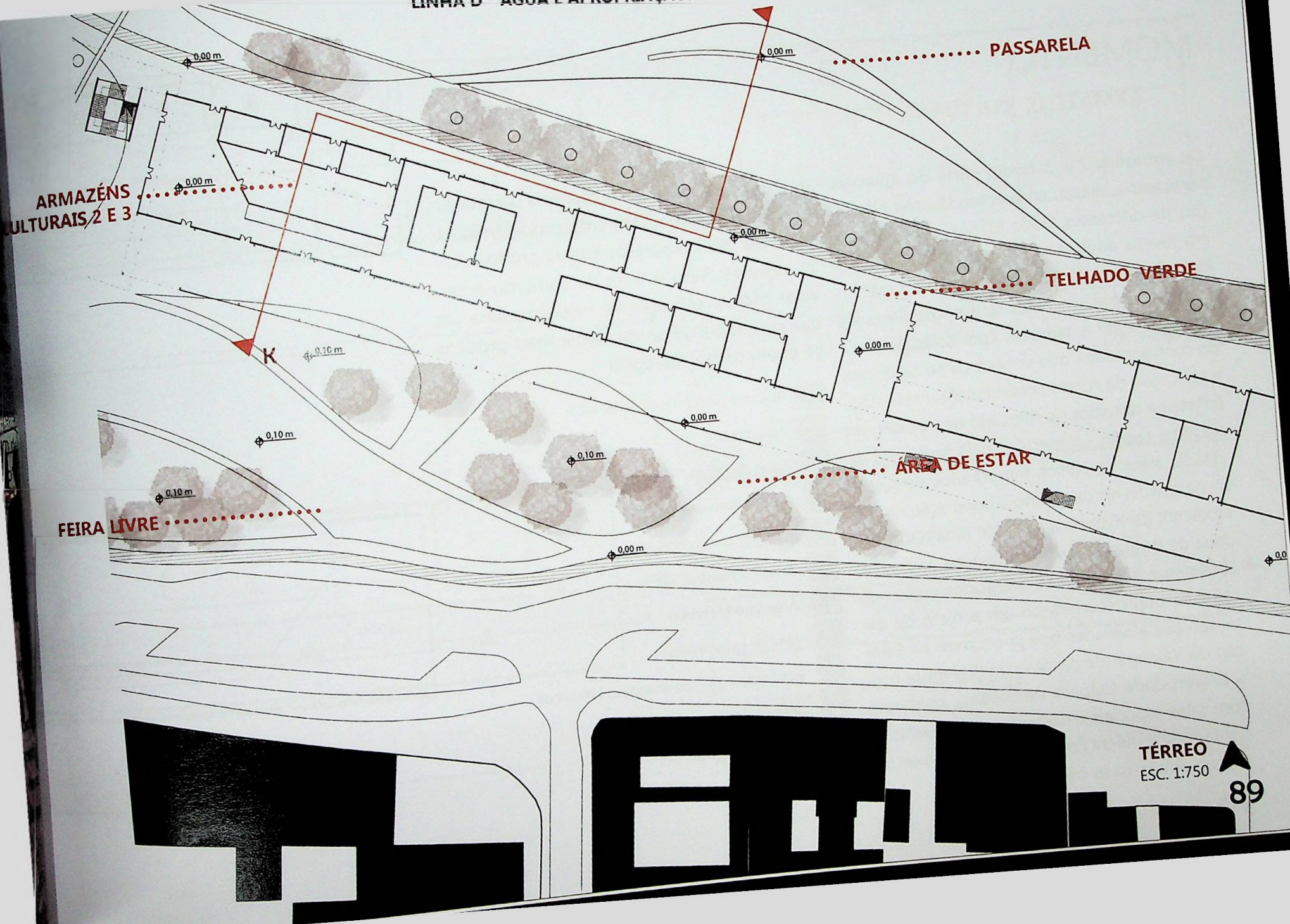
**CORTE J**  
ESC. 1:400

## 3

CUL

O programa também é aberto a um público destinado prioritariamente a mulheres e ao artesanato e alimentos, visando como estratégia de atrativos à população e incentivos aos trabalhadores informais, podendo funcionar em qualquer dos períodos, principalmente o noturno.

