

UNIVERSIDADE CATÓLICA DE SANTOS

REBECA REBOUÇAS PRISCO DE SOUZA ESPINDOLA

PROJETO PORTO VALONGO SANTOS
REVITALIZAÇÃO DAS FRENTES DE ÁGUA NA PROMOÇÃO DO
DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL DAS CIDADES COSTEIRAS.

Santos
2012

Rebeca Rebouças Prisco De Souza Espindola

PROJETO PORTO VALONGO SANTOS
REVITALIZAÇÃO DAS FRENTES DE ÁGUA NA PROMOÇÃO DO
DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL DAS CIDADES COSTEIRAS.

Dissertação de mestrado, apresentada ao Programa de Pós-graduação, como exigência para a obtenção do grau de Mestre em Administração na Universidade Católica de Santos.

Orientador: Prof. Dr. Ícaro Aronovich Cunha

Santos
2012

Rebeca Rebouças Prisco De Souza Espindola

PROJETO PORTO VALONGO SANTOS
REVITALIZAÇÃO DAS FRENTES DE ÁGUA NA PROMOÇÃO DO
DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL DAS CIDADES COSTEIRAS.

Banca Examinadora:

Prof. Dr. Ícaro Aronovich Cunha

Assinatura: _____

Prof. _____

Assinatura: _____

Prof. _____

Assinatura: _____

DEDICATÓRIA

Ao meu avô Zeca - José Dias Rebouças-
(*in memoriam*) pelas longas conversas e
conhecimentos deixados da história: de
Santos e da humanidade, as quais
fortaleceram o desenvolvimento de meus
trabalhos acadêmicos, e impulsionaram
minha insesante busca pelo conhecimento.

AGRADECIMENTOS

A Deus por me amparar nos momentos difíceis, me dar força interior para superar as dificuldades, mostrar os caminhos nas horas incertas e me suprir em todas as minhas necessidades.

Ao meu orientador Ícaro Aronovich Cunha, por acreditar em mim, me mostrar o caminho da ciência, e por fazer parte dessa importante etapa, cujo os caminhos tortuosos foram superados nas orientações.

À minha família, a qual amo muito, pelo carinho, paciência e incentivo, em particular ao meu marido Marcos Walmor Espindola por me permitir realizar esse sonho. Ao meu pai General Prisco por sua ajuda nos momentos mais críticos e por ser também um exemplo a ser seguido. A minha mãe Célia Maria Rebouças, por acreditar no futuro deste projeto e contribuir para o meu crescimento profissional, sua participação foi fundamental para a realização deste trabalho.

A minha querida amiga Arquiteta Marcelo Lamonato que além de fazer parte desse momento, contribui ao me apoiar e incentivar, fazendo-me acreditar que os sacrifícios do presente representam um futuro promissor e possível.

RESUMO

O projeto da dissertação constitui-se de um debate conceitual e factual sobre a relação das cidades costeiras com suas frentes de água. No entanto a temática não se restringe a aferir as relações existentes, contudo, avalia-las sob a ótica do desenvolvimento sustentável, com base nos relatórios publicados pela Organização das Nações Unidas (ONU), sobre desenvolvimento e meio ambiente e os manifestos urbanísticos. Dentre as ferramentas de gestão urbana, a revitalização ganha merecido destaque nesta pesquisa, considerando que, como instrumento urbanístico maximiza as possibilidades territoriais das áreas já consolidadas. Neste contexto, abordar-se-ão as premissas que conduzem a revitalização da zona portuária de Santos, como uma estratégia territorial comprometida como desenvolvimento sustentável. A iniciativa, criada pela Prefeitura em parceria com a Codesp (Companhia Docas do Estado de São Paulo), prevê a implantação de um centro de turismo e lazer na zona portuária entre os armazéns 1 ao 8, que passará nos próximos anos por um amplo projeto de revitalização. O grande desafio da dissertação consiste no reconhecimento das peculiaridades locais do município de Santos, como potencialidades urbanas capazes de fomentar o desenvolvimento sustentável sobre 5 vertentes: econômica, social, ambiental, cultural e espacial.

Palavras Chaves: Revitalização, Frentes de água, e Sustentabilidade

ABSTRACT

The project of dissertation constitute of an conceptual argument about the relations of coastal cities with his water fronts. However the thematic is not restricted to measure the existent relations, but, review them under the optical of the sustainable development ,on base in the report published by the human rights organization(ONU), about development and environment and the urban manifests. Among the tools of the urban management, the revitalization wins the deserved prominence in this research, considering that ,with the urban tool maxim the territorial possibilities from areas already consolidated. In this context, we will approach the premises that guide the revitalization of the port area of Santos, as an territorial strategy committed with the sustainable development .The initiative, made by the city hall in partnership with the Codesp (Company of docks of the state of São Paulo),provides the implantation of a tourism center and entertainment on the port area between the warehouse one and eight, that pass on the next years for an extensive revitalization project. The big challenge of the dissertation consists on the recognition of the local peculiarities of the city of Santos, as urban potentialities capable to feed the development about five aspects, economic , social, environmental , cultural and spatial.

Key Words: revitalization, water fronts and sustainability.

LISTA DE TABELAS

Tabela 01 – Evolução do Conceito de Urbanismo	08
Tabela 02 - Evolução do Conceito de Desenvolvimento Sustentável	16
Tabela 03 – Fases da evolução da interface porto-cidade	30

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico A – Linha do Tempo, evolução do conceito urbanismo e desenvolvimento sustentável.....	05
Gráfico 01 – Representação gráfica Município de Santos meados sec. XIX.	37
Gráfico 02 – Mapeamento do conjunto arquitetônico do Município de Santos datados do sec. XIX	39
Gráfico 03 – Mapeamento do conjunto arquitetônico do Município de Santos datados do sec. XVIII e XIX	41
Gráfico 04 – Mapeamento do conjunto arquitetônico do centro histórico de Santos	43
Gráfico 05 – Mapeamento dos níveis de proteção do Programa Alegria Centro.....	46
Gráfico 06 – Linha turística do Bonde no centro histórico de Santos.....	48
Gráfico 07 – Mapeamento de Identificação da zona portuária inserida no programa Alegria Centro	51
Gráfico 09 – Implantação do Projeto Porto Valongo Santos	54

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	01
1. URBANISMO	07
1.1. A crise das cidades industriais e o processo de expansão urbana ...	07
1.2. As discussões sobre a organização da cidade, Setorização.....	10
1.3. O ecodesenvolvimento no processo urbanístico	11
1.4. As novas premissas do desenvolvimento urbano	12
2. DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL	14
2.1. A interface entre o desenvolvimento e o meio ambiente	15
2.2. Nosso Futuro Comum	18
2.3. Ações globais na promoção do desenvolvimento sustentável.....	19
2.4. A sustentabilidade segundo os preceitos de Ignacy Sachs	21
3. A REVITALIZAÇÃO NO DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL	24
3.1. A revitalização e a evolução do conceito	24
3.2. Revitalização das frentes de água	27
3.2.1. A relação entre as cidades costeiras e suas frentes de água.....	28
3.2.2. O desenvolvimento dos vazios urbanos em zonas portuárias...29	
3.2.3. Modelo Multifuncional de ocupação das frentes de água.....	32
4. REVITALIZAÇÃO DO CENTRO HISTÓRICO DE SANTOS	35
4.1. Fundação do Município de Santos e consolidação de seu acervo arquitetônico	35
4.2. O ciclo do café e a consagração do patrimônio arquitetônico	40
4.3. Programa de revitalização para o centro histórico de Santos	44
5. PROJETO PORTO VALONGO SANTOS	50
5.1. Desenvolvimento e sucateamento da estrutura portuária.....	50
5.2. Projeto Porto Valongo Santos	52
6. CONSIDERAÇÕES FINAIS	55

INTRODUÇÃO

A dinâmica econômica tem desafiado as cidades a absorver o crescimento, promovendo a expansão urbana. O vertiginoso processo de urbanização que a humanidade experimentou a partir da Revolução Industrial e que alcançou valores absolutos, neste início de século XXI, traz em si avanços, retrocessos e desafios.

O conceito de urbanização surgiu para estudar e buscar soluções para os problemas da cidade, "... como prática das transformações necessárias à realidade caótica das condições de habitação e salubridade em que viviam os habitantes de grandes cidades europeias, na época da revolução industrial." (CARVALHO SANTOS, J. L. 2006, p.07).

Em face aos problemas enfrentado pelas cidades, resultado da intervenção humana pela busca de um desmedido desenvolvimento industrial, a Organização das Nações Unidas (ONU), em 1972, realizou a primeira Conferência das Nações Unidas sobre Meio Ambiente Humano, em Estocolmo na Suécia.

Procurando, portanto, uma solução eficaz para tais questões, a Conferência de Estocolmo originou uma nova dinâmica por meio do desenvolvimento de 'atitudes novas', ou seja, o reconhecimento pelos Estados da existência daqueles problemas e da necessidade de agir.

Por influência dos debates na Conferência de Estocolmo, sobre ambiente humano, período no qual a contaminação ambiental é identificada e debatida como uma consequência direta da urbanização não planejada e da excessiva exploração de recursos surge um novo pensar urbano.

No âmbito do planejamento urbano, em 1977 durante o Encontro Internacional de Arquitetos realizado em Machu Picchu, urbanistas discutem a necessidade de combater os problemas urbanos.

A Carta de Machu Picchu considerava o meio ambiente no processo urbanístico, propondo que as atuais políticas oficiais que regem o desenvolvimento urbano incluam, tanto no planejamento urbano, como no econômico ou no projeto arquitetônico, medidas imediatas para evitar a

acentuação da degradação do meio ambiente urbano e para conseguir a restauração da integridade básica do meio ambiente.

O economista Ignacy Sachs se apropria do termo e desenvolve-o conceitualmente, criando um quadro de estratégias ao ecodesenvolvimento. Parte da premissa deste modelo baseia-se em três pilares: eficiência econômica, justiça social e prudência ecológica.

Por outro lado, durante o processo de preparação para a Conferência das Nações Unidas sobre Desenvolvimento e Meio Ambiente Humano, o relatório de Brundtland, denominado Nosso Futuro Comum divulgado em 1987 pela ONU, volta a chamar a atenção do mundo sobre a necessidade de se encontrar novas formas de desenvolvimento econômico, sem que haja redução dos recursos naturais e danos ao meio ambiente.

O novo modelo de desenvolvimento proposto e divulgado durante a Conferência da Terra pela ONU, denominado “desenvolvimento sustentável” contribui para o fortalecimento da temática no contexto global, através do desenvolvimento de uma agenda de ações, denominada Agenda 21.

Com um olhar mais atento ao processo de expansão urbana, em 1988, a Comunidade Europeia, representada por onze países, publica o documento intitulado Nova Carta de Atenas. O documento avalia e apresenta modelos de expansão urbana, que conduzam o desenvolvimento sustentável, seja pela criação, transformação ou restauração de qualquer paisagem urbana.

Neste sentido, nas últimas décadas do século XX, segundo comenta Del Rio (2001) várias grandes metrópoles têm despertado para o novo paradigma do desenvolvimento sustentável, no qual a nova fronteira é a própria cidade ou seja, a concentração de investimentos e esforços para a ocupação dos vazios, reutilização o patrimônio instalado, requalificação de espaços e a intensificação e mistura dos usos

Para a autora a ocupação de vazios, em especial os espaços portuários abandonados, objeto da presente pesquisa, é utilizado pelo urbanismo contemporâneo como instrumentos na promoção do desenvolvimento sustentável

de cidades costeiras. Dentre as ferramentas de gestão urbana, a revitalização ganha merecido destaque nesta pesquisa, considerando que, como instrumento urbanístico maximiza as possibilidades territoriais das áreas já consolidadas.

Neste contexto, abordar-se-ão as premissas que conduzem a revitalização da zona portuária de Santos, como uma estratégia territorial comprometida como desenvolvimento sustentável. A iniciativa, criada pela Prefeitura em parceria com a Codesp (Companhia Docas do Estado de São Paulo), prevê a implantação de um centro de turismo e lazer na zona portuária entre os armazéns 1 ao 8,, que passará nos próximos anos por um amplo projeto de revitalização.

O projeto, denominado Porto Valongo Santos, merece ser analisado como uma oportunidade de estabelecer o enlace entre o porto e a cidade, expandindo as possibilidades de desenvolvimento econômico local. Neste momento abre-se a primeira grande questão que norteia as discussões da pesquisa, e que trazem uma nova reflexão sobre a vocação das frentes de água, em particular, a zona portuária entre os armazéns 1 ao 8, e da região à sua volta.

No desenvolvimento do trabalho, avaliam-se: as possibilidades de expansão urbana da cidade através da otimização dos espaços abandonados; as oportunidades de novos negócios relacionados ao mar e à terra; as possíveis formas de realizar projetos de reconversão, requalificação e conseqüentemente revitalização das áreas abandonadas e deterioradas. Sendo assim, a pesquisa pretende ser uma contribuição aos estudos relacionados à expansão da área urbanizada do Município de Santos.

A pesquisa tem um caráter exploratório e descritivo, operacionalizando-se em quatro etapas. Na primeira etapa da pesquisa, foi realizado um levantamento de dados sobre as principais bibliografias que tratam sobre os conceitos de urbanismo e desenvolvimento Sustentável.

Foram consultadas fontes secundárias, fundamentalmente oriundas dos manifestos urbanísticos e dos relatórios publicados pela Organização das Nações Unidas (ONU), sobre desenvolvimento e meio ambiente. Entre os manifestos urbanísticos consultados durante o processo de investigação, os mais relevantes e citados são: A Carta de Atenas publicada em 1933,; a Carta de Machu Picchu

publicada em 1977; e, a Nova Carta de Atenas produzida pelo Conselho Europeu de Urbanista em 1998.

Diante do acúmulo de informações coletadas sobre a evolução do conceito de urbanismo e de desenvolvimento sustentável, a autora é orientada a realizar um gráfico exploratório, denominado posteriormente linha do tempo, contendo os aspectos mais relevantes sobre o material consultado. (gráfico A, pag. 05)

A linha do tempo, mostrou-se no processo da pesquisa um importante instrumento metodológico, que embasou e conduziu a segunda etapa da pesquisa denominada pela autora como o processo reflexivo da análise teórica. Reflexões que corroboram a relevância da temática escolhida, tendo em vista que, o novo pensar urbano considera o desenvolvimento sustentável no processo de expansão urbana.

Ao mesmo tempo, ao longo do ano de 2011, a autora participou de 4 das 6 audiências públicas realizadas pela Câmara Municipal de Santos para informar e discutir a revisão do Plano Diretor do Município e das Leis de Uso e Ocupação do Solo nas áreas insular e continental. Além da participação no 1º Fórum da Indústria e Construção de Santos e Região, realizado no dia 03 de maio de 2011.

Neste sentido, tanto os dados coletados durante: as audiências públicas, o Seminário Internacional Revitalização de Áreas Portuárias e Integração Urbana realizado pela prefeitura de Santos, momento em que os detalhes do projeto Porto Valongo Santos, foram divulgados, bem como os dados divulgados durante o 1º FICON, em particular os divulgados pelo Instituto de Pesquisa e Tribuna – IPTA, foram fundamentais para o desenvolvimento da terceira etapa da pesquisa.

Na quarta etapa a autora realiza uma análise sobre o referencial teórico levantados na 1ª etapa, com os dados coletados durante a pesquisa participativa da 3ª etapa. Em suma, através do raciocínio dedutivo, a autora, busca explicar o conteúdo das premissas sobre expansão urbana e desenvolvimento sustentável.

Neste caso, analisar-se-á como o processo de revitalização das frentes de água pode contribuir para o desenvolvimento sustentável de cidades costeiras, em especial o projeto Porto Valongo Santos.

Desenvolvimento Sustentável

1972 ECODESENVOLVIMENTO

Segundo Herrero, provavelmente a maior virtude do ecodesenvolvimento seja de que além da incorporação definitiva dos aspectos ecológicos no plano teórico, enfatiza a necessidade de inverter a tendência autodestrutiva dos processos de desenvolvimento no seu abuso contra a natureza.

DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL

Uma das definições mais difundidas do conceito desenvolvimento sustentável firmado na Eco-92, refere-se ao desenvolvimento sustentável como sendo aquele que atende as necessidades do presente sem comprometer as possibilidades das gerações futuras atenderem suas próprias necessidades".

1800

1853
Plano Haussmann
França

sec. XIX

1868
Plano Cerdà
Espanha

1900

1910
Sociedade de Geografia
França

1972
Conferência de Estocolmo

1933
Carta de Atenas - IV CIAM
Congresso Internacional de Arquitetura Moderna

Urbanismo Racionalista

sec. XX

1977
Carta de Machu Picchu
Encontro Internacional de Arquitetos em Machu Picchu

Ecodesenvolvimento Processo Urbanístico

1987
"Nosso Futuro Comum"



1988
Nova Carta de Atenas

1992

"Cúpula da Terra"

2000

1998
Nova Carta de Atenas

MUNICÍPIO DE SANTOS

Revitalização

2001
Lei Municipal ZPP

2006
PDZ

2009
Projeto Porto Valongo

2008
Parceria Codeps + Município de Santos

2003
Alegra Centro

sec. XXI

ESPACIAL CULTURAL

Identidade Local

Urbanismo

Embelezamento

1910 O estudo, a organização e **intervenção no espaço urbano**, como prática das transformações necessárias à realidade caótica das condições de habitação e salubridade em que viviam os habitantes de grandes cidades europeias, na época da revolução industrial

1933 Baseia-se numa concepção abstrata do homem, indivíduo mutável no tempo e no espaço. A ciência deve portanto permitir a definição exata de um modelo urbano perfeito que convenha a todo grupo humano. "**Rígido - Racionalista**"

1977 Atribuir os conceitos relacionados ao ecodesenvolvimento no processo urbanístico. Propondo que as atuais políticas oficiais que regem o desenvolvimento urbano incluem, **medidas imediatas para evitar a acentuação da degradação do meio ambiente**, restaurando a integridade básica do meio ambiente.

