

## **RECONVERSÃO DE ÁREAS PORTUÁRIAS ABANDONADAS E ATIVIDADES TERCIÁRIAS – CASOS DAS CIDADES DE SANTOS E DE BELÉM.**

**Maria Fernanda Britto Neves**

**Lélío Marcus Munhoz Kolhy**

**Icaro Aronovich Cunha**

**Universidade Católica de Santos – UniSantos**

**Carla Canepa**

**Universidade Ibirapuera - Unib**

### **Resumo**

Este trabalho é uma contribuição aos estudos relacionados à expansão territorial e dos negócios no porto de Santos, identificando novas oportunidades, dentro dos princípios do empreendedorismo. Trata sobre o abandono de significativa parcela de áreas portuárias, resultando em espaços vazios e sem função, concomitante a um aumento da renda disponível pela população para ser despendida durante o tempo livre e o crescimento dos empreendimentos náuticos de luxo, que passaram a disputar, não somente a ocupação da zona costeira, como, em particular, trechos de antigos portos. Decorre daí propostas de requalificação dos locais com maior potencialidade, tanto através de projetos ligados à terra firme, materializados em intervenções residenciais, edifícios históricos, museus, restaurantes, centros de convenções e centros comerciais etc, como nas operações relacionadas ao mar, pela criação de marinas e estruturas recreativas e náuticas. Este processo, definido como “retorno ao *waterfront*”, utiliza como modelo de gestão invariavelmente uma “sociedade público-privada”. Na cidade de Santos, Estado de São Paulo, foi criado o projeto “Alegra Centro”, pela Prefeitura Municipal, propondo várias ações de revitalização de locais e edifícios de valor histórico, entre eles, o aproveitamento de antigos armazéns do porto para uso cultural e turístico, numa parceria com a Autoridade Portuária e as empresas privadas. Projetos similares também foram executados em diversos portos no mundo e alguns no Brasil, como é o caso da “Estação das Docas”, em Belém, Estado do Pará, administrada de forma muito semelhante a uma empresa privada, cujo vínculo com o poder público está no cumprimento de metas de eficiência.

## **Palavras-chave: requalificação – portos de recreio – planejamento ambiental.**

### **INTRODUÇÃO.**

Fundamentado no Planejamento Ambiental, que representa todo esforço da sociedade na direção da preservação e conservação dos seus recursos, bem como, do patrimônio histórico-cultural de um território, com vistas à sua sobrevivência, são apresentados alguns resultados de uma pesquisa realizada sobre as possibilidades de expansão territorial dos portos, relacionados aos projetos voltados as atividades de recreio. Trata-se aqui, sobretudo, dos chamados portos de recreio ou marinas, que com o objetivo de requalificação, vem ocupando áreas abandonadas, em geral, nos centros históricos de alguns municípios portuários.

Utiliza a proposta da Prefeitura Municipal, já definida conceitualmente e denominada “Marina Porto de Santos”, que se encontra situada no centro histórico e irá reaproveitar antigos armazéns, como caso para a aplicação das referências conceituais descritas de outros projetos de reconversão e revitalização de cidades portuárias. São abordados cenários de conflitos decorrente deste tipo de intervenção, sugere-se a hipótese da meta de um porto limpo, como gerador de grandes oportunidades de negócios sustentáveis e de ampliação do número de vagas de emprego, além de algumas reflexões sobre os critérios de concepção dos empreendimentos e os modelos de gestão adotados.

O estudo foi desenvolvido através de pesquisa exploratória, tendo sido entrevistados segmentos de responsabilidade gerencial da Autoridade Portuária, das agências ambientais, de empresas portuárias e da administração municipal; levantamentos complementares, através da imprensa regional; observação participante, durante estágio na Codesp, para produção de dissertação de mestrado; aulas e seminários; revisão bibliográfica de literatura específica e relatórios técnicos. A fim de balizar e fornecer subsídios a proposta de reconversão da área local, em Santos, foram levantadas experiências similares em outros portos internacionais e brasileiros, em especial, no porto de Belém.

### **PROJETOS DE RECONVERSÃO E REVITALIZAÇÃO DE CIDADES PORTUÁRIAS.**

Nos EUA, na década de 60, o declínio das zonas portuárias – ocasionado pelas profundas modificações na tecnologia marítima, pelo surgimento de novos sistemas de transportes e pelo abandono dos mercados mistos – ocorreu ao mesmo tempo em que as áreas periféricas ao centro das cidades eram progressivamente desabitadas pela classe média branca (Martins, 2000). Este impacto provocou também o deslocamento das atividades industriais, até então ligadas ao porto e que não mais dependentes da função de fracionamento da carga ou da concentração de mão-de-obra, passaram a se dirigir para as áreas rurais. Como consequência produziu-se o fenômeno denominado por Hall (1993) de “soleira de casa abandonada”, com a transformação daquela, que era anteriormente uma zona de interface entre a terra e o mar, em um vazio espacial e funcional.

A relação entre a des-industrialização e a reestruturação dos portos é um tanto complexa, no entanto, os dois fenômenos têm algumas causas estruturais profundas em comum. A influência de uma, tem repercussões sobre a outra, marcando uma fase de recessão das economias urbanas, numa crise, que nem a inversão de tendências da metade dos anos 80, definida como “retorno ao *waterfront*”: a utilização da “soleira abandonada” com outra destinação, tem conseguido corrigir (Hall, 1993).

