

CATRAIA

UMA PROPOSTA PARA OS ARMAZÉNS E A REGIÃO
DO ANTIGO PORTO VALONGO DE SANTOS

Lucca Donaire Maia

Orientação: Prof. Dr. Fábio Mariz Gonçalves

Autorizo a divulgação total ou parcial deste trabalho, por meio convencional ou eletrônico, para fins de estudo e pesquisa, desde que citada a fonte.

Lucca Donaire Maia
(lucca.maia@usp.br)

CATRAIA

UMA PROPOSTA PARA OS ARMAZÉNS E A REGIÃO
DO ANTIGO PORTO VALONGO DE SANTOS

RESUMO

O projeto se concentra nos antigos galpões do bairro do Valongo, na cidade de Santos. Esses galpões foram construídos no final do séc.XIX, na formação do porto na cidade, e após alguns anos perderam seu uso ao passo que o porto avançava pela costa da cidade, se afastando do centro.

Os galpões estão numa área muito importante e muito sensível, por estarem imediatamente a frente do centro histórico da cidade, e se encontrarem fragmentados da malha urbana do centro.

A partir de uma leitura da cidade, dos galpões e do porto, entende-se que a melhor forma de intervir nessas estruturas é visando: 1) integrar o projeto do Programa Alegria Centro, que visa levar moradia ao centro e promover a ocupação da área; 2) manter a atmosfera portuária de forma lúdica e divertida, fazendo com que o projeto se insira na lógica do porto, ressaltando o trabalho que lá é realizado e o trabalhador; 3) diluir a ruptura entre os galpões e o centro, criada hoje pelos modais de transporte que cruzam a fronteira desses dois espaços.

Diante dessa leitura o projeto irá se concentrar em criar um programa que de

protagonismo à população local e o turismo de curta distância, partindo do pressuposto que é isto que converge com as premissas aqui citadas, preocupando-se também em criar uma diversidade de usos e públicos, acreditando que essa diversidade é fundamental para criação de uma atmosfera dinâmica e pulsante, resultado de uma ocupação espontânea do espaço.

Palavras-chave: atmosfera; lúdico; fronteira; trabalho; porto

AGRADECIMENTOS

Agradeço aos meus pais, Angélica Donaire e Antonio Carlos Maia, pelo apoio e por serem minha principal referência.

Ao meu orientador Fábio Mariz por compartilhar comigo seu conhecimento e experiência tantas vezes ao longo da graduação.

Ao meu amigo Matheus Soares pela parceria ao longo desses anos e especialmente durante o desenvolvimento desse trabalho.

Aos professores Carlos Arriaga e Marta Bogéa por aceitarem o convite de compor a minha banca.

Ao meus amigos pelas inestimáveis experiências que compartilhamos ao longo da graduação.

Aos escritórios Estúdio BG e Andrade Morettin pela paciência e disposição em compartilharem comigo sua experiência.

A todo corpo de professores, funcionários e alunos da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo.

SUMÁRIO

APRESENTAÇÃO

Apresentação | *pag. 10-11*

Catraia | *pag. 12-15*

1. LUGAR

1.1 Cidade de Santos e a Baixada Santista | *pag. 20-23*

1.2 Formação do Porto de Santos | *pag. 24-25*

1.3 Bairros do Valongo e Centro | *pag. 26-31*

2. PRINCIPAIS CONCEITOS

2.1 Programa Alegria Centro | *pag. 34-35*

2.2 Atmosfera | *pag. 36-39*

2.3 Fronteira | *pag. 40-41*

3. PROGRAMA

3.1 Uso e público | *pag. 44-45*

3.2 "Espaço sem nome" | *pag. 46-47*

3.3 Possíveis perspectivas | *pag. 48-49*

4. PROJETO

4.1 Determinantes locais | *pag. 52-61*

4.2 Partido | *pag. 62-71*

4.3 Isométricas | *pag. 72-74*

4.4 Implantação | *pag. 75-76*

4.5 Cortes | *pag. 77-80*

4.6 Novas estruturas | *pag. 81-90*

5. MODELOS DA REALIDADE

5.1 Perspectivas | *pag. 91-94*

6. FINALIZAÇÃO

6.1 Considerações finais | *pag. 95-96*

6.2 Bibliografia | *pag. 97-98*

APRESENTAÇÃO

A motivação para abordar região portuária de Santos é uma ideia que surge de uma série de memórias de infância, do trajeto entre as cidades de Santos e São Paulo.

A engrenagem central que desperta o interesse é o mesmo de tantos anos atrás: a escala. O conflito causado pela dimensão das estruturas do porto (guindastes, navios, pilhas de containers) desperta um enorme interesse por esse ambiente e essa paisagem.

Quando adicionamos a este cenário as várias cores das estruturas, principalmente dos containers empilhados, os nomes das empresas escritos com fontes enormes e distintas, cria-se um ambiente lúdico, divertido, onde nosso olhar se perde em tantas informações e elementos.

E é nos galpões abandonados do antigo Porto do Valongo e na sua articulação com o centro da cidade que se enxerga o ponto de entrada para esse lugar.

CATRAIA

“Catraia é uma embarcação de pouco calado, movida a vela, remo ou do tipo canoa motorizada, que se emprega no transporte de passageiros, e que é geralmente manobrada por uma pessoa só, o catraieiro.”¹

Nas docas do porto de Santos há um único canal que não foi removido, que cruza as docas, e conecta o porto ao Mercado Municipal. Esse canal é utilizado diariamente pelos catraieiros, que descarregam a mercadoria que chega pelo porto no mercado, usando pequenas embarcações, as catraias.

Essa relação entre porto e cidade e a forma com que essa fronteira se desintegra carrega enorme poesia e leveza, fruto da ocupação humana, motivada pelo trabalho, sob o espaço.

Essa relação serve como principal motor para o projeto que se desenvolverá há alguns quilômetros das docas, numa região mais próxima a entrada da cidade e ao centro histórico da cidade.



Vista aérea do Mercado Municipal de Santos <imagem extraída do Google Earth>



Estacionamento de catraias, imagem extraída de <<https://www.turismosantos.com.br/?q=pt-br/node/738&page=3>>, autor: Francisco Arrais

¹ < [https://pt.wikipedia.org/wiki/Catraia_\(embarca%C3%A7%C3%A3o\)](https://pt.wikipedia.org/wiki/Catraia_(embarca%C3%A7%C3%A3o))>, acessado em 29/07/2021.



Imagem extraída de <<http://wikimapia.org/3792201/pt/Catraias#/photo/342910>>, autor desconhecido.

1. LUGAR

Santos é um município portuário sede da Região Metropolitana da Baixada Santista (RMBS), localizado no litoral do estado de São Paulo, no Brasil. Com a maior participação econômica da citada região, abriga o maior porto da América Latina.

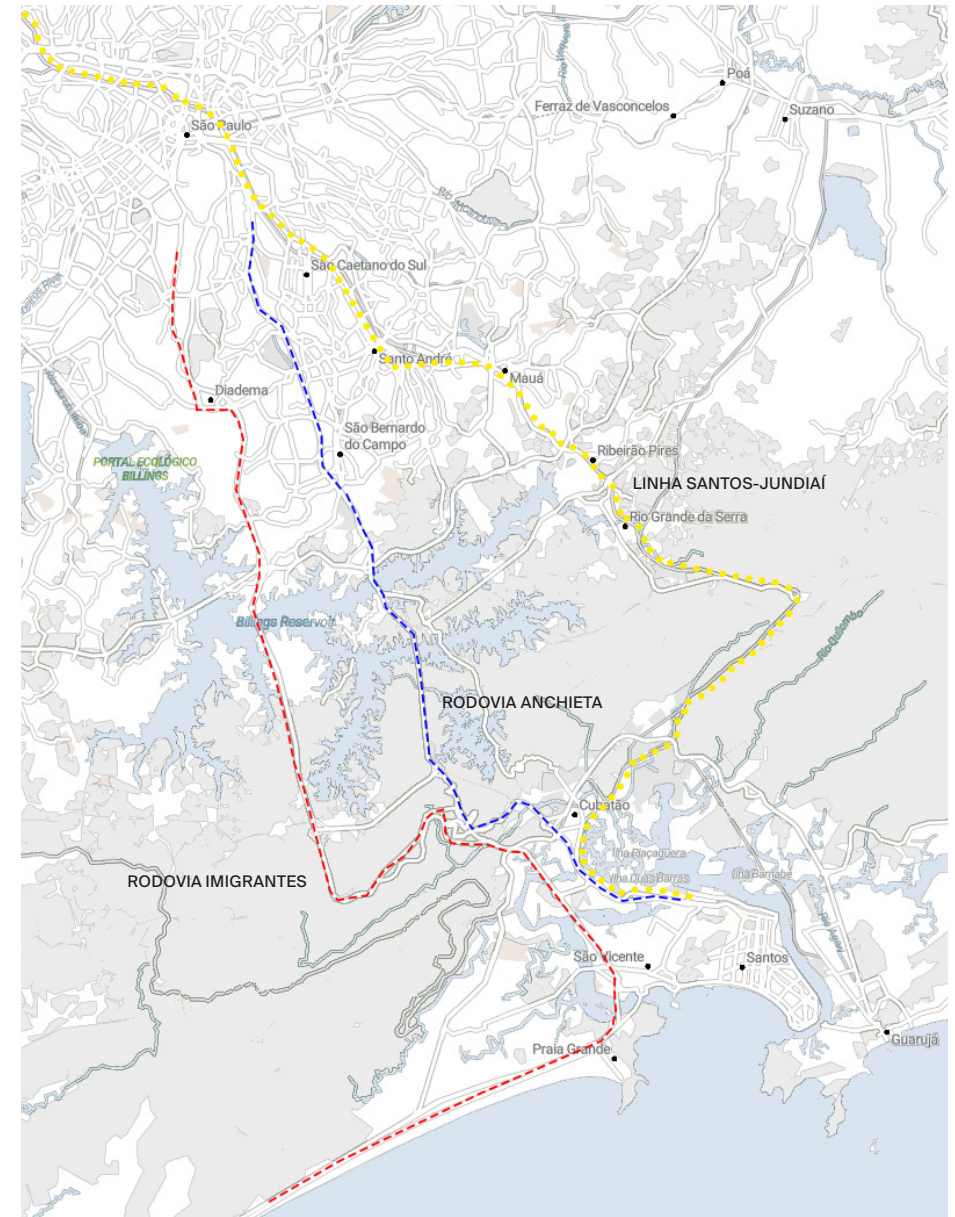
Em 1867 foi inaugurada a ferrovia São Paulo Railway Company, para interligar os municípios paulistas de Santos a Jundiaí, tendo como principal ponto de passagem a cidade de São Paulo. A ferrovia foi o principal meio de transporte para o grande volume de café transportado para o Porto de Santos, e ganhou o nome de Estrada de Ferro Santos-Jundiaí (EFSJ) em 1946, com o fim do monopólio inglês.

Até 2002 o principal acesso a cidade de Santos e à RMBS a partir da cidade de



ESTADO DE SÃO PAULO - BAIXADA SANTISTA

São Paulo se fez pela Rodovia Anchieta, concluída em 1947. A partir de 2002 as pistas norte e sul da Rodovia dos Imigrantes foi concluída, passou a constituir o Complexo Anchieta-Imigrantes, e ser a principal via de acesso à cidade de Santos.



CIDADE DE SÃO PAULO - SANTOS

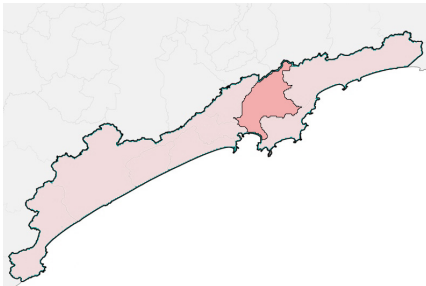


CIDADE DE SANTOS E A BAIXADA SANTISTA

A Região Metropolitana da Baixada Santista é composta por: Santos; Guarujá; Cubatão; Peruíbe; São Vicente; Itanhaém; Bertioga; Praia Grande; e Mongaguá.

A cidade de Santos propriamente pode ser dividida entre a área continental e a área insular, sendo que a segunda tem como principais zonas: zona da orla; zona intermediária; zona central; zona dos morros; e zona noroeste. Além de também compreender em sua extensão as ilhas Urubuqueçaba, Barnabé e Diana.

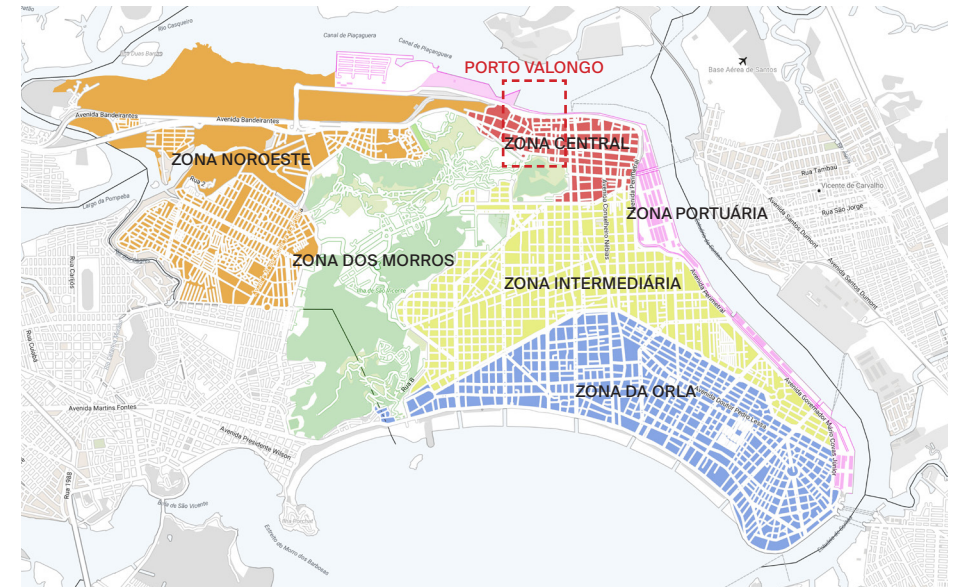
Marca característica da cidade também são os canais, que possuem mais de cem anos idade; eles são numerados sequencialmente e servem como pontos de referência, muito mais que os bairros ou as vias.



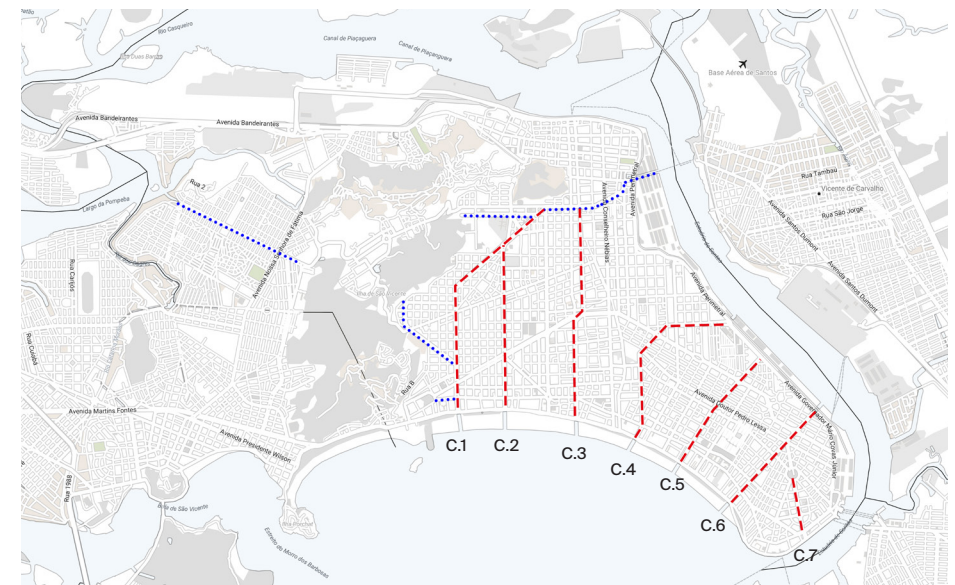
REGIÃO METROPOLITANA DA BAIXADA SANTISTA



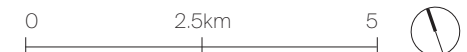
MUNICÍPIO DE SANTOS: ÁREA CONTINENTAL E INSULAR



SANTOS INSULAR: PRINCIPAIS ÁREAS



SANTOS INSULAR: CANAIS



A FORMAÇÃO DO PORTO

O pequeno porto da cidade de Santos começa a crescer no final do séc. XIX, quando se torna o principal posto de escoamento do café paulista.

As áreas do Valongo e do Paqueta, que seguiam o modelo da época em que o centro da cidade era ligado à área portuária, começam a receber armazéns e moradias dos barões, trazendo junto à infraestrutura para a região.

A cidade começa a crescer e se estruturar ao redor do porto. Não é exagero falar que a cidade se desenvolveu em função do porto.

Do início do séc. XX até meados de 1929 esse movimento prosseguiu, enquanto a cidade crescia e se estruturava nos tempos áureos do café. Em 1929 com a quebra da Bolsa de Nova York várias empresas ligadas a produção e exportação cafeeira fecham as portas.

Ao longo do tempo, com as mudanças econômicas e o avanço da cidade, o antigo porto passou a não comportar as atividades econômicas, e o porto passou a avançar ao longo da costa.

Hoje os galpões do Valongo estão desativados.