1998 **Nova Carta de Atenas - "uma cidade para todos"**
Novos urbanistas, que começam a intervir em centros de cidades deteriorados e subúrbios em qualquer parte, buscando maneiras de reconstituir sua **diversidade social**, e seu sentido de lugar e de comunidade. Neste sentido, o processo de revitalização vem ocupar um espaço dinâmico no urbanismo moderno.

A dissertação da pesquisa esta composto de 6 capítulos, sendo o ultimo, conclusivo. No Capítulo 01, por meio de um recorte temporal que parte do início do sec. XIX até a atualidade, a autora realiza um levantamento teórico sobre urbanismo. O tema central do capítulo 02, revela-se através da análise dos relatórios divulgados pela ONU, cuja, as discussões sobre o meio ambiente e o desenvolvimento, resultariam no conceito de desenvolvimento sustentável.

No capítulo 03, a autora apresenta a revitalização, como um valioso instrumento do urbanismo contemporâneo, que norteia as discussões sobre o resgate das áreas abandonadas, em particular as frentes de água de zonas portuárias. O capítulo 04 faz uma retomada aos aspectos históricos relacionados à fundação do Município de Santos, categorizando as fases de desenvolvimento e expansão territorial que consagraram o atual o acervo arquitetônico, e apresenta o projeto de revitalização do centro histórico de Santos, denominado Alegria Centro.

O capítulo 05 aborda os assuntos relacionados ao projeto Alegria Centro, em particular o projeto Porto Valongo Santos, que ademais de revitalizar pretende reinserir na malha urbana um trecho da zona portuária abandonado por quase duas décadas.

Por fim, a conclusão abre-se, com esforço de síntese, uma discussão sobre os aspectos abordados, considerando as estratégias de expansão urbana e as oportunidades que o novo modelo de desenvolvimento econômico enseja no município dentro do que se considera desenvolvimento sustentável.

1. URBANISMO

A abordagem do capítulo 1 incidirá sobre todo o levantamento teórico referente ao desenvolvimento dos manifestos urbanos e suas diretrizes, bem como da sua influência sobre os arrojados projetos de intervenção urbana. Consiste-se em uma síntese da evolução do conceito de urbanismo realizado a partir de um recorte temporal que parte do início do séc. XIX e segue até a primeira década do séc. XXI. (tabela 01, pag. 08).

1.1. A crise das cidades industriais e o processo de expansão urbana

O Urbanismo é um campo do conhecimento, ora considerado como ciência ora como técnica, que tem a cidade como principal objeto de estudo e intervenção (CARVALHO SANTOS, 2006). O Urbanismo surgiu no final do séc. XIX em função da crise da metrópole industrial. A necessidade de intervenções nas cidades que sofriam com o grande aumento da população, a insalubridade, os problemas de habitação e de circulação, conduziram ao desenvolvimento da nova ciência que pretendia estudar a cidade.

Quando Georges-Eugène Haussmann foi prefeito do antigo departamento do Sena (que incluía os atuais departamentos de Paris, Hauts-de-Seine, Seine-Saint-Denis e Val-de-Marne), entre 1853 e 1870, realizou uma importante intervenção na malha urbana medieval em Paris, concentrando os esforços no sentido de promover melhorias nas manobras militares, por solicitação de Napoleão III, assim como na circulação e na higienização. Para tal fim, demoliu inúmeras vias pequenas e estreitas, residuais do período medieval, criando imensos boulevards organizadores do espaço urbano, assim como jardins e parques, ficando conhecido apenas como o "artista demolidor".

Também no final do séc. XIX, o engenheiro Idelfonso Cerdá desenvolve o plano Cerdá de expansão urbana de Barcelona, diferentemente do caso francês, que tratava a intervenção urbana como uma estratégia militar, Cerdá pretendia ampliar e integrar a malha urbana os subúrbios que ficavam cada vez mais afastados do núcleo original, em face ao crescimento demográfico.

TABELA 01 - QUADRO DE EVOLUÇÃO DO CONCEITO DE URBANISMO – MANIFESTOS URBANÍSTICOS

	1809	1868	1910	1933	1977	1996
Autor	Georges-Eugène Haussmann	Ildefonso Cerdá		Le Corbusier		
Local	França	Barcelona	França	Atenas	Machu Picchu	Estados Unidos
Registro	Plano de Haussmann-	Teoria Gera da Urbanização.	Bulletin de la Societé Geographique	A Carta de Atenas	Carta de Machu Picchu	New Urbanism (Novo Urbanismo),
Objeto de Estudo	Reforma urbana de Paris,	Primeiro tratado moderno de urbanismo	Debate realizado no 31º Congresso da Sociedade de Geografia Francesa 1913	Manifesto urbanístico desenvolvido durante o IV Congresso Internacional de Arquitetura Moderna (CIAM).	Encontro Internacional de Arquitetos em Machu Picchu	Congress of New Urbanism
Deflagrou em virtude:	Napoleão III como estratégia militar.	a presença das muralhas que outra hora protegeram a vida na cidade medieval tronavam-se um grande entrave no processo de desenvolvimento urbano.	A revolução industrial interrompe um secular equilíbrio demográfico;	Das necessidades próprias de homem do séc. XX,	Destaca que nas cidades as condições ambientais são cada vez mais incompatíveis com normas e conceitos razoáveis de saúde e bem estar humanos	.
Objetivo	➤ Realizar uma reforma urbana.	➤ Estender o perímetro urbano além da muralhas.	➤ Buscar soluções para os problemas da cidade.	➤ Setorizar no desenho urbano as funções básicas	➤ Ecodesenvolvimento no processo Urbanístico	➤ Desenvolver um Plano diretor
Concepção Projectual	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Primeira grande intervenção urbana com abertura de ruas que cortam em todos os sentidos o organismo medieval ➤ Criou imensos boulevards organizadores do espaço urbano, instalando novos serviços primários . 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Sistema Viário coordena a expansão da cidade. Implantação dos Trens ➤ Arrojado na infra-estrutura sanitária, no desenho de quarteirões integrados ao espaço urbano ➤ O plano apresenta equilíbrio (sistema completo que distribui parques, indústria, comércio e residências) ➤ 13 anos depois escreveu a Teoria General da Urbanização. 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Definem o Urbanismo epistemologicamente sendo o estudo da cidade (urbe, do latim significa cidade). 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Idéias funcionalistas da cidade: Habitar, Circular, Trabalhar, Lazer ➤ Preconiza a separação das áreas residenciais, de lazer e de trabalho. 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Preconizava a integração polifuncional e contextual urbana 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Facilidade para pedestres, conectividade, uso misto e diversidade; ➤ Aumento da densidade; ➤ Transporte público ambientalmente adequado; ➤ Sustentabilidade e qualidade de vida; ➤ Estimular o processo de participação comunitária;
Premissas	Saneamento e embelezamento	O sistema de transportes é um elemento fundamental para o funcionamento da cidade	Definição do conceito.	Cidade Funcional, vista como um objeto técnico, determinado e exato (Le Corbusier, 1992),	Cidade Polifuncional, conscientização da responsabilidade ambiental no processo urbano	Remodelar estruturas deterioradas e sem uso, principalmente em áreas centrais de cidades.

* Desenvolvido pela Autora

O plano de Cerdá integrou a malha urbana através de uma ampla análise da rua e seus sistemas de infraestrutura, abordando as questões teóricas e territoriais do planejamento urbano, o que resultaria na criação dos primeiros trens metropolitanos, inovando os conceitos do pensar a cidade.

No entanto, o termo Urbanismo teria sido criado somente treze anos depois, em 1868, quando Cerdá publicou a Teoria Geral da Urbanização onde consolidou os princípios técnicos da engenharia urbana que informaram por décadas os melhoramentos nas grandes cidades do mundo no início do século XX.

Embora existam outras versões para o surgimento do termo Urbanismo, a versão teórica da concepção do termo urbanismo e também a mais difundida é de origem francesa. Segundo Bardet (2001) este termo surgiu por volta de 1910, na França, no *Bulletin de la Société Geographique*, para denominar uma “nova ciência” que se diferenciava das artes urbanas anteriores por seu caráter crítico e reflexivo e, pela sua pretensão científica, sendo, epistemologicamente, o estudo da cidade.

Surgiu para estudar e buscar soluções para os problemas da cidade, sendo esta um espaço em transformação permanente, que, no entanto se for observada durante um curto período de tempo pode parecer estática. O urbanismo é considerado assim, uma ciência que nasceu no final do século XIX, para o estudo, a organização e intervenção no espaço urbano, como prática das transformações necessárias à realidade caótica das condições de habitação e salubridade em que viviam os habitantes de grandes cidades europeias, na época da revolução industrial (BONET CORREA, 1989).

1.2. A Setorização como uma ferramenta do planejamento urbano

No entanto a legitimação do urbanismo como ferramenta intervencionista no tecido urbano, é resultante de um manifesto urbanístico realizado durante o IV Congresso Internacional de Arquitetura Moderna (CIAM), em 1933, denominado Carta de Atenas.

De acordo com a Carta de Atenas, a cidade possui quatro funções fundamentais, pelas quais o urbanismo deve velar: habitar; trabalhar; cultivar o corpo e o espírito e circular, dentre seus objetivos estava a necessidade de se incorporar ao processo de planejamento urbano a qualidade de vida e o nível de segurança nas cidades.

Contudo, a rigidez com que a Carta de Atenas conduzia as premissas do planejamento urbano, exatamente por sua negação à cidade tradicional, criou cidades idealizadas a partir de princípios bastante genéricos, que ignoravam a dinâmica social pré-existente. “Essas regras de zoneamento funcionalista retirariam às cidades a complexidade distributiva e conseqüentemente a complexidade formal, gerando a monotonia visual e a falta de significação dos espaços” (LAMAS, 2004).

Segundo Souza (2002), o modelo proposto pela Carta de Atenas, sofreu muitas críticas, pelo racionalismo e o reducionismo trazido dos modelos teóricos criados, já que não seriam aplicáveis a qualquer parte do mundo como premissas universais para a “modernização do espaço urbano”, pois cada lugar tem suas necessidades e problemas específicos, passíveis de análise e intervenções que podem ser diferentes de um lugar para outro.

Verifica-se que a setorização como uma ferramenta de planejamento urbano disseminado pela carta de Atenas de 1933 negou o crescimento espontâneo pelo seu exacerbado racionalismo, promovendo a falência da identidade local, uma vez que foram insuficientes em atender as especificidades locais.

1.3. O ecodesenvolvimento no processo urbanístico

Neste contexto, passados 45 anos da elaboração da Carta de Atenas, em 1977, especialistas nas questões urbanas desenvolvem durante o Encontro Internacional de Arquitetos realizado em Machu Picchu um novo manifesto urbanístico. O novo manifesto urbanístico pretendia analisar e debater as questões urbanas que se agravaram em virtude do rápido crescimento demográfico.

O Conceito de setor para o presente documento alterou-se e adquiriu-se consciência de que o processo urbanístico não consiste em setorizar, mas em criar definitivamente uma integração polifuncional e contextual. Em sua essência surgem as preocupações com o estudo das relações da cidade com a sociedade que nela vive, e da cidade inserida num contexto regional e global.

O espaço passa a ser tratado como resultante de transformações sociais, políticas e econômicas do mundo capitalista, inclusive do papel do Estado e de outros agentes que atuam no espaço urbano (as empresas, as instituições e é claro a população) e abrange ainda a questão da sustentabilidade socioambiental (GRAZIA e QUEIROZ, 2001).

Por esse prisma percebe-se que o urbanismo ultrapassou a esfera do ordenamento morfológico, não se limitando a uma simples técnica do engenheiro ou do arquiteto, passando a abarcar o campo da comunidade, da planificação social, pois a cidade reflete o estado da sociedade e nela é expressa também uma determinada concepção do mundo, devendo basear-se sempre, em primeiro plano, na melhoria das condições de vida aos habitantes da cidade (BONET CORREA, 1989).

Por influência dos debates na Conferência de Estocolmo, sobre ambiente humano, período no qual a contaminação ambiental é identificada e debatida como uma consequência direta da urbanização não planejada e da excessiva exploração de recursos surge um novo pensar urbano.

A Carta de Machu Picchu tratava de atribuir os conceitos relacionados ao meio ambiente no processo urbanístico, propondo que políticas oficiais que regem

o desenvolvimento urbano incluem, tanto no planejamento urbano, como no econômico ou no projeto arquitetônico, medidas imediatas para evitar a acentuação da degradação do meio ambiente urbano e para conseguir a restauração da integridade básica do meio ambiente.

1.4. As novas premissas do planejamento urbano

As Cidades enfrentam grandes desafios para se tornarem sustentáveis. Um universo de problemas e forças atuam na direção contrária: pobreza crescente, violência, ausência de identidade, destruição do patrimônio local e dos valores naturais, poluição, decadência de centros urbanos, entre muitos outros. Ademais, as cidades são também grandes consumidores de energia e de recursos.

Em face à necessidade de inserir valores ambientais, culturais, históricos nas discussões sobre a cidade do século XXI, a Comunidade Europeia, representada por onze países, da início em 1988 a elaboração do documento intitulado Nova Carta de Atenas, contendo princípios norteadores para o desenvolvimento urbano mais apropriado para os novos tempos.

A posição do Novo Urbanismo, ao menos no expressado em sua Carta, é mais balanceada quanto ao desenho urbano, reconhecendo que as soluções físicas por si mesmas não resolvem os problemas sociais e econômicos, e que o arquiteto ou urbanista deve estar acompanhado por um grupo multidisciplinar de profissionais e uma ampla base democrática, assim como de uma vontade privada e pública e uma confluência de consenso e recursos, para orquestrar de forma exitosa a criação, transformação ou restauração de qualquer paisagem urbana.

Neste contexto, os sistemas de ordenamento do território são considerados pelo Conselho Europeu de Urbanistas como um dos mecanismos essenciais para se avançar em direção a um desenvolvimento sustentável, isso exige conhecimentos específicos no domínio do urbanismo. Talvez o papel mais crucial desses sistemas seja assegurar que as reservas de capital natural e de

património urbano sejam preservadas e transmitidas às gerações futuras (Relatório Cidades Europeias Sustentáveis, 1996, p. 173).

A Carta sugere a superação do planeamento simplesmente voltado para a forma física e para os problemas decorrentes do uso do solo e corrobora medidas político-administrativas que considerem os aspectos socioeconômicos da cidade. Assume importância uma visão de recriação urbana baseada na gestão dos aspectos físicos da cidade combinada com técnicas de revitalização econômica e engenharia social.

Nesta linha, não apenas o estímulo ao emprego, como também ao acesso igualitário de todos os cidadãos às infraestruturas e aos serviços urbanos devem ser preocupações centrais do planeamento urbano no século XXI. Tendo em vista que a exclusão social é um dos grandes problemas ambientais das cidades.

Neste contexto, um urbanismo sustentável prima pela diversidade de usos e funções sobrepostos em um tecido denso e compacto, porém, que respeite as condicionantes geográficas e ambientais locais e regionais, bem como as escalas de apropriação do espaço. O lugar, o particular, a identidade cultural, as especificidades, são estes os atributos que devem estar presentes na cidade do futuro, esta que reconhece o sentido de comunidade, o ambiente e a otimização energética.

Em suma, a Nova Carta de Atenas é um documento de compromisso, datado de 1933 e atualizado em 2003, redigido e assinado por grandes arquitetos e urbanistas internacionais, propondo diretrizes para uma Cidade Sustentável.

Neste sentido, a revitalização vem ocupando lugar de destaque no urbanismo contemporâneo, como uma ferramenta estratégica do planeamento urbano capaz de combater os obstáculos intrínsecos na malha urbana, pela promoção do desenvolvimento sustentável. Ademais a revitalização urbana desenvolve estratégias e promove um processo com carácter inclusivo e integrador, com capacidade para utilizar como recursos próprios, programas urbanos muito diferenciados e mais adequados às necessidades locais.

2. DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL

Um grupo de especialistas fundado em 1968, denominado Clube de Roma em associação com o grupo de pesquisas do Massachusetts Institute of Technology (MIT) reunia-se para debater assuntos relacionados à política, economia internacional e, sobretudo, ao ambiente. A partir de 1970 o Clube de Roma tornou-se uma referência na discussão ambiental através da publicação do relatório intitulado “Os Limites do Crescimento”, que tratava de problemas cruciais para o futuro desenvolvimento da humanidade tais como: energia, poluição, saneamento, saúde, ambiente, tecnologia e crescimento populacional.

Em contrapartida, na mesma década, o então Secretário Geral da Organização das Nações Unidas, U. Thant declarou pela primeira vez a iminência de uma crise de proporções mundiais referindo-se ao perigo em que se encontrava, e ainda, se encontra o meio ambiente humano. Surgindo, a partir da declaração, uma necessidade de ampliar a nível internacional, as questões sobre o meio ambiente, como uma resposta para a humanidade perante a crise social e ambiental pela qual o mundo passava a partir da segunda metade do século XX.

De acordo com Philippe Le Prestre (2000) foram quatro os principais fatores que motivaram, à época, a decisão de realizar uma conferência mundial sobre a proteção do meio ambiente:

a) Aumento da cooperação científica nos anos 60, da qual decorreram inúmeras preocupações, como as mudanças climáticas e os problemas da quantidade e da qualidade das águas disponíveis;

b) O aumento da publicidade dos problemas ambientais, causado especialmente pela ocorrência de certas catástrofes, eis que seus efeitos foram visíveis (o desaparecimento de territórios selvagens, a modificação das paisagens e acidentes como as marés negras são exemplos de eventos que mobilizaram o público);

c) O crescimento econômico acelerado, gerador de uma profunda transformação das sociedades e de seus modos de vida, especialmente pelo

êxodo rural, e de regulamentações criadas e introduzidas sem preocupação suficiente com suas consequências em longo prazo;

d) inúmeros outros problemas, identificados no fim dos anos 1960 por cientistas e pelo governo sueco, considerados de maior importância, afinal, não podiam ser resolvidos de outra forma que não a cooperação internacional. São exemplos destes problemas as chuvas ácidas, a poluição do Mar Báltico, a acumulação de metais pesados e de pesticidas que impregnavam peixes e aves.