Martins (2000) afirma que o caráter “marítimo” destas novas atividades terciárias à beira mar, procede mais do imaginário, do que da relação orgânica efetiva, podendo-se distinguir algumas delas, classificando-as por ordem decrescente em relação a esta ligação:

- atividades científicas, de pesquisa ou de ensino superior, orientadas para o estudo marítimo e oceânico;
- atividades culturais e recreativas de tema marítimo, como os museus do mar, sobre superfícies aquáticas;
- atividades comerciais com *Trade Center*, em que a implantação sobre as margens é bem mais simbólica do que uma necessidade real;
- localização de sedes sociais e edifícios para congressos acompanhados de hotéis.

De acordo com Sales (1999), há ainda uma tipologia de projetos de reconversão de áreas portuárias, que se divide em duas categorias:

- projetos que independem da configuração urbana, onde a ênfase é colocada no *design* arquitetônico, sem qualquer ligação com os aspectos morfológicos, culturais e históricos da cidade, cujo modelo foi primeiramente implantado nas

cidades norte-americanas, para depois ser adotado por outros portos, como Antuérpia e Port Vell, de Barcelona.

- projetos integrados a estratégias de transformação urbana, onde as novas funções são associadas às estruturas historicamente desenvolvidas na cidade, como no caso de portos do Mediterrâneo, em geral e do Moll de la Fusta, em Barcelona.

Segundo Hall (1993), em quase todas as cidades americanas desenvolveram-se trabalhos de recuperação dos *waterfronts*, através de projetos de reconversão das áreas portuárias, que se transformaram em tema paradigmático do urbanismo da década de 80. Ainda no início dos anos 50, a experiência de Boston, seguida pela de Baltimore e o êxito comercial alcançado por ambas, acabariam por torná-las modelos a serem exaustivamente copiados em diversas cidades do mundo (Sales, 1999). Praticamente, todas as cidades portuárias norte-americanas tomaram iniciativas para redescobrir e reutilizar estes espaços. No caso da Europa Ocidental, este fenômeno verificou-se pouco depois.

De maneira geral, o impulso para o desenvolvimento destes projetos não veio da entidade portuária, que invariavelmente preferiu concentrar seus esforços nas áreas propícias a sua atividade específica, deixando as questões de reuso em segundo plano, abandonando os trechos de cais inadequados (Hall, 1993).

A partir dos anos 70, o retorno dos jovens profissionais à cidade contribuiu para transformar em revitalizados, através do comércio e serviços sofisticados, vários bairros degradados, em detrimento da população pobre. Os ambientalistas, por sua vez, aumentaram suas exigências quanto às áreas verdes e em algumas costas desabitadas foram implantados parques, com práticas esportivas (Martins, 2000).

A redescoberta das zonas urbanas costeiras e a reutilização das áreas vizinhas ao centro das cidades portuárias, formadas muitas vezes por estuários, lagos, rios e baías, passou a se tornar um fenômeno cada vez mais freqüente, recebendo grande impulso de desenvolvimento, por oferecer a possibilidade de criação de novos espaços abertos públicos.

Não se trata porém, de uma operação simples, pois os interesses que envolvem estas iniciativas são muito fortes, implicando em desafios físicos, financeiros e administrativos. O acesso às áreas portuárias é muito dificultado por causa da antiga estrutura viária: avenidas, pontes e entroncamentos ferroviários. Existem ainda, obstáculos institucionais nas questões de segurança (atualmente, a norma de segurança nos portos de todo o mundo leva o nome de ISPS Code, ditadas pelos EUA para todos os países, em função dos ataques terroristas a Nova

Yorque, em 11 de setembro de 2002), sem contar a incompatibilidade entre destinações diversas, o extremo parcelamento na disposição fundiária e a degradação do solo (Hall, 1993).

As dificuldades políticas e institucionais são análogas. Os diversos grupos sociais têm concepções diferentes sobre o destino a ser dado para estas áreas: ex-trabalhadores portuários reivindicam um retorno à economia tradicional; outros grupos pedem estruturas sem fins lucrativos, como parques e centros; já os operadores e empresários propõem melhor aproveitamento do potencial comercial (Hall, 1993).

No entanto, o ponto comum nos processos de requalificação das zonas portuárias, é a presença de uma “sociedade público-privada”, que Hall (1993) prefere denominar de “planificação condicionada à demanda”: um modelo que integra em sua concepção as marinas, museus, restaurantes, residências de alto padrão, construções de importância histórica, centros de convenções. Chama atenção para as exceções, como a revitalização de Roterdã, com forte conteúdo social e grandes investimentos por parte do Estado, bem como o exemplo oposto, representado por Hong Kong, cujas operações imobiliárias foram marcadas unicamente por projetos comerciais privados.

Para Sales (1999), há alguns aspectos que condicionam as operações de reconversão de áreas portuárias obsoletas, como o dinamismo da própria cidade, os aspectos de gestão e financiamento da operação. Considera ser preciso ancorar projetos de transformação através de uma leitura dos problemas e potencialidades da cidade e do território, tentando resolver, mesmo que parcialmente, os temas urbanos e territoriais pendentes, sempre visando redinamizar a referência econômico-social e cultural representada pelo porto, como critério e parâmetro daqueles projetos.