LINHA D' ÁGUA E APROPRIAÇÃO: RESGATE DA VIVACIDADE NO CENTRO HISTÓRICO DE SANTOS-SP



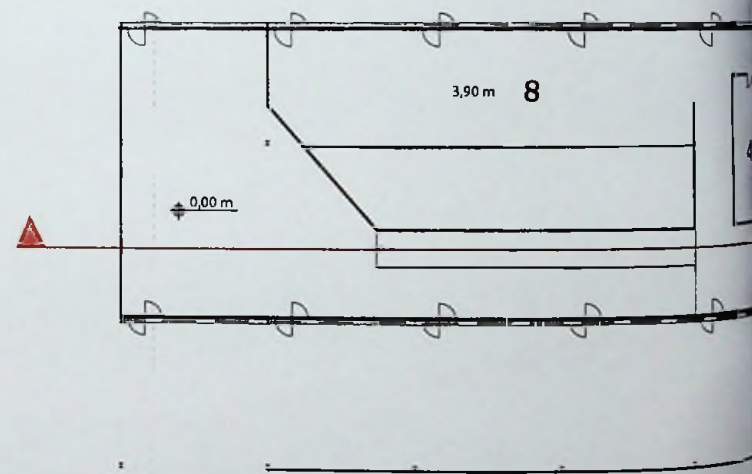
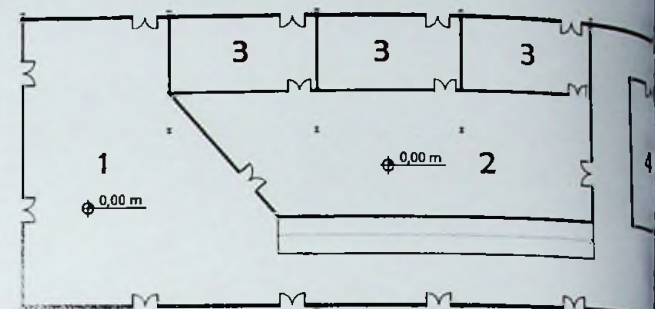
## MOMENTO 3