2.1. A interface entre o desenvolvimento e o meio ambiente

O primeiro grande encontro internacional realizada em 1972, em Estocolmo na Suécia, denominado Conferência sobre ambiente humano ou Conferência de Estocolmo, abordará globalmente os problemas ambientais e a relação entre o desenvolvimento e meio ambiente. Tratava-se do início de um longo e contínuo processo de investigação realizado pela ONU, com o objetivo de aferir os impactos ambientais provocados pelo modelo de desenvolvimento capitalista instituído. (Tabela 02, pag. 16).

Com base em um estudo encomendado pelo Clube de Roma e desenvolvido pela Massachusetts Institute of Technology (EUA), sobre as condições da natureza, o mundo tomava ciência da devastação do planeta. O relatório denominado “limites do crescimento”, divulgado durante a Conferência de Estocolmo, imagens detalhadas da terra, que foram determinantes e reveladoras, o planeta corria perigo e clamava por cuidado, neste sentido o laudo conclusivo do relatório primava pela estagnação total do crescimento econômico como forma de impedir tragédias ambientais de grandes proporções.

No entanto, emergiram contradições ligadas ao laudo conclusivo sobre o futuro do desenvolvimento e do meio ambiente, por um lado os países desenvolvidos eram a favor do “crescimento zero”, já os países em desenvolvimento defendiam o direito de crescer, com uma política de “desenvolvimento a qualquer custo”, com o argumento de que o crescimento econômico era prioritário e necessário para modificar a condição social precária em que vivia boa parte dos povos do mundo.

TABELA 02 - QUADRO DE EVOLUÇÃO DO CONCEITO DE DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL

	1972	1984 à 1987	1992
Autor (es)	ONU – Organização das Nações Unidas	ONU – Organização das Nações Unidas	A Cúpula da Terra de 1992 (Eco-92)
Local	Estocolmo, Suécia	Estudos	Rio de Janeiro
Ação	Conferência sobre o Desenvolvimento e Meio Ambiente Humano	Gro Harlem Brundtland A primeira ministra da Noruega, que presidia a mesa,	Conferência das Nações Unidas sobre o Ambiente e o Desenvolvimento (CNUMAD)
	Criação do Programa das Nações Unidas para o Meio Ambiente (PNUMA), a primeira agência ambiental global.	Criação da Comissão Mundial do Meio Ambiente e Desenvolvimento (CMMMD)	Criação da Agenda 21
Objeto de Estudo	Discussão dos problemas ambientais e da a relação entre desenvolvimento e meio ambiente. Consolidação do conceito ecodesenvolvimento	O enfoque foi adotado como um marco conceitual, como uma derivação do conceito ecodesenvolvimetro, surgiu a ideia de desenvolvimento sustentável.	Plano abrangente de ação para o desenvolvimento sustentável no século XXI de ação que cobre temas económicos, sociais e culturais de proteção do meio ambiente.
Relatório	Resultarão em 24 artigos, que abordavam o uso dos recursos naturais.	Relatório Our Common Future (Nosso Futuro Comum) ou Relatório Brundtland.	Em direção a um desenvolvimento sustentável
Problemas	Pressão sobre o meio natural provocado pelo crescimento económico. Agressão praticada principalmente pelos países industrializados, embora com Embora contestadas pelos países desenvolvidos.	Como “satisfaz as necessidades presentes, sem comprometer a capacidade das gerações futuras de suprir suas próprias necessidades” Incompatibilidade entre desenvolvimento sustentável e os padrões de produção e consumo	Preocupação principal era buscar meios de conciliar o desenvolvimento sócio-econômico com a conservação e proteção dos ecossistemas da Terra
Premissas	Controle populacional Redução do crescimento económico	Reestabelecer a relação saudável entre o “ser humano-meio ambiente”.	Métodos de proteção ambiental, justiça social e eficiência económica.

* Desenvolvido pela autora.

Como resultante da Conferência de Estocolmo, a ONU cria uma agência responsável pela promoção de ações internacionais e nacionais relacionadas à proteção do meio ambiente, denominado Programa das Nações Unidas para o Meio Ambiente – PNUMA. Durante a primeira reunião PNUMA realizada em Genebra, em 1973, Maurice Strong que também atuou como secretário em Estocolmo, sugere o termo “ecodesenvolvimento” como uma alternativa a política de “desenvolvimento zero” (Brüsecke, 1996).

A proposta de Maurice dá início a uma nova visão que aproxima temas tão divergentes: economia e meio ambiente. Segundo Herrero (1997), provavelmente a maior virtude do ecodesenvolvimento seja de que além da incorporação definitiva dos aspectos ecológicos no plano teórico, enfatiza a necessidade de inverter a tendência autodestrutiva dos processos de desenvolvimento no seu abuso contra a natureza.

Entretanto, esse conceito não era novidade, pois desde o início da década de 70 uma série de pesquisadores, dentre os quais se destaca Ignacy Sachs, já discutiam a necessidade e a urgência da mudança dos padrões de produção e consumo dos países industrializados, assim como a busca por maneiras de se construir na prática o que Sachs denomina como ecodesenvolvimento, expressão introduzida na conferência de Estocolmo por seu Presidente, Maurice Strong.

Esta polarização permanece presente nas discussões e nas conferências seguintes, passando por um processo de aprimoramento que determina, em grande extensão, a profundidade do debate e a necessidade de negociação e do estabelecimento de alianças em torno de interesses comuns que serão a tônica dos encontros seguintes.

2.2. Nosso Futuro Comum

No entanto, somente após 10 anos da realização da Conferência de Estocolmo, a ONU em 1983 cria a Comissão Mundial sobre o Meio Ambiente e Desenvolvimento (CMMAD) presidida por Gro Harlem Brundtland, que foi também quem presidiu a Conferência de Estocolmo em 1972. O objetivo da CMMAD era o de promover audiências em todo o mundo e produzir um resultado formal das discussões.

Em 1987, foi publicado pelo CMMAD um estudo denominado Nosso Futuro Comum, mais conhecido como Relatório Brundtland, contendo informações colhidas ao longo de três anos de pesquisa e análise, onde destacam-se as **questões sociais, principalmente no que se refere ao uso da terra, sua ocupação, suprimento de água, abrigo e serviços sociais, educativos e sanitários, além de administração do crescimento urbano** (grifo autora).

Neste sentido, o novo conceito de desenvolvimento sugerido no relatório: previa “...uma retomada do crescimento, alterando a qualidade do desenvolvimento, a fim de torná-lo menos intensivo de matérias-primas e mais equitativo para todos...”, tornando-se “...um processo de mudança no qual a exploração dos recursos, a orientação dos investimentos, o rumo do desenvolvimento tecnológico e a mudança institucional estão de acordo com as necessidades atuais e futuras” (CMMAD, 1987).

Neste contexto, o relatório Brundtland de 1987, que defendia “o crescimento para todos”, pretendia neutralizar as adversidades existentes, até então, entre o desenvolvimento econômico e preservação do meio ambiente. Verifica-se o rompimento das posições antagônicas surgidas durante a Conferência de Estocolmo, do sugerido “crescimento zero” e o “crescimento a qualquer custo”, defendidas pelos países desenvolvidos e em desenvolvimento respectivamente.

O relatório ainda ressaltou, em relação às questões urbanas, a necessidade de descentralização das aplicações de recursos financeiros e humanos, e a necessidade do poder político favorecer as cidades em sua escala local. No tocante aos recursos naturais, avaliou a capacidade da biosfera de

absorver os efeitos causados pela atividade humana, e afirmou que a pobreza já pode ser considerada como um problema ambiental e como um tópico fundamental para a busca da sustentabilidade.

Segundo Valério Mazzuoli (2004), até então o meio ambiente era tratado, em plano mundial, como algo dissociado da humanidade. Assim a interdependência entre o desenvolvimento socioeconômico e as transformações no meio ambiente, durante décadas ignoradas, entrou no discurso e na agenda de grande parte dos governos do mundo.

O termo sustentabilidade passa a estar associado ao desenvolvimento formando a expressão composta “desenvolvimento sustentável”, que em síntese clamava pela necessidade de encontrar novas formas de desenvolvimento econômico, sem que se causassem danos ao meio ambiente.

2.3. Ações Globais na promoção do Desenvolvimento Sustentável

No entanto, os debates em torno do “desenvolvimento sustentável” excede o plano teórico e conceitual, com o desenvolvimento da Agenda 21, realizada pela ONU na Conferência da Terra, ou Rio-92. Trata-se de um programa de ação baseado 40 capítulos, que constitui a mais abrangente tentativa já realizada de promover “desenvolvimento sustentável”.

Segundo o Ministério do Meio Ambiente (MMA), a agenda 21 é um instrumento de planejamento para a construção de sociedades sustentáveis, em diferentes regiões do planeta, conciliando métodos de proteção ambiental, justiça social e eficiência econômica.

Uma das definições mais difundidas do conceito desenvolvimento sustentável, firmado durante a Rio-92, refere-se ao desenvolvimento sustentável como sendo aquele que “...atende as necessidades do presente sem comprometer as possibilidades das gerações futuras em atenderem suas próprias necessidades.” (CMMAD, 1991).

Apesar de ser um conceito questionável por não definir quais são as necessidades do presente nem quais serão as do futuro, o relatório de Brundtland chamou a atenção do mundo sobre a necessidade de se encontrar novas formas de desenvolvimento econômico, sem a redução dos recursos naturais e sem danos ao meio ambiente.

Além disso, definiu três princípios básicos a serem cumpridos: desenvolvimento econômico, proteção ambiental e equidade social. Mesmo assim, o referido relatório foi amplamente criticado por apresentar como causa da situação de insustentabilidade do planeta, principalmente, o descontrole populacional e a miséria dos países subdesenvolvidos, colocando como um fator secundário a poluição ocasionada nos últimos anos pelos países desenvolvidos.

A Conferência representou um primeiro passo de um longo processo de entendimento entre as nações sobre as medidas concretas visando reconciliar as atividades econômicas com a necessidade de proteger o planeta e assegurar um futuro sustentável para todos os povos. Neste sentido, a Agenda 21 estabelece a cooperação mútua entre os países para solucionar os problemas ambientais.

Além da Agenda 21, outro importante documento foi escrito durante a Rio 92, denominado “A Carta da Terra”, que contou com uma grande participação de organizações não governamentais e representantes da sociedade civil. Trata-se de uma declaração internacional inclusiva, cujos princípios éticos fundamentais presupoem a construção de uma sociedade global justa, sustentável e pacífica. O preâmbulo Carta da Terra afirma:

Estamos diante de um momento crítico na história da Terra, numa época em que a humanidade deve escolher seu futuro. À medida que o mundo torna-se cada vez mais interdependente e frágil, o futuro enfrenta, ao mesmo tempo, grandes perigos e grandes promessas. Para seguir adiante, devemos reconhecer que, no meio de uma magnífica diversidade de culturas e formas de vida, somos uma família humana e uma comunidade terrestre com um destino comum. Devemos somar forças para gerar uma sociedade sustentável global baseada no respeito pela natureza, nos direitos humanos universais, na justiça econômica e numa cultura da paz. Para chegar a este propósito, é imperativo que nós, os povos da Terra, declaremos nossa responsabilidade uns para com os outros, com a grande comunidade da vida, e com as futuras gerações (A Carta da Terra, 2002).

2.4. A sustentabilidade segundo os preceitos de Ignacy Sachs

O economista e sociólogo polonês, naturalizado francês, Ignacy Sachs é um dos mais importantes pensadores sobre o desenvolvimento sustentável. Em seu livro intitulado: Estratégias de Transição para o século XXI – desenvolvimento e meio ambiente, Ignacy revela uma nova interface que conduz o paradigma do desenvolvimento, que estivera bloqueado durante décadas às questões ambientais, incorporando, assim, cinco pilares do desenvolvimento sustentável:

- **A sustentabilidade social:** a meta é construir uma civilização com maior equidade na distribuição de renda e de bens, de modo a reduzir o abismo entre os padrões de vida dos ricos e dos pobres. Políticas distributivas e a universalização de atendimento a questões como saúde, educação, habitação e seguridade social;
- **A sustentabilidade cultural:** voltada para a manutenção dos valores culturais de cada comunidade, que incluam a procura de raízes endógenas no processo de modernização.
- **A sustentabilidade ecológica:** Vincula-se ao uso efetivo dos recursos existentes nos diversos ecossistemas e, incrementando o aumento da capacidade de recursos naturais, limitando os recursos não-renováveis ou ambientalmente prejudiciais, reduzindo o volume de poluição, autolimitando o consumo material pelas camadas sociais mais privilegiadas, intensificando a pesquisa de tecnologias limpas e definindo regras para uma adequada proteção ambiental.
- **A sustentabilidade espacial:** relacionado à distribuição espacial dos recursos, das populações e das atividades;
- **A sustentabilidade econômica** refere-se a uma gestão eficiente dos recursos em geral e deve ser avaliada em termos macrossociais, e não apenas através do critério da rentabilidade empresarial de caráter microeconômico.

Resumidamente, Sachs (1993), propõe que: os países devem se desenvolver-se a partir de suas próprias forças, implementando uma estratégia de desenvolvimento endógeno.

Desta forma, a sustentabilidade social esta vinculada a uma melhor distribuição de renda com redução das diferenças sociais com vistas a “assegurar simultaneamente a sustentabilidade social e o crescimento econômico” (SACHS, 1993). Neste sentido, o crescimento econômico não deve ser tratado apenas como meio de acúmulo de capital; ele deve ter a principal finalidade de viabilizar a melhora na qualidade de vida das pessoas e proporcionar a instalação do desenvolvimento sustentável.

No entanto, em 2000, Ignacy Sachs acrescenta mais três dimensões ou critérios de sustentabilidade, formando um conjunto de ações que quando progridem simultaneamente, são capazes de reger a evolução do desenvolvimento sustentável, trazendo benefícios não só local como global:

- **A sustentabilidade ambiental:** refere-se à manutenção da *capacidade de sustentação dos ecossistemas*, o que implica a capacidade de absorção e recomposição dos ecossistemas em face das agressões antrópicas, ou seja a autodepuração;
- **A sustentabilidade Territorial:** Eliminar as disparidades entre os investimentos inter-regionais, através da destinação igualitária dos investimentos públicos e a conservação da biodiversidade pelo ecodesenvolvimento;
- **A sustentabilidade política** refere-se ao *processo de construção da cidadania* para garantir a incorporação plena dos indivíduos ao processo de desenvolvimento.
 - No âmbito das **políticas nacionais** passaria por um nível razoável de coesão social, democracia e capacidade institucional do Estado em implantar um projeto nacional;
 - No âmbito das **políticas internacionais** passaria pela garantia de paz assegurada pelo fortalecimento da ONU, controle do sistema financeiro

internacional, verdadeira cooperação científica e diminuição das disparidades sociais entre os hemisférios norte-sul. (SACHS, 2000)

3. A REVITALIZAÇÃO URBANA NO DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL

Outro campo de investigação recente trata a sustentabilidade urbana como uma estratégia para a articulação das problemáticas ambientais, econômicas e sociais através das intervenções realizadas no campo do planejamento urbano, na qual a concepção de novos espaços urbanos, ou mesmo a requalificação de antigos espaços, resultem em ações reconhecidas como sustentáveis.

Dentre as ferramentas de gestão urbana, a revitalização ganha merecido destaque nesta pesquisa, por tratar-se de um instrumento capaz de maximizar as possibilidades territoriais das áreas já consolidadas, contribuindo para a preservação do meio ambiente e conseqüentemente evitando a degradação ambiental.

No caso do Município de Santos, a temática acerca do reaproveitamento do território acentua-se, tendo em vista que 80% do território do Município é classificado como Área de Proteção Ambiental, formados por remanescentes de Mata Atlântica, assim que a revitalização torna-se de fato uma ferramenta estratégica no processo de expansão urbana do Município.

3.1. Revitalização: a evolução do conceito

Como visto anteriormente, em 1933 a Carta de Atenas documento que resultaria do IV Congresso Internacional de Arquitetura Moderna (CIAM), foi pioneiro na abordagem realizada ao patrimônio histórico das cidades. A carta decretava que os valores arquitetônicos deviam ser mantidos, respeitando-se a personalidade e o passado próprio da cidade.

No entanto, a carta considerava que se a presença do patrimônio histórico fosse prejudicial ao desenvolvimento urbano, os urbanistas poderiam em seu lugar dar prioridade a consolidação de áreas verdes, pois consideravam que mesmo destruindo um ambiente secular, bairros vizinhos se beneficiarão desta mudança. Processo que se apoia nos ideais do modernismo, denominado "renovação urbana".

A expressão Renovação Urbana designa o rejuvenescimento de áreas urbanas envelhecidas, degradadas ou desadequadas, através da demolição de edifícios antigos e construção de instalações modernas a par da melhoria das infraestruturas de transportes e outros equipamentos.

A carta de Atenas, de 1933 tratava, ainda que timidamente, das questões vinculadas ao bem estar, qualidade de vida e meio ambiente, antecipando as questões polêmicas do urbanismo contemporâneo, que viriam a ser debatidas durante a conferência de Estocolmo em 1972.

No entanto, apenas 1964 durante o II Congresso dos Arquitetos e Técnicos do Patrimônio Histórico, que se assumem os conceitos de defesa do patrimônio histórico com a divulgação de um notável documento, denominado: “Carta de Veneza”. Neste documento, a noção de conservação aliada a noção de patrimônio arquitetônico enaltecem a necessidade da preservação das áreas edificadas e dos sítios urbanos e rurais onde estão inseridos, como uma forma de preservação da identidade cultural da sociedade que nela habita.

Outra iniciativa, internacional, relevante na consolidação do conceito e definição de posturas quanto ao patrimônio histórico, surge em 1976 durante a Conferência Geral da Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura, que resultariam na Carta de Nairobi.

De acordo com a Carta de Nairobi, preservação significa a identificação, proteção, conservação, restauração, renovação, manutenção e revitalização, ou seja, todas as ações necessárias para salvaguardar os bens culturais. No entanto, vale salientar que o documento alertava para os perigos da abordagem e do trato meramente museais dos núcleos históricos, e de sua repercussão na esfera dos negócios turísticos e da especulação imobiliária.

Neste sentido, as estratégias urbanas de revitalização quando bem sucedidas devolvem elementos que compõem as referências históricas e culturais de uma sociedade, pela preservação dos bens culturais, auxiliando na construção da identidade dessa coletividade.