### **PROJETO E MODELO DE GESTÃO DA “ESTAÇÃO DAS DOCAS”, EM BELÉM, ESTADO DO PARÁ.**

Aprovado em 1992, o Complexo “Estação das Docas” começou a ser construído em 1997 e inaugurado em 13 de maio de 2000. Foi implantado numa área de 32.000m<sup>2</sup>, ao longo de 500 metros de orla fluvial, através de um trabalho minucioso, que preservando o equipamento centenário tombado pelo Patrimônio Histórico, restaurou quatro galpões de ferro

inglês do antigo porto da capital do Pará, transformando-os num dos locais públicos mais confortáveis, referência para a cultura, lazer e turismo de Belém.

O empreendimento possui atrativos inéditos: uma cervejaria, onde a bebida é processada no ato; palcos suspensos, que deslizam sobre eixos da estrutura metálica centenária; ruínas do forte de São Pedro Nolasco, descobertas durante as escavações da obra e que agora, fazem parte de uma exposição permanente, com outras relíquias da atividade portuária.

No primeiro galpão, chamado “Boulevard das Artes”, encontra-se a exposição permanente denominada "Memória do Porto", com fotografias e objetos seculares, uma cervejaria e barracas artesanais, quiosques de comidas regionais, cafeteria, bares e lojas de serviços.

O “Boulevard da Gastronomia”, no segundo galpão, abriga restaurantes de diversas tendências, da regional a internacional e sorveteria.

No terceiro galpão funciona o “Boulevard de Feiras e Exposições”, destinado também a convenções, seminários, congressos e outros eventos ligados ao turismo de negócios, com o apoio do teatro-cinema Maria Sylvia Nunes, que tem capacidade para 426 pessoas.

No quarto galpão – antigo Mosqueiro-Soure – continua a operar um terminal fluvial de embarque e desembarque de passageiros, reconstruído sobre o flutuante Amazon River, que como ancoradouro tem capacidade para aportar até 4 embarcações de 70 pés.

Seu funcionamento é muito parecido com o de um *shopping center*, principalmente na parte de serviços. O empreendimento é vinculado à Secretaria Executiva de Cultura (Secult) e administrado de maneira semelhante a uma empresa privada. É uma experiência inédita no Brasil, similar ao complexo cultural “Dragão do Mar”, em Fortaleza, construído em área desapropriada pelo governo estadual e destinado a uma organização social (Estação das Docas, s/data).

A seguir, pode-se ver algumas imagens deste complexo:



**Figura 1 - "Estação das Docas" com os guindastes antigos restaurados.**

Fonte: <http://www.estacaodasdocas.com.br>



**Figura 2 - Recreio de regatas.**

Fonte: <http://www.estacaodasdocas.com.br>



**Figura 3 - Palcos deslizantes**

Fonte: <http://www.estacaodasdocas.com.br>.

### **IMPACTOS URBANOS E SOCIAIS NA “ESTAÇÃO DAS DOCAS”, EM BELÉM, ESTADO DO PARÁ.**

A “Estação das Docas” integra o conjunto formado pelo Forte do Presépio e Complexo “Ver-o-Peso”, se estendendo da Cidade Velha até o Bairro do Comércio (antigo Bairro da Campina). Concentra no seu entorno o maior número de exemplares arquitetônicos e monumentos, remanescentes do século XVIII e XIX e que recentemente vem adquirindo um papel político-urbanístico estratégico, em função dos projetos de requalificação urbana com forte influência governamental (Lima, Teixeira, 2006).

No entanto, até meados da década 90, as substituições de edificações antigas por edifícios comerciais e mesmo institucionais ocorriam sem nenhuma regulamentação urbanística eficaz, resultando na deterioração da região e tornando-a atraente para um novo segmento de usuários altamente dependente do espaço em termos locais – os grupos sociais mais pobres.

As ruas do centro histórico de Belém eram tomadas por barracas de ambulantes dos mais diversos segmentos (vestuário, eletro-eletrônicos, alimentação) e os edifícios abandonados transformados em depósitos para mercadoria, sanitários públicos ou encortiçados (Cardoso, Nassar, 2003). Próximo ao porto instalava-se também um comércio informal e desorganizado, poluído e insalubre, fato que gerava insegurança aos frequentadores locais, principalmente à noite (Lima, Teixeira, 2006).



Após a aprovação do Plano Diretor Municipal, em 1993, a faixa ribeirinha do centro histórico passou a ser contemplada com projetos de desenvolvimento voltados para o aproveitamento turístico, denominado de “janelas” para o Rio Guamá e para a Baía de Guajará, como forma de resgatar seu acesso visual e servindo-se da natureza como ponto forte de marketing urbano. A valorização deste espaço permitia inclusive utilizar vários instrumentos urbanos – zoneamentos especiais, imposto territorial urbano, progressivo no tempo em terrenos subutilizados, operações urbanas etc (Lima, Teixeira, 2006)

Neste contexto ocorreu a requalificação dos antigos armazéns portuários (galpões 01, 02 e 03 e Mosqueiro-Soure), há algum tempo desativados, em razão da profundidade do rio estar comprometida pelo assoreamento, não permitindo a atracação de navios de grande calado. O modelo de intervenção ao longo do *waterfront* consistiu na revitalização das edificações degradadas, com a incorporação de determinados elementos naturais, sendo seu objetivo reafirmar a relação existente entre cidade e as águas, conforme a própria palavra inglesa composta sugere: “water” (água) e “front” (frente) (Amaral, Silva, 2004).