## ARMAZÉNS CULTURAIS 2 E 3

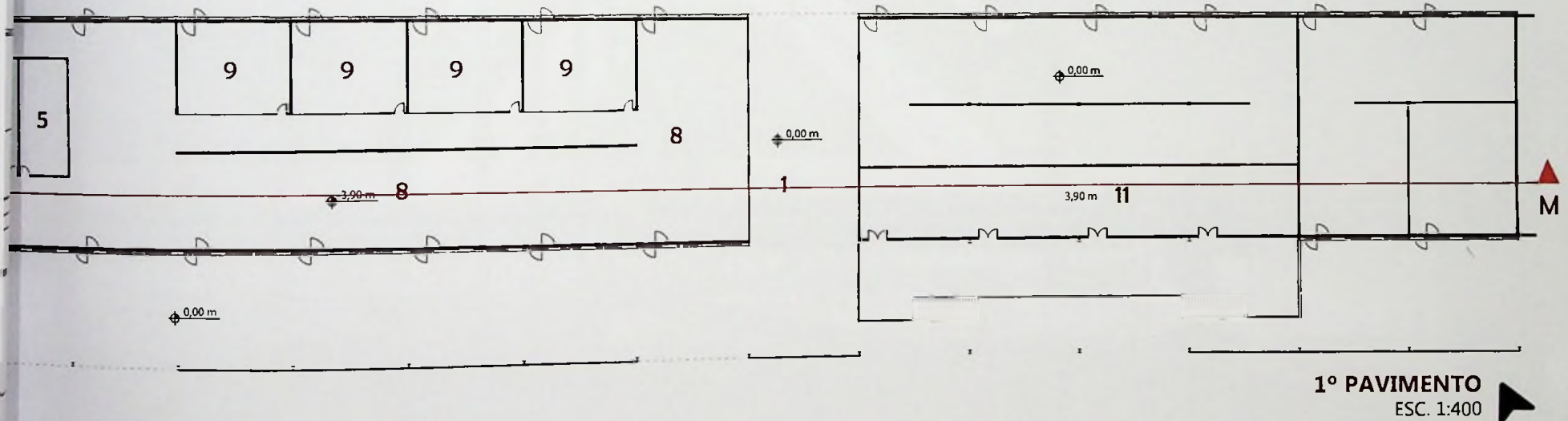
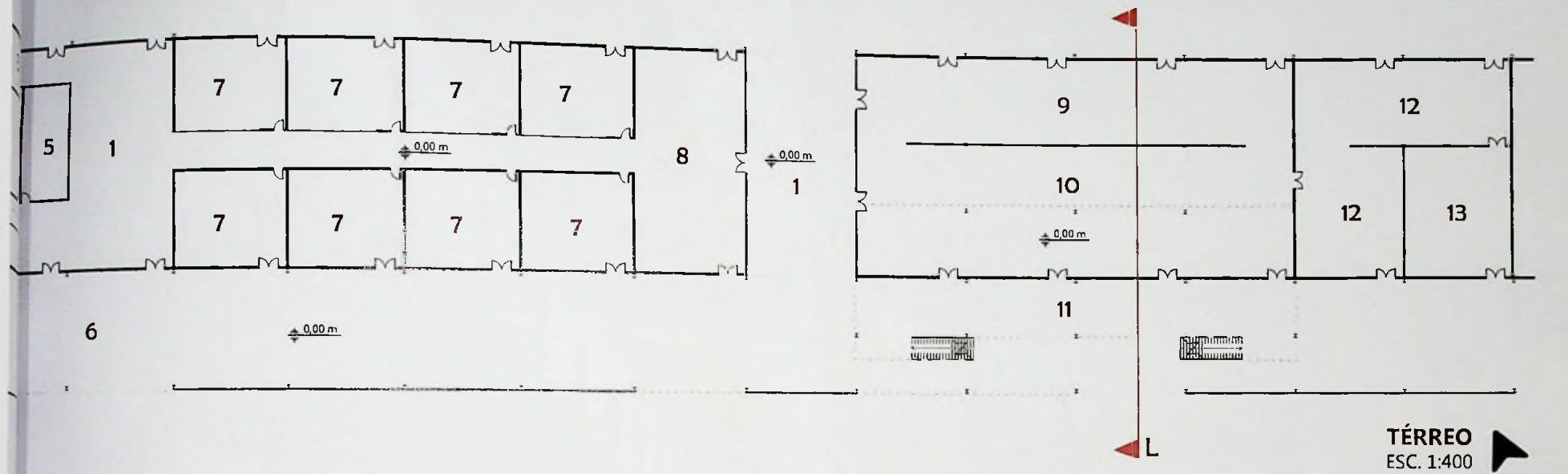
Os armazéns 2 e 3 fazem parte do apoio ao complexo cultural, apresentando uma circulação de diferentes faixas etárias, com enfoque em jovens adultos, a fim de promover maior inclusão social. O edifício conta com uma midiateca central vinculada a espaços livres de estudo e estar e também com salas de troca de conhecimento, que servem como base para a aplicação de cursos profissionalizantes - com ênfase na temática do mercado de trabalho da cidade e região - fornecidos pela prefeitura da cidade, além de cursos temporários de história da cidade, aproximando a população do seu ambiente de vivência a partir de uma oportunidade de despertar o valor simbólico da região. Finalmente, também são oferecidos cursos de culinária que decorrem de um projeto de extensão das atividades que já ocorrem na Estação do Valongo (de parceria da Prefeitura com a Universidade Católica de Santos), contando com salas especiais devidamente equipadas. A partir do sistema de ensino culinário e da estrutura do armazém se cria uma ampliação

do espaço de atividade alimentícia da estação, com um segundo restaurante, propiciando experiência prática para os cursos profissionalizantes e atraindo o fluxo do comércio e serviços para a realização de refeições, uma vez que o restaurante se apresenta mais próximo ao ponto central da região.