No entanto, uma nova contribuição no que se refere a revitalização é retomada por duas vertentes durante a Rio-92. A primeira, baseada na concepção mais abrangente do planejamento urbano, que assume a escala territorial em relação à cidade, organizando os ambientes naturais e construídos, pela reinserção de áreas abandonadas e degradadas dentro da malha urbana. Já a segunda, prevê leituras urbanas, tanto morfológicas quanto tipológicas, baseadas nas questões de estrutura física, ambiental e cultural. Desta forma, a revitalização perde a sua generalidade, passando a privilegiar locais com potencial de transformação (ZANCHETTI, 2000).

Neste caso, a política de revitalização converte os conjuntos históricos em polos de atividades culturais, atribuindo-lhes um papel essencial no desenvolvimento cultural das comunidades circundantes, adquirindo uma importância vital para cada ser humano e para as nações que neles encontram a expressão de sua cultura e, ao mesmo tempo, um dos fundamentos de sua identidade.

Já com a divulgação da Carta do Novo Urbanismo, em 1998, os princípios associados à formação do espaço regional, priorizam no processo de transformação urbana a necessidade de articular áreas urbanizadas centrais abandonadas à áreas periféricas, como uma forma de evitar a ocupação dispersa e devolver ao território abandonado sua função social.

Neste sentido, as discussões sobre a sustentabilidade urbana, tratam a revitalização de áreas urbanas de diferentes configurações e usos como uma alternativa de ocupação de áreas degradadas e desvalorizadas (*brownfields*), em oposição à expansão urbana, com a ocupação de áreas verdes (*greenfields*). Em suma, os principais objetivos de planos como esses são:

- (a) ocupar áreas degradadas, otimizando o uso da infraestrutura disponível com base em parâmetros de densidade e uso misto;
- (b) conectar áreas da cidade, superando os obstáculos físicos existentes;
- (c) melhorar a qualidade ambiental da área como um todo;
- (d) otimizar o consumo de energia nos edifícios e na cidade; e,

(e) aumentar o valor ambiental e socioeconômico de uma área existente, ou restaurar o seu valor inicial.

Neste contexto, a sustentabilidade urbana pretende promover o equilíbrio entre o meio ambiente urbano e rural, aproxima-se das premissas que norteiam o desenvolvimento da sustentabilidade espacial, defendida por Ignacy Sachs, como sendo aquela voltada a uma configuração rural-urbana mais equilibrada.

3.2. Revitalização das frentes de água

Na cidade de água existe todo um conjunto de acontecimentos que se sucedem ao longo da frente de água – praças de água, passeios marítimos, espigões, parques litorais, praias – e cuja maior ou menor apropriação proporciona diferentes graus de contato da própria cidade com a água. Das frentes portuárias (acesso interdito à água) à praia (acesso físico à água), os diferentes perfis urbanos encerram também diferentes significados.

Nesse contexto, considerando-se que as zonas portuárias transformaram-se em uma barreira entre a cidade e suas frentes de água, e que se pretende avaliar de que forma a revitalização capacita a função social do espaço em questão, através da denominação de novos modos de uso e ocupação do solo. Entretanto, serão considerados no processo de análise, à origem da degradação das frentes de água em meios urbanos.

Em suma, o presente capítulo consiste em uma reflexão, sobre como as intervenções urbanas realizadas nas frentes de água contribuem para a promoção do desenvolvimento sustentável das cidades costeiras.

O planejamento estratégico do território e o urbanismo são indispensáveis para garantir um Desenvolvimento Sustentável, hoje entendido como a gestão prudente do espaço comum, que é um recurso crítico, de oferta limitada e com procura crescente nos locais onde se concentra a civilização. (CEU – Conselho Europeu de Urbanistas –2003)

3.2.1. A relação entre as cidades costeiras e suas frentes de água

No mapa físico – e também mental – das cidades costeiras, o seu limite é associado a uma linha: a linha de demarcação entre a cidade e a água. Ao longo da frente de água existem uma série de acontecimentos espaciais e atividades (que Lynch denomina de acidentes) que impedem a definição de limite como uma linha contínua, não existindo, do ponto de vista das vivências urbanas (do espaço público), acessibilidade à água, nem continuidade ao longo dessa frente, trata-se de um limite fragmentário.

Neste caso, a presença de um porto é um fragmento entre a cidade e a frente de água. Entretanto, Vítor Matias Ferreira (2004) define as frentes de água urbanas como fronteira territorial, a ser entendida não como um eventual obstáculo, mas como uma demarcação de territórios.

Muitas vezes a barreira física, o obstáculo propriamente dito, começa muito antes da frente de água. As duplas barreiras rodo ferroviárias, as superfícies ocupadas por infraestruturas ligadas ao sistema portuário, os vazios urbanos deixados pela desativação dessas mesmas infraestruturas – espaços portuários ou de atividade industrial –, funcionam como impeditivos de um verdadeiro usufruto da água urbana, definindo assim um limite da cidade, no sentido da sua urbanidade, muito aquém da própria água.

Para Ochoa (2005), do ponto de vista das vivências urbanas, as fronteiras não são definíveis. Dentro das fronteiras torna-se pertinente referir o espaço de praia. A praia urbana constitui-se como um prolongamento da cidade; sendo a própria água espaço público, fisicamente acessível as vivências urbanas (a cidade). Uma cidade com uma frente de praia possui uma relação completamente distinta com a água –, proporcionando uma continuidade física e visual entre a cidade e a água. As matérias urbanas fundem-se com as matérias naturais (areia, água...), não sendo perceptível um limite definido entre as duas.

No entanto, este contato nem sempre foi privilegiado. O historiador francês Alain Corbin (1989) descreve como, no fim do século XVIII, a ideia de oceano como fonte de perigos, vapores nocivos, monstros e espíritos diabólicos começa a

modificar-se, para dar lugar a uma ideia de oceano como majestoso elemento natural, invulnerável à urbanização.

Neste contexto, para as cidades do sec. XXI, que se apropriam das suas peculiaridades no processo de expansão urbana, é que esse “grande vazio” deixa de constituir um fator de insegurança para passar a ser um fator de admiração. Começa-se a olhar de maneira diferente para os espaços urbanos que se relacionam com a água, quer seja esta água de rio, estuário, mar, lago, baía. Daí a nova tendência do urbanismo contemporâneo de reincorporar as frentes de água à vida urbana.

A frente de água começa a ser considerada como espaço de múltiplas possibilidades, na medida em que representa a ligação a uma imensa rede de água, lugar de encontro entre a cidade e as vastas estruturas existentes na natureza (Meyer, 1999).

3.2.2. O desenvolvimento dos vazios urbanos em zonas portuárias

A deterioração de áreas urbanas, objetos dos processos de revitalização, é um fenômeno que tem se intensificado nas grandes cidades, possuindo relação direta com os processos dinâmicos de produção e consumo observados após o surgimento da cidade industrial e em alguns casos das cidades portuárias.

O processo repete-se em várias cidades: a frente de água começa a ser ocupada com infraestruturas (portuárias, industriais e ferroviárias) cada vez mais complexas, constituindo-se como um bloco de território autónomo, distanciando-se das restantes vivências urbanas, que se desenvolvem noutras direções, originando-se assim desigualdades e assimetrias na cidade.

Durante seu apogeu económico, as áreas atualmente abandonadas, eram possuidoras de centralidades locais, no entanto, em decorrências das novas demandas económicas, sociais, e dos interesses do capital imobiliário, os centros tradicionais foram perdendo a característica de centralidade para outras áreas, resultando no abandono.

Segundo uma perspectiva histórica, a degradação das frentes de água urbanas, foi um fenômeno que ocorreu a nível mundial tendo início no período de pós-segunda guerra mundial, entre 1950 e 1960. Tendo em vista, que em virtude dos processos dinâmicos de produção de consumo, as novas tecnologias de transporte de mercadorias, como os contêineres, tornaram obsoletos os meios de transporte tradicional, assim como a infraestrutura portuária.

Assim, as atividades portuárias passaram de uma escala de abordagem tradicional de “cidade portuária” para a dos “espaços portuários”, maiores e em sua maioria, afastados da cidade, liberando espaços urbanos para outras funções. Diante disso, os espaços portuários situados na interface da cidade e do Porto, “constituem, frequentemente, uma verdadeira fratura no seio das atividades portuárias” (BOUBACHA, 1997).

Como visto anteriormente, grande parte da literatura revela a ocorrência de mudanças significativas na relação entre os portos e a cidade. No entanto, em “*Revitalising the waterfront*” (revitalização das frentes de água), Brian Hoyle (1998), sintetiza a evolução da interface cidade-porto segundo em 5 fases distintas (ver tabela 03).

TABELA 03 – FASES DA EVOLUÇÃO DA INTERFACE CIDADE-PORTO

FASE	PERÍODO	CARCTERÍSTICA
I. Cidade-Porto	Da idade medieval ao sec. XIX.	União espacial e funcional entre o porto e a cidade
II. Expansão da Cidade	Do sec. XIX até início do se. XX.	Rápido crescimento comercial e industrial do porto para além dos limites da cidade.
III. Cidade Porto industrial e moderna	Meados do sec. XX	Crescimento industrial (em particular das refinarias de petróleo) e introdução dos contêineres e ro-ro implicam a separação entre o porto e a cidade.
IV. Afastamento do Porto	1960 até 1980	Inovações tecnológicas em termos de atividades marítimas aumentam a separação entre o porto e a cidade.
V. Remodelação das frentes de água	1970 até 1990	Porto moderno ocupa grandes extensões de terrenos. Renovação urbana do núcleo original.

Fonte: Hoyle, B.S. (1998)

Na etapa I, porto e cidade, coexistem em estreita interdependência funcional espacial. Tal associação, desde a sua gênese primitiva, mantém-se estreita até o início do século XIX. Na etapa II, entre o século XIX e o início do sec. XX, o intenso desenvolvimento industrial, e conseqüentemente, de novas tecnologias, tais como, navios a vapor e as estradas de ferro, a mecanização dos instrumentos de carga, dentre outras, abalam a unidade urbana-portuária existente até então.

Na etapa III, na segunda metade do sec. XX há uma aceleração do crescimento industrial vinculado ao movimento portuário, ou seja, o estabelecimento de empresas industriais e novas instalações na área portuária (silos, frigoríficos, depósitos de combustíveis, etc.). Tem início o processo conteneurização e o surgimento de modernas embarcações (navios porta contêineres, navios com sistema roll-on/roll-off), fatores que acabam por produzir uma modificação nos laços tradicionais existentes entre porto e cidade.

Na etapa IV, décadas de 1960 a 1980, intensificam-se as mudanças na tecnologia marítima provocando um recuo do waterfront. A conteneurização e a informatização se aceleram, provocando um considerável incremento da produtividade e o início da diminuição dos postos de trabalho.

Na etapa V, décadas de 1970 a 1990, a expansão do porto moderno demanda mais espaços, iniciam-se os projetos de reconversão das áreas portuárias abandonadas e renovação urbana do núcleo original.

Atualmente, esses espaços considerados como oportunidades de valorização da cidade, através de operações de reconversão/substituição de tecidos, mas onde a “aproximação das cidades à água” acaba por se transformar muitas vezes numa frase de marketing urbano. Os espaços criados acabam muitas vezes por ser acessíveis apenas às classes privilegiadas, não constituindo lugares verdadeiramente democráticos: o usufruto da água é ilusório, o limite afasta-se cada vez mais da água.

Neste contexto, o grande desafio do urbanismo contemporâneo não se resume apenas em reestabelecer a ligação física da cidade com a água, mas acima de tudo reconhecer e apropriar-se das oportunidades locais de desenvolvimento urbano, fomentando o desenvolvimento econômico, social e ambiental condizente com os fatores específicos das próprias cidades.

3.2.3. Modelo multifuncional de ocupação das frentes de água

As antigas cicatrizes deixadas na malha urbana, em face ao abandono das instalações portuárias apresentam-se, segundo Sales (1999) como uma oportunidade de redefinir a interface porto-cidade. Ademais, a água antes considerada, pelas cidades portuárias, como um elo no desenvolvimento do comércio marítimo, passa a ser vista, como um elemento chave nos projetos de reconversão e capacitação dos centros urbanos.

A redescoberta do valor paisagístico e ambiental das frentes de água associado à possibilidade da aproximação da população à “água”, promovem o novo pensar urbano (URBAN WILDLIFE RESEARCH CENTER, 1981). As peculiaridades espaciais que envolvem os projetos de revitalização em frentes de água, como: a acessibilidade física e visual com a água e a manutenção, promoção e valorização do património edificado nestas frentes, são vista como uma possibilidade de devolver à cidade parte dos seus “espaços públicos azuis” (DEL RIO, 2001).

Desse modo, a ocupação dos municípios litorâneos vem se intensificando nas últimas décadas, e várias cidades têm desenvolvido estratégias de ordenamento territorial nestes espaços. Para Mann (1988), dez tendências conduzem a origem do movimento, denominado pelo autor como: o renascimento das frentes de água:

1. Oferta de grande diversidade de usos;
2. Forte procura do público de margens livres e acessíveis;
3. Afastamento das infraestruturas viárias e substituição por usos pedonais;
4. Recuperação de margens de pequenos cursos de água e canais;
5. Recuperação de património cultural e histórico;

6. Criação de espaços públicos de carácter comercial;
7. Sítios de exposições e eventos culturais;
8. Locais de instalação de elementos artísticos;
9. Oportunidade para realização de festivais e outros acontecimentos artísticos;
10. Promoção de regulação urbanística.

Além dos critérios apontados por Mann (1988), que mobilizam e impulsionam as intervenções realizadas nas frentes de água, duas vertentes caracterizam os projetos de reconversão das frentes de água.

Uma primeira vertente mais conservadora, característica das décadas de 60 e 70, com incidência sobre a recuperação do tecido edificado, eram considerados limitados, tendo em vista, que como um instrumento determinante da política urbana, faltava-lhe uma visão de conjunto sobre as questões urbanas, uma vez que tratava de solucionar apenas os problemas pontuais da cidade, que desconsiderava as potencialidades urbanas no processo de desenvolvimento.

Limitações que contribuíram para o desenvolvimento de uma nova vertente no processo de revitalização urbana, no qual o novo pensar urbano considerava a revitalização urbana como um componente vital capaz de devolver às cidades, partes importantes do seu território, com uma estratégia que permite atenuar os conflitos espaciais existentes.

Nesta perspectiva, entende-se revitalização urbana como um processo dinâmico e contínuo, caracterizado pela implementação de estratégias integradas, que vão, desde a melhoria de todo o sistema de infraestrutura urbana e espaço público, até as questões sócio económica, em particular as ações de qualificação ambiental e preservação do património.

Para Tunbridge (1998), a reestruturação dos antigos portos se integrou : aos movimentos ligados à reabilitação dos centros históricos; ao processo de reorganização da economia urbana orientada para os serviços; à melhoria das condições ambientais; e, à despoluição das águas e da atmosfera.

Assim, ao atribuir-lhes novos usos e ocupações, os projetos de reconversão resgatam as funções sociais das áreas abandonadas. Em síntese, o novo modelo multifuncional de ocupação das frentes de água, busca a partir reconversão dos espaços abandonados, atingir níveis equilibrados de desenvolvimento econômico e social.

Neste contexto em que a cidade é considerada na sua globalidade, assiste-se à emergência e valorização de novos atributos urbanos, como as especificidades e os recursos locais, bem como as complementariedades territoriais. É inegável a importância da cidade existente e consolidada, das suas regras morfológicas e das suas perspectivas sócio funcionais, como fatores que influenciam as estratégias urbanas (BUSQUETS, 1997).

Del Rio (2001) avalia o fenômeno globalmente e alerta para o despertar de um novo paradigma do desenvolvimento sustentável, no qual a nova fronteira é a própria cidade ou seja, a concentração de investimentos e esforços para a ocupação dos vazios, reutilização o patrimônio instalado, requalificação de espaços e a intensificação e mistura dos usos. Segundo Huyssen (2000, pag.100), “a imagem da cidade propriamente dita torna-se central para seu sucesso em um mundo globalmente competitivo”.

Conduzir as cidades para um futuro sustentável significa neste caso “promover a produtividade no uso dos recursos ambientais e fortalecer as vantagens competitivas” (Durazo, 1997, pag.51).

Conclui-se, assim, que a ocupação de vazios, em especial os espaços portuários abandonados, objeto da presente pesquisa, é utilizado pelo urbanismo contemporâneo como instrumentos na promoção do desenvolvimento sustentável de cidades costeiras.

4. REVITALIZAÇÃO DO CENTRO HISTÓRICO DE SANTOS

Como visto anteriormente, no âmbito do desenvolvimento sustentável, reconhecer as potencialidades urbanas, e incorporá-las aos projetos de revitalização tornaram-se essências para a consolidação das cidades coerentes.

Neste sentido, para entender as especificidades locais na qual o projeto de revitalização Porto Valongo Santos, objeto de análise da presente pesquisa, esta inserido, e conseqüentemente da sua relevância no tecido urbano, a autora apresenta os momentos de transformações socioeconômicas que consolidaram o centro histórico de Santos.

A cidade de Santos passou por inúmeras fases desde a sua fundação enquanto Vila e, posteriormente como cidade. Nos períodos aqui abarcados almeja-se estabelecer as etapas aonde ocorreram as mudanças mais marcantes no território pertencente ao centro, que num primeiro momento demonstrava-se modesto – enquanto Vila, e posteriormente, foi sendo expandido para atender as necessidades da época – a expansão portuário, o café, etc.

A proposta deste capítulo, é demonstrar a trajetória urbanística da cidade de Santos, e, num segundo plano, revelar alguns dos fatores que levaram às feições atuais da cidade e, mas especificamente, de sua fração central mais antiga que atualmente passa pelo processo de revitalização e requalificação, assuntos que serão abordados no capítulo que se segue.

4.1. O município de Santos e a consolidação de seu acervo arquitetônico

Santos é uma das cidades mais antigas do Brasil, tendo sua origem relacionada com a chegada dos primeiros colonizadores portugueses. Em 1502, dois anos após o descobrimento do Brasil, a expedição comandada por Américo Vespúcio para reconhecimento da costa brasileira, identificou o novo sítio dando-lhe o nome de ilha de São Vicente.