Além disso, o empreendimento não alterou apenas o uso das edificações e do entorno próximo, mas dotou a cidade de um espaço de contemplação, por meio de um projeto de paisagismo contíguo aos armazéns ao longo da orla (Lima, Teixeira, 2006). Os galpões foram fechados com vidros e a ligação entre eles ocorre sob coberturas de policarbonato, mantendo assim, a continuidade visual entre a cidade e a Baía de Guajará.

Arrendado pela Companhia Docas do Pará – CDP, parceira oficial no projeto, através de convênio por um período de 25 anos ao Governo Estadual, o custo total do complexo atingiu o dobro do orçamento inicial previsto. Dos 25 milhões de reais gastos, o Estado do Pará financiou 19 milhões. O restante, cerca de 6 milhões de reais, foi desembolsado pelos empresários na exploração comercial, basicamente com despesas para instalações complementares ao funcionamento dos restaurantes e lojas. (Lima, Teixeira, 2006). O empreendimento gera cerca de 600 empregos diretos e 1.800 indiretos e tem uma média de 6.000 visitantes/dia, atingindo mais de 3 milhões/ano (Estação das Docas, s/data).

A gestão foi entregue a uma entidade sem fins lucrativos: “Organização Social Pará 2000”, constituída com base na lei 5.690/96 e regulamentada pelo decreto 3.876/00, composta pela Secretaria Executiva de Cultura e por diversos segmentos da sociedade. Como meta constava a auto-sustentação econômica num prazo de um ano, mas passado os primeiros quatro anos de atividade, o investimento não vinha dando o resultado esperado e o índice de

inadimplência condominial se mantinha alto. O governo via-se obrigado a injetar mensalmente recursos financeiros para permitir o funcionamento e cogitava assumir a administração em caráter definitivo (Lima, Teixeira, 2006). Em 2002, a insuficiência de receita gerada obrigou o Estado a subsidiá-la em aproximadamente R\$ 70.000,00/mês, principalmente, cobrindo o custo de fornecimento de energia elétrica, caracterizando este espaço público, apropriado de forma privada, como um modelo de gestão indesejável ao interesse dos contribuintes (Arruda, 2003).

A “Estação das Docas” foi bem aceita tanto pela população de maior como pela de menor renda, que diante dos altos valores cobrados para consumir os produtos e utilizar os equipamentos, usufruí apenas as áreas do passeio público, sobretudo na parte do cais. A inclusão social foi pouco expressiva, no uso pleno dos serviços e comércios ofertados (Arruda, 2003), provocando um recuo da cidadania e frustrando aqueles que acreditaram na inversão da lógica de produção do espaço urbano na faixa de orla (Trindade Júnior, 2005).

Tal qual em outros projetos implantados nos mais diversos lugares, a história é resgatada por um cenário de espetáculo, utilizando formas arquitetônicas e urbanísticas para transformar o discurso de integração porto-cidade apenas numa vitrine, pela qual se quer apresentar toda a cidade. Reavaliar este modelo de gestão poderia ser uma alternativa desejável, sobretudo, por aqueles que viabilizassem a auto-sustentabilidade financeira do empreendimento.

## **O PROJETO “ALEGRA CENTRO” EM SANTOS, ESTADO DE SÃO PAULO.**

O “Alegra Centro” é um projeto criado pela Prefeitura Municipal de Santos, através da Lei Complementar nº 448/2001, que define as Áreas de Proteção Cultural – APC, compreendendo as Zonas Centrais I e II e a Zona Portuária, entre o Valongo e o Paquetá. Nelas são propostas várias ações de revitalização, requalificação e recuperação de locais e edifícios históricos, entre os quais, o aproveitamento dos armazéns 1 ao 8 para uso cultural, turístico e de lazer.

Projetos de requalificação de áreas degradadas e abandonadas também fazem parte dos planos de expansão e revitalização incluídos no Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do porto de Santos – PDZ-2006 –, numa parceria do porto, prefeitura municipal e empresas privadas.

Em fevereiro de 2008, a Secretaria dos Portos – SEP –, a Codesp e a Prefeitura de Santos firmaram um convênio visando revitalizar o trecho não arrendado de cais dos armazéns 1 ao 8, com 47.500m<sup>2</sup> e cujos berços para atracação comercial de navios estão desativados há mais de 20 anos, pelo fato das águas possuírem pouca profundidade (A Tribuna, 21/02/2008). Incluindo outros espaços anexos e sistemas viários fronteiriços, que poderiam também vir a integrar as áreas urbanas, a superfície perfaz um total de 152.000m<sup>2</sup>. No entanto, a implementação desta proposta está ainda dependendo da formalização de cessão pelo Governo Federal

O projeto, denominado “Marina Porto de Santos – Complexo Náutico e Empresarial”, irá gerar empregos diretos e indiretos, além de conduzir à revitalização comercial e valorização imobiliária do nascedouro do porto de Santos, espaço de grande importância histórica e cultural. Outros benefícios seriam o resgate da identidade santista, a integração entre o porto e a cidade, a qualificação do município no turismo internacional, a migração de empresas para o centro histórico, a melhoria da qualidade de vida em toda a região e o incentivo aos esportes náuticos (Diário Oficial de Santos, 11/04/07, 16/5/07 e 24/5/07).