- 1** Acessos principais/Área de estar
- 2** Midiateca
- 3** Salas de apoio
- 4** Salas administrativas
- 5** Salas de conhecimento
- 6** Salas administrativas
- 7** Área livre Marquise
- 8** Área de estar/estudo
- 9** Exposição sobre os armazéns históricos
- 10** Restaurante
- 11** Deck: Restaurante
- 12** Cozinha
- 13** Depósito



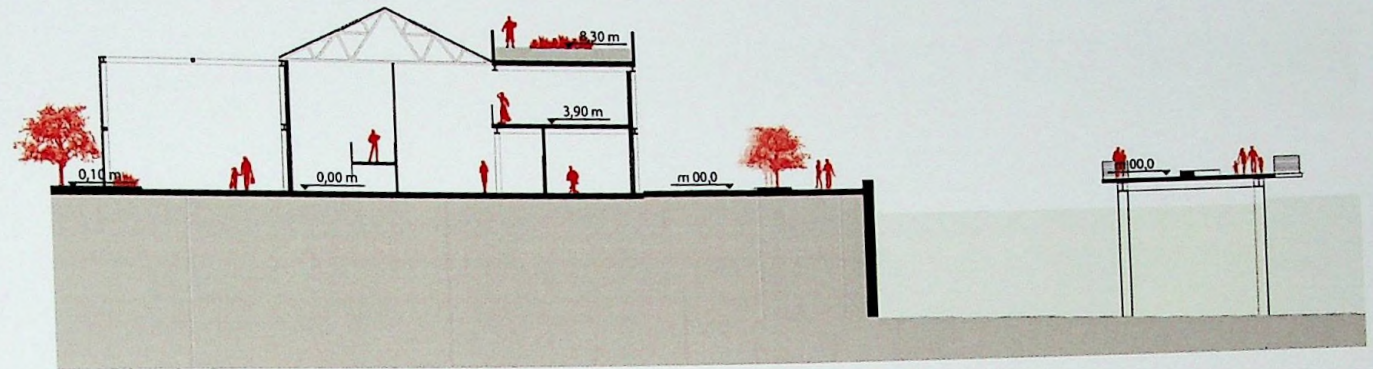
LINHA D' ÁGUA E APROPRIAÇÃO: RESGATE DA VIVACIDADE NO CENTRO HISTÓRICO DE SANTOS-SP