Entretanto, somente em 1531 com a decadência dos negócios da coroa portuguesa na Índia, o Brasil, particularmente a Ilha de São Vicente volta a chamar atenção dos colonizadores, tendo em vista a sua privilegiada geografia.

As facilidades desse trecho do litoral nos seus aspectos de exploração do comércio, nas atividades extrativistas de madeiras (especialmente do pau brasil), especiarias e pimentas, e animais silvestres, tinham no povoado um porto de águas tranqüilas favorável ao seu desenvolvimento.

Neste cenário, alguns colonizadores portugueses destacam-se pelos investimentos iniciais realizados na ilha de São Vicente, desenvolvendo concomitantemente à exploração das riquezas naturais. Entre 1530 e 1543 a vida do novo povoado passou a girar em torno do engenho e do plantio, e conseqüentemente da exportação das primeiras caixas de açúcar para a Europa.

Ainda no século XVI, o colonizador Luiz de Góes e sua esposa, Catarina de Aguiar, construíram no outeiro¹ a primeira capela dedicada à Santa Catarina de Alexandria. Tornando-se em 1540 a primeira matriz do Brasil, com o nome de Santa Catarina (figura 01).



Figura 1 - Detalhe de quadro do pintor Benedito Calixto.

Na mesma época, um importante fidalgo e explorador português Braz Cubas, adquiriu as terras virgens junto ao local, para construir um novo ancoradouro, transferindo o porto de São Vicente da Ponta da Praia para o centro, nas cercanias do Outeiro de Santa Catarina (Gráfico 01, pag. 37). Com espírito empreendedor, em 1543, Brás Cubas decide criar a Irmandade de Santa Casa de Misericórdia de Santos, o primeiro hospital do Brasil localizado na região do Outeiro na atual praça da república.

O povoado foi elevado por Brás Cubas à categoria de vila em 19 de junho de 1545, logo depois de assumir o cargo de capitão-mor, governador da Capitania de São Vicente. Neste sentido, foi a partir da transferência do povoado para as adjacências do outeiro próximo ao primeiro atracadouro fundado por Brás Cubas, que se formalizaram os primeiros traços da identidade cultural de Santos.

¹ O pequeno monte, significado da palavra outeiro, foi dado pelo Capitão-Mor Antônio de Oliveira aos primeiros povoadores do lugar em 1539.

Mapa do povoado de Santos, elevado a categoria de Vila de São Vicente em 1545



Mapa da Vila de São Vicente, no início do sec. XVI



Gráfico 01 - Mapa de identificação das diferentes ocupações do povoado de Santos

Em 1943, Brás Cubas transfere o povoado para a atual região do centro histórico em água abrigadas do estuário.

Até meados de 1943 o primeiro povoado de Santos, denominado Vila do Porto de São Vicente, localizava-se na Ponta da Praia.

Entretanto, durante quase dois séculos Santos vive um longo período de estagnação, fato que pode ser atribuído a ausência de interesse e recursos de Portugal, que se manteve alheio aos progressos científicos que agitavam a Europa no sec. XVII e que conduziam a nova mentalidade renascentista no domínio da política mercantilista. Ademais o Nordeste surge no cenário nacional, com terras mais férteis que as da Baixada Santista e com um clima mais propício à cultura açucareira, que vivia seu auge, no sec. XVIII atraindo o interesse de Portugal para essa região.

A vida urbana da Vila de Santos manteve-se praticamente com seu núcleo original no denominado quadrilátero do centro histórico, a única contribuição em termos urbanos foi o espontâneo surgimento rua XV de novembro, que ligava o antigo Largo da Matriz (atual praça da república) próxima ao outeiro de Santa Catarina, à região do Valongo, próximo aos trapiches do porto. (gráfico 02, pag. 39). Nessa época, o porto apresentava-se mais como uma resultante das condições naturais do estuário do que da própria intervenção do homem, pois o cais, naquele período, não alcançava ainda 70 metros de extensão.

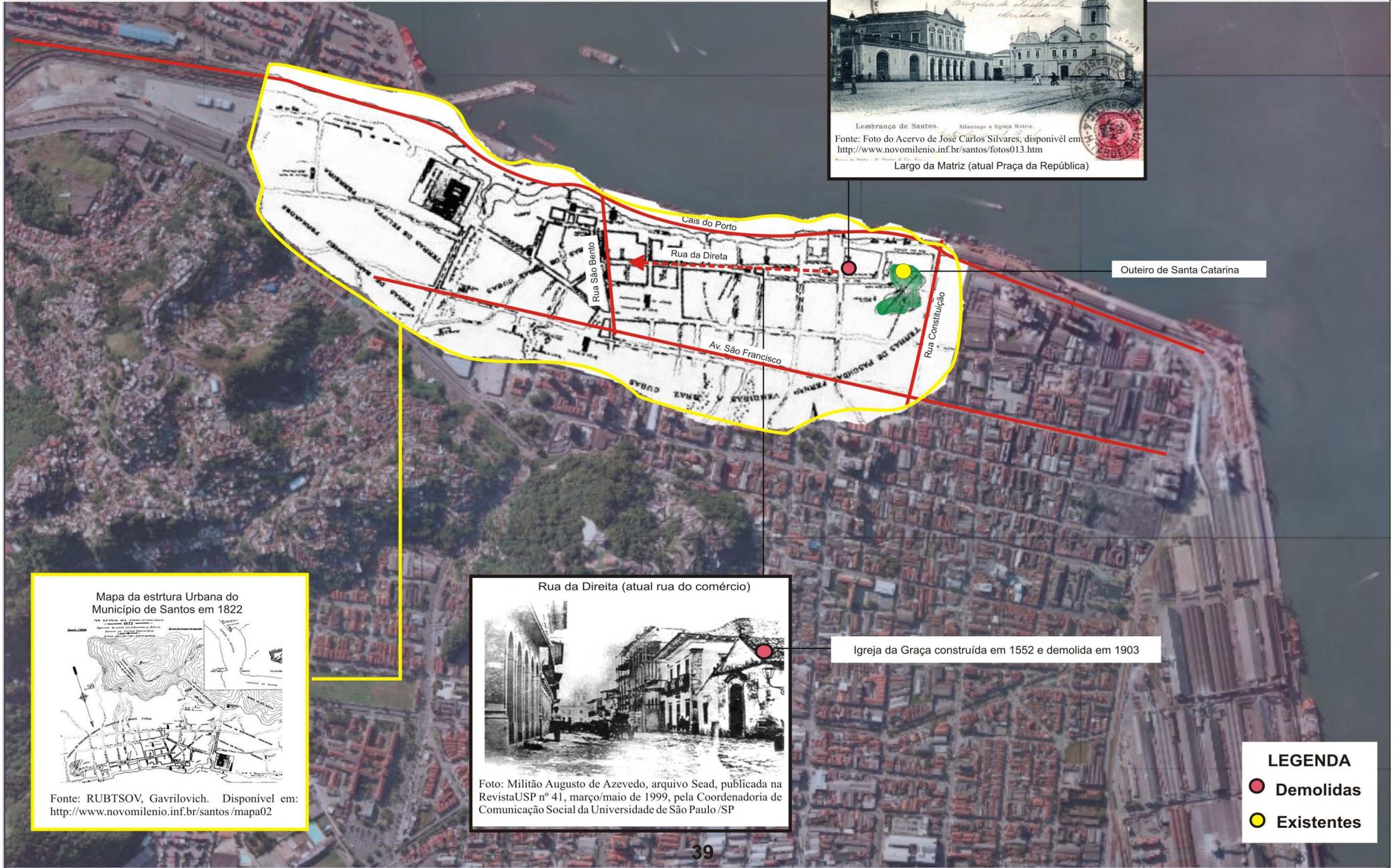
Nesta época, as ordens religiosas foram atraídas por generosas doações: a Companhia de Jesus e a dos carmelitas no século XVI; a dos franciscanos, a dos beneditinos, no século XVII, contribuindo para que importantes remanescentes da arquitetura religiosa fossem erguidos no centro histórico.

Tabela 04 – Capelas e Igrejas e edificações fundados durante os sec. XVI e XVII.

	Monumento	Ano	Arquitetura	Tombada	Restauração
01	Igreja de Santa Catarina	1540	Demolida	---	---
02	Igreja da Graça	1562	Demolida	---	---
03	Igreja da Misericórdia	1665	Demolida	- IPHAN*	---
04	Igreja N ^a Sra. Do Carmo	1580	Barroco	1940 - IPHAN	---
05	Capela Nossa Senhora do Monte Serrat	1603	Jesuíta	---	2001
06	Igreja N ^a Sra. do Desterro	1631	Barroco	1948 - IPHAN	1972
07	Santuário de Santo Antônio do Valongo	1640	Barroco	---	1992
08	Casa do trem Bélico	1640	Colonial	1937 - IPHAN	1977

*O IPHAN-Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional fundado em 1937, é órgão de proteção do patrimônio cultural de nível federal.

Gráfico 02 - Representação gráfica do município de Santos meados do XIX.



Igreja construída em 1746 e demolida em 1908

Outeiro de Santa Catarina

Igreja da Graça construída em 1552 e demolida em 1903



LEGENDA

- Demolidas
- Existentes

Em meados do XVIII, com o crescimento da exportação do açúcar, é que a cidade tomou novo impulso, com o aparelhamento do porto e a consolidação de uma classe de comerciantes. No governo de Bernardo José de Lorena, pela sua ordem, o porto santista se consolidou em monopolizador do comércio exportador da capitania.

Em termos urbanos regionais, a construção da Calçada do Lorena, na Serra do Mar, realizada entre 1790 e 1792, criou melhores condições na relação entre o porto e o interior. Ainda que o percurso demorasse normalmente mais de um dia, a estrada foi considerada a mais notável estrada do Brasil colonial, e a primeira a ser construída e que viria a contribuir para uma nova fase de expansão urbana e portuária.

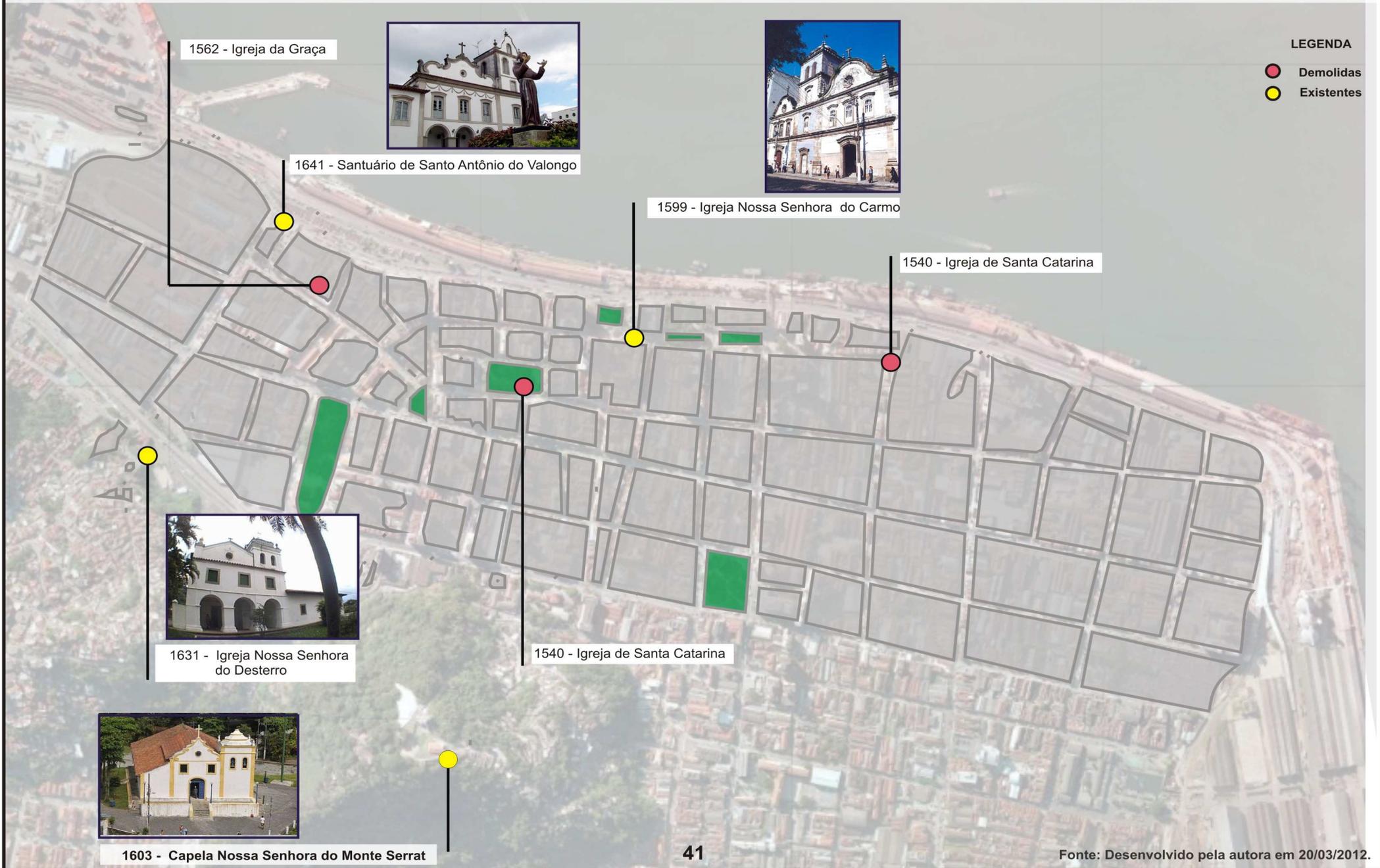
Em 1797, era realizado o primeiro embarque de café pelo Porto de Santos, por meio de três veleiros, com destino a Lisboa. Foi com o advento da tímida exportação do café, que veio a estruturação de uma base econômica para o futuro desenvolvimento da região, ligando o porto e a cidade.

4.2. O ciclo do café e a consagração do patrimônio arquitetônico

A partir de 1822, o cenário começa a mudar, devido à independência do Brasil e à abertura dos portos 1808. O crescimento dos negócios com outras nações deu-se, a princípio, de forma tímida, pelo desenvolvimento da cultura cafeeira nas terras paulistas. Santos, agraciada por sua vocação portuária e comercial torna-se uma importante núcleo dessas relações comerciais.

No entanto, o processo de urbanização, advindo das transformações econômicas vividas pela cidade, impulsionou as várias mudanças na área central da cidade, dentre elas a demolição de importantes remanescentes da arquitetura colonial como: a Capela de Jesus Maria e José (1902), a Capela da Graça (1903), a Igreja Matriz (1908) e os armazéns de sal (gráfico 03, pag. 41).

Gráfico 03 - Mapeamento do conjunto arquitetônico datados do sec. XVI e XVII



Em contrapartida, no mesmo período surge o primeiro movimento preservacionista em Santos, quando populares e devotos que temiam a demolição do conjunto do Convento e Igreja de Santo Antônio do Valongo, saíram em defesa do patrimônio que fora vendido na época à ferrovia pelo superior franciscano. No entanto, os protestos não foram suficientes para evitar a demolição do convento que cedeu lugar em 8 de setembro de 1867, à estação de trens do Valongo.

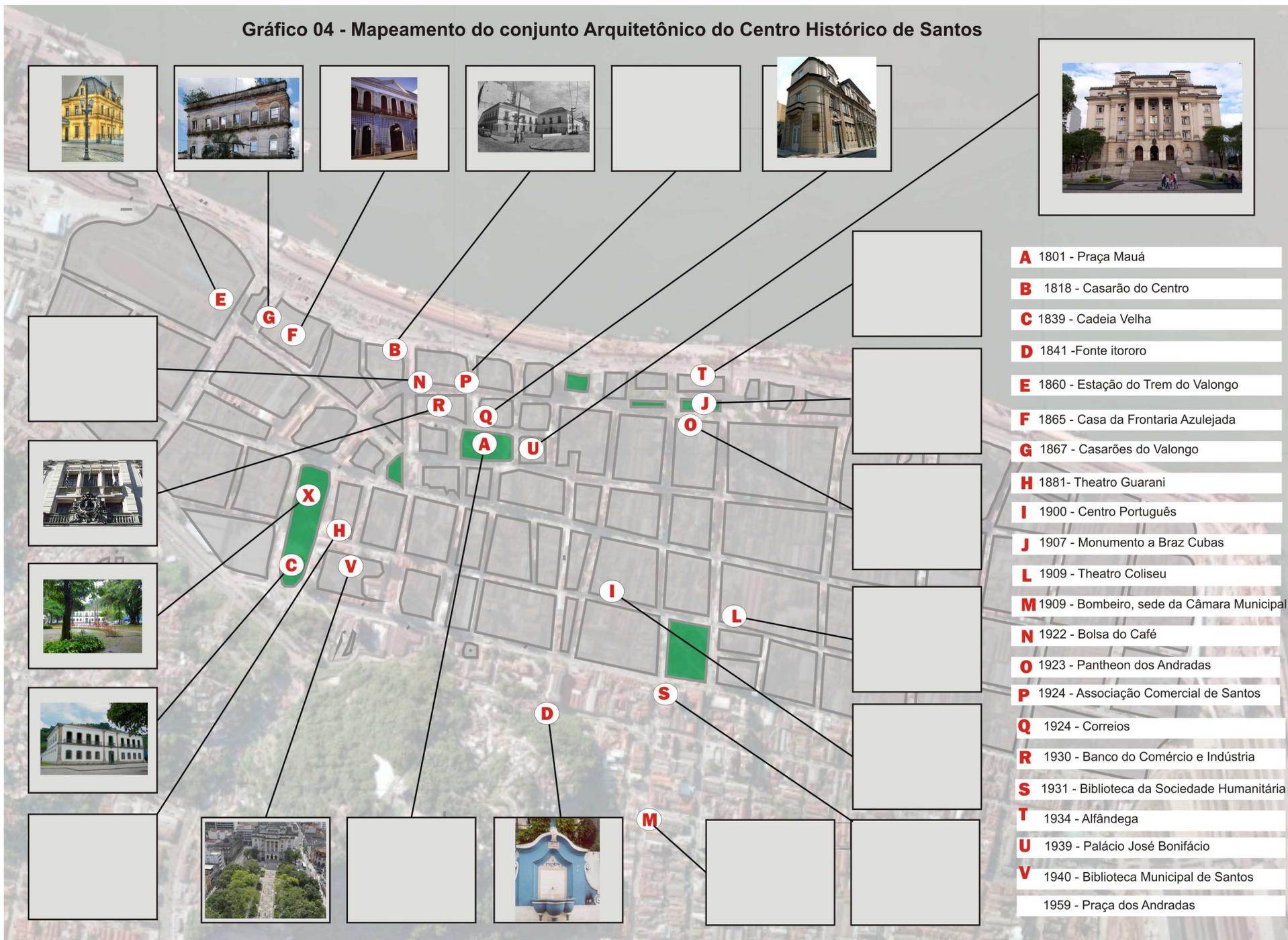
Na primeira metade do século XX, Santos era uma das mais ricas cidades do país em decorrência de seu porto, o principal pólo exportador de café do mundo. Nesses termos, o capital estrangeiro investiu na criação de empresas de serviços públicos e de transportes coletivos, negócios que foram transformando, paulatinamente, o antigo cenário urbano de Santos em uma cidade próspera e moderna.