A estrutura requer investimentos da ordem de R\$ 500 milhões e espera-se, que até o final de 2010, já esteja em operação (A Tribuna, 29/02/2008). Contempla a construção de uma marina, terminal de cruzeiros, restaurantes, espaços para eventos e feiras, estaleiro, serviços de apoio náutico, Escola de Navegação e Centro Oceanográfico, pretendendo ser indutora de desenvolvimento econômico e social, não apenas da cidade, como da Baixada Santista e do Estado. Propõe como solução viária fundamental, para resolver o conflito existente entre a linha férrea e o grande fluxo de caminhões que circulam pela Avenida Perimetral e a circulação segura dos pedestres, a construção de uma passagem subterrânea em frente aos armazéns 1 e 2, com cerca de 770 metros de extensão, que é chamada de “mergulhão”. Este desnível foi inscrito como uma das prioridades federais no Plano Plurianual – PPA – de investimentos para o período de 2008 a 2011, contando com uma pequena parte de R\$ 15 milhões garantidos pela União, de um custo total estimado em R\$ 125 milhões.

A questão da gestão do empreendimento ainda não foi suficientemente discutida, mas poderá ser constituída numa parceria: Autoridade Portuária – Codesp / Prefeitura Municipal de Santos / empresas privadas, através da criação de uma sociedade de propósito específico (SPE), regulada no âmbito da Lei das Parcerias Público-Privadas (Lei Federal nº 11.079/2004).

De acordo com um diretor da Codesp, o fato marca o efetivo começo, do ponto de vista institucional, de um estreitamento da relação porto-cidade. É um desafio político para o porto (A Tribuna, 08/12/2005) e uma virada no gerenciamento da cidade, que passa a se pautar por estratégias de *city marketing*, destinadas a responder às demandas mercadológicas atuais e proporcionar um processo de retomada econômica do município como um todo. Criando projetos “âncora” nos pontos-chave da cidade, pretende-se definir, num segundo momento, ações mais diretas relacionadas a uma nova rearticulação urbana (Souza, 2006).

Com a diversificação das iniciativas de atividades, como o comércio, entretenimento e turismo, o centro histórico vem atraindo cada vez mais santistas e visitantes interessados em frequentar os eventos, *shows* musicais e culturais. Apoiando a instalação destes empreendimentos por meio de incentivos fiscais, cerca de R\$ 61 milhões já foram investidos pelo poder público e R\$ 30 milhões pela iniciativa privada, além da restauração e reforma de 224 imóveis, desde 2003, quando o “Alegra Centro” foi legalmente implantado (A Tribuna, 21/02/2008). Para tanto, foi criado um Escritório Técnico, que funciona no pavimento térreo da Estação do Valongo. Fornece assistência gratuita aos empresários e oferece um banco de dados completo com informações a respeito de restaurações, usos permitidos e à localização dos imóveis do centro.

Com todos estes incentivos já foi reformada a fachada da Casa da Frontaria Azulejada e restaurados a Bolsa do Café, o Outeiro de Santa Catarina, o Teatro Coliseu, o Largo do Marques de Monte Alegre e o Teatro Guarany. Estão em andamento à expansão da linha do Bonde Turístico, cujo trajeto se estenderá para 5 quilômetros, passando por 40 pontos históricos (parte desse trecho, com 2,9 quilômetros, foi entregue em abril de 2009) e a construção do Museu Pelé (anteriormente, havia sido proposto para o local o Memorial José Bonifácio), em frente à Estação do Valongo.

Dentre todos os projetos acima enumerados, a “Marina Porto de Santos” é considerada “âncora” pela sua magnitude de intervenção urbana na área portuária e tida como uma das principais propostas lançadas nacionalmente, capaz de produzir impactos significativos a curto, médio e longo prazo, tanto na economia, quanto na valorização histórico-cultural. É uma iniciativa que visa restabelecer o elo de ligação porto-cidade, integrando-o à paisagem urbana, resgatando o centro histórico como ponto de referência, atraindo turistas e gerando novas oportunidades para muitos munícipes, permitindo assim, que a região portuária deixe de ser uma área confinada (Santos).

Funcionará como catalizador de três setores de atividades: turístico, náutico e empresarial, prevendo estacionamentos subterrâneos de veículos entre o Armazém I (1 externo) e a Praça Barão do Rio Branco; restaurantes e espaços para atividades comerciais, turísticas e culturais nos armazéns 1 e 2; museu portuário e escritórios ligados a cultura e ao turismo no Armazém 3; bases administrativa e operacional, além de escola náutica no Armazém 4; terminal para embarcações de pequeno e médio portes no Armazém 5; novo terminal para transatlânticos com *piers* avançados sobre o mar no Armazém 6; Instituto de Ciências do Mar e áreas de apoio a Petrobrás no Armazém 7; estações para embarcações de recreio e de serviços, como também uma unidade do Corpo de Bombeiros no Armazém 8. Na região aquaviária frontal aos armazéns 1 ao 4 serão construídas a marina e *decks* para acesso às embarcações e ao lado, em frente ao Armazém 5, ficarão abrigados as instalações operacionais e de apoio aos sistemas de transporte, espaço para *shows* e restaurantes (A Tribuna, 14/06/2008).