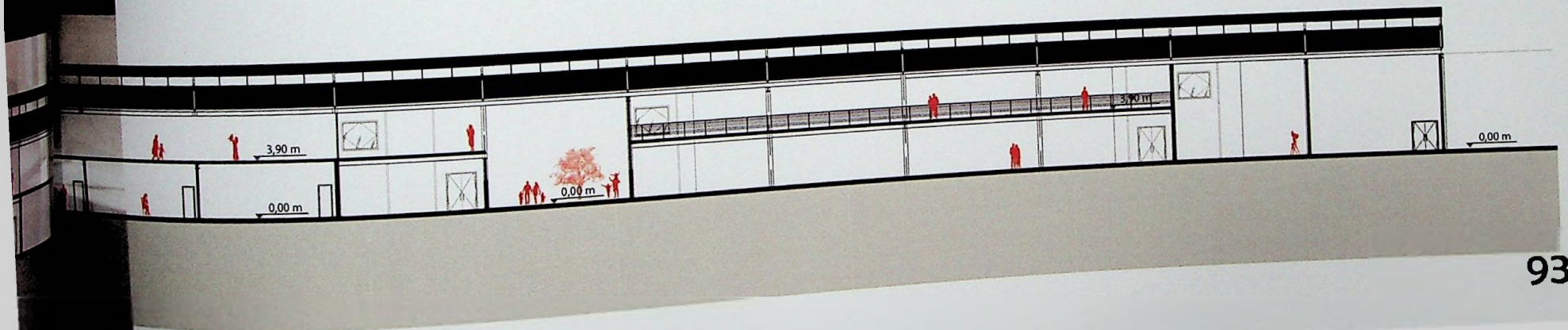
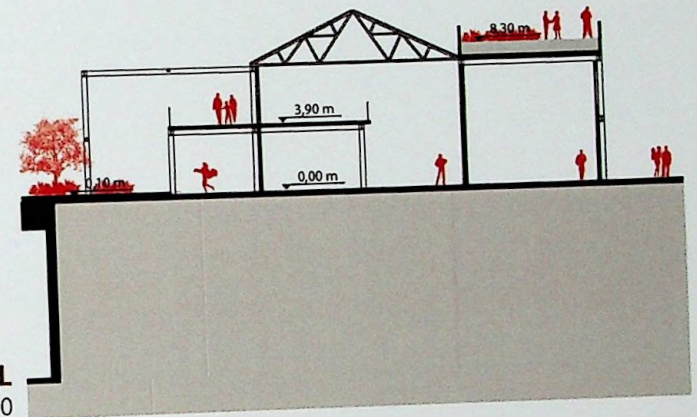
**CORTE M**  
ESC. 1:400



**CORTE K**  
ESC. 1:400



**CORTE L**  
ESC. 1:400



*Pilecia Ajua / Adode*

## CONSIDERAÇÕES F I N A I S

Finalmente, é válido ressaltar a importância desse estudo no contexto das cidades contemporâneas na medida em que, alternativas urbanas devem emergir nos centros históricos atuais. Nesse perspectiva, é de interesse modificar usos e reestabelecer parâmetros de inserção de novos usuários e dinâmicas coindizentes com o novo cenário. A relação entre os elementos negados ou subutilizados devem refletir novas tomadas de decisões e introdução de novas políticas públicas pensadas como um sistema. E, o destaque da relação da cidade com a água é de vasta importância uma vez que, a maior parte das cidades brasileiras desrespeitaram e tornaram invisíveis seus rios e córregos, situação essa que deve ser repensada juntamente com os espaços esvaziados. E, por fim, a introdução de equipamentos públicos de caráter paisagístico é essencial para consiliar os sistemas urbanos com uma qualidade de vida orientada pela inserção de infraestruturas verdes. E, e esses espaços, devem convergir para uma ação projetual, que reflita sobre o assistencialidade e inclusão social, acima das decisões de desenho.

Portanto, para este trabalho, a realização de um parque cultural a partir de preexistências de caráter histórico e cultural, revelam essa tentativa de introduzir o aspecto da infraestrutura urbana por meio do espaço público e estimular a sociabilidade e reinterpretação da sensibilidade nos indivíduos da cidade contemporânea. Entende-se, pois, espaço público como sinônimo de sociedade democrática e articulada.



# 5

## REFERÊNCIAS

ALMEIDA, E. BOGÉA, M. *Patrimônio como memória, memória como intervenção*. Enanparq 195.04, 2016.

BAUMAN, Z. *Modernidade líquida*. Rio de Janeiro: Zahar, 2001.

BONDUKI, N. G. *Habitat: As práticas bem-sucedidas em habitação, meio ambiente e gestão urbana nas cidades brasileiras*. São Paulo: Studio Nobel, 1996.

BONDUKI, N. G. *Intervenções urbanas na recuperação de centros históricos*. Brasília, DF: Iphan/Programa Monumenta, 2010.