Vista panorâmica cidade de Santos-SP, óleo em tela de Beledito Calixto, 1898



Vista panorâmica cidade de Santos-SP, óleo em tela de Beledito Calixto, 1910



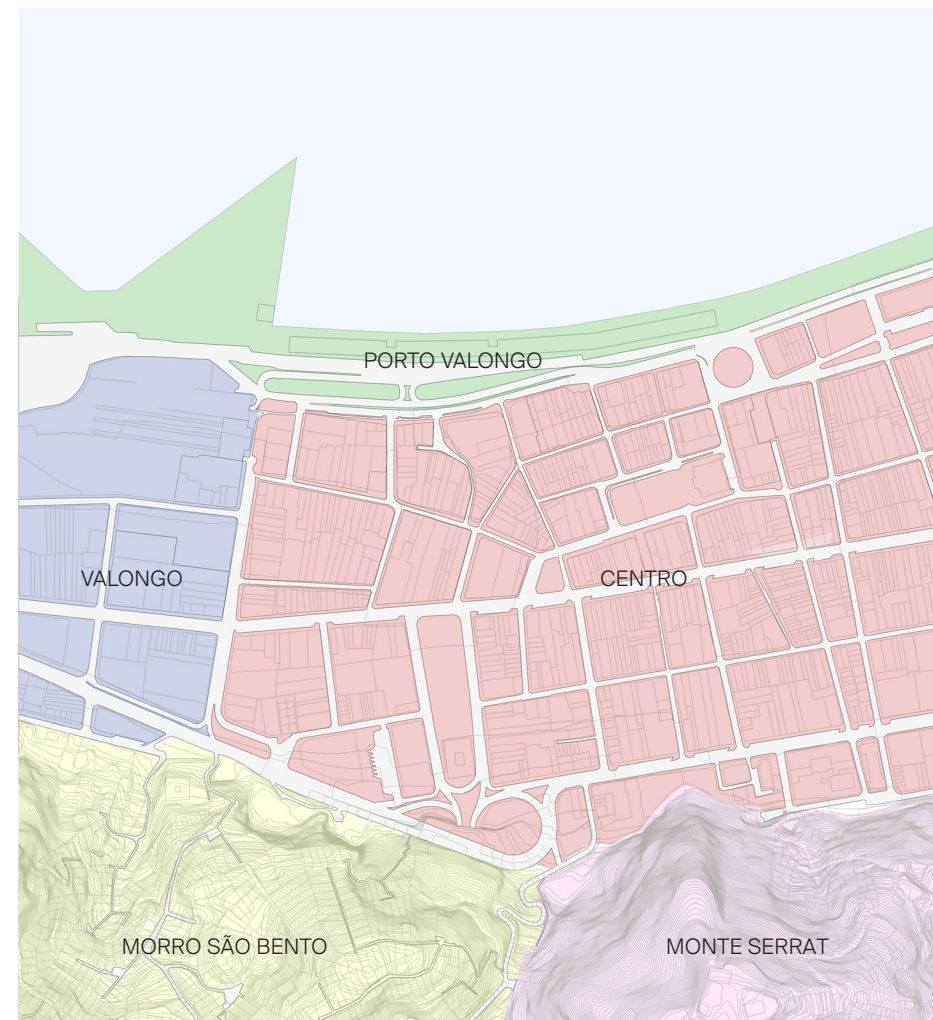
Praia do Consulado, Porto de Santos, óleo em tela de Benedito Calixto, final do séc. XIX

VALONGO E O CENTRO

O Porto Valongo, hoje desativado, constituído pelos primeiros armazéns construídos na orla portuária de Santos, numerados de 1 a 6 (sendo que os armazéns 5 e 6 foram demolidos), estão localizados nos bairros do Valongo e do Centro.

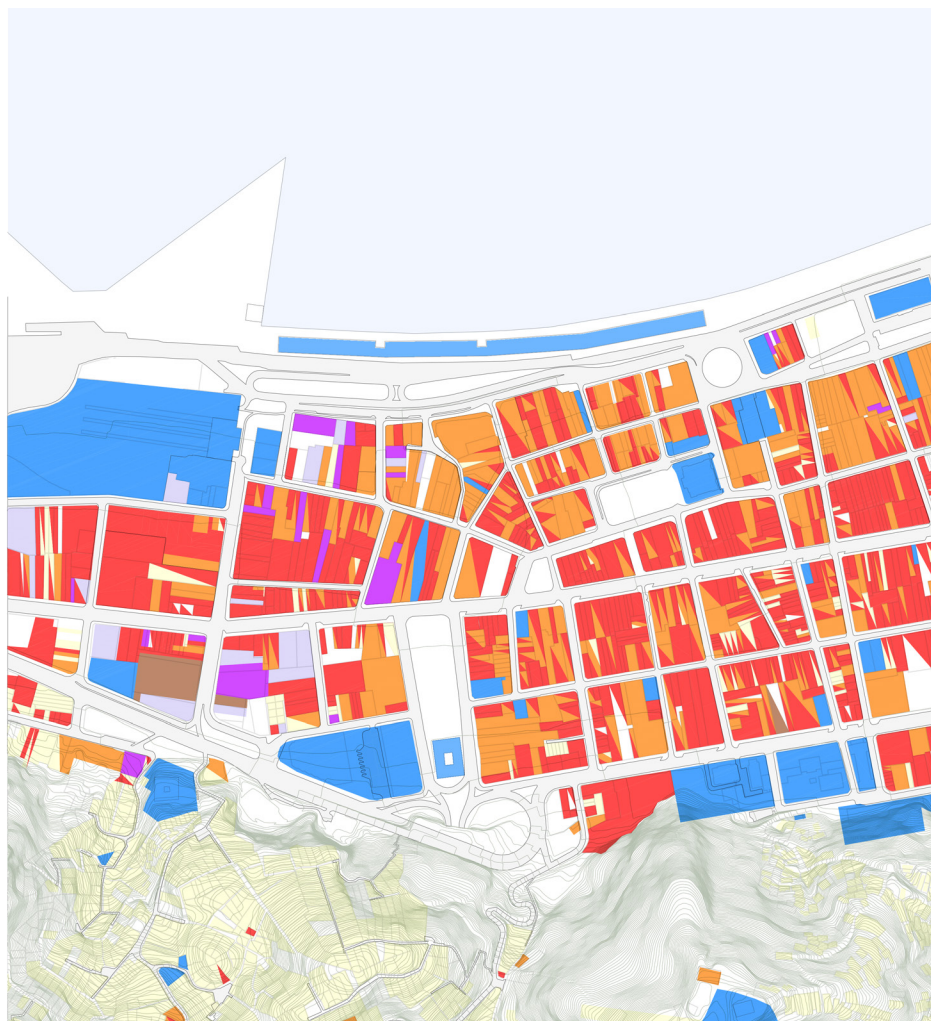
Por conta das razões históricas de formação do porto já citadas, é nessa região que estão alguns dos principais edifícios da cidade de Santos, além de ser o epicentro formador de toda a cidade.

Por volta de 2010, após conseguir recuperar e revitalizar a área central de Santos, a Prefeitura Municipal anunciou maiores investimentos também para uma completa recuperação do bairro do Valongo e da região, dentro do projeto chamado de Alegria Centro.



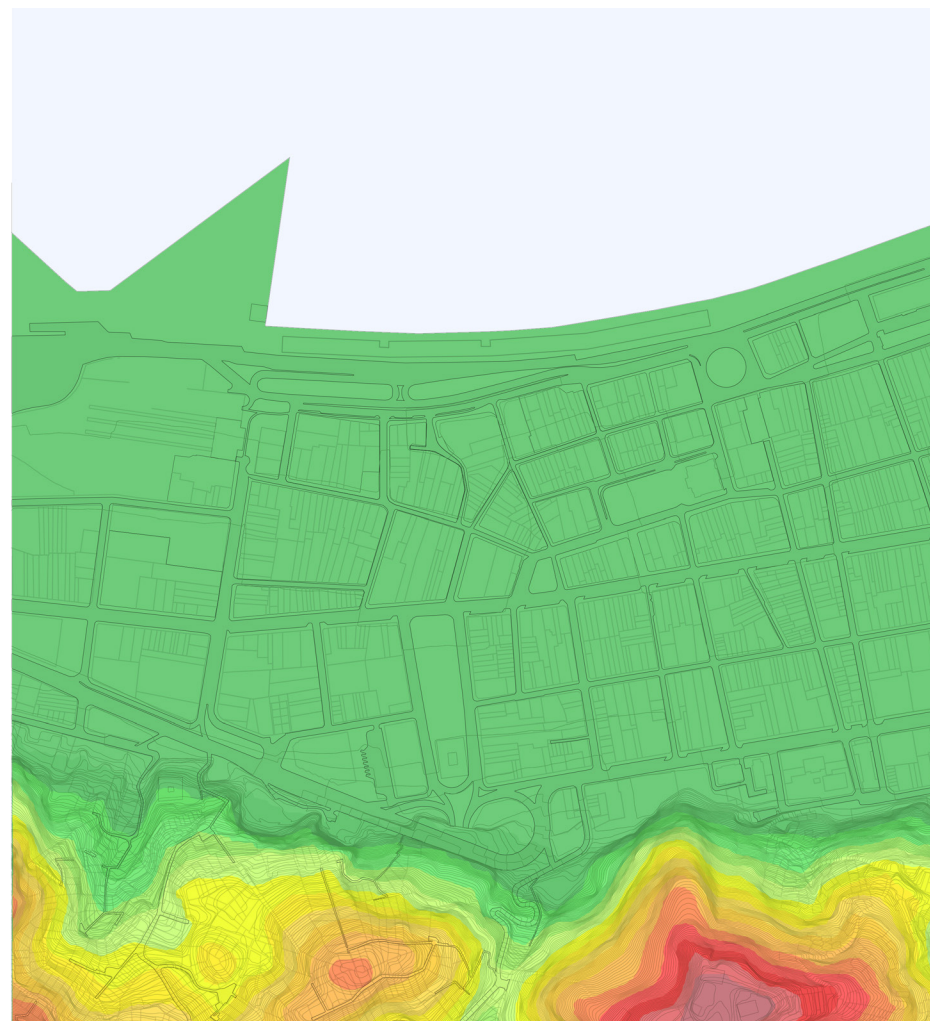
REGIÃO DO PORTO VALONGO: BAIRROS



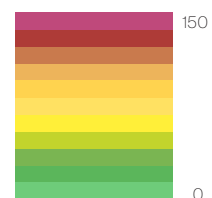


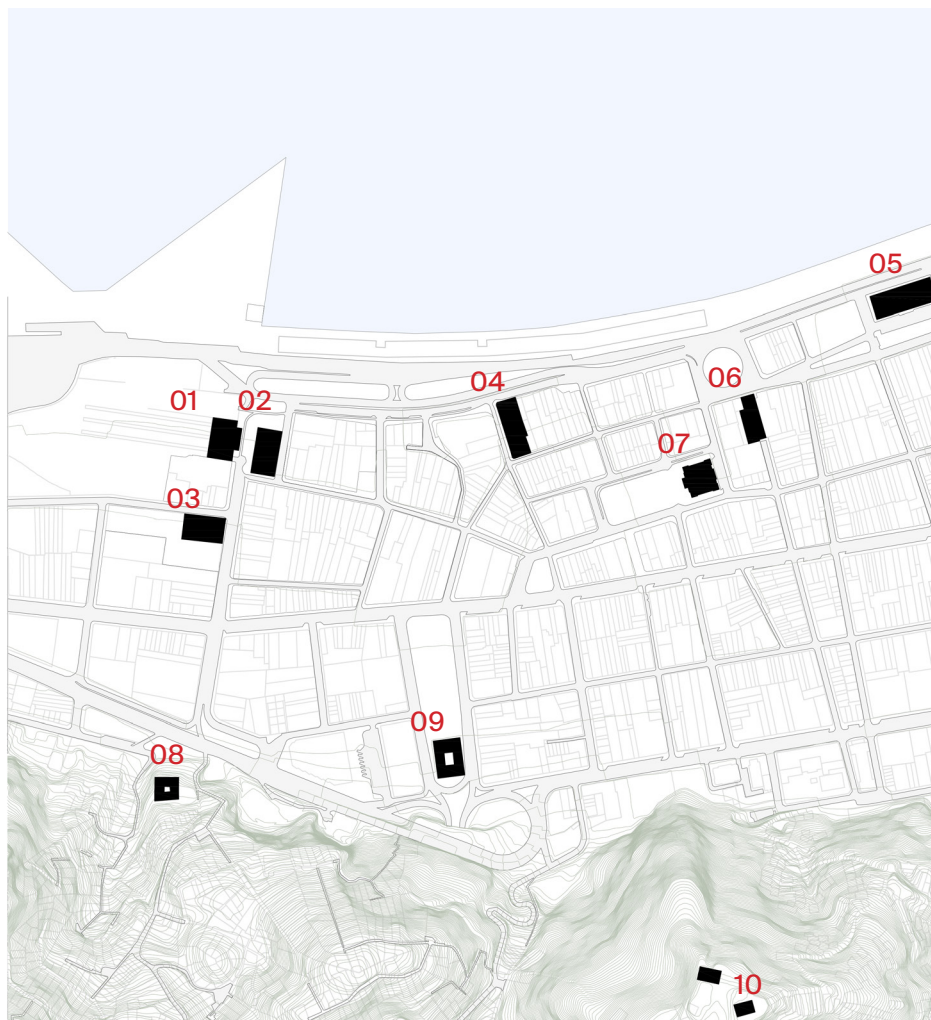
REGIÃO DO PORTO VALONGO: USO DO SOLO

INSTITUCIONAL
COMÉRCIO
SERVIÇO
SERVIÇO PORTUÁRIO
RESIDÊNCIAL HORIZONTAL



REGIÃO DO PORTO VALONGO: ALTIMETRIA





REGIÃO DO PORTO VALONGO: EDIFÍCIOS HISTÓRICOS



1. ESTAÇÃO DO VALONGO



3. SANTUÁRIO STO. ANTONIO DO VALONGO



5. PRÉDIO DA ALFÂNDEGA



7. PAÇO MUNICIPAL



9. CADEIA VELHA



2. MUSEU REI PELÉ



4. BOLSA DO CAFÉ



6. PANTHEON DOS ANDRADAS



8. MUSEU DE ARTE SACRA DE SANTOS



10; IGREJA NSA. SRA. DO MONTE SERRAT

Fotos extraídas de <www.santos.sp.gov.br>

2. PRINCIPAIS CONCEITOS

ARTICULAÇÃO COM O PROGRAMA ALEGRA-CENTRO

O projeto busca a articulação com as premissas do “Programa Alegria Centro”.

O programa visa o enobrecimento desse fragmento de espaço, a partir da reabilitação da infraestrutura urbana desse espaço, da readequação do seu patrimônio histórico edificado, e da tentativa de fazer retomar em seu espaço central investimentos econômicos e comerciais, além de promover a ocupação do espaço pela população local e o estímulo ao uso residencial na área.

Essa profunda transformação se dá a partir da produção de um espaço turístico na área de interface porto-centro, enobrecimento das atividades comerciais e turísticas e também na tentativa de solucionar diversos problemas de infraestrutura e moradia da população trabalhadora local.

“Mais incentivos fiscais e financiamento a investidores e critérios dos níveis de proteção de imóveis

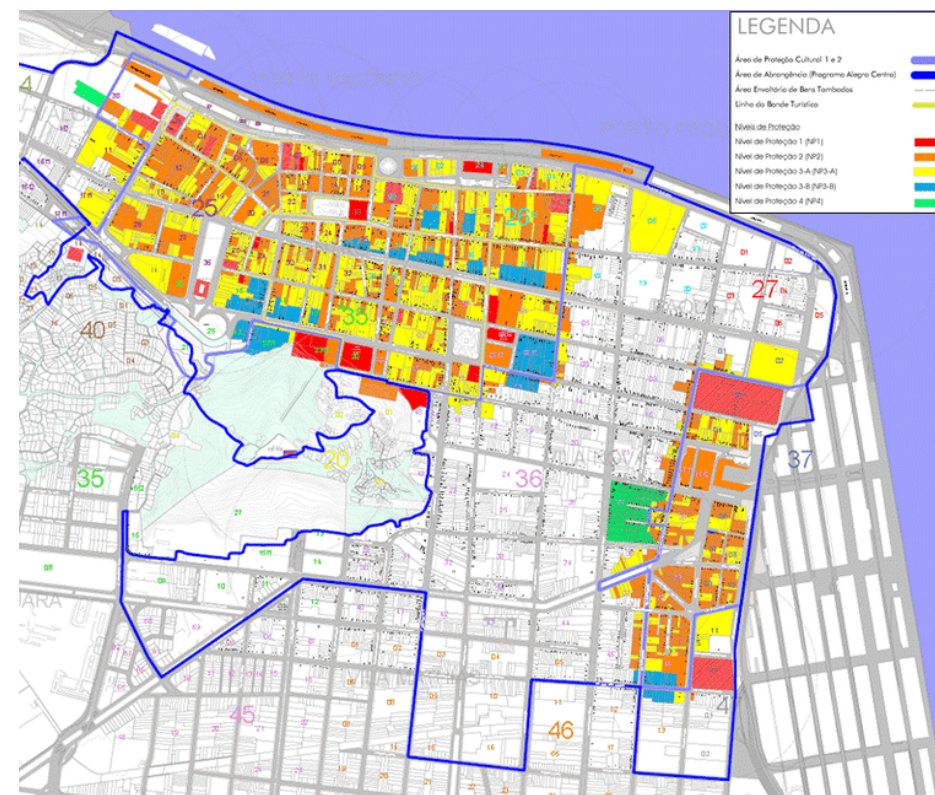
mais flexíveis. Tudo para incentivar novas habitações e a recuperação de imóveis e atrair a população à Região Central da Cidade. Essas são as principais mudanças da nova legislação que passou a reger o Programa de Revitalização e Desenvolvimento Urbano da Macrozona Centro, popularmente conhecido como Alegria Centro.

Entre os objetivos do programa estão reverter o esvaziamento da região e promover a preservação e recuperação do meio ambiente construído, do patrimônio cultural, histórico, artístico e paisagístico de forma integrada à renovação do espaço, da paisagem e do desenho urbano. E, ainda, promover o adensamento sustentável e a renovação urbana, consolidando a área como polo de desenvolvimento educacional, tecnológico, de inovação e de economia criativa. Visa, também, desenvolver as potencialidades do Centro Histórico para que se consolide como destino turístico e cultural.”¹

1

¹ Trecho extraído de <<https://www.capital.sp.gov.br/noticia/programa-requalifica-centro-prefeitura-propoe-incentivos-fiscais-para-retrofit-de-predios-antigos-no-centro-de-sao-paulo>>

² Trecho da Lei Complementar Nº 470 de 05 de fevereiro de 2003 do Município de Santos, disponível em <<https://www.novomilenio.inf.br/santos/lendas/h0230lc470.pdf>>



Mapa áreas de proteção do Programa Alegria Centro (Fonte: Prefeitura) <extraído de: https://www.researchgate.net/figure/Figura-1-Area-de-abrangencia-do-Programa-Alegria-Centro-Fonte-Prefeitura_fig1_321764219>

I – Nível de Proteção 1 (NP 1) - Proteção total, atinge imóveis a serem preservados integralmente, toda a edificação, os seus elementos construtivos e decorativos, interna e externamente;

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

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

IV – Nível de Proteção 4 (NP 4) - Livre opção de projeto, respeitados os índices urbanísticos da zona em que o imóvel se encontrar, conforme a Lei Complementar n.º 312/98 e suas alterações”²

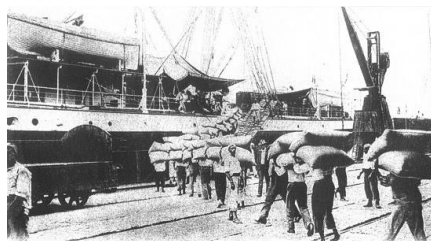
ATMOSFERA PORTUÁRIA E O TRABALHADOR

Um dos objetivos centrais do projeto é trabalhar a preexistência de modo a manter pulsante a atmosfera do porto, mesmo com o novo programa. O porto é o passado e presente desse espaço e a principal marca da cidade. O foco do projeto deve ser o porto, o trabalho lá realizado, e o trabalhador.