A marina flutuante irá conter 600 vagas de atracação e capacidade de operação diária para 1.000 embarcações (incluindo mega iates de mais de 100 pés), constituindo-se de *pier* e cais (com torre de controle, posto de combustível, passarela para carros e pedestres). Estará integrada a área de serviços (com 2 galpões em solo e um galpão flutuante, pátio com 6.550m<sup>2</sup> e 2 *Travelifts*), escola de vela num galpão coberto de 1.600m<sup>2</sup> (destinada a fomentar o projeto “Navega São Paulo”, em parceria com o Governo do Estado de São Paulo), loja de acessórios náuticos e área de *brokers*. Atenderá uma necessidade cada vez mais evidente, diante do aumento do fluxo de veleiros e lanchas de turismo, especialmente durante a temporada de verão, sem que haja algum local apropriado para a atracação destes barcos, isto é, nenhum atracadouro público para as embarcações de lazer, que contam apenas com instalações particulares na margem esquerda do canal, no Município de Guarujá.

Neste sentido, o navegador Amyr Klink, numa das visitas a cidade, observou que havia chegado o momento da região se conscientizar do potencial da atividade náutica, pois existem todas as condições necessárias para tanto, pelas características naturais de águas calmas e sua proximidade com a capital São Paulo. Todos os portos brasileiros deram as costas para o mar, porém a situação do porto de Santos é tão privilegiada, que pode ser mais que um porto convencional, ser um centro de cultura e de turismo (Diário Oficial de Santos, 13/03/07).

O novo local proposto para atracação dos transatlânticos é uma alternativa as dificuldades de ampliação da área do atual terminal, diante do crescente aumento do número

de passageiros transportados nos cruzeiros – somente na temporada de 2008/2009, segundo dados da Concais S.A., 757 mil pessoas entre embarques, desembarques e trânsito –, e a consolidação de Santos como principal porto da América do Sul para os passeios turísticos.

A instalação de um centro de excelência oceanográfico, com laboratórios, centro de informática, biblioteca, salas de aula e administração, firmará a cidade, não só como referência para pesquisadores, estudantes e empresários, mas também, através de uma atuação integrada com as universidades, produtora de conhecimento nas questões de contaminação e exploração de recursos naturais relativas aos assuntos do mar e ao seu uso racional.

Como infra-estruturas de apoio ao setor náutico serão oferecidos serviços de gastronomia e entretenimento, através de restaurantes, casas noturnas, bares e choperias, além de lojas e escritórios, ampliando as opções de lazer e negócios de santistas e turistas.

Antevendo um impulso à instalação de empresas de todos os portes e perfis na região, será também implantado um Centro Empresarial (escritórios, apart-hotéis e estacionamentos), numa área de 42.000m<sup>2</sup>, adquirida pela prefeitura da Rede Ferroviária Federal. Dela fazem parte a antiga Estação Ferroviária e os pátios anexos, entre as ruas São Bento, Marquês de Herval, Cristiano Otoni e Augusto Barata. Recentemente, parte do imóvel, com cerca de 25.000m<sup>2</sup>, foi vendido a Petrobras, que pretende construir três prédios para abrigar a Unidade de Negócio de Exploração e Produção de Gás e Petróleo da Bacia de Santos, que coordenará todos os trabalhos relativos a este assunto (A Tribuna, 17/06/2008).

Vale ressaltar que o projeto “Marina Porto de Santos” vem gerando debates sobre sua viabilidade, não só de caráter econômico, mas também técnico, social e ambiental. Embora a idéia da instalação deste empreendimento na área dos armazéns degradados pareça ideal para integrá-los ao centro histórico da cidade, completando assim, a proposta mais abrangente do “Alegra Centro”, são levantadas várias questões.

Uma delas, de ordem técnica, diz respeito ao trajeto das embarcações de recreio para alcançar o cais do Valongo, que estando localizado na parte norte da ilha, obrigaria atravessar toda a extensão do porto, ao lado da movimentação de navios, cargas e rebocadores. Defensores de outra antiga idéia, proposta no final da década de 70, contrapõe como alternativa locacional, a instalação da marina no Bairro da Ponta da Praia, por ser mais acessível. Entretanto, está proposta é considerada inviável pelos técnicos da Secretaria de Planejamento, devido à impossibilidade da instalação de uma infra-estrutura de apoio aos barcos ancorados, uma vez que não há terrenos vazios para as atividades de retroárea.

Outro obstáculo diz respeito ao impasse para cessão dos armazéns pelo Governo Federal e ao total de investimentos necessários para execução do sistema viário, com a construção do “mergulhão” na Avenida Perimetral, defronte dos armazéns 1 e 2, garantindo a circulação segura dos pedestres pelo *boulevard* de acesso ao complexo.

Sabe-se, não obstante o grande apelo econômico e turístico, que todo novo empreendimento, especialmente os de grande porte, como o que está ora em exame, causará significativos impactos, que devem ser debatidos: a sustentabilidade do projeto, as questões sócio-ambientais geradas por sua implantação e a real acessibilidade a toda população. Estudos de viabilidade ambiental, impacto de vizinhança (previstos no Estatuto da Cidade) ou até mesmo a realização de um EIA-RIMA, antes das prováveis exigências que serão solicitadas pelo Ministério Público, viriam permitir à comunidade avaliar o projeto com base em informações técnicas mais precisas. Estas medidas, tomadas antecipadamente pelo poder público, dariam início a um interessante processo de legitimação, participação e negociação com os munícipes.

A seguir, pode-se ver imagens do local: a primeira mostrando os armazéns e a atual linha de cais; a segunda traz detalhes do projeto, evidenciando a necessidade da construção do “mergulhão”; a terceira é uma vista geral do projeto da marina e sua retroárea; a quarta apresenta vista do projeto a partir do Valongo.