BORTOLETTO, Katia Cristina; FREITAS, Maria Isabel Castreghini de; ROSSETTI, Lucimari Aparecida Franco Garcia; OLIVEIRA, Rodrigo Buchianeri Numa de; LEITE, Anyelen. *Indicadores socioeconômicos e ambientais para a análise da vulnerabilidade socioambiental do município de Santos-SP*. UNESP, 2015.

CANEPA, Carla; CUNHA, Icaro Aronovich; KOLHY, Lélío Marcus Munhoz; NEVES, Maria Fernanda Britto. *Reconversão de áreas portuárias abandonadas e atividades terciárias – casos das cidades de Santos e de Belém*. Patrimônio: Lazer & Turismo, v. 6, n. 5, jan.fev.mar, p. 95 – 112, 2009.

CARRIÇO, J. M. *Legislação urbanística e segregação espacial nos municípios centrais da Região Metropolitana da Baixada Santista*. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2002.

CARRIÇO, José Marques. *O Plano de Saneamento de Saturnino de Brito para Santos: construção e crise da cidade moderna*. RISCO, v. 22, 2015.

*Cartilha síntese: Lei de Uso e Ocupação do Solo da Área Insular do Município de Santos*. Prefeitura Municipal De Santos Secretaria De Desenvolvimento Urbano, 2018-2019.

CASTRO, Adriana de; LOPES, Roseli Esquerdo. *A escola de tempo integral: desafios e possibilidades*. Ensaio: aval. pol. públ. Educ., Rio de Janeiro, v. 19, n. 71, p. 259-282, abr./jun. 2011.

*Diagnóstico da Área Central*. SEDURB - Prefeitura Municipal de Santos, 2016.

*Diagnóstico Urbano Socioambiental | Município de Santos*. Relatório nº 6, Convênio Petrobras Instituto Pólis. Março, 2013.

FIGURA 01. Ilustração da capa.  
Autoria Própria, 2019.

R E F E R Ê N C I A S

CELINSKA, M. *The Civic Waterfront*. Dissertação de Mestrado. Urban Planning University of Washington, 2012.

*Conceito, Desafios E Potencialidades Do Pac Da Cultura*. Coordenação Geral de Mobilização Social e Gestão da DINC, 2014.

DAGENHART, Richard. *Urban architectural theory and the contemporary city: Tschumi and Koolhaas at the Parc de la Villette*. *Ekistics*, v. 56, n. 334/335, Space Syntax: Social implications of urban layouts, january/february–march/april, pp. 84-92. 1989.

MARTINS, Maria Isabel Figueiredo Pereira De Oliveira. *Estudo do processo de urbanização e das transformações do uso da terra urbana no município de Santos - SP com uso de geotecnologias*. Dissertação de Mestrado. Instituto de GEOGRAFIA-UNICAMP. Campinas, 2014.

MAZIVIERO, Maria Carolina. *Entre a recuperação patrimonial e a questão da moradia: projetos de renovação urbana para o centro de Santos*. *Urbe. Revista Brasileira de Gestão Urbana (Brazilian Journal of Urban Management)*, maio/ago., 8(2), 181-196, 2016.

MELLO, Gisele Homem de. *Expansão e estrutura urbana de Santos (SP): aspectos da periferização, da deterioração, de intervenção urbana, da verticalização e da sociabilidade*. Dissertação de Mestrado FFLCH-USP. São Paulo, 2008.

MONTANER, J. M. *A modernidade superada: arquitetura, arte e pensamento do século XX*. Barcelona, Gustavo Gili, 2001.

MONTANER, J. M. MUXÍ, Z. *Arquitetura e política: ensaios para mundos alternativos*. São Paulo: Gustavo Gili, 2014.

MONTANER, J. M. *Depois do movimento moderno: arquitetura da segunda metade do século XX*. São Paulo: Gustavo Gili, 2014.

Núcleo De Pesquisas E Estudos Socioeconomicos. *Percepções e Hábitos do santista quanto à frequência ao Centro Histórico da cidade*. Santos, Universidade Santa Cecília, 2003.