Neste sentido, entre 1850, com a chegada do café no estado de São Paulo, e principalmente com a inauguração da era ferroviária, Santos entra em um forte processo de desenvolvimento econômico que se prolonga por cem anos até 1967. Trata-se do período da consolidação do atual patrimônio arquitetônico e cultural do centro de Santos.

Em virtude da magnitude que o acervo arquitetônico enseja no processo de consolidação da identidade cultural e representativa na história do Brasil, a autora julga indispensável identificar a participação das edificações no processo de desenvolvimento urbano (gráfico 04, pag.43).

Atualmente denominado, centro histórico de Santos, o sítio abriga um importante acervo arquitetônico e cultural da cidade, ganhando um merecido destaque nesta pesquisa, tendo em vista que o reconhecimento e a permanência de algumas das edificações e das urbanidades desta época adicionam ao processo de expansão urbana o desenvolvimento da sustentabilidade cultural do Município.

Gráfico 04 - Mapeamento do conjunto Arquitetônico do Centro Histórico de Santos



4.3. Programa de Revitalização para o centro histórico de Santos

A partir da década de 70, após a fase áurea de desenvolvimento urbano, fomentada pela cultura cafeeira, Santos vive uma profunda estagnação comparada ao crescimento que vinha apresentando, e mergulha por assim dizer, numa decadência jamais prevista que vem a refletir inclusive no patrimônio arquitetônico da cidade.

Nesta época, a balneabilidade do município de Santos passava a atrair inúmeros turistas e novos moradores, promovendo um processo de expansão urbana nas áreas contíguas a orla da praia, e concomitantemente promovendo o abandono da região central. Desse modo, quase todo o centro ficou em profunda decadência, boa parte devido à transferência do terciário (comércio e prestação de serviço) para o novo centro, o Gonzaga.

O processo de degradação urbana afastava cada vez mais, os investidores em virtude do péssimo estado de conservação das edificações. Trata-se, como se sabe, de um injustificado desperdício dos investimentos coletivos historicamente acumulados nos centro histórico, que se apresentam, invariavelmente, como áreas já dotadas de infraestrutura e importantes vantagens locacionais sobre o conjunto da cidade, em função de constituírem antigas centralidades urbanas.

No entanto, após três décadas de abandono, em meados dos anos 90, Santos começa a sair do período de estagnação. A prefeitura tomou como meta principal para voltar a crescer e ampliar a receita municipal, a conscientização da população residente sobre um aspecto de sua importância sobre sua cidade: a vocação turística pouco explorada e, em alguns segmentos, inexplorada, é o caso do turismo histórico/cultural.

Ao final da década de 90, o terceiro setor através da “Associação Centro Vivo” e outras tantas entidades civil organizacionais, ONGs em sua grande maioria, juntamente com a prefeitura local, desenvolveram um projeto inovador e arrojado – o Alegria Centro. O intuito principal era o de promover a restauração e manutenção, por particulares (pessoas físicas e jurídicas), de edifícios antigos na região do centro histórico de Santos, o que envolveria também os imóveis de relevante valor histórico.

O programa, que começou em 1997, com o objetivo principal de revitalizar o Centro Histórico de Santos, formatado em 2000 com o nome de Alegria Centro, foi transformado em Lei complementar n.º 470 de 5 de fevereiro de 2003 e alterado posteriormente pela lei complementar nº 526 de 17 de março de 2005.

Em vigência, o programa controlado pelo Conselho de Defesa do Patrimônio Cultural de Santos (Condepasa), visa restaurar e dar novo uso às edificações antigas, promovendo o turismo histórico cultural, recriando um pólo de diversões no Centro, capaz de revigorar a atividade econômica, reinserindo o centro no desenvolvimento urbano.

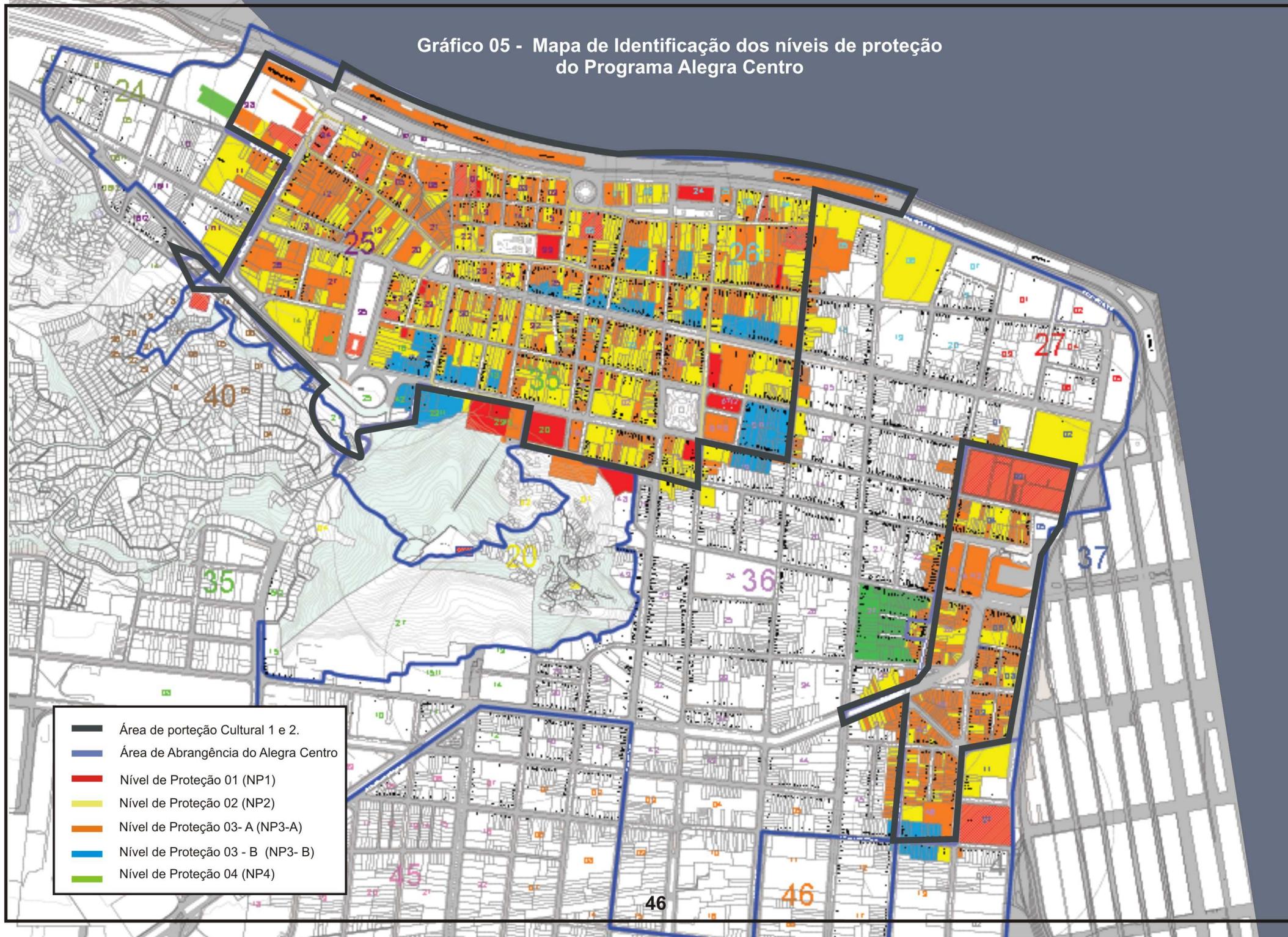
Por meio da regulamentação de um Corredor de Proteção Cultural (CPC) o programa estabelece incentivos para investimentos, infraestrutura urbana e normas para a utilização de letreiros, placas e outros elementos que interfiram na fachada dos prédios. Funciona como um incentivo para que os proprietários de comércio local façam a restauração de suas empresas em troca de benefícios fiscais.

Ao todo são 889 imóveis com níveis de proteção 1 (NP1 -preservação total) e 2 (NP2 -preservação da fachada e telhado). No entorno, mais 769 imóveis são de nível 3, que protege as áreas próximas aos bens tombados, podendo ter melhorias e modernização. (gráfico 05, pag.46)

A lei, que oferece sete incentivos fiscais, isenção de IPTU (Imposto Predial Territorial Urbano); isenção de ISS da obra (Imposto sobre Serviços); isenção de ITBI (Imposto sobre Transmissão de Bens Imóveis), no caso de compra de imóvel; isenção de Taxa de Licença por 5 anos; isenção de ISS (limite de R\$ 30 mil/ano), por 5 anos; venda do Potencial Construtivo; e, no caso de patrocínio, isenção de 50% de IPTU ou ISS, de terceiros.

Neste sentido, o proprietário que investir na recuperação do imóvel pode ganhar a isenção do IPTU e ISS da obra. Outra vantagem está na Transferência de Potencial Construtivo, que concede, ao dono do imóvel antigo, a possibilidade de construir no Corredor de Desenvolvimento e Renovação Urbana (CDRU).

Gráfico 05 - Mapa de Identificação dos níveis de proteção do Programa Alegria Centro



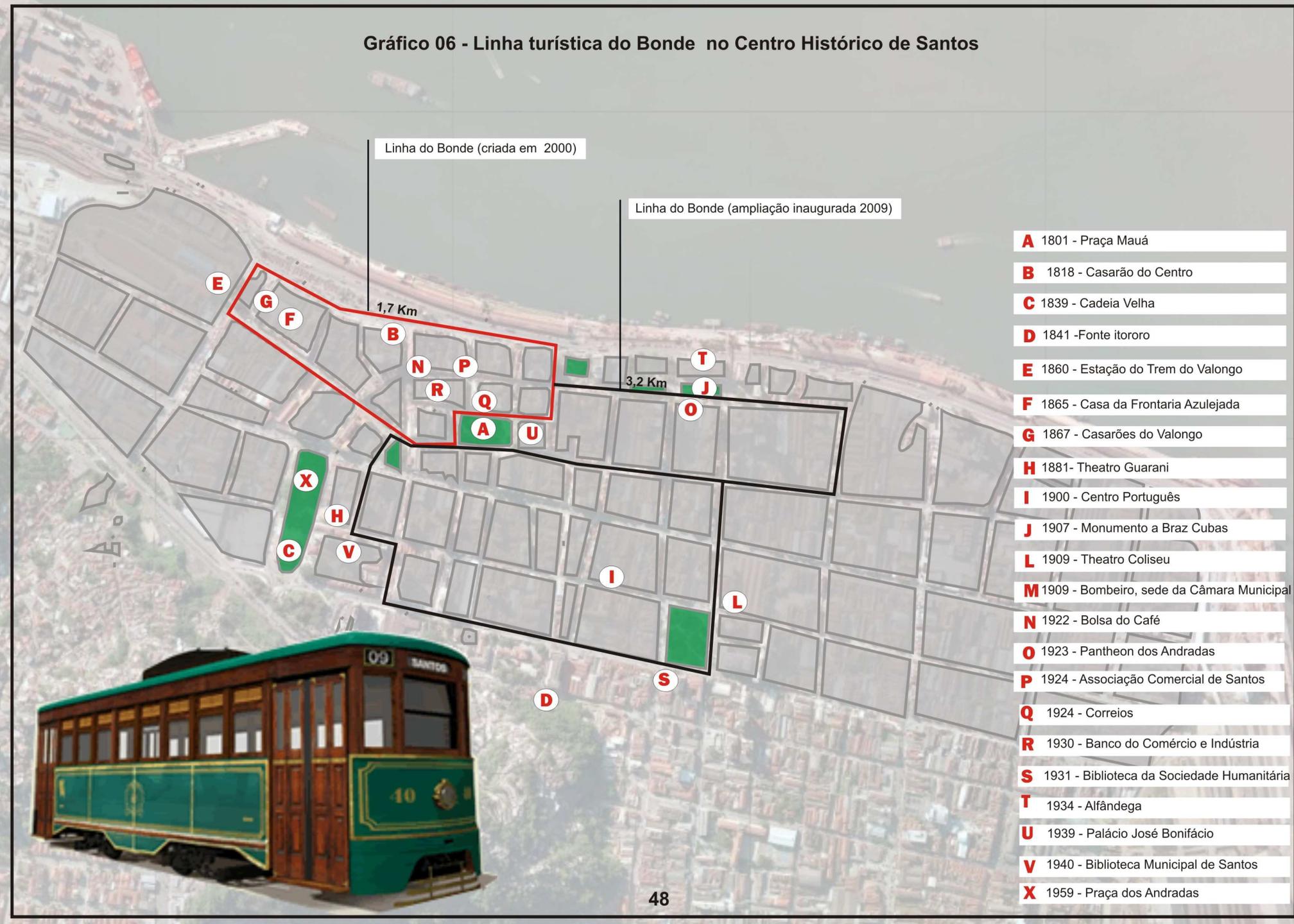
Atualmente, é considerado um dos mais amplos e bem estruturados projetos de revitalização de área central do País – que contempla o maior número de isenções fiscais concedidas. O levantamento realizado em 2011 pela secretaria municipal de Planejamento de Santos (SEPLAN) revela que desde 2003, 300 isenções fiscais foram concedidas.

O levantamento ainda aponta uma queda de 29%, em relação ao número de imóveis deteriorados, apenas entre 2006 e 2010, além disso, houve uma queda de 63% de imóveis fechados entre 2006 e 2011. No comércio, também se pode observar um aumento representativo, de 2003 a 2010, o setor cresceu 46%.

Os números revelam um futuro promissor para o centro histórico de Santos, pois ademais do resgate físico das edificações, os novos usos e ocupações propostos pelo programa incentivam a criação de galerias de arte, museus, escolas de arte, equipamentos culturais e também a expansão do comércio, iniciativas que vão pouco a pouco devolvendo o complexo e delicado equilíbrio entre as funções urbanas cotidianas, responsável pelos índices de vitalidade verificados nos tecidos urbanos tradicionais.

Paralelamente, a prefeitura municipal como uma forma de incentivar e estimular o investimento privado, vem recuperando os edifícios públicos como: Paço Municipal, Igreja do Rosário, Casa da Frontaria Azulejada, Santuário do Valongo, Bolsa Oficial do Café, Panteão dos Andradas, Igrejas do Carmo e a Rua XV de Novembro, que tornou-se palco de shows e apresentações artísticas promovidas pela prefeitura. Neste contexto, destaca-se o desenvolvimento da linha de Bonde turístico, um importante ícone do centro histórico de Santos. (gráfico 06, pag. 48)

Gráfico 06 - Linha turística do Bonde no Centro Histórico de Santos



- A** 1801 - Praça Mauá
- B** 1818 - Casarão do Centro
- C** 1839 - Cadeia Velha
- D** 1841 - Fonte itororo
- E** 1860 - Estação do Trem do Valongo
- F** 1865 - Casa da Frontaria Azulejada
- G** 1867 - Casarões do Valongo
- H** 1881- Teatro Guarani
- I** 1900 - Centro Português
- J** 1907 - Monumento a Braz Cubas
- L** 1909 - Teatro Coliseu
- M** 1909 - Bombeiro, sede da Câmara Municipal
- N** 1922 - Bolsa do Café
- O** 1923 - Pantheon dos Andradas
- P** 1924 - Associação Comercial de Santos
- Q** 1924 - Correios
- R** 1930 - Banco do Comércio e Indústria
- S** 1931 - Biblioteca da Sociedade Humanitária
- T** 1934 - Alfândega
- U** 1939 - Palácio José Bonifácio
- V** 1940 - Biblioteca Municipal de Santos
- X** 1959 - Praça dos Andradas

Além disso, outras ações conjuntas visam aprimorar o equipamento urbano do centro com a adequação do sistema de iluminação, drenagem, saneamento, a padronização e instalação de sinalização viária e turística e o ordenamento de tráfego e veículos.

O Alegria Centro faz do patrimônio ambiental santista, o patrimônio e seu entorno alvo dos investimentos no de turismo e lazer, com ações capazes de melhorar a imagem da cidade.

Trata-se de uma oportunidade de perpetuar a história da cidade e promover a reutilização destes edifícios para atividades de comerciais e turísticas, otimizando o uso da infraestrutura existente no entorno, dinamizando o comércio, atraindo investimentos para atração turística, usuários e novos moradores, gerando novos postos de trabalho e conseqüentemente, proporcionando a melhoria da qualidade de vida da população.

Atualmente, outra importante iniciativa que integra o projeto Alegria Centro e que é a mais relevante para o momento de transformação que o município deseja seja a implantação do projeto Porto Valongo Santos.

5. PROJETO PORTO VALONGO SANTOS

A reabilitação do estuário de Santos, além de representar o enlace entre a vida urbana e os espaços naturais costeiros, representa a ruptura dos paradigmas locais quanto ao uso exclusivo do estuário de Santos privilegiando as atividades portuárias.

No início, a cidade mantinha com o seu porto uma estreita relação e uma interdependência funcional (os próprios portos funcionavam como espaço de passeio), no entanto, o modelo territorial da cidade industrial rompeu com o equilíbrio físico e simbólico entre as cidades e a água (Remesar, 2002).