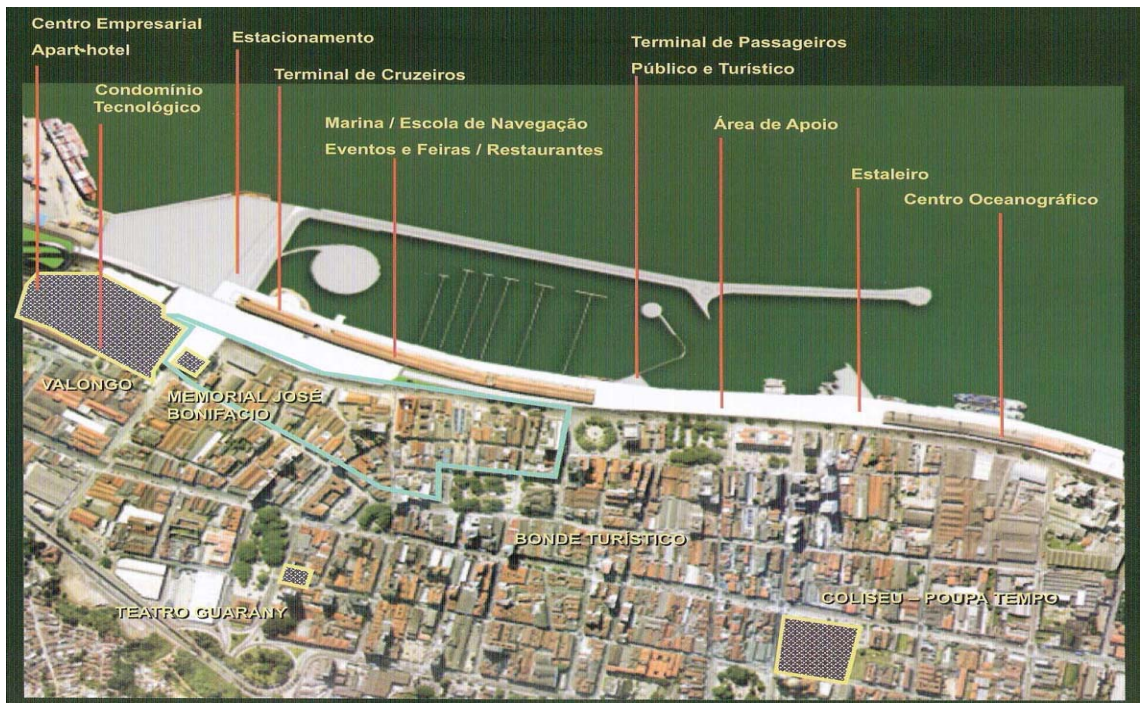
**Figura 4 - Oito armazéns que fazem parte do complexo a ser revitalizado.**

**Fonte: Prefeitura Municipal de Santos: Secretaria de Planejamento; Secretaria de Assuntos Portuários. “Marina Porto de Santos – Complexo Turístico, Náutico e Empresarial”. Maio 2007.**



**Figura 5 - Detalhe do projeto com o "mergulhão" em frente aos armazéns, possibilitando a construção do boulevard.**

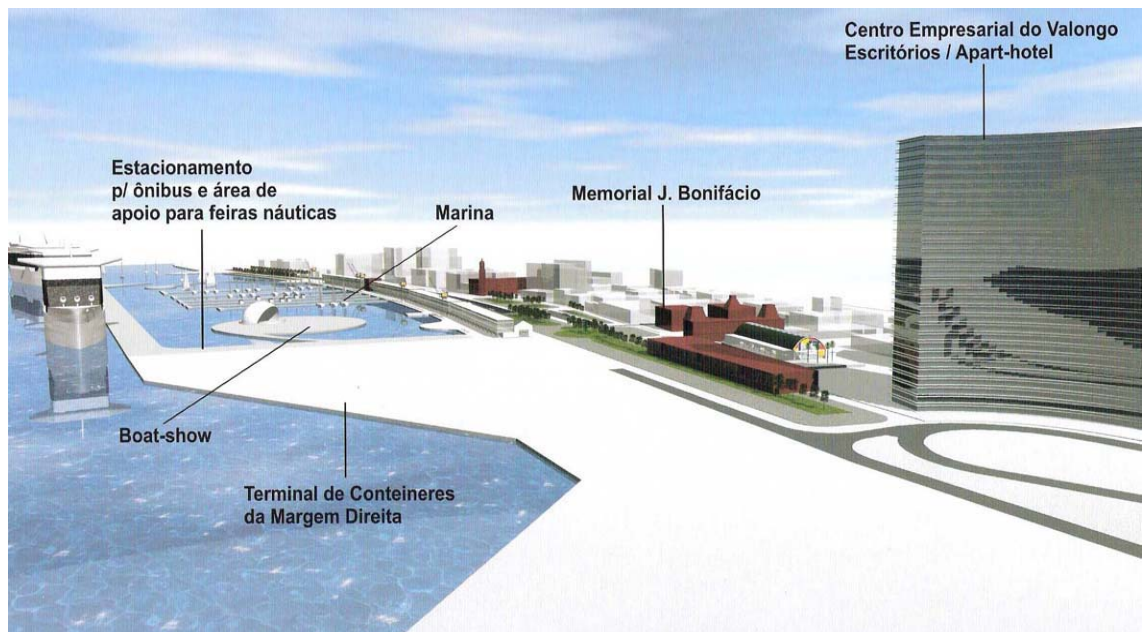
**Fonte:** Prefeitura Municipal de Santos: Secretaria de Planejamento; Secretaria de Assuntos Portuários. "Marina Porto de Santos – Complexo Turístico, Náutico e Empresarial". Maio 2007.