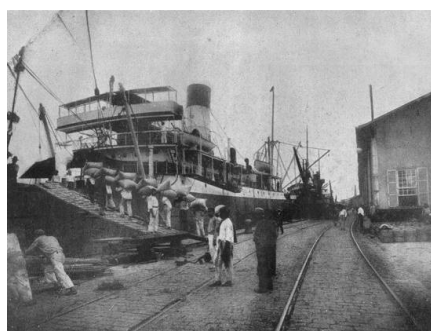
O desafio é fazer com que a proposta se insira dentro dessa dinâmica e da atmosfera portuária, junto aos elementos presentes no espaço, ressaltando a atividade econômica e fazendo com que o novo programa converse e de protagonismo para esta, de forma lúdica e divertida.

O espaço deve ser ocupado diariamente pela população local, pessoas que trabalhem e vivam dele, uma ocupação que esteja intimamente relacionada ao seu passado econômico, e ao contexto do lugar.

O que intriga e chama atenção num espaço portuário com tamanha riqueza histórica é justamente seus elementos e dinâmicas, a forma com que convivem e se relacionam, que é a principal marca da cidade de Santos.



Docas, embarque de café. Foto: Museu do Porto de Santos, disponível em <novomilenio.inf.br>



Reprodução do livro: Docas de Santos - Suas origens, lutas e realizações, de Hélio Lobo, disponível em <novomilenio.inf.br>

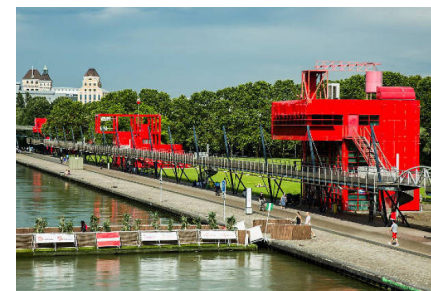
PARC DE LA VILLETTE

O projeto do Parc de la Villette, em Paris, do arquiteto suíço Bernard Tschumi, aborda profundamente a questão do passado do espaço, criando uma atmosfera intimamente conectada com ele.

Iniciado em 1982, e concluído em 1998, o projeto é implantado numa área que funcionava como abatedouro durante boa parte dos séculos XIX e XX, e era por ela que o gado chegava em Paris.

Ao contrário do arquétipo de um típico parque parisiense, visto como um local de escapismo da metrópole, o projeto de Tschumi é pensado para reproduzir as condições da cidade e do espaço em que está inserido. O partido inicial do projeto consiste em criar uma malha sobre todo o espaço e dispor por ela pavilhões metálicos vermelhos, que junto aos demais elementos e construções do parque exploram escalas, formas e materialidades pouco usuais para esse programa.

A partir disso o projeto reproduz uma certa sensação de desorientação, sem percursos claros e que ajudam a construir um “não-lugar”, onde as pessoas se apropriam do espaço a sua maneira.



Parque de la Villette, foto de Cyrus Penarroyo, disponível em <<https://www.archdaily.com/92321/ad-classics-parc-de-la-villette-bernard-tschumi>>



Parque de la Villette, foto de Cyrus Penarroyo, disponível em <<https://www.archdaily.com/92321/ad-classics-parc-de-la-villette-bernard-tschumi>>

PRAÇA JEMMA EL-FNA, MARRAQUEXE

Outro espaço que também funciona como norte para essa questão é a praça Jemaa el-Fna, em Marraquexe, no Marrocos. A praça funcionava como espaço de execução pública de presos e alguns dos primeiros documentos que fazem referência ao espaço datam de 1040.

Em 2008 foi considerada Patrimônio Mundial da UNESCO, além de ser a praça por onde passam mais pessoas por dia dentro continente africano.

Hoje ela possui um caráter muito interessante, intimamente relacionado com as práticas econômicas locais. Pela manhã é possível vê-la ocupada por comerciantes, artesãos, encantadores de serpentes, músicos, dançarinos e muitos outros; já ao anoitecer a praça muda seu caráter e passa a receber barracas de comida típica, e restaurantes com mesas montados em baixo de grandes barracas.

Esses usos conferem a praça um enorme dinamismo e tornam a experiência de visita do espaço complexa e profunda, a partir da compreensão das atividades econômicas locais como protagonistas das relações que lá se passam.



Praça Jemaa el-Fna à tarde, foto de Luc Viatour, disponível em <https://pt.wikipedia.org/wiki/Jemaa_el-Fna>



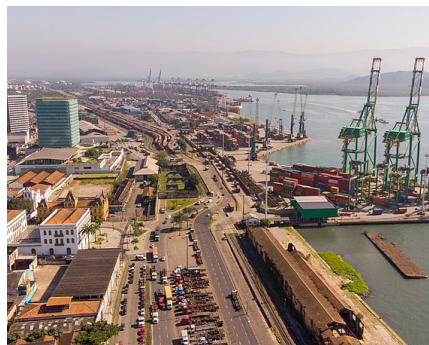
Praça Jemaa el-Fna à noite, foto de Luc Viatour, disponível em <https://pt.wikipedia.org/wiki/Jemaa_el-Fna>

ARTICULAÇÃO PORTO-CIDADE

Outro grande desafio do projeto é o de diluir a fronteira que hoje existe entre o porto, mais especificamente os galpões abandonados do Valongo, e a cidade, no caso o Centro.

Hoje temos uma organização complexa com elementos e modais de transporte que se colocam hoje entre esses dois espaços: a linha de trem; as duas vias da avenida; a via local mais próxima a cidade; e os estacionamentos de caminhões e áreas residuais que existem hoje entre as duas áreas. Isso quando somado ao estado de abandono das estruturas antigas do porto e de parte do centro cria uma situação delicada de afastamento e conflito entre os espaços.

A complexidade envolve desenhar um projeto que se insira na malha urbana e na dinâmica que espera-se criar para a cidade, promovendo a ocupação natural das estruturas do porto a partir da ocupação e e integração com o centro, além de estimular também o processo inverso, de ocupação dessa região da cidade, como um projeto que visa não apenas se inserir na dinâmica existente mas, mais do isso, propor novas relações para o espaço e seu entorno.



Relação galpões-cidade, foto de Diogo Moreira, disponível em <https://pt.wikipedia.org/wiki/Ficheiro:Árrio_da_TV_Tribuna_em_Santos>

PORTO ANTICO, GÊNOVA

Um projeto de porto que aborda diretamente tanto a questão da atmosfera e da estética portuária, assim como da articulação do porto com o centro da cidade é o Porto Antico, em Gênova, na Itália, do arquiteto Renzo Piano.

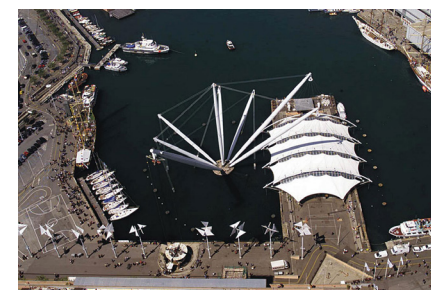
O projeto, desenvolvido e inaugurado entre os anos de 1988 e 2001 é capaz de exprimir uma relação com a "cidade velha" de Genova em que o novo e o moderno se conjugam em uma mesma imagem.

O partido geral do projeto busca a reunificação com a cidade, separada pelo sistema de infraestrutura existente e pela falta de um plano unitário de intervenção, restituindo uma identidade a Gênova através da relação com o mar, não somente em sentido físico, mas principalmente em termos funcionais e visuais.

Para projetar as várias estruturas que se dispõem ao longo do porto (torre de controle, aquário, cobertura para eventos, pavilhão de estufa) o arquiteto busca um conceito de leveza e versatilidade, usando tipos tradicionais da cidade (rua, praça, galeria, quarteirão), com formas e materiais bastante experimentais.



Porto Antico, Genova, disponível em <www.rpbw.com>



Porto Antico, Genova, disponível em <https://pt.wikipedia.org/wiki/Jemaa_el-Fna>

3. PROGRAMA

USO E PÚBLICO

A partir dos conceitos citados acima:

1. inserir o projeto dentro da lógica do Programa Alegria Centro, convergindo com seus principais objetivos;
2. desenhar um projeto que crie um diálogo lúdico com a atmosfera portuária existente, colocando em foco o trabalho e o trabalhador;
3. diluir a fronteira hoje existente entre os galpões e o centro da cidade, criando uma interlocução nos usos desses espaços;

entende-se que o projeto que seria mais propício a responder a estes questionamentos caminharia no sentido de atender principalmente (e não exclusivamente) a um turismo local, da própria cidade das demais cidades da baixada santista, e um turismo de curta distância, principalmente de São Paulo.

Isso se deve à compreensão de que essa ocupação seria um importante motor para levar a população local a ocupar essa região central da cidade, tendo como ímpeto principal as relações econômicas e de trabalho, de forma constante ao longo de todo o ano; indo de certa forma num caminho que

diverge de programas culturais que visam atender um público preponderantemente turístico.

Ao mesmo tempo que o projeto busca inibir efeitos predatórios de um espaço que de protagonismo as pessoas externas ao lugar, a diversidade de usos e públicos é condição muito importante para garantir o dinamismo pulsante esperado para o projeto e para a região, criando a necessidade da proposta ser pensada para abrigar e receber essa condição de diversidade.

Mais do que isso, ao colocar em foco o passado do espaço e as pessoas e relações econômicas mais intimamente ligadas e ele, cria-se uma experiência para quem visita o lugar com um grau de complexidade e profundidade muito maior do que um espaço que coloque a pessoa e os usos estranhos ao espaço em protagonismo.



Lina Bo Bardi restaura azulejos no Solar do Unhão, em Salvador (foto: Instituto Lina Bo Bardi)

“Não é um trabalho turístico, feito com a intenção de transformar o pelourinho numa cidade sorvete. As ‘bases’ são para nós velhas conhecidas: é a luta contra o folclore. Neste caso a luta da conservação de um centro histórico, na base do ‘tempo que passa’ e que para eles não deveria passar (...) que representa a verdadeira garantia por uma ‘preservação histórica’ mais a atenção pelos homens e não só pelos momentos. (...) Não é a preservação de arquiteturas importantes (...), mas de uma alma popular da cidade. Para evitar os erros de Roma, Bolonha e Veneza, estamos procurando juntar trabalho à habitação e um pequeno comércio, uma espécie de economia subterrânea.”

A arte sozinha não consola, a economia junto com a poesia, sim”

Lina Bo Bardi, sobre o projeto para a região central de Salvador. (Trecho retirado do livro “Lina Bo Bardi” de Marcelo Ferraz)

"ESPAÇO SEM NOME"

A proposta de projeto deve ser pensada de forma a criar espaços que permitam a diversidade de uso e ocupações, sem grandes restrições.

O protagonista, mais do que a arquitetura, deve ser a naturalidade com que a ocupação humana se desenvolve nela, o caráter desse espaço é conferido pelas relações e dinâmicas que nascem da extensão da cidade e do centro no sentido do porto, tornando o ambiente natural e corriqueiro dentro desse espaço.

"A célebre postulação de Paulo Mendes da Rocha, que define 'arquitetura como amparo para a imprevisibilidade da vida', nos revela que, idealmente, o projeto deve ser movido por uma sabedoria capaz de incorporar o acaso, a indeterminação (...)"¹

Ainda sob essa óptica do "espaço sem nome", o prof. Milton Braga, em suas aulas na FAU-USP costuma a citar o Salão Caramelo da própria faculdade, o vão livre do MASP e a marquise do Parque do Ibirapuera para exemplificar esses "não-lugares", não à toa são esses espaços que conferem caráter arquitetônico ao projeto e são aqueles que dão espaço para o acaso.

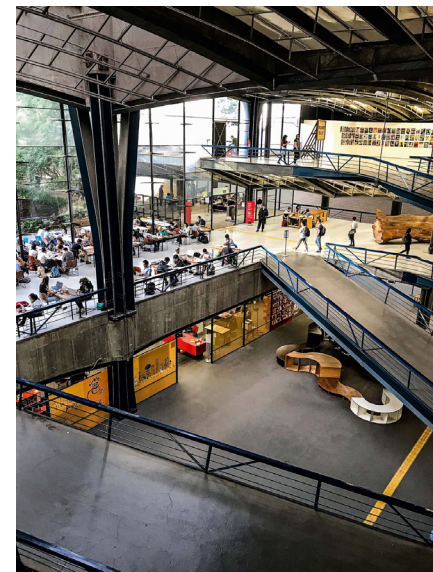
¹ Trecho retirado de "Programa e forma: Breve reflexão sobre a disciplina de projeto arquitetônico" de Rodrigo Queriz, disponível em <vitruvius.com.br>

CCSP, SÃO PAULO

Dentro do mesmo texto anteriormente citado, o prof. Rodrigo Queiroz adiciona à tríplice do prof. Milton Braga o Centro Cultural São Paulo - CCSP, dos arquitetos Eurico Prado Lopes e Luiz Telles.

Inaugurado em 1979, o prédio se localiza entre a R. Vergueiro e a Av. 23 de Maio, funciona como passagem e ponto de encontro dos grupos de pessoas mais variados.

O que mais chama atenção no projeto é o resultado imprevisível desses encontros e dessas interações: "os fechamentos em vidro com película reflexiva se tornam espelhos para grupos de jovens ensaiarem suas coreografias; as precárias mesas no exterior, um espaço nitidamente residual, são disputadas como bancada de estudo por pessoas de todas as idades. O CCSP (e todos esses 'espaços sem nome') é tudo e nada ao mesmo tempo. E é justamente o fato de não sinalizar especialmente para uma função utilitária definitiva o atributo que permite ao CCSP ser tudo, qualquer coisa"¹.



Centro Cultural São Paulo, autor desconhecido, foto disponível em <<https://vejasp.abril.com.br/blog/sao-paulo-nas-alturas/centro-cultural-sao-paulo/>>



Centro Cultural São Paulo, autor desconhecido, foto disponível em <<https://vejasp.abril.com.br/blog/sao-paulo-nas-alturas/centro-cultural-sao-paulo/>>

POSSÍVEIS PERSPECTIVAS

Ainda que a ideia seja criar um projeto que não tenha uma restrição programática, e que tenha como protagonista a espontaneidade da ocupação daqueles que vivem e visitam o espaço, é possível, a partir do estudo de algumas referências de projeto traçar algumas perspectivas de usos e ocupações que estejam relacionadas as questões que foram previamente levantadas.

Já citada anteriormente, a Praça Jemaa el-Fna no Marrocos, além de se articular com as questões relacionada ao trabalho e a economia local, tem uma série de usos que convergem com as questões aqui levantadas para a região central da cidade de Santos.

O caráter vivo e mutável da praça, que se transforma em várias praças diferentes ao longo do dia, resultados de diferentes dinâmicas e articulações, é aquilo que mais chama atenção no espaço.



Praça Jemaa el-Fna, autor desconhecido, foto disponível em <<https://worldonmyway.com/marraquexe/>>

PORTOS DE MANAUS E BELÉM

Outro projeto que também chama bastante atenção na forma em que é ocupado é o Porto de Manaus. Localizado no município de Manaus é o maior porto flutuante do mundo, atende aos estados do Amazonas, Roraima, Rondônia e Acre. Projetado por ingleses, o porto foi inaugurado em 1907.

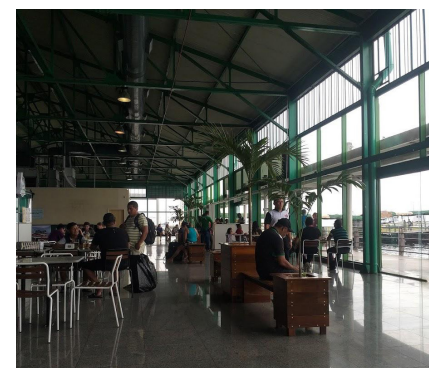
Ao longo dos píers do porto, vemos uma série de barcos de transporte de pessoas atracados um ao lado do outro, como um verdadeiro terminal de barcos, que lhe conferem um uso bastante corriqueiro e cotidiano.

O espaço interno dos armazéns é ocupado por bares e restaurantes que servem aqueles que usam o porto para transporte assim como para os trabalhadores da área.

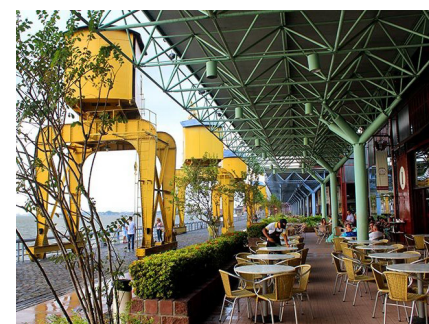
Dentro deste mesmo programa há também o Porto de Belém, com estruturas de mercados e restaurantes concentradas dentro dos galpões e que se espalham pelo cais do porto.



Pier com barcos atracados no Porto de Manaus, autor desconhecido, foto disponível em <<https://d.emtempo.com.br/amazonas/304549/passagem-de-barco-pode-ser-comprada-online-em-manaus-saiba-como>>



Parte interna armazéns Porto de Manaus, autor desconhecido, foto disponível em <<https://maps123.net/en/BR/biergarten-porto-manaus-p845700>>



Restaurantes e mercados do Porto de Belém, autor desconhecido, foto disponível em <<http://www.estacaodasdocas.com/>>

4. PROJETO

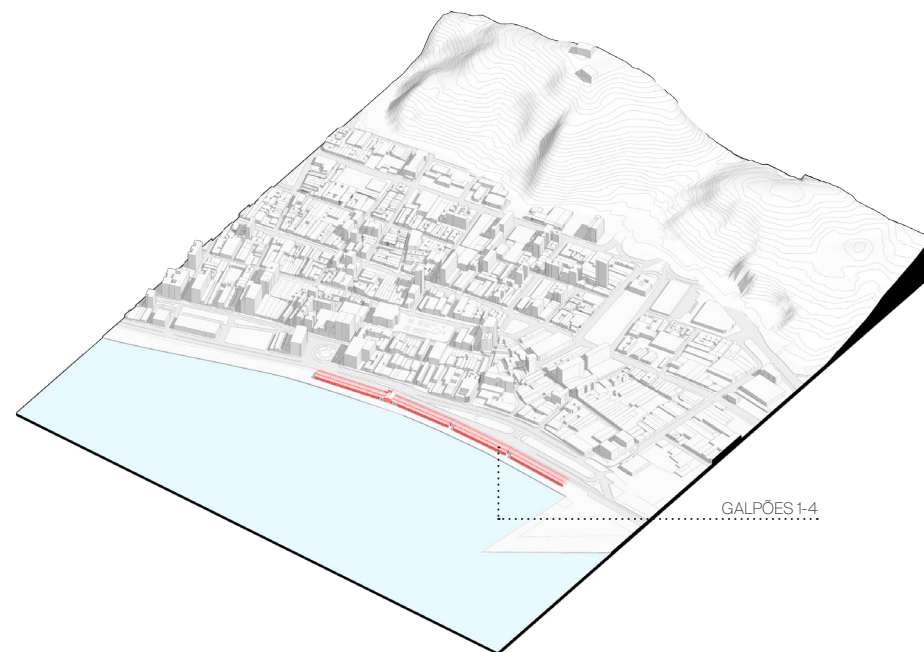
ANÁLISE DAS CONDICIONANTES

1. ARMAZÉNS 1 AO 4

O principal elemento condicionante ao projeto é justamente o ponto de entrada que desperta o interesse em abordar a região: os quatro galpões abandonados, e completamente deteriorados, que constituíam parte do antigo Porto Valongo de Santos.