5.1. Desenvolvimento e sucateamento da estrutura portuária

O Governo Imperial do Brasil publicou, em 1870, o primeiro ato oficial relativo à concessão de obras de melhoramento no Porto de Santos. Tal iniciativa não logrou êxito e a concessão foi suspensa dez anos depois. Um grupo de representantes do comércio e da indústria de Santos e de São Paulo, externou queixas ao governo em um manifesto de 1882, que retratava a seguinte situação do Porto de Santos:

“O Porto de Santos acha-se no mais deplorável estado. Sem cais e sem meios de descargas, assolado pela febre amarela e pela varíola, com uma alfândega desmantelada, não possui um guindaste, não possui armazéns para receber e acondicionar mercadorias, não possui pessoal suficiente para conferi-las e despachá-las com a indispensável presteza, não possui até os mais necessários utensílios, tendo a sua baía coalhada de navios, que esperam longos meses que lhes chegue a vez de descarregar, tendo as ruas e praças da cidade atulhadas de mercadorias de toda espécie, expostas às intempéries e à rapinagem”. (TURBINO E DA SILVA 2002).

Em 1882, o Governo da Província de São Paulo obteve, por meio de decreto, autorização para desenvolver o projeto de construção e exploração do local, mas o fracasso se repetiu: o início das obras foi adiado por muito tempo até o plano ser abandonado, em 1886.

A incapacidade do Estado em promover a organização e a modernização necessária se tornou a mola propulsora do processo de concessão à iniciativa privada, que ocorreu em 1888. Nesse ano, a empresa Gaffrée, Guinle e Cia. foi

constituída, fundando-se a Companhia Docas de Santos, sob o regime de concessão privada monopolista, após tentativas frustradas do Governo Central e do Estado, para a construção de um porto na cidade de Santos.

A partir de 12 de Julho de 1888, o grupo formado por Cândido Gaffrée e Eduardo Guinle assumiu direitos de construção e exploração do Porto de Santos durante o período de 90 anos. Em 03 de fevereiro de 1892, quatro anos após a assinatura do contrato de concessão, o navio a vapor inglês “Nasmith” inaugurou os primeiros 260 metros de cais que iam da área do Arsenal (atual Armazém 4) à Alfandega. O prosseguimento das obras ocorreu em direção à ponte trapiche da São Paulo Railway (SPR), (gráfico 07, pag.52).

Em 1909, o porto já contava com sistema próprio de geração de energia elétrica e, na década de 1920, modernas esteiras transportavam a grande quantidade de sacas de café exportadas pelo Porto de Santos. Em 1945, a Companhia Docas de Santos já dispunha de mais de 5 km de cais e quase 300 mil m² de armazéns.

A partir de 1960, observou-se o crescente aumento das dimensões dos navios e, no início dos anos 1970, o cais santista já possuía mais de 7 km de extensão. Os armazéns já não eram tão necessários e eram exigidas cada vez mais extensas áreas descobertas para estocagem, sem necessariamente estarem situadas ao longo do cais.

Em 1980, com o término do período legal de concessão da exploração do porto pela Companhia Docas de Santos, o Governo Federal criou a Companhia Docas do Estado de S. Paulo-Codesp, empresa de economia mista, de capital majoritário da União, que passou a operar o cais do Porto de Santos. Os principais problemas enfrentados, dos anos de 1980 ao início da década de 1990, eram resultantes da baixa agilidade na movimentação de mercadorias, com morosidade das operações de carregamento e de descarga de navios.

Gráfico 07 - Mapeamento de Identificação da zona portuária inserida no programa Alegria Centro

Segundo trecho de cais santista.

Primeiros 260 metros do Cais de Santos
Construídos em 1892

Armazém 06 (Início sec. XX)
Utilizado para embarque e
desembarque de passageiros.



Em contrapartida, a cidade tornou-se coadjuvante no processo de desenvolvimento e as disputas territoriais entre o porto e a cidade agravaram-se. Ademais, o processo de reforma do setor portuário, deflagrado pela Lei de Modernização dos Portos (Lei nº 8.630/93), que constituiu o chamado "novo modelo portuário brasileiro", não impediu o sucateamento do cais público.

Diante da era da conteneurização, a antiga área de estocagem distribuída entre os armazéns 1 ao 8 que um dia impulsionou a base econômica do porto mais movimentado da América Latina, tornou-se obsoleta, e a ausência de investimentos no cais público, deflagrou o abandono da estrutura, que não gera um centavo de receita para o porto desde 8 de fevereiro de 1988, quando o navio "Simão Mansur" atraca por última vez a região do porto Valongo.

5.2. PROJETO PORTO VALONGO SANTOS

Inicialmente, a intenção da Prefeitura Municipal de Santos em requalificar as áreas e integrá-las no projeto Alegria Centro, foram inspiradas nos sucedidos modelos de reconversão das frentes de água desenvolvidos em áreas semelhantes em diversos lugares do mundo, como: Barcelona, Buenos Aires, Londres e Hamburgo. Projetos emblemáticos do urbanismo contemporâneo, que ademais do resgate físico das estruturas, condicionaram uma nova dinâmica e espacialidades nas relações porto cidade.

O primeiro passo dado pela Prefeitura Municipal de Santos para reintegrar a área abandonada à malha urbana, foi realizada com a entrada em vigor em 30 de dezembro de 2001 da Lei Municipal 448/01 – Uso do solo, que delibera a revitalização da Zona Central, entre os armazéns 1 ao 8. Neste sentido, os antigos armazéns tornaram-se parte de Zona de Preservação Paisagística – ZPP.

No entanto, foi com a entrada em vigor da Lei Municipal nº 470 de 05 de fevereiro de 2003, alterada posteriormente pela lei complementar nº 526 de 17 de março de 2005, que oficializa-se o programa de revitalização e desenvolvimento da zona central e histórica de Santos, e que abrange a zona portuária entre o armazém 1 e o armazém 8.

Em contrapartida, somente em 22 de março de 2006, o Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto de Santos – PDZ, desenvolvida pela CODESP, reconhece a área do Valongo, consignada pela Prefeitura Municipal de Santos como Zona de preservação Paisagística – ZPP.

No entanto, as ações desenvolvidas entre a prefeitura Municipal de Santos e a CODESP solidificam-se com a criação do Grupo Técnico Participativo – GTP, que em parceria iniciaram em 2008, os estudos para o desenvolvimento do Projeto Porto Valongo Santos.

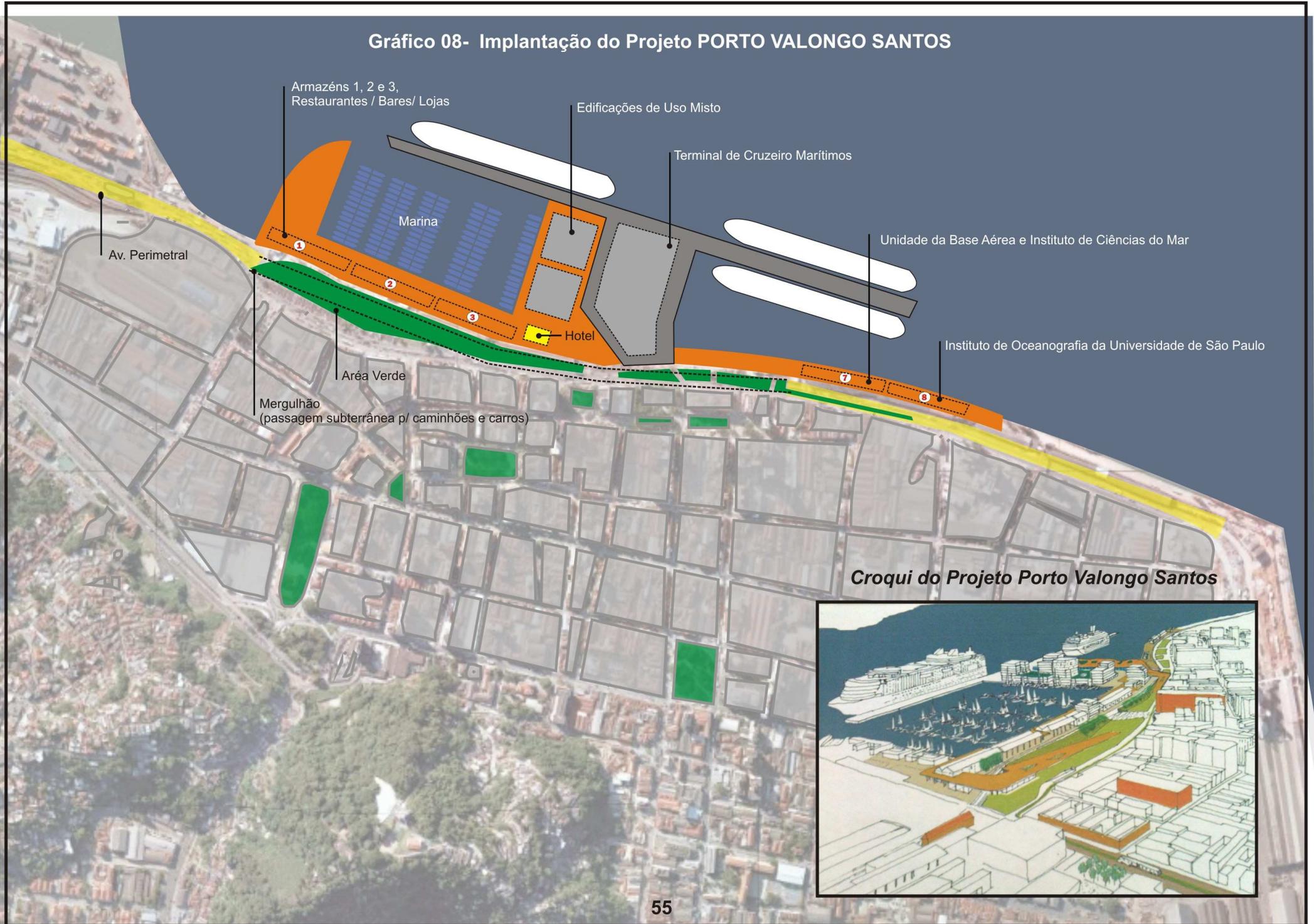
A proposta do projeto de revitalização do cais santista prevê a transformação da área de 55 mil m², desativada há mais de 20 anos, entre os armazéns 1 e 8, em complexo turístico, náutico, cultural e empresarial. Entre outras ocupações, o Porto Valongo deverá contar com terminal de passageiros de cruzeiros, marina, Museu do Porto, centro gastronômico e estaleiro para reparos de pequenas embarcações. (gráfico 08, pag. 55)

Atualmente, existe uma Casa de Pedra entre as áreas dos armazéns 3 e 4 onde está cravado o nome da Companhia Docas de Santos (CDS), que administrou o Porto por 90 anos, antes de passar para a Codesp (Companhia Docas do Estado de São Paulo), responsável pela administração do complexo atualmente. Neste contexto, o programa de revitalização prima pela preservação da Casa de Pedra onde será implantada uma base do Corpo de Bombeiros. Entretanto, o armazém 3 será destinado para a implantação de um museu marítimo e escritórios, e o armazém 4 para a implantação escola náutica e também para a administração de uma marina.

Contudo, Os armazéns 5 e 6 já foram demolidos. Os trechos são utilizados atualmente para a travessia de passageiros entre Santos e Vicente de Carvalho, através de barcas da Dersa.

No Porto Valongo Santos, o galpão 5 será transformado em um deck para turismo e em uma estação de transporte aquaviário de passageiros.No armazém 6 será construído o segundo terminal de cruzeiros do Porto de Santos.

Gráfico 08- Implantação do Projeto PORTO VALONGO SANTOS



Projeto Porto Valongo para a região entre os armazéns 1 ao 8, está a implantação de uma base do Instituto de Oceanografia da Universidade de São Paulo (USP) que deve ficar no Armazém 8, uma base do Corpo de Bombeiros, um museu marítimo e uma unidade de apoio da Petrobras, além de áreas para produções culturais e artísticas.

No armazém 8, onde deverá ficar o Instituto de Oceanografia da Universidade de São Paulo (USP), já está atracado o Professor Besnard, o primeiro navio brasileiro civil .

No entanto a destinação oficial de cada armazém será validada após a conclusão dos estudos em desenvolvimento pela Ove Arup & Partners, empresa vencedora da licitação para analisar a viabilidade econômica, financeira e social do Porto Valongo Santos.

6. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Atualmente o processo de revitalização vem se intensificando como uma ferramenta do urbanismo contemporâneo ligado à produção cultural das cidades, capaz de potencializar áreas já consolidadas resgatando a identidade do espaço e das pessoas que se relacionam com ele.

No entanto, o ato de intervir no espaço urbano nem sempre foi visto como uma forma de resgatar a cultura e o patrimônio consolidado. O crescimento desordenado das cidades pós-industriais, aliada a ausência de planejamento urbano, contribuiu e agravou as péssimas condições de vida da população com a insalubridade, levando arquitetos e urbanistas a desenvolverem em 1933 o primeiro manifesto urbanístico, denominada Carta de Atenas.

Momento em que a noção de planejamento é inserida no processo de expansão urbana, onde a setorização passa a ser utilizada como uma técnica de planejamento urbano incumbida de organizar a cidade e as atividades cotidianas da vida urbana, elencadas em quatro categorias: morar, trabalhar, circular e o lazer.

A Carta de Atenas trata ainda do patrimônio histórico das cidades, decretando que os valores arquitetônicos devem ser mantidos, desde que a presença do patrimônio histórico não fosse prejudicial ao desenvolvimento urbano, tendo em vista que mesmo destruindo um ambiente secular, bairros vizinhos se beneficiarão desta mudança.

Assim sendo, o processo de intervenção urbana que priorizava a reconstrução ou ampliação da malha urbana das cidades, mesmo que fosse necessário sacrificar a malha urbana fora denominado de Renovação Urbana.

Entretanto, o patrimônio histórico só viria a constituir-se, de fato, primordial no processo de intervenção urbana com a implementação da Carta de Veneza em 1964, quando o conceito de monumento histórico passa a ser entendido como todo conjunto representativo, mesmo modesta, testemunho de evoluções, civilizações ou acontecimentos históricos.

Nesse período, os problemas urbanos decorrentes das transformações socioeconômicas que conduziam o processo de expansão urbana [migrações campo–cidade, higiene sanitária, infraestrutura...] agravam-se, gerando um novo conflito urbano. A antiga malha urbana tornara-se insuficiente para atender as novas demandas e o processo de expansão criou os subúrbios e a periferia, promovendo em contrapartida o abandono e a degradação de antigos centros urbanos.

Em virtude deste cenário, especialistas nas questões urbanas passaram a desenvolver um caráter mais crítico e analítico sobre o planejamento urbano, concentrando-se esforços para solucionar e reconstruir as áreas abandonadas dentro da malha urbana.

Dentro deste contexto, quiçá por influência da Carta de Veneza, a revitalização passa a ser utilizado como um instrumento de intervenção urbana capaz de reverter a degradação de áreas mais antigas das cidades (especialmente nos centros históricos), respeitando e incorporando a paisagem existente e os valores históricos, de identidade, e de memória presentes neles.

Neste mesmo período, algumas cidades americanas, como Baltimore experimentavam a revitalização de uma forma inusitada, apropriando-se de antigas estruturas portuárias abandonadas, dando início a um processo de revitalização das frentes de água.

No entanto foi por influencia da Conferencia de Estocolmo realizada em 1972 sobre meio ambiente humano, período no qual a contaminação ambiental é identificada e debatida como uma consequência direta da urbanização não planejada e da excessiva exploração de recursos, que surge um novo pensar urbano. Em suma, o planejamento urbano que era tratado até então, como uma forma de remediar os conflitos urbanos, tornara-se uma importante ferramenta estratégica de desenvolvimento local comprometida com o meio ambiente.

Desse modo em 1977, outro importante manifesto urbanístico, denominado Carta de Machu Picchu credita ao planejamento urbano a responsabilidade de arbitrar no desenvolvimento econômico social e ambiental, através de medidas

que evitem e atenuem a degradação do meio ambiente bem como a desigualdade social.

No entanto, essa consciência só se desenvolveria bem depois da conferência de Estocolmo, com o conceito de desenvolvimento sustentável presente no relatório Brundtland de 1987 e com a conferência da Terra no Rio em 1992. Processo no qual, Ignacy Sachs contribuiu de forma incisiva, ampliando o prisma pelo qual o novo modelo de desenvolvimento projetava-se, para o pesquisador a presença de diferentes vetores da sustentabilidade interferiam no processo de desenvolvimento, e conseqüentemente de expansão urbana.

A difusão do termo desenvolvimento sustentável promoveu a maturidade técnica do urbanismo, o trato meramente sanitaria dado ao urbanismo no início do sec. XX foi sendo substituído em face a consciência da preservação histórica, conservação dos bens naturais e, o sentido de cidadania.

Neste sentido, a posição do Novo Urbanismo, ao menos no expressado em sua Carta em 1988, é mais balanceada quanto ao desenho urbano, reconhecendo que as soluções físicas por si mesmas não resolvem os problemas sociais e econômicos.

No âmbito do planejamento, as cidades precisarão fazer escolhas estratégicas sobre a sua orientação econômica, social e ambiental, uma vez que o alicerce que conduz o desenvolvimento sustentável e a denominada coerência urbana disseminada pelo Conselho Europeu de Urbanistas (2003), esta diretamente relacionada com a necessidade de se considerar as peculiaridades locais [tanto espaciais quanto históricas] no processo de expansão urbana.

“Os fatores, que doravante, influenciarão a “desempenho” das cidades (o patrimônio cultural e natural, a existência de recursos humanos habilitados e especializados, a vida cultural e um ambiente agradável, ou uma localização estratégica, entre outros) serão combinados de diferentes formas em cada cidade, contribuindo assim para a variedade urbana e permitindo a cada cidade determinar o seu próprio equilíbrio entre prosperidade econômica e qualidade de vida”. (Conselho Europeu de Urbanistas, 2003).

As cidades que souberem capitalizar os seus atributos culturais e naturais, gerindo os valores herdados da história, promovendo a sua singularidade e diversidade, tornar-se-ão coerentes e sustentáveis.