ORNELAS, Ronaldo dos Santos. *Relação Porto/Cidade: O Caso de Santos*. Dissertação de Mestrado. FFLCH/USP, São Paulo, 2008.

- Plano Municipal De Mobilidade Urbana*. Documento Preliminar. Santos-SP, dez. 2015.
- Programa Alegria Centro*. Prefeitura Municipal De Santos - SEDURB, 2003.
- PROMINSKI M.; STOKMAN A.; ZELLER S.; STIMBERG D.; VOERMANEK H.; BAJC K. *River. Space. Design. Planning Strategies, Methods and Projects for Urban Rivers*. 2012.
- ROSSI, A. *A arquitetura da cidade*. São Paulo: Martins Fontes, 1995.
- SANTOS, André da Rocha. *Estado e política pública urbana: a revitalização do Centro de Santos*. Tese (Doutorado em Sociologia) – Universidade Estadual Paulista, Faculdade de Ciências e Letras, 2012.
- SANTOS, E. A. *Por que planejar com a paisagem*. Pós, 2003.
- SECCHI, B. *Primeira lição de urbanismo*. São Paulo: Perspectiva, 2006.
- SOUZA, Clarissa Duarte de Castro. *Planejamento urbano e políticas públicas em projetos de requalificação de áreas portuárias: Porto de Santos – Desafio neste novo século*. Dissertação de Mestrado. FAU/USP, 2006.
- SPIRN, A. W. *O jardim de granito: A natureza no desenho da cidade*. Edusp, 1995.
- STEVENS, Q. *Artificial waterfronts*. *Urban Design International*. v. 14, n. 1, p. 3–21. London, 2009.
- TOLEDO, Valéria Diniz. *Inclusão social e arte na educação não-formal: a experiência do Instituto Arte no Dique*. Dissertação de Mestrado, Universidade Católica de Santos. Santos, 2007.
- WEBSTER, N.; SHIRLEY D. *A History of Brooklyn Bridge Park: How a Community Reclaimed and Transformed New York City's Waterfront*. Columbia University Press. New York, 2016.
- YOUNG, Andrea Ferraz. *Transformações socioespaciais da Baixada Santista: Identificação das desigualdades e vulnerabilidades socioambientais através do uso de geotecnologias*. NEPO-UNICAMP, Campinas, n. 57, set. 2008.
- ZANETTI, V. Z. *Planos e Projetos ausentes: Desafios e perspectivas da requalificação das áreas centrais de São Paulo*. Tese de Doutorado. São Paulo: FAU-USP, 2005.

**ALEGRA CENTRO** – Disponível em: <<http://www.alegracentro.com.br>>. Acesso em: maio 2019.

**FUNDAÇÃO SISTEMA ESTADUAL DE ANÁLISE DE DADOS**. Disponível em: <<http://www.seade.gov.br/>>. Acesso em: maio 2019.

**GOOGLE MAPS**. Disponível em: <<http://www.maps.google.com>>. Acesso em: maio, junho 2019.

**NOVO MILÊNIO**. Disponível em: <<http://www.novomilenio.inf.br/>>. Acesso em: maio, junho 2019.

**NÚCLEO DE PESQUISAS E ESTUDOS SOCIOECONOMICOS**. Disponível em: <<http://www.nese.unisanta.br/>>. Acesso em: maio 2019.

**PREFEITURA MUNICIPAL DE SANTOS**. Disponível em: <[www.santos.sp.gov.br](http://www.santos.sp.gov.br)>. Acesso em: maio 2019.

**SECRETARIA MUNICIPAL DE PLANEJAMENTO**. Disponível em: <<http://www.seplan.santos.sp.gov.br>>. Acesso em: maio 2019.

**SISTEMA NACIONAL DE INFORMAÇÕES E INDICADORES CULTURAIS**. Disponível em: <<http://mapas.cultura.gov.br>>. Acesso em: junho 2019.