O plano de preservação previsto pelo Programa Alegria Centro não permite qualquer tipo de alteração na fachada ou na cobertura desses galpões, apenas a utilização da estrutura com um novo uso.

Os armazéns 5 e 6 que davam sequência e conectavam esses 4 galpões com o 7º (que hoje comporta o Instituto Oceanográfico da USP) foram demolidos.



Armazéns do Valongo, foto de Nair Bueno disponível em
<<https://www.diariodolitoral.com.br/cotidiano/armazens-seguem-abandonados-no-porto-de-santos/130451/>>



Armazéns do Valongo, foto de Nair Bueno disponível em
<<https://www.diariodolitoral.com.br/cotidiano/armazens-seguem-abandonados-no-porto-de-santos/130451/>>

ANÁLISE DAS CONDICIONANTES 2. LINHAS DE TREM E BONDE

A orla portuária de Santos é cruzada por um linhão de trem de carga que se posiciona entre os galpões do porto e a cidade.

Na região do Valongo e do Centro a linha de trem acaba funcionando como uma fronteira entre o porto e o centro histórico, ainda mais quando somada a larga avenida e aos estacionamentos de caminhões que existem junto a ela.

Além da linha trem há também a linha de bonde, que sai da Estação do Valongo e passa por importantes pontos da região central, como o Paço Municipal, a Bolsa do Café, a Igreja do Valongo e o Santuário Santo Antônio do Valongo.



Linha de trem com caminhões, foto de Luigi Bongiovanni



Bondinho em frente Paço Municipal, disponível em <<https://patriaamadaturismo.blogspot.com/2014/06/>>

ANÁLISE DAS CONDICIONANTES

3. ESPAÇOS POTÊNCIAIS

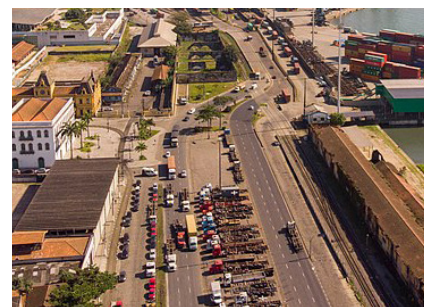
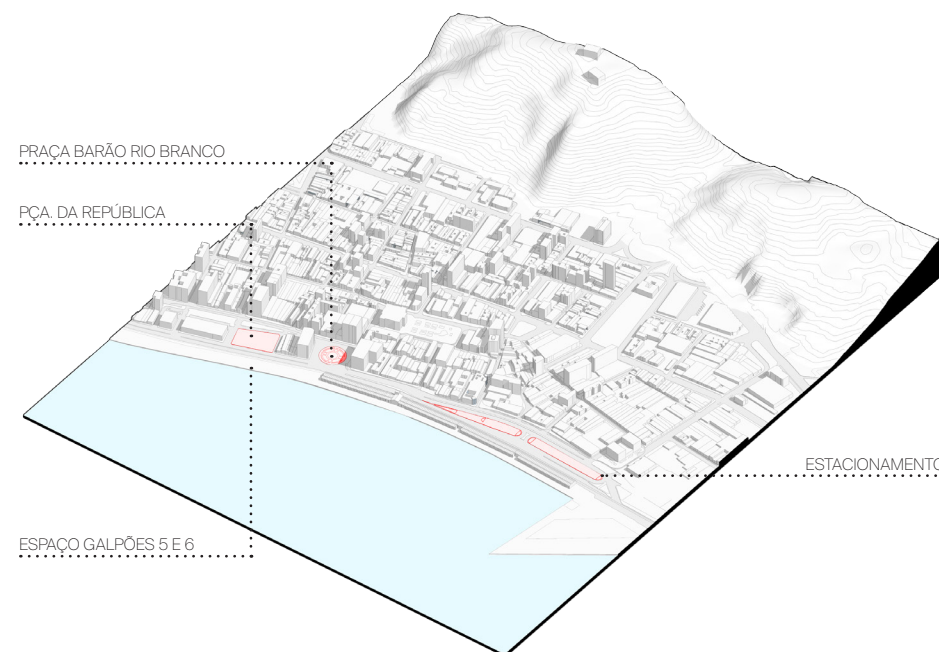
Rente à orla portuária do centro existem alguns espaços residuais e outros que podem ter seu uso potencializado.

O primeiro é o estacionamento de caminhões entre as duas vias da avenida já cidade, que fica entre os galpões e o centro. Essa área funciona mais uma vez como um espaço de fronteira e afastamento entre o porto e a região central da cidade.

O segundo é a Praça Barão do Rio Branco, que fica em frente entre a avenida e o Santuário Santo Antônio do Valongo.

O terceiro é a Praça de República, próxima à praça citada anteriormente, que também fica entre o centro e a avenida, ao lado do prédio da Alfândega da Receita Federal. Esse terreno pertence a administração do Porto de Santos e hoje se encontra cercado e sem uso.

Além destes há também o espaço já citado resultado da demolição dos armazéns 5 e 6.



Relação galpões-cidade, foto de Diogo Moreira, disponível em <https://pt.wikipedia.org/wiki/Ficheiro:Alrio_da_TV_Tribuna_em_Santos>



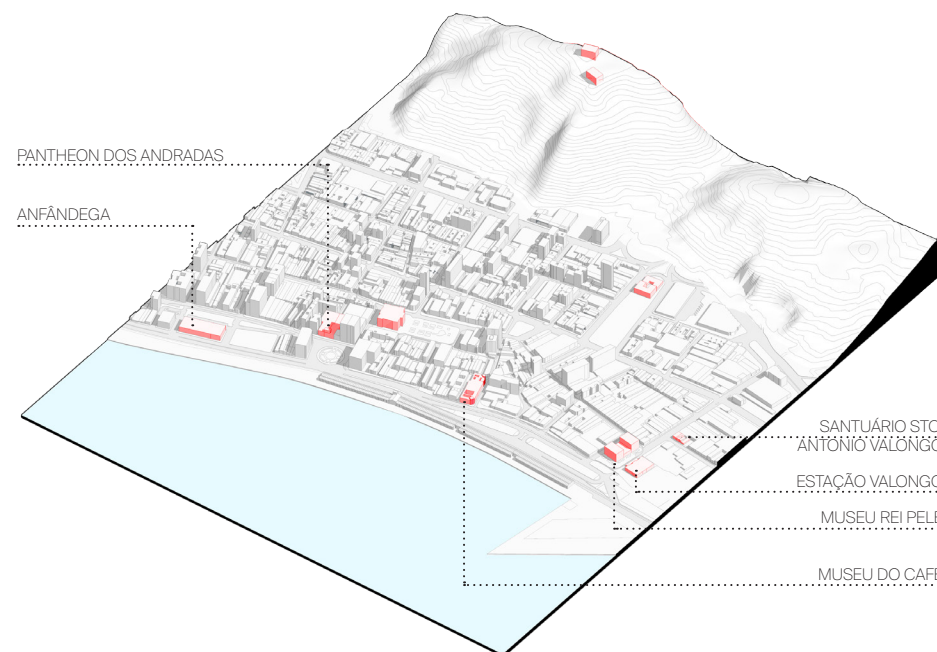
Praça Barão do Rio Branco, autor desconhecido <<http://www.blogcaicara.com/2012/09/foto-antiga-praca-barao-do-rio-branco.html>>

ANÁLISE DAS CONDICIONANTES

4. EDIFÍCIOS HISTÓRICOS

O fato do Porto do Valongo o primeiro porto da cidade, num momento em que o modelo de organização territorial aproximava o porto ao centro, região que concentrava a maior parte da administração pública, dos edifícios religiosos e atraia também os barões do café da época, faz com que a região possua uma série de edifícios históricos que tem o grau de preservação máxima estipulado pelo Programa Alegria Centro.

Os que se encontram imediatamente a frente da orla portuária são: Estação de Trem do Valonço; Museu Rei Pelé; Museu do Café (antiga Bolsa do Café); Santuário Santo Antônio do Valongo; e o prédio da Alfândega da Receita Federal.



Museu Rei Pelé, disponível em <www.santos.sp.gov.br>



Museu do Café, disponível em <www.santos.sp.gov.br>

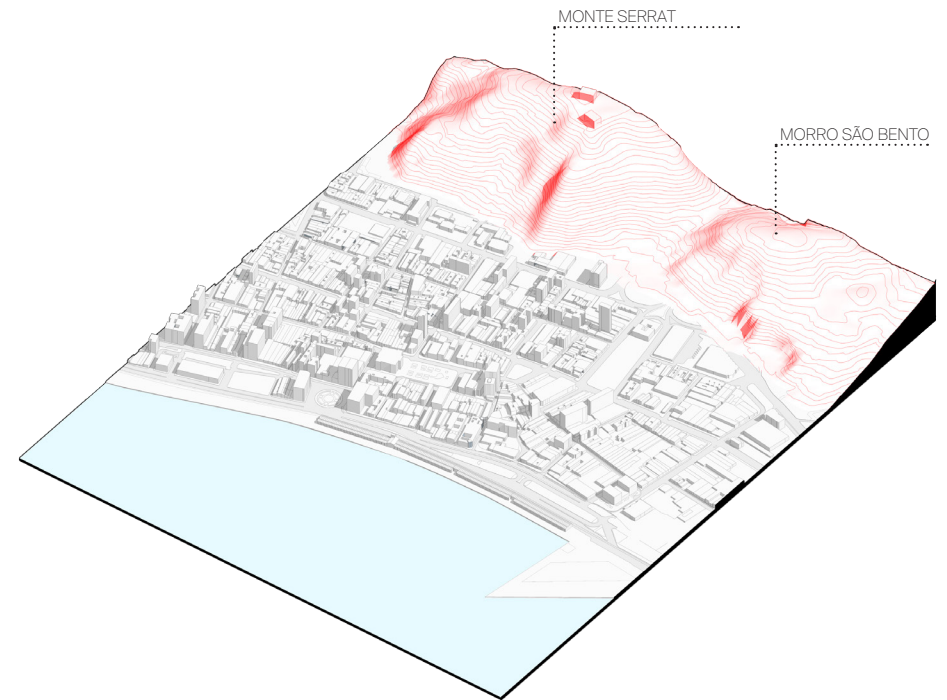
ANÁLISE DAS CONDICIONANTES

5. TOPOGRAFIA

O fim da região central é marcado pela região dos morros, mais precisamente, ao fundo da paisagem ficam os morros Monte Serrat e São Bento.

No Monte Serrat há um funicular que leva ao antigo Cassino do Valongo e a Igreja Nossa Sra. do Monte Serrat.

Os dois morros, especialmente o São Bento, são ocupados majoritariamente por moradias irregulares e favelas.



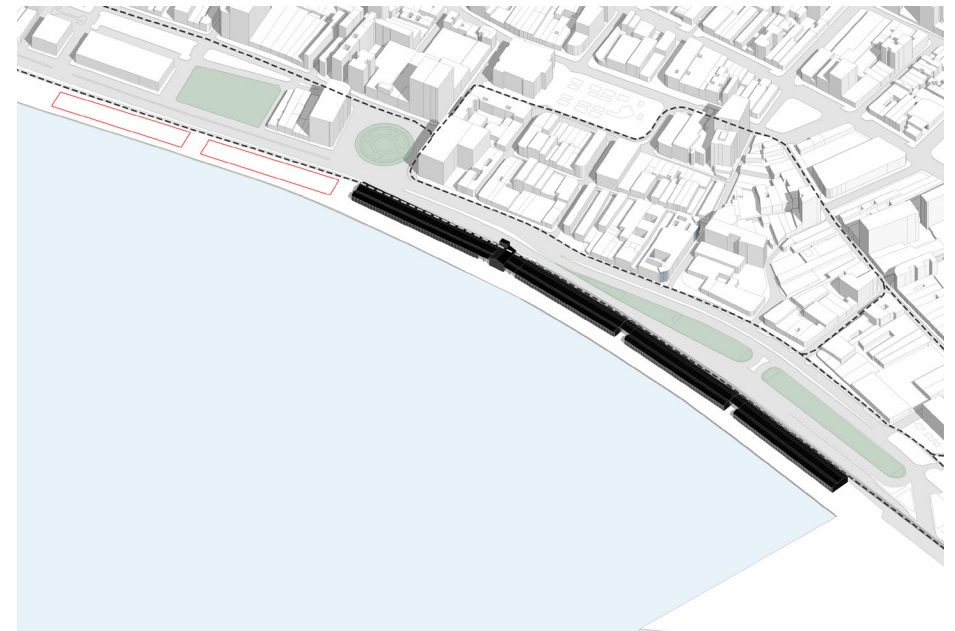
Monte Serrat, arquivo do acervo do pesquisador Werner Vana



Morro São Bento, autor desconhecido, disponível em <<https://www.maissantos.com.br/page/105/?s&mode=list>>

PARTIDOS DE PROJETO:
1. SITUAÇÃO ATUAL

A partir da leitura das condicionantes do entorno, junto as premissas de projeto (articulação ao Programa Alegria Centro; manutenção da atmosfera portuária com enfoque no trabalho e no trabalhador; diluição da fronteira entre porto e cidade), assim como das prerrogativas de programa traçadas, pode-se traçar os principais partidos de projeto, tentando permear todas essas questões e dinâmicas de forma natural, sem deixar que o projeto se torne um estrangulamento imposto por uma tentativa de resposta direta a estas condicionantes geográficas, históricas e programáticas.



PARTIDOS DE PROJETO: 2. REDESENHO VIÁRIO

O primeiro ato do projeto é o de suprimir as áreas de estacionamento entre os galpões e o centro da cidade e redesenhar as vias existentes, juntando as duas mãos da avenida.

Isso permite criar uma praça voltada para o uso comercial, podendo ser ocupada por feiras e barracas, e ganhar diferentes caracteres ao longo do dia.

Os acessos do centro para essa praça são feitos no alinhamento das vias locais existentes do centro da cidade, numa intenção de integrar a praça e os galpões e malha urbana do centro histórico da cidade.

A linha de trem que cortava passava entre os galpões e a avenida, agora cruza os galpões e a nova praça, deixando de ser uma barreira para virar um elemento que cria vibração e dinamismo a praça e aos galpões.

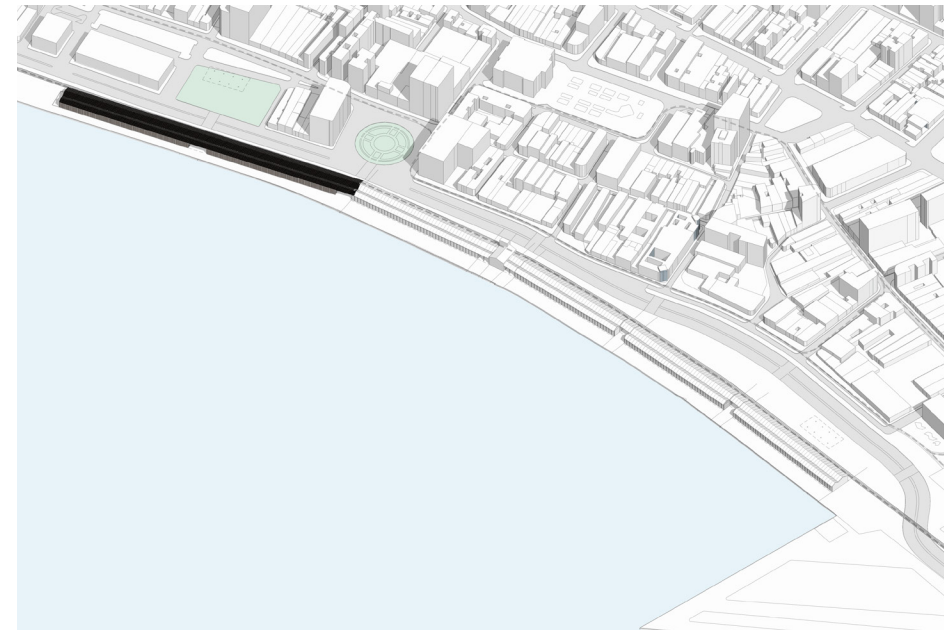


PARTIDOS DE PROJETO:
3. GALPÕES 5 E 6

Com o intuito de recuperar a conexão entre os galpões que compõem a orla portuária do Valongo, são construídos os galpões 5 e 6 no lugar daqueles que foram demolidos.

Os novos galpões permitem integrar ao projeto a Praça da Independência e a Praça Barão do Rio Branco.

Os galpões 5 e 6 tem a mesma volumetria dos demais, com uma materialidade composta por materiais translúcidos e metálicos, marcando na paisagem do projeto uma linha cronológica que evidencia que foram construídos depois dos demais armazéns.