**Figura 6 - Foto do local, com a implantação do projeto, localizando a marina, os berços de atracação para navios de passageiros e os principais edifícios de apoio na retroárea.**

**Fonte:** Prefeitura Municipal de Santos: Secretaria de Planejamento; Secretaria de Assuntos Portuários. "Marina Porto de Santos – Complexo Turístico, Náutico e Empresarial". Maio 2007.





**Figura 7 - Perspectiva do projeto, onde se observa a esquerda os navios de passageiros atracados e a marina; ao centro, a linha de armazéns e a abertura do waterfront, que segue em direção ao calçadão.**

Fonte: Prefeitura Municipal de Santos: Secretaria de Planejamento; Secretaria de Assuntos Portuários. "Marina Porto de Santos – Complexo Turístico, Náutico e Empresarial". Maio 2007.

## Referências:

AMARAL, Marcos Douglas B., SILVA, Marcos Alexandre P. da. *As encruzilhadas da gestão urbana: uma discussão sobre políticas de renovação urbana em Belém*. In: SILVA NETO, João Gomes da; SILVA, José Guilherme Carvalho da; COSTA, Maria das Graças de Figueiredo; AMARAL, Márcio Douglas Brito. (Org.). *Políticas públicas e gestão local: programa de capacitação em políticas de desenvolvimento urbano sustentável e gestão democrática*. Belém: FASE, 2004.

ARRUDA, Euler Santos. *Planejamento Porto de Belém do Pará: origens, concessão e contemporaneidade*. 2003. Dissertação de Mestrado. IPPUR-UFRJ.

A TRIBUNA. *Codesp aprova convênio com PMS para uso de armazéns*. Santos, 08/12/2005.

\_\_\_\_\_. *Alegria Centro será ampliado*. Santos, 21/02/2008.

\_\_\_\_\_. *Convênio irá revitalizar armazéns*. Santos, 29/02/2008.

\_\_\_\_\_. *Prefeitura revela plano para revitalização dos armazéns 1 ao 8*. Santos, 14/06/2008.

\_\_\_\_\_. *Prefeitura oficializa venda de imóvel para Petrobras*. Santos, 14/06/2008.

CARDOSO, Ana Cláudia Duarte, NASSAR, Flávio Sidrim. *Pobreza Urbana e o Centro Histórico de Belém*. In: Landi e o século XVIII na Amazônia, 2003, Belém. Landi e o século XVIII na Amazônia, 2003. v. 1.

DIÁRIO OFICIAL DE SANTOS. *Navegador Amyr Klink diz que o projeto da marina “pode ser exemplo para outros países”*. Prodesan, 13/03/2007, p. 7.

\_\_\_\_\_. *Concluída proposta para uso de armazéns do Valongo*. Prodesan, 11/04/2007, p. 3 e última.

\_\_\_\_\_. *Novo secretário especial dos Portos quer sintonia com municípios*. Prodesan, 16/05/2007, p.3.

\_\_\_\_\_. *Ministro destaca compromisso para liberar armazéns do Valongo*. Prodesan, 24/05/2007, p.3.

ESTAÇÃO DAS DOCAS. <<http://www.estaçãodasdocas.com.br>>. Acesso em 27/06/2007.

HALL, Peter. *As áreas portuárias: uma nova fronteira urbana*. Tradução de Lenimar Gonçalves Rios, 1993. (MIMEO).

LIMA, José J., TEIXEIRA, Luciana G.. *Janelas para o rio: projetos de intervenção na orla urbana de Belém do Pará*. In: VARGAS, Heliana Comin, CASTILHO, Ana Luisa H. *Intervenções em centros urbanos: objetivos, estratégias e resultados*. Barueri, SP : Manole, 2006.

MARTINS, Ana Maria Sala Minucci. *O Porto de Santos na legislação e propostas de planejamento urbano, no período de 1945 a 1995*. Dissertação de Mestrado. São Paulo: FAUUSP, 2000.

SALES, Pedro Manuel Rivaben de. *Santos – a relação entre o porto e a cidade e sua (re) valorização no território macrometropolitano de São Paulo*. Tese de Doutorado. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo – USP. São Paulo: 1999.

SANTOS. Prefeitura Municipal de Santos: Secretaria de Planejamento; Secretaria de Assuntos Portuários. “Marina Porto de Santos – Complexo Turístico, Náutico e Empresarial”. Maio 2007, p. 24-25.

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.

TRINDADE JÚNIOR, Saint-Clair da. *Entre o público e o privado: agentes e estratégias de apropriação do espaço na orla fluvial de Belém-Pará (Brasil)*. Scripta Nova. Revista electrónica de geografía y ciencias sociales. Barcelona: Universidad de Barcelona, 1 de agosto de 2005, vol. IX, núm. 194 (9). <http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-194-9.htm>. Acesso em 27/06/2007.

VIVA SANTOS. *Alegre centro: o centro como o centro de tudo*.

<<http://www.vivasantos.com.br/centrohistorico/pag/09.htm>>. Acesso em 27/06/2007.