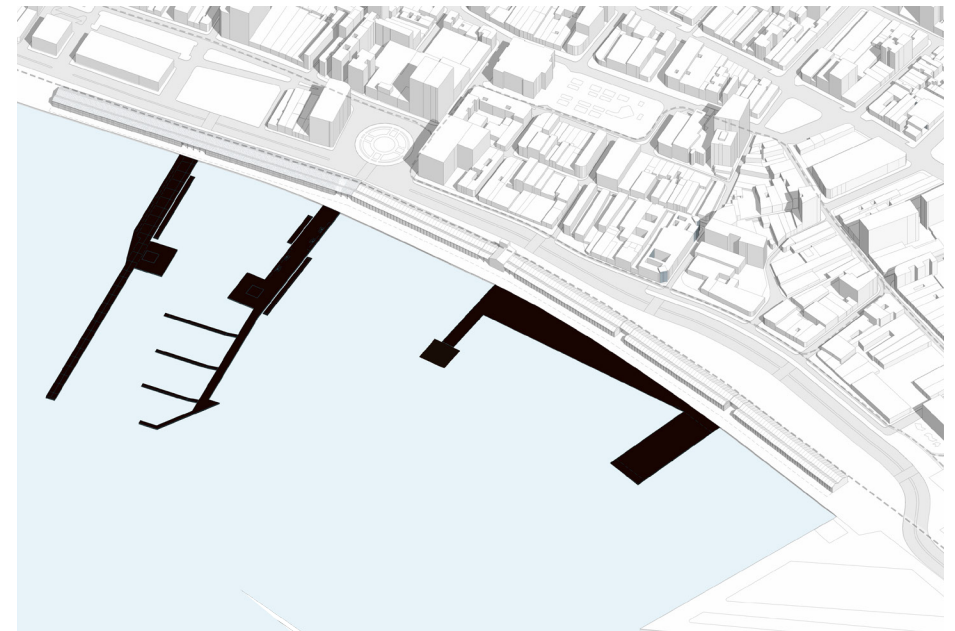


PARTIDOS DE PROJETO: 4. PÍERS

Reforçando o partido dos acessos alinhados às vias e aos espaços livres existentes, com o intuito de integrar o porto ao centro e à cidade, são construídos estruturas de píers usando esses mesmos alinhamentos.

Esses píers funcionam como um segundo momento do projeto, se a primeira aborda mais diretamente a relação centro-galpões, agora está em foco a relação galpões-água, como uma continuação natural da primeira.

Os píers são desenhados para o atracamento de barcos de diferentes usos e tamanhos, o que confere uma diversidade de uso e público para o projeto, fator determinante para a criação de uma atmosfera dinâmica e pulsante.

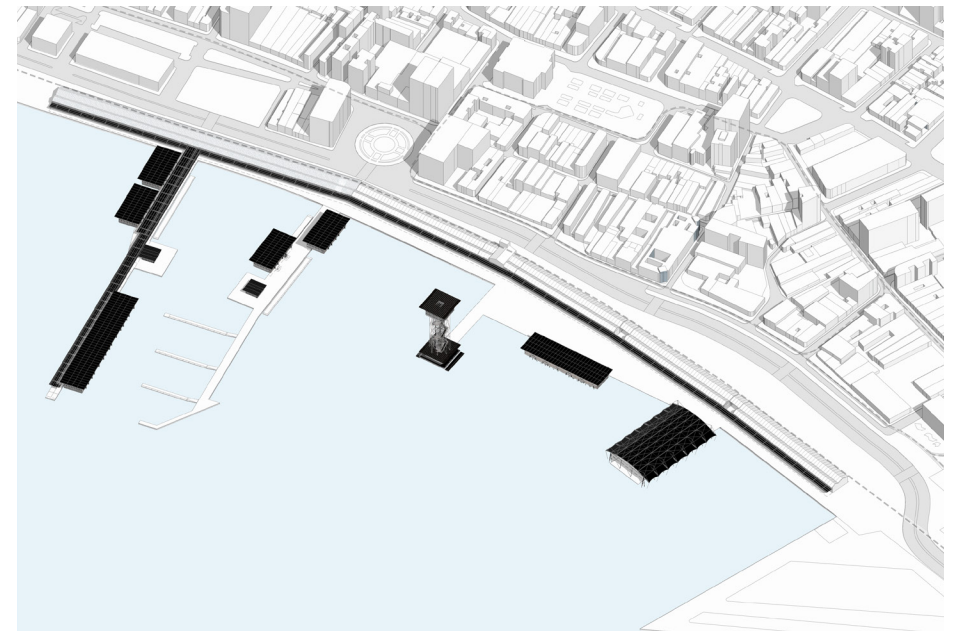


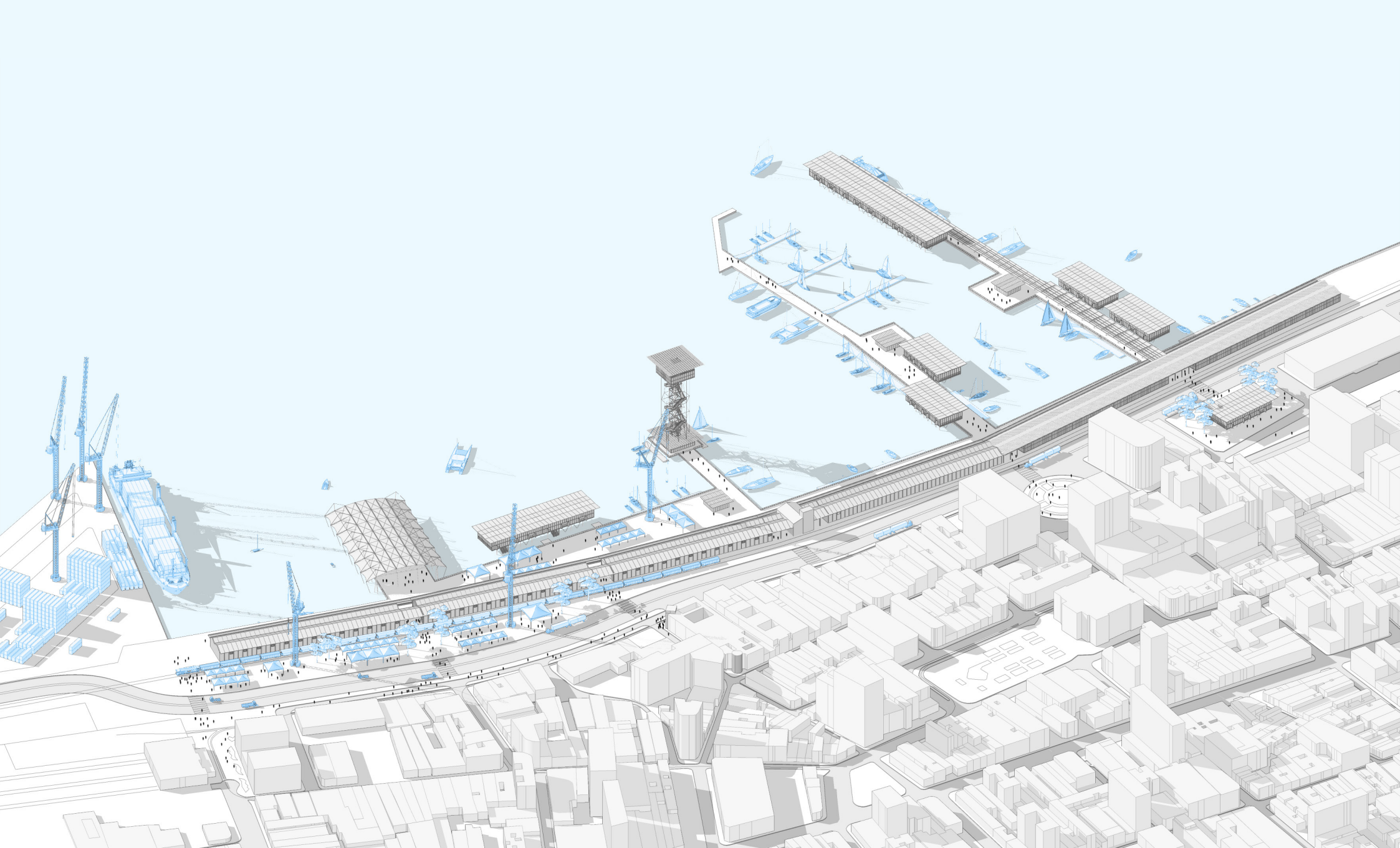
PARTIDOS DE PROJETO:
5. NOVAS ESTRUTURAS

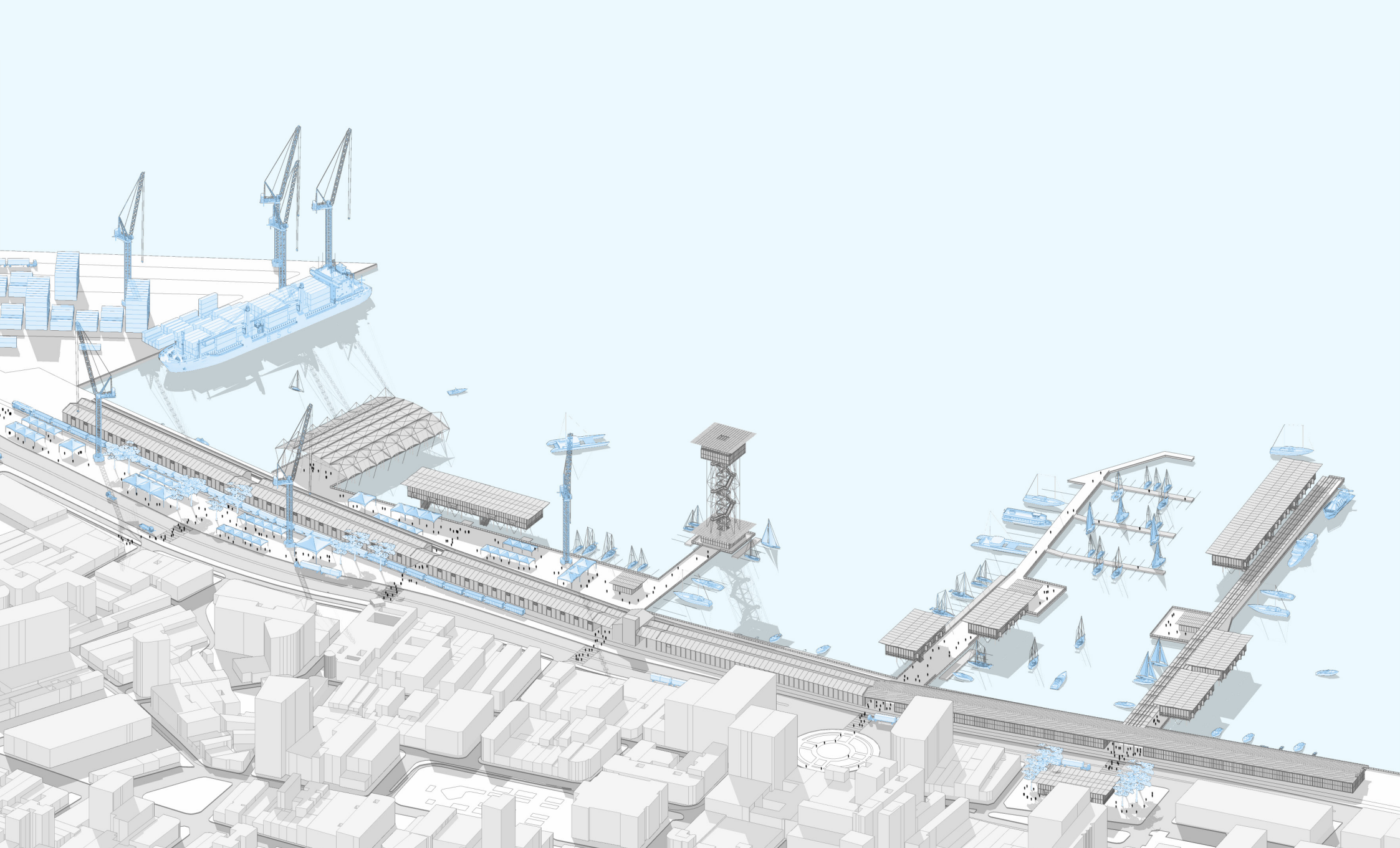
Os píers são pensados desde o princípio para receber novas construções, que posicionam sua estrutura na água e dão uso e dinamismo ao projeto.

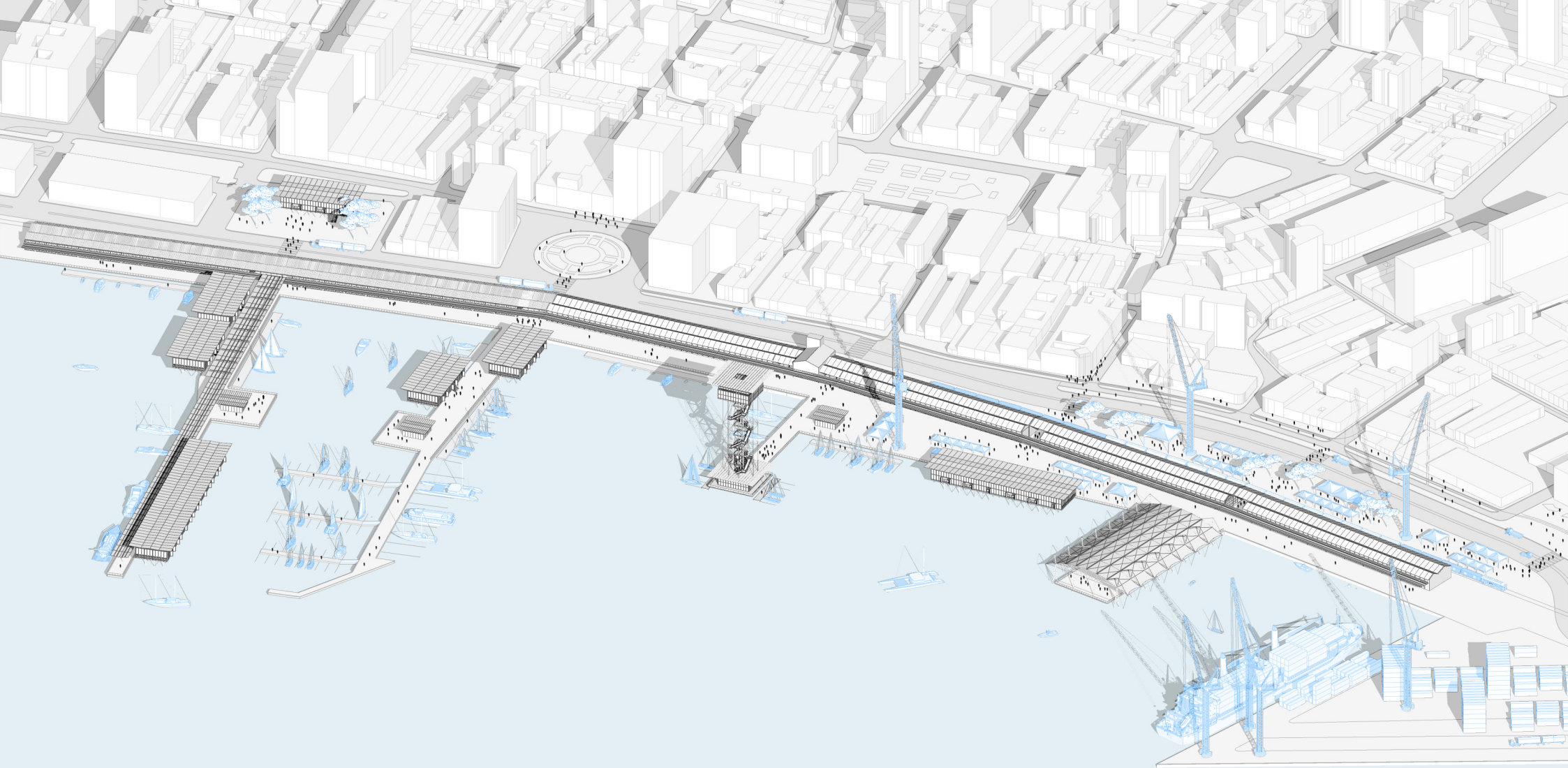
São essas estruturas: pavilhões multíuso; uma torre de controle e mirante; uma cobertura tensionada para eventos; e blocos que comportam banheiro e serviço.

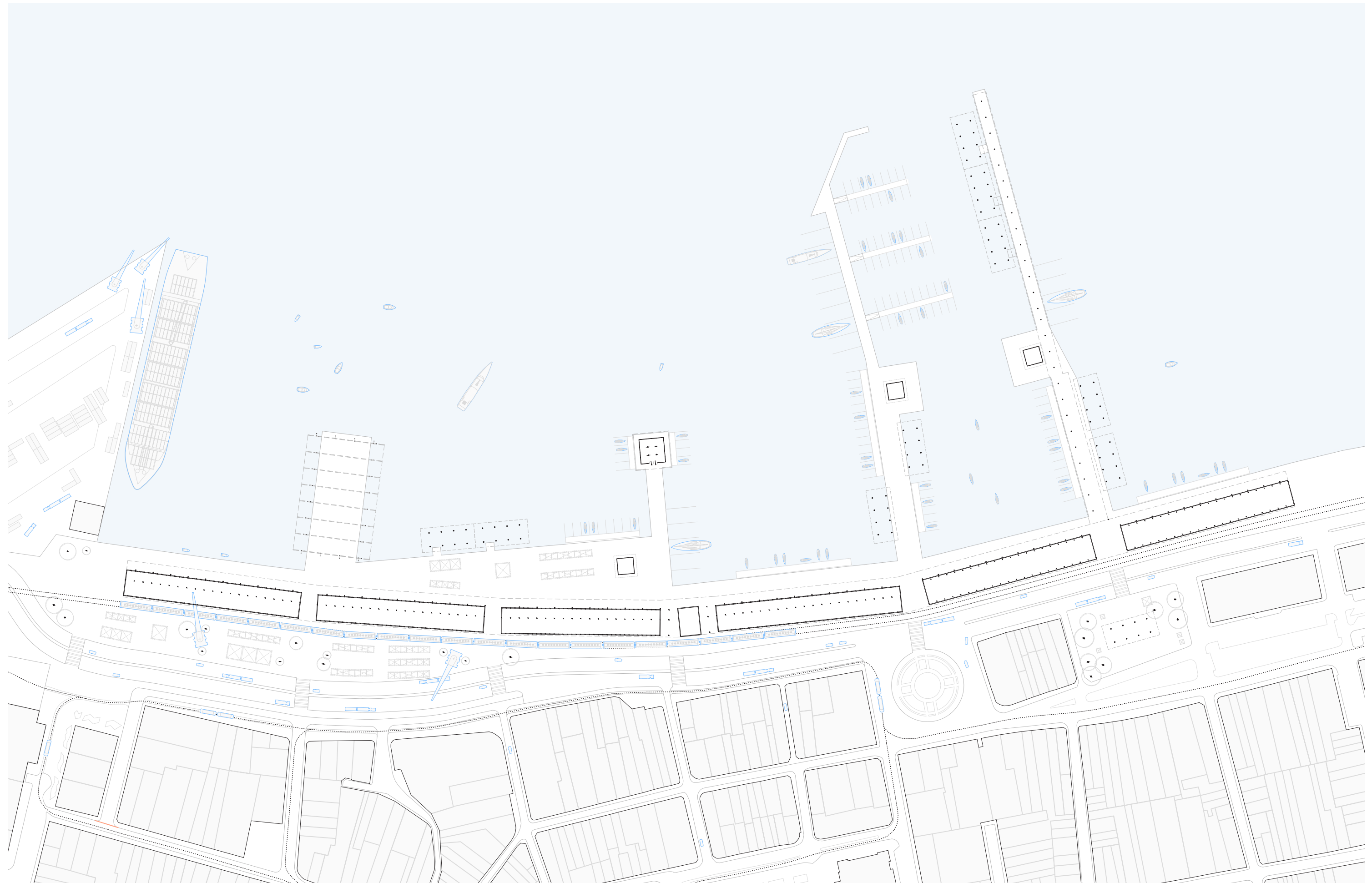
Além disso também são propostas duas coberturas que se conectam, a primeira percorre toda a extensão dos galpões, a segunda percorre o comprimento do último píer.









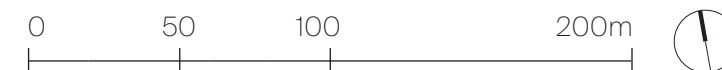


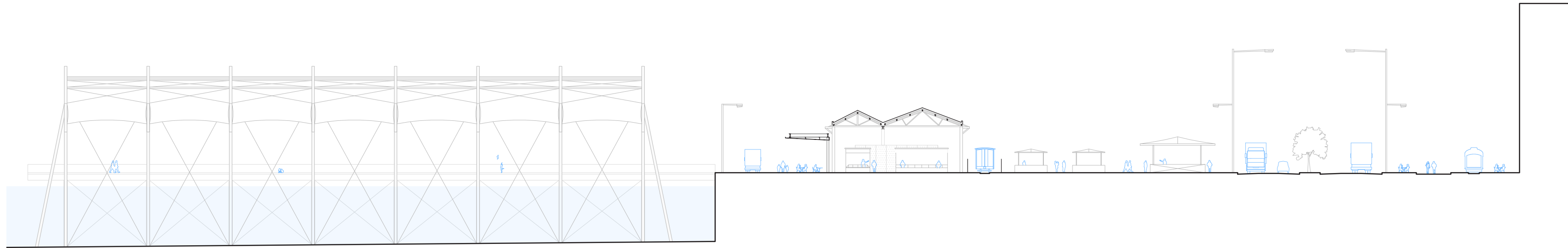


1. PRAÇA 2. PÇA. BARÃO DO RIO BRANCO 3. PÇA. DA REPÚBLICA 4. ARMAZÉNS EX. 5. ARMAZÉNS NOVOS 6. PIER 1 7. PIER 2 8. PIER 3 9. COBERTURA 10. TORRE 11. PAVILHÕES MODULARES

PLANTA BAIXA CONJUNTO

ESC. 1:2500

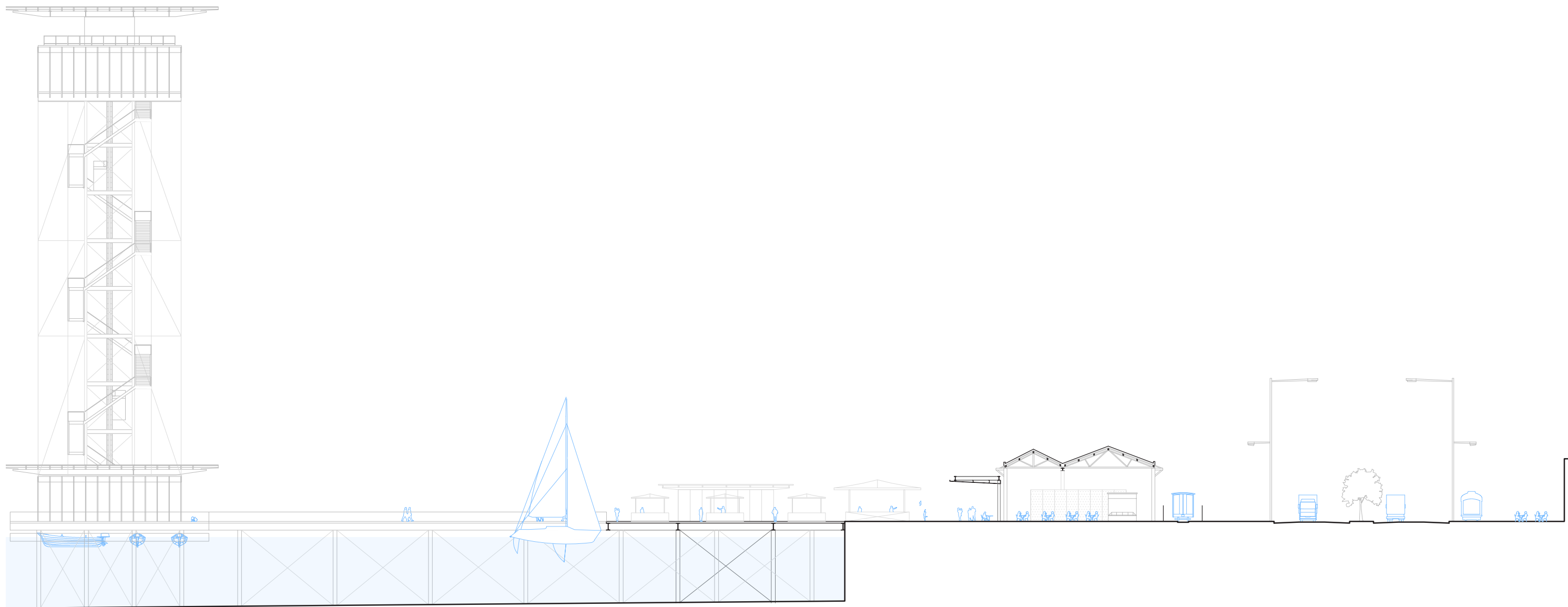




CORTE B

ESC. 1:500

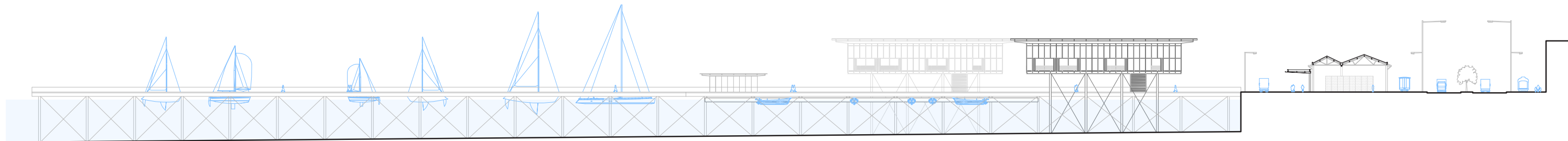




CORTE B

ESC. 1:500

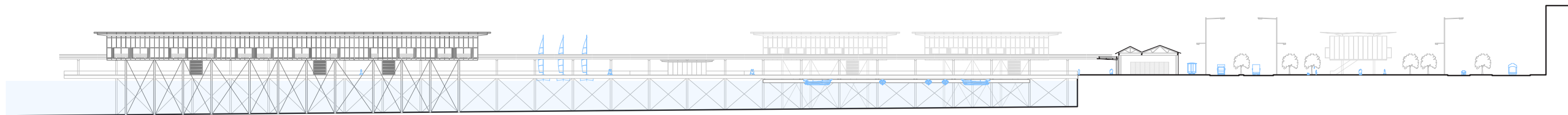




CORTE C

ESC. 1:1000

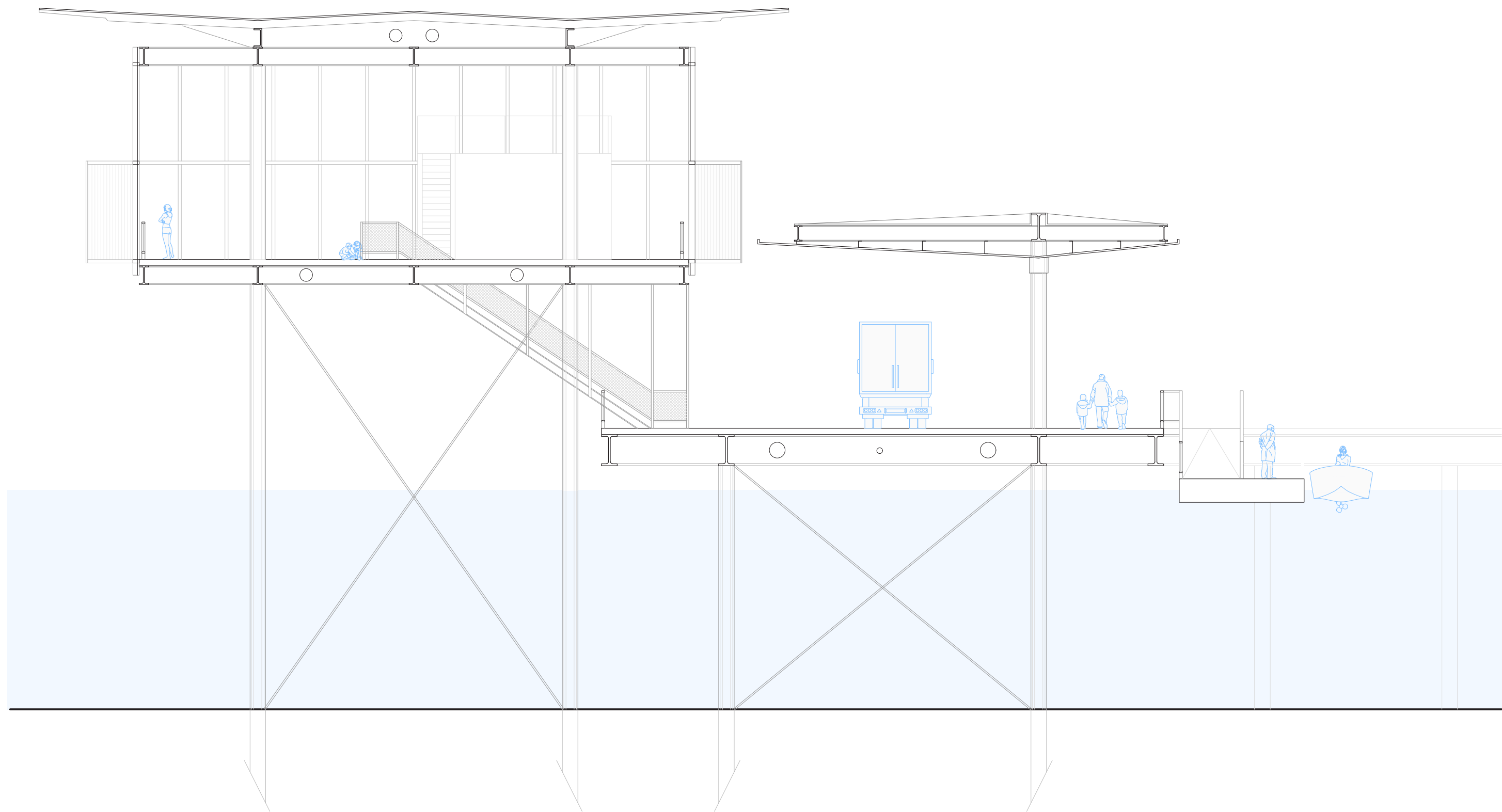




CORTE D

ESC. 1:1250

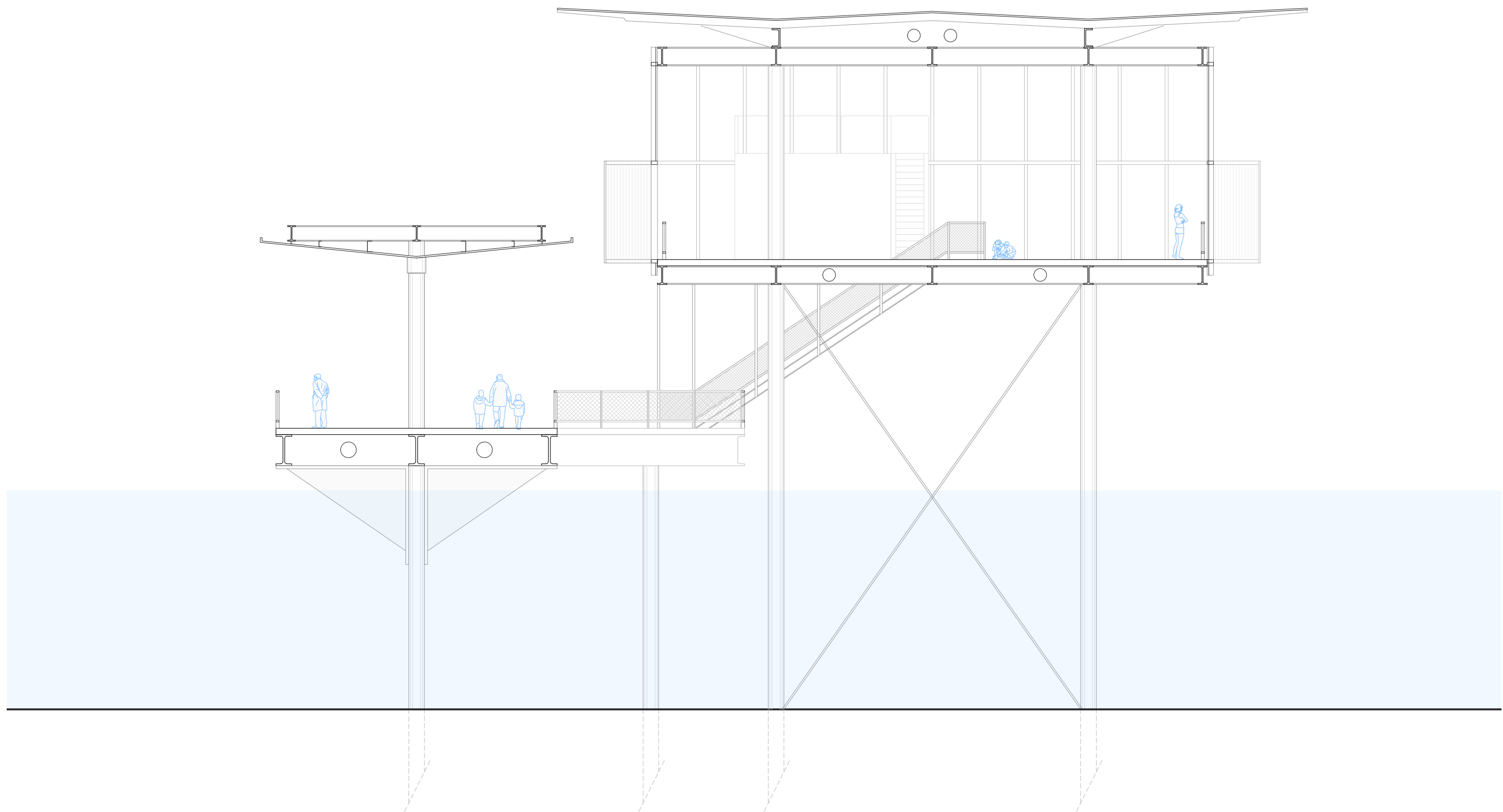




PAVILHÃO: CORTE A

ESC. 1:125

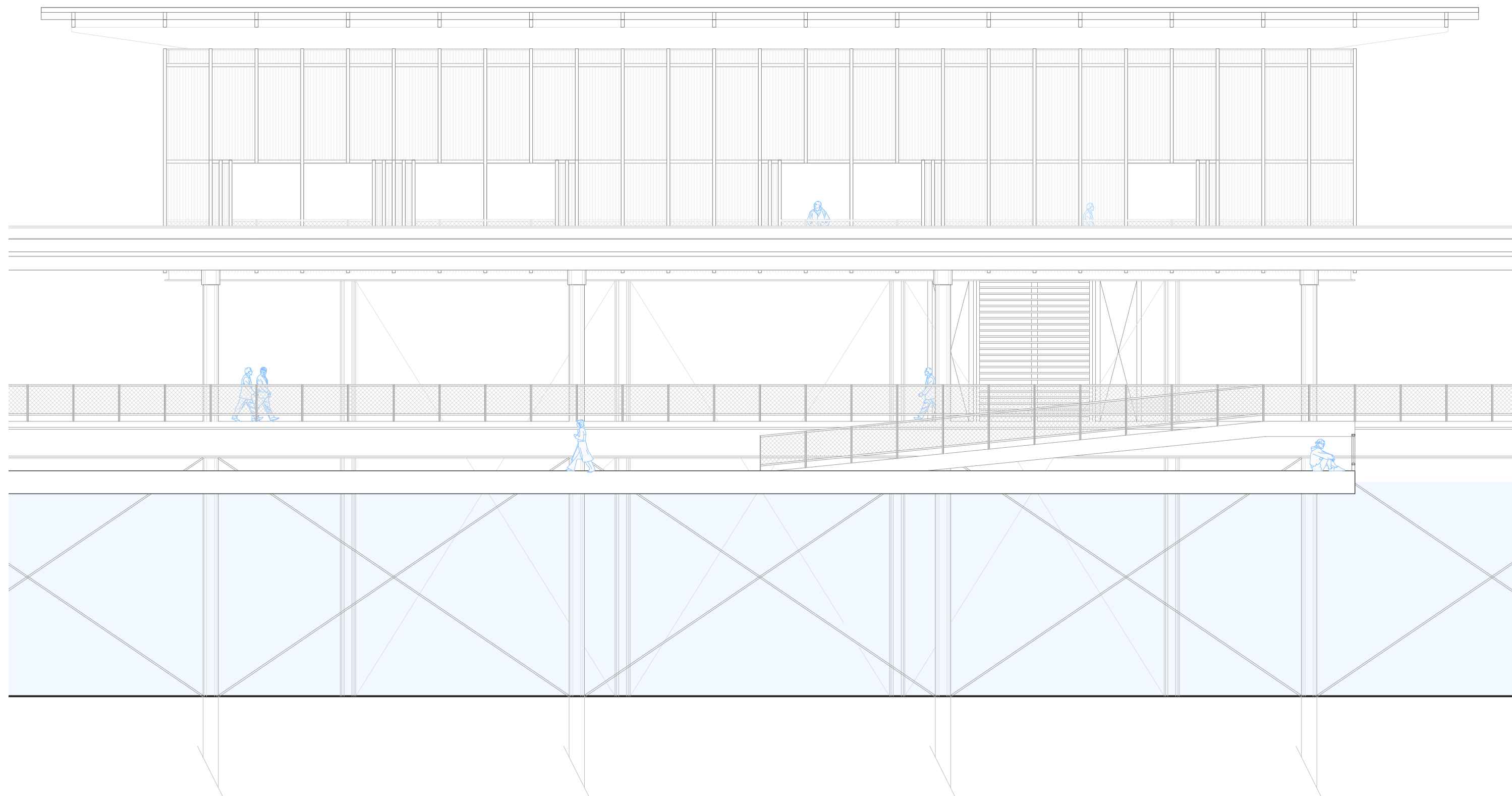


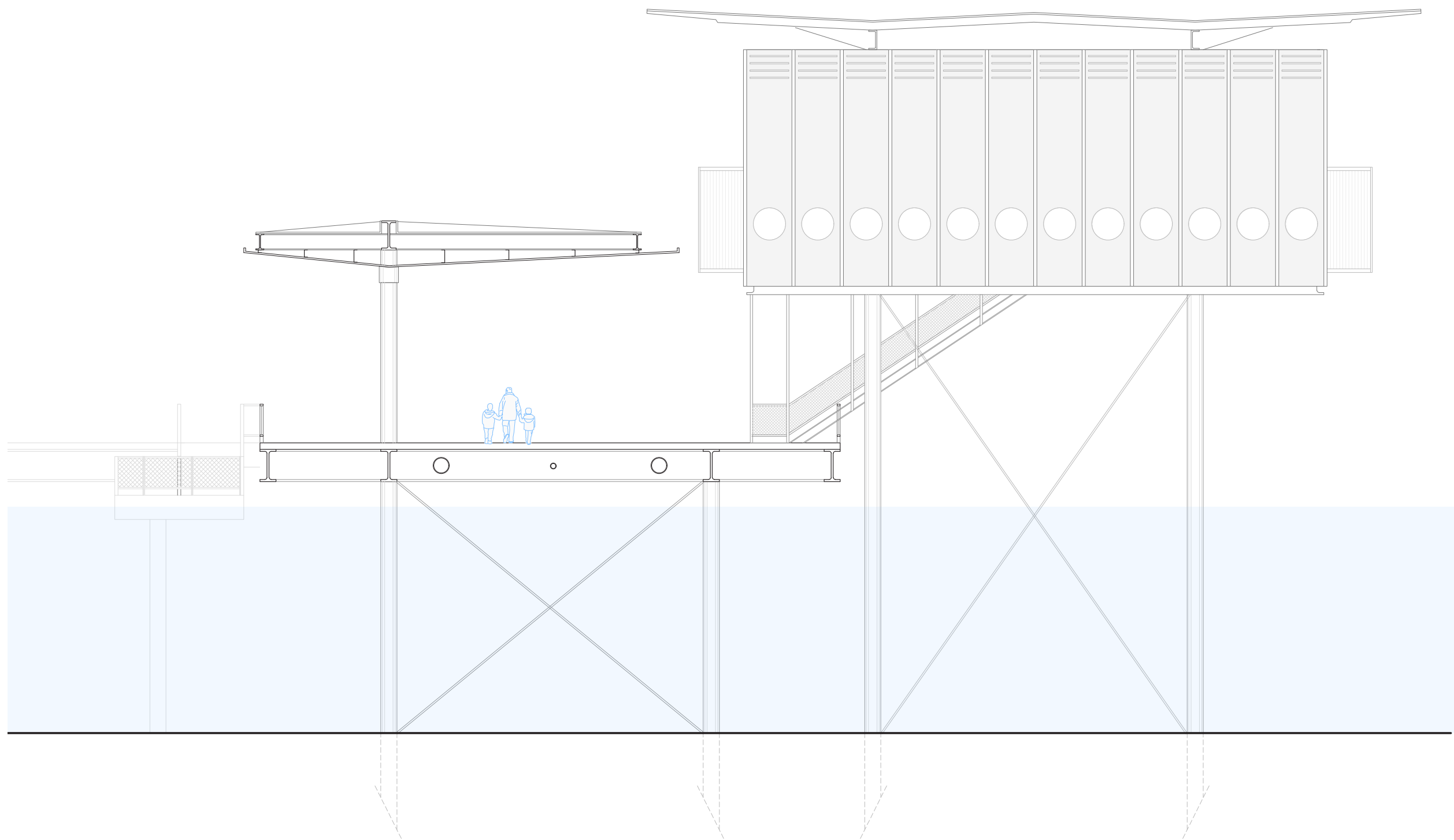


PAVILHÃO: CORTE B

ESC. 1:125



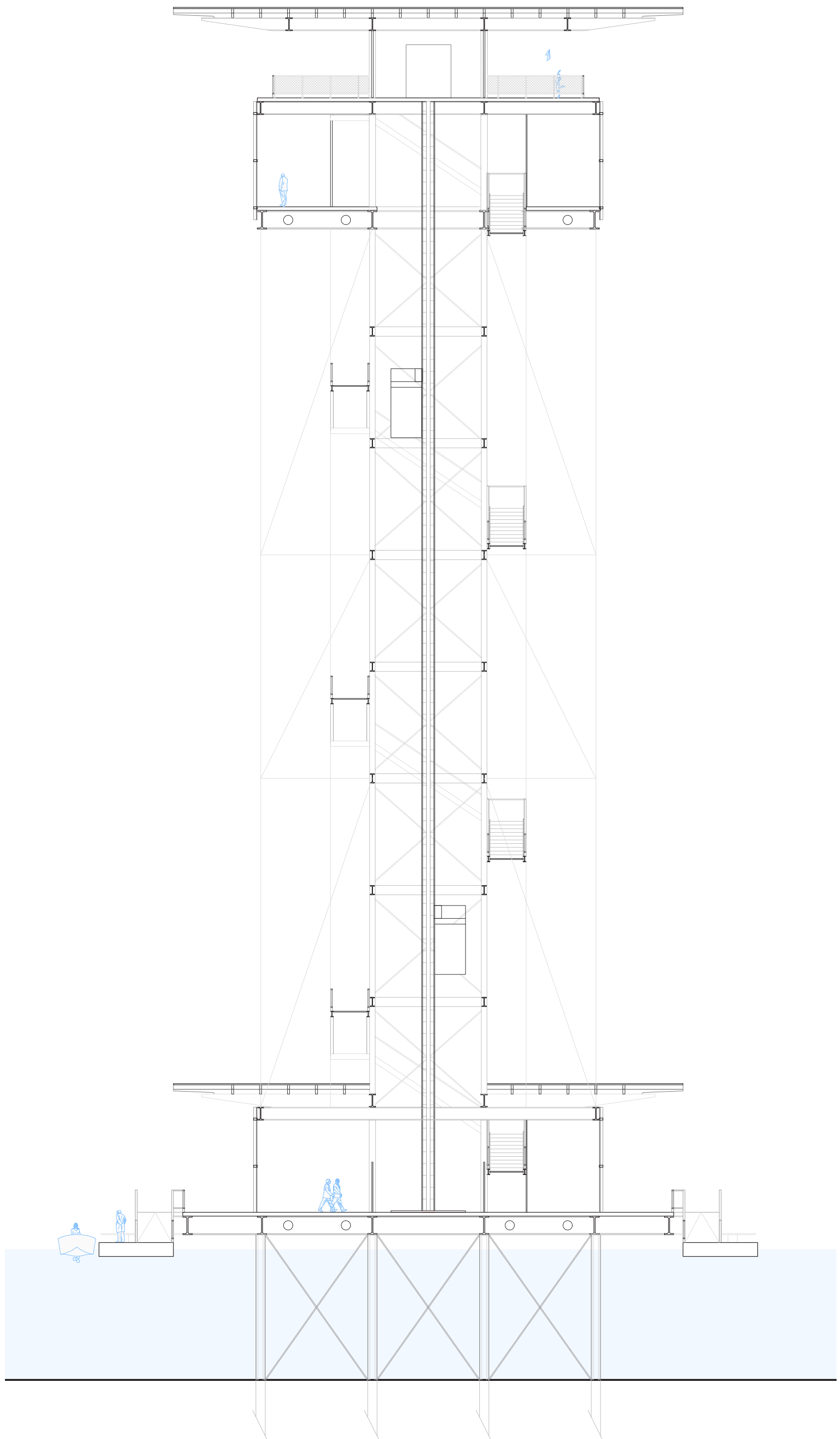




PAVILHÃO: ELEVAÇÃO B

ESC. 1:125

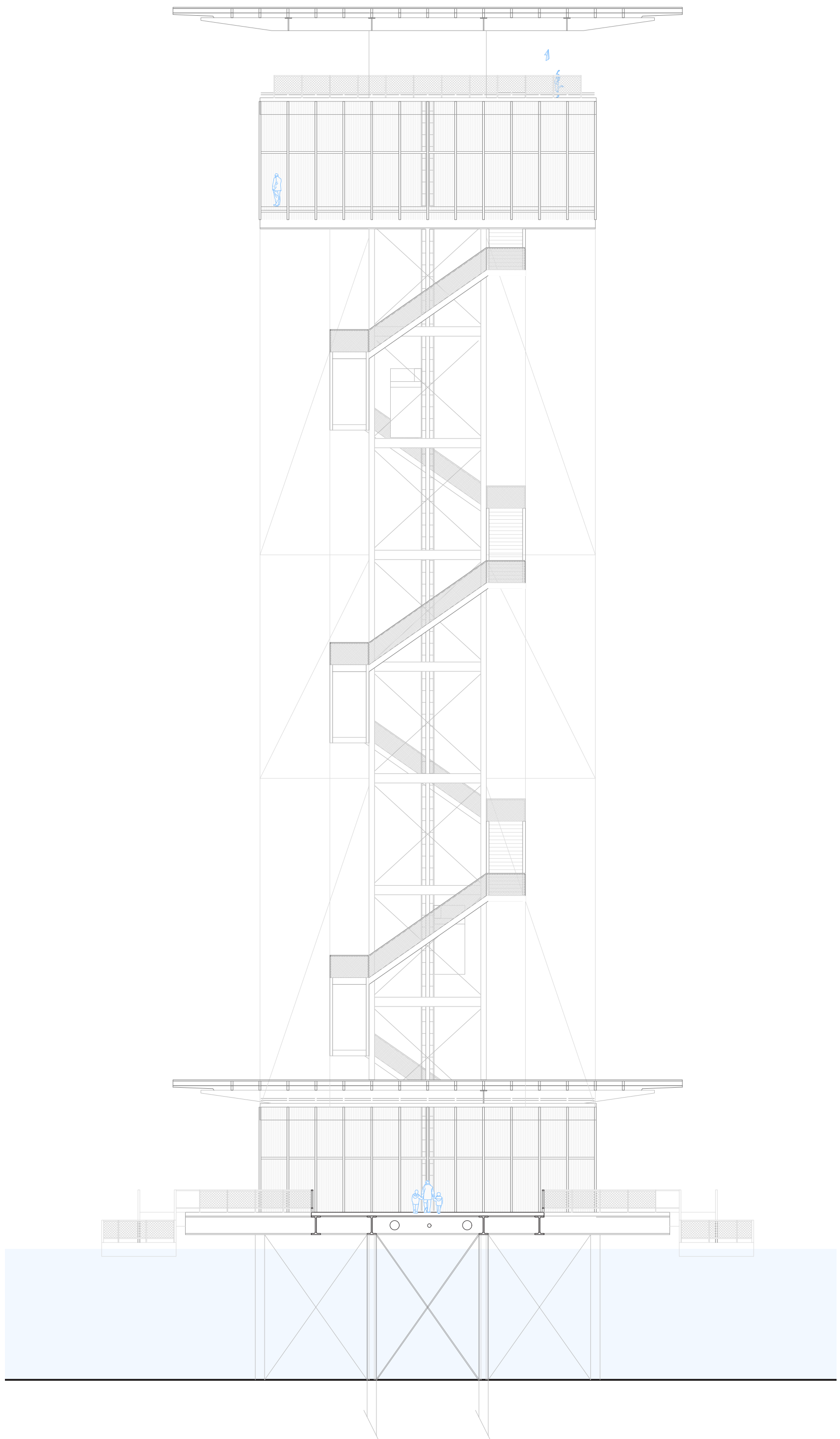




TORRE: CORTE A

ESC. 1:200

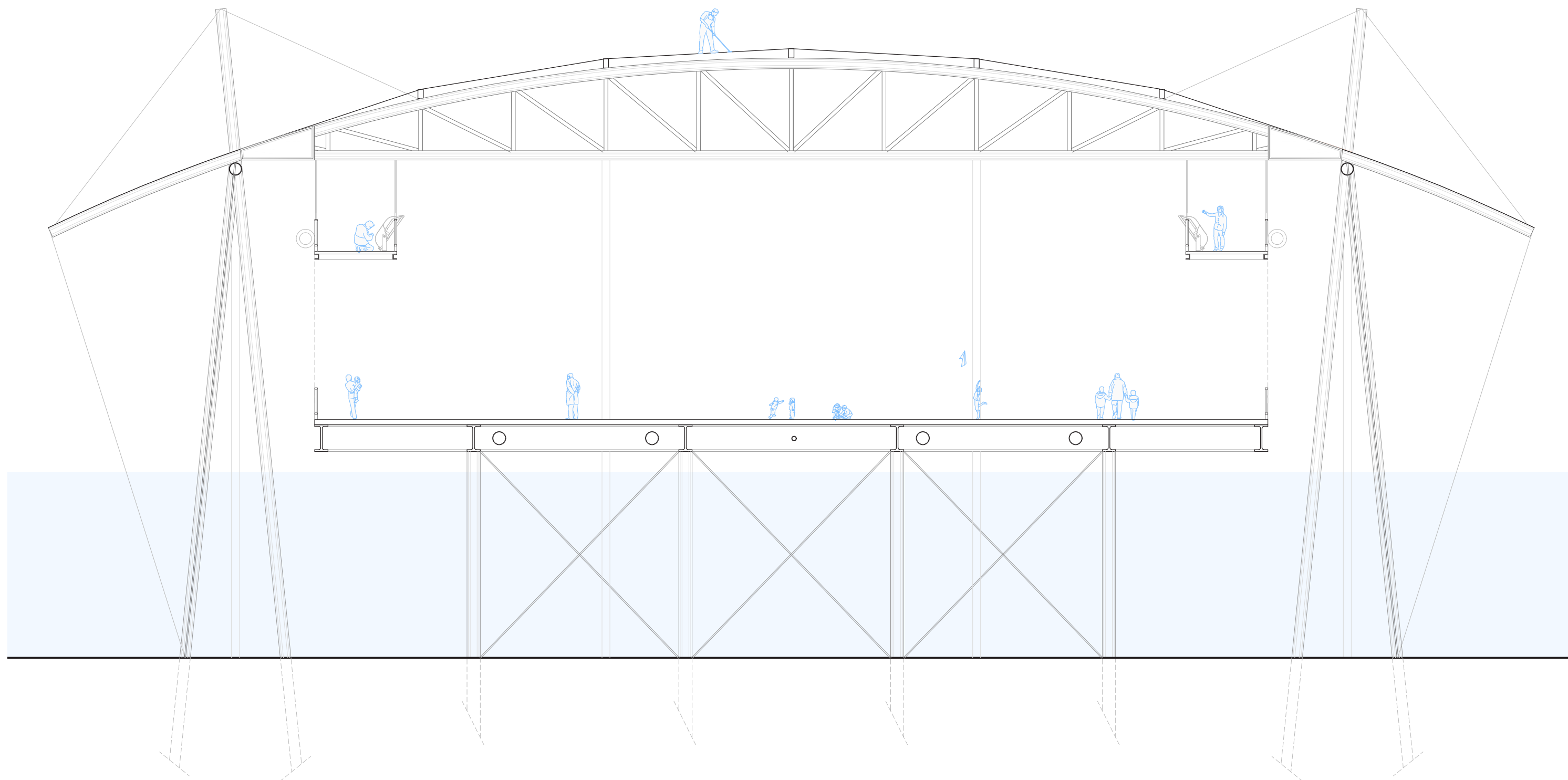




TORRE: ELEVÇÃO

ESC. 1:200

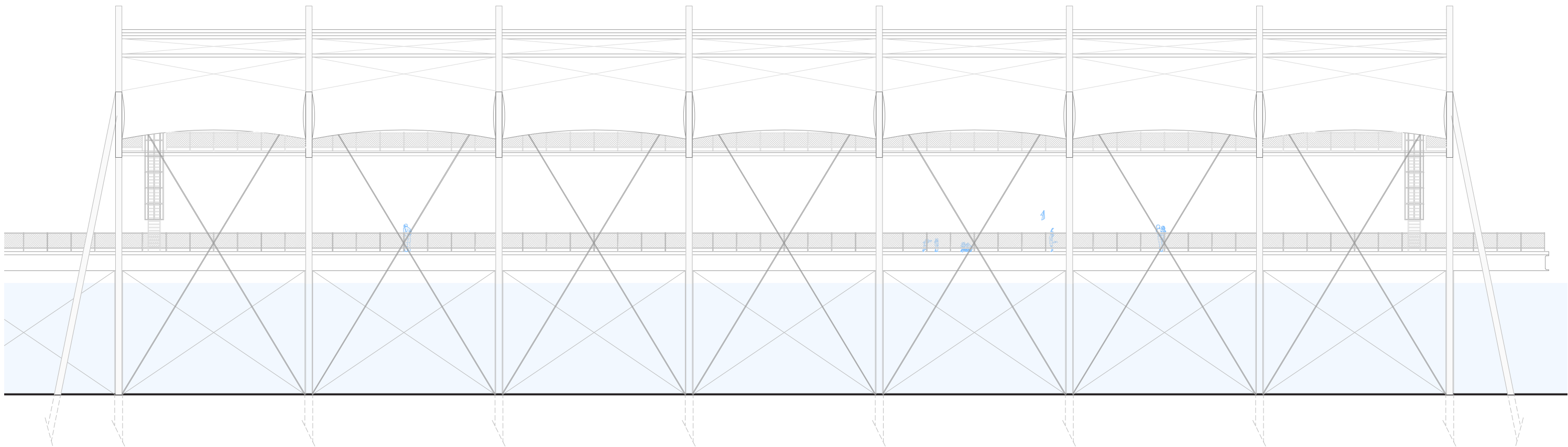




COBERTURA: CORTE

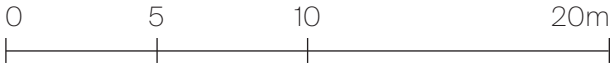
ESC. 1:150

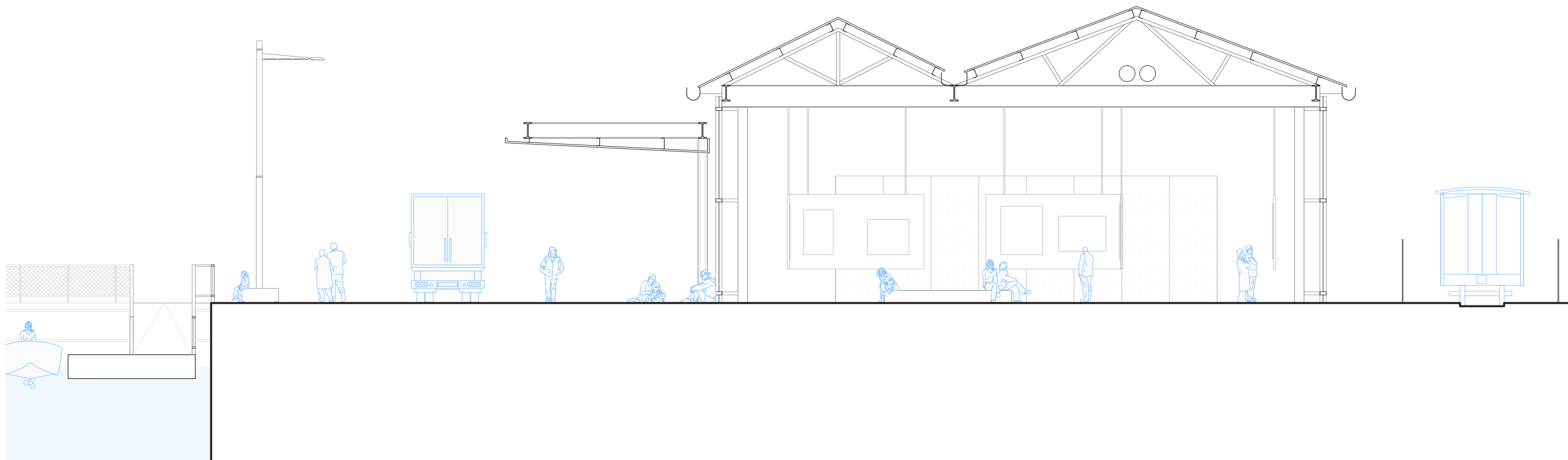
0 5 10 15m



COBERTURA: ELEVÇÃO

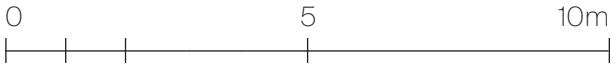
ESC. 1:250

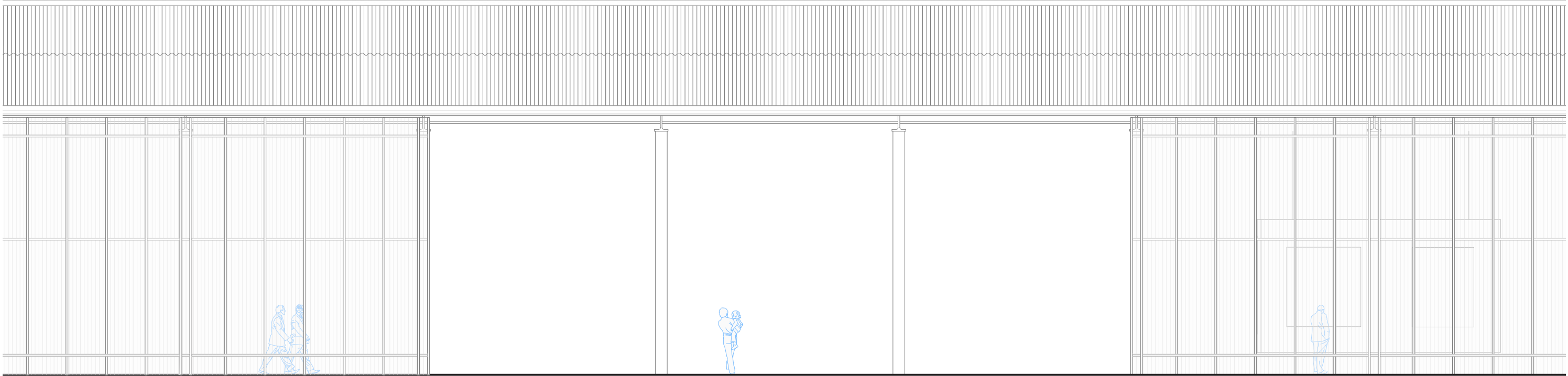




GALPÃO: CORTE

ESC. 1:125

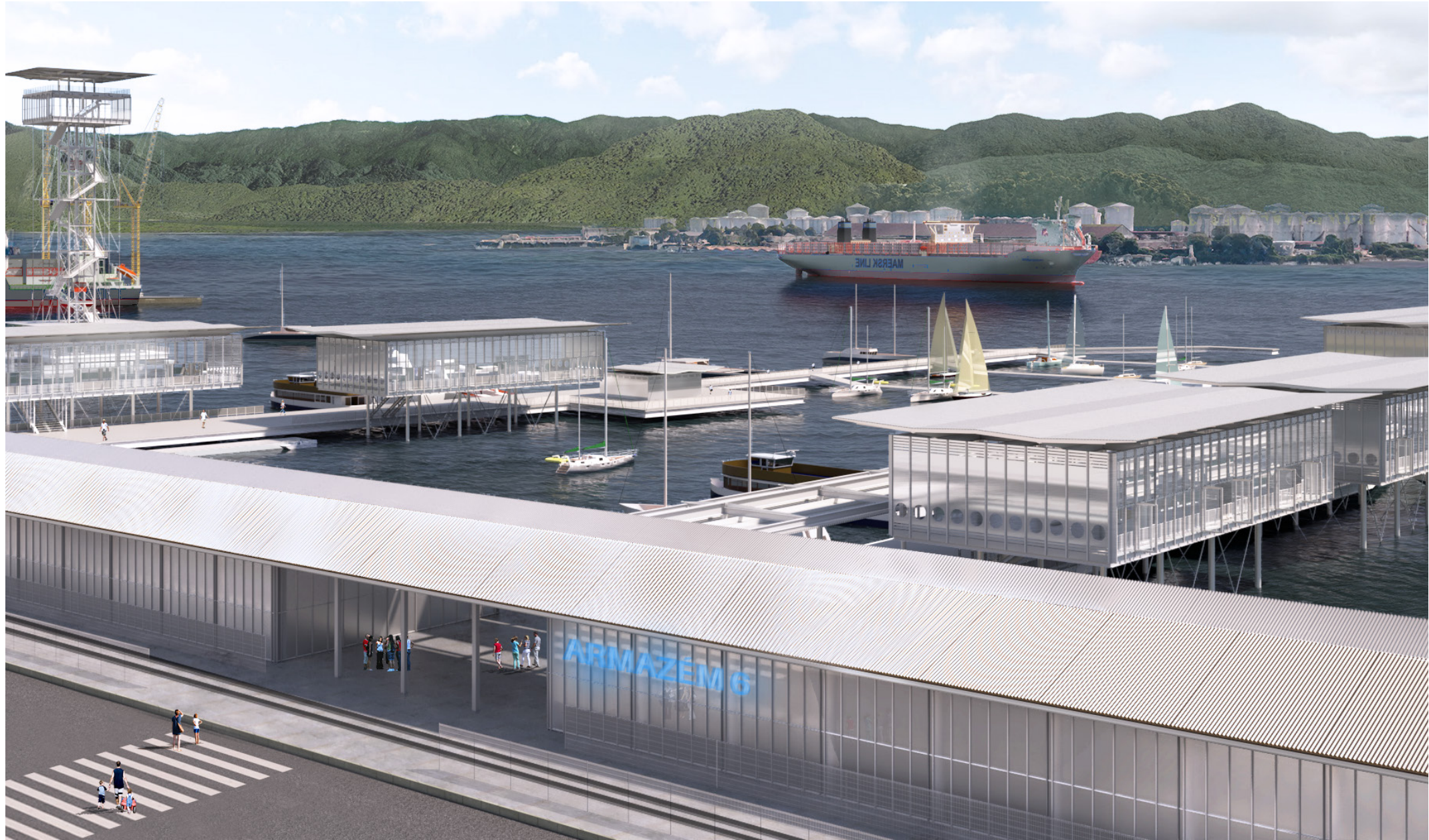




GALPÃO: ELEVAÇÃO

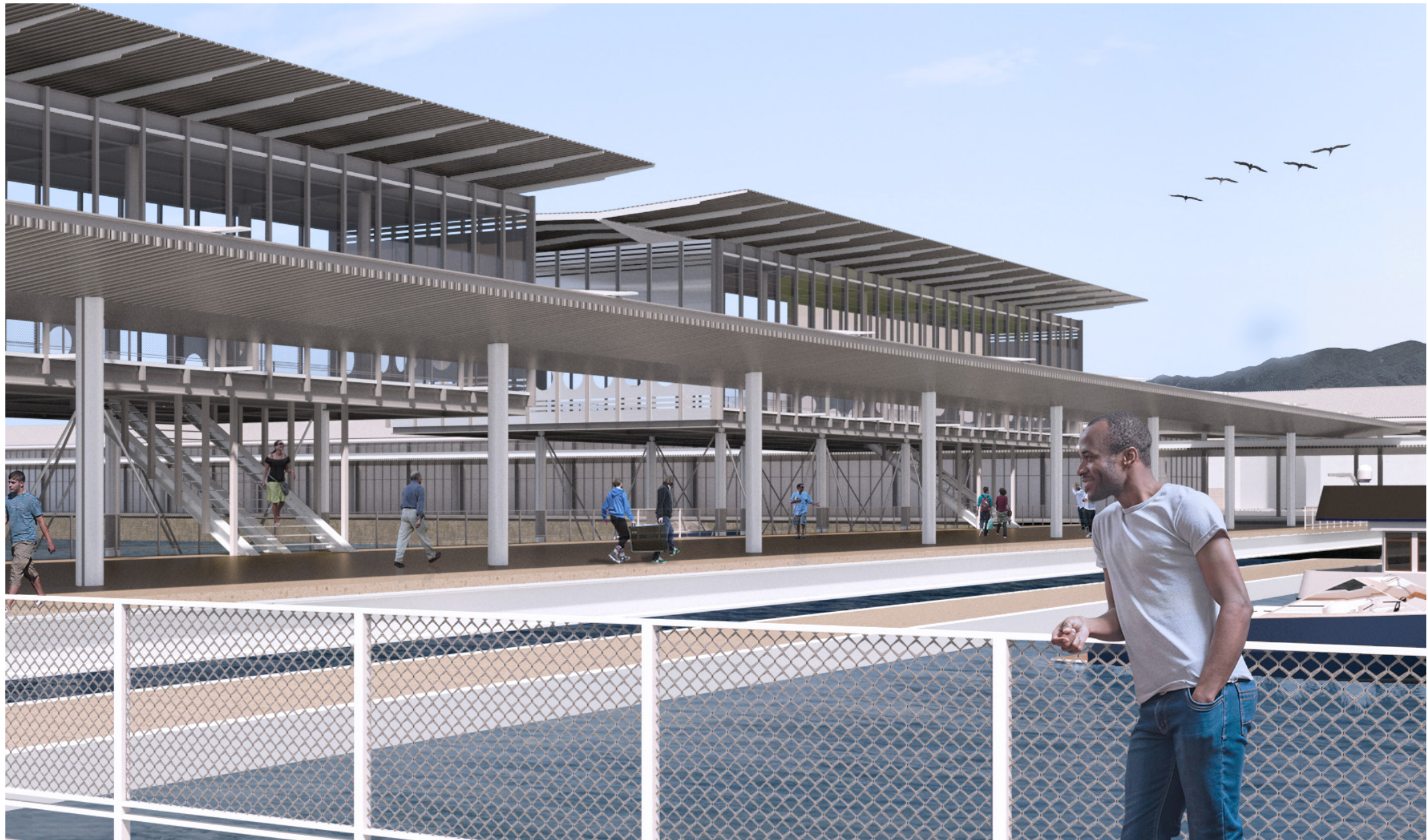
ESC. 1:100

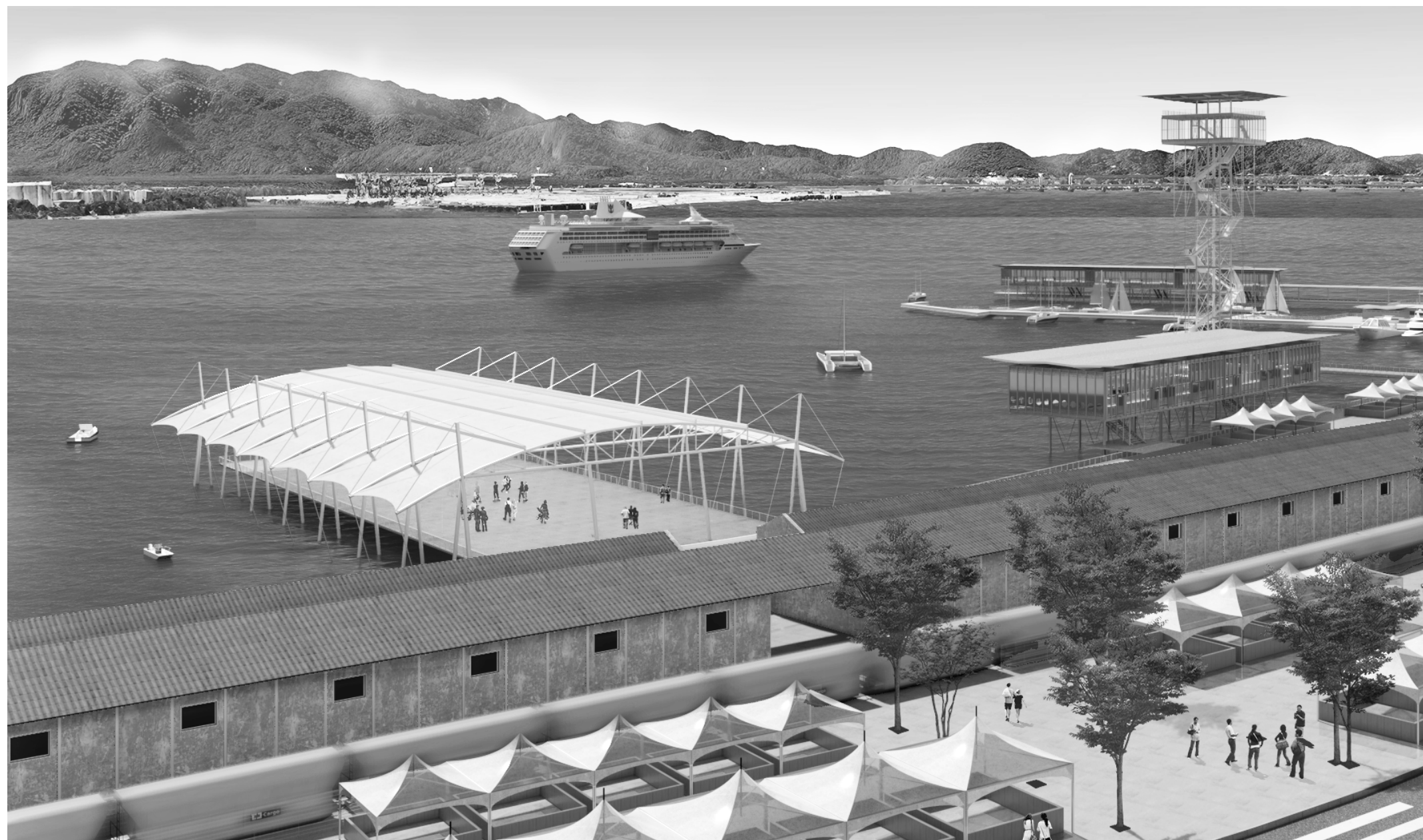












*IMAGEM EM DESENVOLVIMENTO

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Esse ensaio de projeto é primeiramente a forma que se encontrou para adentrar numa área com tamanho potencial e com tantas complexidades como é a o porto e a região central da cidade de Santos.

Uma cidade que se distingue da maioria das cidades litorâneas, justamente pelo seu passado econômico, responsável pela forma que foi desenhada e ocupada. Isso quando somado ao desenho topográfico e viário da cidade a torna extremamente interessante e atrativa.

A proposta tem em vista criar dinâmicas naturais e espontâneas intimamente ligadas com o passado histórico e geográfico da cidade, além de responder as principais condicionantes locais, criando novos espaços e potencializando os existentes.

“A arte sozinha não consola, a economia junto com a poesia, sim.”

Lina Bo Bardi

PROJETOS REFERÊNCIA

Porto Antico, Renzo Piano Building Workshop. Genova, Itália, 1988-2001.

Citadel University Campus, Renzo Piano Building Workshop. Amiens, França, 2010-2018.

Parc de la Villette, Bernard Tschumi. Paris, França, 1982-1998.

Maison Dordogne, Lacaton & Vassal. Saint-Pardoux-la-Rivière, França, 1997.

FRAC Nord-Pas de Calais, Lacaton & Vassal. Dunkerque, França. 2013-2015.

Terminal Parque Dom Pedro II, Paulo Mendes da Rocha e MMBB. São Paulo, Brasil, 1997.

Centro Cultural São Paulo, Eurico Prado Lopes e Luiz Telles. São Paulo, Brasil, 1979.

Praça Jemmael-Fna. Marraquexe, Marrocos.

Porto de Manaus. Manaus, Amazonas. 1907

Residência P.E., Andrade Morettin Arquitetos. São Paulo, Brasil, 2018.

BIBLIOGRAFIA

FERRAZ, Marcelo Carvalho. Lina Bo Bardi. Coedição com Instituto P.M. e Lina Bo Bardi. Romano Guerra Editora, 2018.

LEÓN, Ángela. Aventuras de uma arquiteta. 1ª Edição. Pequena Zahar, 2020.

PIANO, Renzo. Renzo Piano: The Complete Logbook, 1966-2016. Thames & Hudson, 2016.

LACATON, Anne. Actitud. 1ª Edição. Editorial Gustavo Gilli, 2017.

S.L. EL CLOQUIS. El Croquis 177/178 - Lacaton Vassal. 1ª Edição. El Croquis. 2017.

MORETTIN, Marcelo; ANDRADE, Vinicius. Andrade Morettin - Cadernos de arquitetura. 1ª Edição. Bei Editora, 2016.

CYRINO, Fabio. Café, Ferro e Argila: A história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltd. através de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

ANDRADE, Wilma. Discurso do Progresso: a Evolução Urbana de Santos 1870-1930. Tese de Doutorado em História Social -

Faculdade de Filosofia Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, 1989.

QUEIROZ, Rodrigo. Programa e forma: Breve reflexão sobre disciplina de projeto arquitetônico. Vitruvius, 2019.