Por sua privilegiada geografia, as cidades costeiras têm despertado para a necessidade de incorporar a água no processo de desenvolvimento urbano. Neste contexto, a revitalização das frentes de água tem ampliado as potencialidades urbanas das cidades costeiras, de tal forma que se tornaram o novo paradigma do urbanismo contemporâneo no desenvolvimento sustentável de cidades costeiras.

Em todo o mundo, os portos perceberam que as antigas áreas portuárias abandonadas poderiam ser utilizadas para atividades turísticas, culturais, negócios e habitacionais. As cidades que tomaram a frente no processo de recuperação destas áreas acabaram por forjar procedimentos de planejamento urbano que se tornaram modelos para as outras, o que demonstra mecanismos de globalização não só da economia, mas também do pensamento contemporâneo.

Neste contexto, o município de Santos, cidade costeira do litoral paulista, vive o paradigma do urbanismo contemporâneo, diante da implantação do projeto de revitalização Porto Valongo Santos, objeto desta dissertação.

O projeto urbanístico além de representar o enlace entre a vida urbana e os espaços naturais costeiros, representa a ruptura dos paradigmas locais quanto ao uso exclusivo do estuário de Santos em detrimento das atividades portuárias. No entanto, as transformações socioeconômicas que modelaram e influenciaram as urbanidades presentes no território e que constituem o constructo da identidade local ganham destaque nesta dissertação.

Como visto anteriormente, o desenvolvimento sincronizado realizado entre o porto e a cidade, no início do sec. XX transformou uma região de trapiches em uma cidade portuária. De fato, foi através do Porto que Santos ganhou sua autonomia, e foi neste período com o desenvolvimento da cultura cafeeira que importantes remanescentes da arquitetura colonial brasileira consagraram-se em solo urbano.

No entanto, foi a partir de 1950 com o advento das transformações tecnológicas e dos sistemas de logística portuária trazidos com conteneurização, que as transformações nos vínculos entre o porto e a cidade promoveram uma tensão de características históricas.

Por um lado a necessidade de ampliação da infraestrutura portuária impulsionava a busca por novos espaços e pressionava os limites do porto dentro da malha urbana, por outro, a balneabilidade o município de Santos passava a atrair inúmeros turistas e novos moradores, promovendo um processo de expansão urbana nas áreas contíguas a orla da praia, e concomitantemente promovendo o abandono da região central.

Neste período, enquanto a orla da praia ganhava projeção a região central de Santos tornara-se terra de ninguém, conseqüentemente, o esvaziamento da região central, abria precedentes para que investidores em busca de áreas de armazenagem passassem a explorar antigas casarões no centro histórico.

A falta manutenção e conservação das edificações, aliadas ao vandalismo, além de afastarem os investidores, depreciaram a imagem do antigo centro histórico, que só voltaria a ser reconstruído a partir de 1997, com a criação do programa de revitalização e desenvolvimento da zona central e histórica de Santos, o denominado Alegria Centro, transformado em Lei Municipal 470/03.

No entanto, a estreita faixa de cais do Porto Valongo Santos, contígua ao centro histórico, improdutivas dentro dos novos sistemas de logísticas portuários, só viria a integrar definitivamente o projeto de revitalização do centro histórico de Santos, através de um convênio assinado em 2008 entre a Prefeitura e a Codesp (Companhia Docas do Estado de São Paulo), autoridade portuária responsável pelo complexo.

Estima-se que projeto de revitalização Porto Valongo Santos conjuga-se como estratégia urbana de reestabelecer a relação da cidade com as frentes de águas, deixando para trás as disputas territoriais em prol do desenvolvimento integrado. Atualmente é reconhecido pelas autoridades competentes, como um masterplano de desenvolvimento regional, em virtude da magnitude que o projeto enseja tanto no cenário nacional, como global.

Dentre desse contexto, para garantir a viabilidade técnica, econômica, social e ambiental do projeto, a prefeitura municipal de Santos passou a contar com a assessoria da empresa Ove Arup & Partners, contratada por meio de uma licitação.

Durante quase dois anos a empresa analisou as possíveis vertentes que conduziriam e fortaleceriam o desenvolvimento econômico da cidade e constatou que o município deveria aproveitar as oportunidades econômicas de crescimento, geradas por três setores: o hoteleiro, o comercial e as áreas de lazer, incorporando-as ao projeto Porto Valongo Santos.

No entanto, a empresa constatou que o plano original de uso das frentes de água, apresentadas pela Prefeitura, não oferecia espaço suficiente para atender as oportunidades de desenvolvimento econômico.

Em face ao aporte das recomendações apresentadas pela consultora, a Prefeitura desenvolveu uma nova proposta de revitalização das frentes de água, que avançava sobre a linha d'água, criando novos espaços que passariam a contar com a implantação um terminal de cruzeiros, marina pública, bases oceanográficas da USP (Universidade de São Paulo) e da Unifesp (Universidade Federal de São Paulo), além de hotéis, restaurantes, lojas, escritórios e o Museu Marítimo do Porto.

Em termos econômicos, a implantação de um terminal de cruzeiros assim como de uma marina, tornam-se possíveis e viáveis graças às vantagens competitivas que as frentes de água representam dentro do cenário urbano em que as cidades costeiras estão inseridas, e que favorecem a exploração de um modelo econômico multifuncional.

Em contrapartida, o sucesso do desenvolvimento da marina, assim como do terminal de cruzeiros esta diretamente relacionada com a necessidade de ampliar os cuidados com a preservação e manutenção da qualidade da água, tendo em vista que a atratividade do turismo náutico dar-se-á, em suma, pela qualidade da água no qual a embarcação esta inserida.

Em suma, por suas potencialidades paisagísticas as frentes de água tornam-se condutoras de um modelo multifuncional de desenvolvimento econômico comprometido com a preservação e manutenção da biodiversidade, bem como pela “revalorização mediática do seu capital simbólico” (Viegas et al, 1995: 11).

Ademais, o incremento do turismo náutico surge oportunamente para fomentar o turismo histórico e cultural, que integrados aos novos projetos culturais desenvolvidos no centro histórico de Santos, como Museu Pelé, o Teatro Coliseu, o Teatro Guarany, ampliam as possibilidades locais do desenvolvimento.

Em suma, a apropriação coerente das potencialidades locais de desenvolvimento econômico criam cenários ideais sobre duas vertentes, a primeira no que se refere à sustentabilidade espacial e a segunda à sustentabilidade cultural, tendo em vista que a preservação e manutenção do patrimônio histórico e natural (estuário) estão diretamente ligados com o sucesso que tal empreendimento enseja no município de Santos.

Para Del Rio (2001), o turismo recreativo, cultural, de compras e de negócios, tem se mostrado importante dinamizador econômico e social nos projetos de revitalização das áreas centrais, particularmente nas áreas portuárias e frentes de água, onde a simbiose histórica entre cidade e mar pode ser amplamente explorada.

Neste sentido, as estratégias urbanas de revitalização quando bem sucedidas devolvem elementos que compõem as referências históricas e culturais de uma sociedade, pela preservação dos bens culturais, auxiliando na construção da identidade dessa coletividade.

Ademais, a intervenção do empreendimento na região portuária promoverá a inclusão social, através da geração de empregos. Segundo dados divulgados pela prefeitura o projeto Porto Valongo tem potencial para gerar 1.200 empregos diretos, cumpre sua função social quanto à necessidade de incluir a população no processo de

O projeto Porto Valongo Santos busca ser um modelo de regeneração entre a cidade e o porto, uma vez que se desenvolve em benefício mútuo de vantagens e oportunidades que surgem pelas atividades que ocorrem fora da área do projeto.

Neste caso, ao incorporar as oportunidades locais, o projeto Porto Valongo Santos estabelece uma coerência econômica, tendo em vista que as atividades tidas secundárias, como o turismo e o comércio sempre estiveram presentes no processo de desenvolvimento urbano.

Neste contexto, pode-se dizer que as espacialidades [tanto urbanas quanto naturais] presentes nos projetos de revitalização das cidades costeiras promovem a equidade espacial, defendida por Ignacy Sachs, como sendo uma das vertentes que conduzem ao desenvolvimento sustentável.

Uma arquitetura, e uma cidade, sustentável há de ser aquela que ofereça a habitabilidade socialmente necessária, usando recursos cuja disposição e uso não destruam o meio local nem ameacem os sistemas globais que tornam o planeta habitável. Dias (2002, p. 64), considera que “o desenvolvimento sustentável é a forma mais viável de sairmos da rota da miséria, exclusão social e econômica, consumismo, desperdício e degradação ambiental em que a sociedade humana se encontra”.

A multidisciplinaridade que se exige ao processo de revitalização e a necessidade de envolver os diversos agentes locais, impõem um exercício conjunto de criatividade, no sentido de identificar os modelos mais capazes de articular parcerias de desenvolvimento local, que operam sob a forma de redes de cooperação, capazes de agir de forma relevante e adequada à realidade de cada cidade.

Do ponto de vista do city marketing a revitalização das frentes de água é considerada uma estratégia questionável pois o alto grau de homogeneização de waterfronts é um efeito colateral da globalização – sempre insaciável na busca de vantagens comparativas e identidades culturais locais.

Por outro lado, dizer que os equipamentos urbanos inseridos no Projeto Porto Valongo Santos também aumentarão o IDH (Índice de Desenvolvimento Humano) da região é falacioso, pois o atendimento aos direitos fundamentais da cidadania – saúde, educação e habitação – para a população atual não é igualmente contemplado com os investimentos diretos. Além disso, tudo se passa como se o turismo não pudesse provocar aumento de criminalidade, tráfego de

drogas e prostituição infantil, por exemplo. Essa visão desconsidera as campanhas das agências internacionais e do governo federal para alertar e prevenir a população sobre a outra face do turismo e omite medidas mitigadoras.

Ademais, observa-se que o projeto ignora o fato inegável de que a valorização imobiliária prevista pelo projeto gerará movimentos especulativos “expulsando” em curto prazo os moradores residentes de aluguel (o que tende a alimentar as favelas) e em longo prazo os que possuem pequenas propriedades, pela elevação dos valores dos imóveis. Neste contexto nenhuma medida mitigadora que está sendo abordada pelos agentes intervenientes do projeto Porto Valongo, gerando uma brecha nas questões vinculadas a sustentabilidade social da comunidades inseridas no entorno do projeto.

De fato, tal receio procede, uma vez que projetos de revitalização similares tem provocado uma espécie de museificação que acaba por gerar uma expulsão de populações locais e substituição das mesmas por uma população de classe média desejosa da experiência de habitar ou lançar empreendimentos comerciais.

Espera-se que esta pesquisa possa subsidiar a permanente construção da conscientização da permanência e manutenção do patrimônio histórico e arquitetônico, bem como das urbanidades presentes nas áreas contiguas aos projetos de revitalização. Como contribuições para a área científica da sustentabilidade urbana, na qual a oportuna presença de um projeto de revitalização possa ser considerada como uma metástase positiva na malha urbana, deflagrando em uma contínua ação de revalorização dos sítios urbanos consagrados pela história, bem como da fomentação do desenvolvimento urbano sustentável.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

A carta da Terra – **Valores e Princípios para um Futuro Sustentável**. Petrópolis 2004, 43pg www.itaipu.gov.br/ www.mma.gov.br/ www.cddh.org.br

BARDET, Gaston. **O Urbanismo**. 2 ed. Campinas: Papirus, 2001.

BONET CORREA, Antonio, **Las Claves del Urbanismo**. Barcelona, planeta 1995. ISBN: 9788408012504.

BOUBACHA, E. **Ciudad Y Puerto: Mutacion Y Recomposion**. Association Internationale Villes et Ports (AIVP). Le Havre, 1997. Disponível em: <http://emmanuel.boubacha.free.fr/villes_ports_sommaire_es.htm> . Acesso em: jan, 2012.

BRAGA, Tania M., FREITAS, Ana Paula G., DUARTE, Gabriela S. **Índice de sustentabilidade urbana** In: I ENCONTRO DA ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE PÓS-GRADUAÇÃO E PESQUISA EM AMBIENTE E SOCIEDADE, 2002. Anais... 2002.

BRÜSEKE, Franz Josef. **Desestruturação e desenvolvimento**. In: L. da C. Ferreira e E. Viola (orgs.) Incertezas de sustentabilidade na globalização. Campinas: Ed. da Unicamp, 1996.

BUSQUETS, J. (1997) - **Los Waterfront de nuevo una prioridad urbanística**, in Mediterrâneo, nºs 10 e 11, Instituto Mediterrânico, Faculdade de Ciências e Tecnologías, Universidade Nova de Lisboa, Lisboa, pp. 35-46

CARVALHO SANTOS, José. Lázaro de. **Reflexões por um conceito de urbanismo**. Malha Urbana – Revista Lusófona de Urbanismo ISSN: 1646-3765. v.3 n.3 2006 Disponível em: <[http://www.sburbanismo.viabol.uol.com.br/refelxões_urbanismo .htm](http://www.sburbanismo.viabol.uol.com.br/refelxões_urbanismo.htm)> Acesso em: nov. 2011.

CASTELLS, Manuel; BORJA, Jordi. **“As cidades como atores políticos”**, em Revista Novos Estudos CEBRAP, N 45, julho/ 1996.

CEU – ECTP – Conselho Europeu de Urbanistas – **“A nova Carta de Atenas 2003 – A visão do Conselho Europeu sobre as cidades do século XXI”** – versão portuguesa da “New Charter of Athens 2003 – The European of Town Planners Vision for the Cities in the 21st Century” – AUP-DGOTDU, 2003).

CMMAD. (Comissão Mundial sobre o Meio Ambiente e Desenvolvimento). **Nosso futuro comum**. Rio de Janeiro: Ed. da FGV, 1988.

COMISIÓN MUNDIAL PARA EL MEDIO AMBIENTE Y EL DESARROLLO / CMMAD. **Nuestro futuro común**. Madrid: Alianza Editorial, 1987.

COLLIN, Michèle. **A evolução do estatuto dos portos na Europa**. In cidades e portos: os espaços da globalização. Rio de Janeiro : DP&A, 1999.

CORBIN, Alain. **O território do vazio: A praia e o imaginário ocidental**. São Paulo: Cia. das Letras, 1989.

DEL RIO, Vicente. **Voltando às origens: A revitalização de áreas portuárias nos centros urbanos**. Arquitectos ISS1809-6298. Vol. 015.06 – ago. 2001. Disponível em: <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitectos/02.015/859>> Acesso em: 15/11/2011 22:00.

DIAS, G. F. **Pegada ecológica e sustentabilidade humana**. Sao Paulo: Gaia, 2002.

DURAZO, E. P. **Desarrollo sustentable de las ciudades**. Ciudades. n. 34, México, abr/jun. 1997

ESTEVEENS, Ana, **A reabilitação de frentes de água como modelo de valorização territorial**, Centro de Estudos Geográficos, Faculdade de Letras, Universidade de Lisboa (artigo internet)

Ferreira, V. M. (2004) **O fascínio da cidade – Memória e projecto da urbanidade** (CET ISCTE/Ler Devagar, Lisboa).

GRAZIA, Grazia de, QUEIROZ, Leda Lúcia R.F.(et alii) **A Sustentabilidade do Modelo Urbano Brasileiro. Um Desafio – Rio de Janeiro: Projeto Brasil Sustentável e Democrático: FASE/IBASE,2001.**

HERRERO, L. Jiménez. **Desarrollo sostenible y economía ecológica**. Madrid: Editorial SINTESIS, 1997.

HOYLE, Brian; PINDER, D.; HUSAIN, M.S. (1998); **Revitalising the waterfront. International dimensions of dockland redevelopment; Belhaven; Londres.**

LAMAS, José M. Ressano Garcia. **Morfologia urbana e desenvolvimento da cidade**. 3. ed. Porto: Fundação Calouste Gulbenkian; Fundação para a Ciência e a Tecnologia, 2004.

LE PRESTRE, Philippe. **Ecopolítica Internacional**. Tradução Jacob Gorender. Editora Senac: São Paulo, 2000.

Lynch, K. (1960); **A Imagem da Cidade**, (V.Portuguesa); Edições 70, Lisboa.

MAZZUOLI, Valério de Oliveira. A proteção internacional dos direitos humanos e o direito internacional do meio ambiente. Revista de Direito Ambiental, São Paulo, v. 9, n. 34, p. 97-123, abr./jun. 2004.

MANN, R. B. – Ten trends in the continuing renaissance of urban waterfronts. Landscape and urban Planning. 16:1/2 (1988) 177-199.

Meyer, H. (1999) **City and port – urban planning as a cultural venture in London, Barcelona, New York and Rotterdam** (International Books, Utreque).

MONTIBELLER FILHO, Gilberto. **Ecodesenvolvimento e desenvolvimento sustentável - Conceitos e princípios**, in: Textos de Economia, Florianópolis, UFSC, 1993, v. 4, n. 1, p:132-142.

MONTE-MOR, Roberto Luis de. **“Urbanização extensiva e lógicas de povoamento: um olhar ambiental”**. In Território, globalização e fragmentação. São Paulo, Hucitec, 1994.

OCHOA, Ana Rita (2005, septiembre); **Dinâmicas Urbanas de Crescimento em metrópoles portuárias. Tensões a orienta da cidade de Lisboa**; in: On the waterfront, nº7, pp. 30/40; Barcelona.

REMESAR, A. (2002). **Waterfronts and Public art: a problem of language**. Em A. Remesar (ed.), The arts in urban development – Waterfronts of art II (pp. 3- 26). Barcelona: Publicacions Universitat de Barcelona

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

SACHS, Ignacy. **Ecodesenvolvimento: crescer sem destruir**. SP. Vértice. 1986.

SACHS, Ignacy. **Estratégias de Transição para do século XXI – Desenvolvimento e Meio Ambiente**. São Paulo: Studio Nobel – Fundação para o desenvolvimento administrativo, 1993.

SACHS, Ignacy. **Caminhos para o desenvolvimento sustentável**. Rio de Janeiro: Garamond, 2000.

SCHMITT, Claudia J. Sociedade, natureza e desenvolvimento sustentável: uma abordagem preliminar. Porto Alegre: PPGS/UFRGS, março 1995.

SIEBER, R.T. (1999) - **Intervenção nas frentes de água das cidades americanas**, in FERREIRA, V.M.; INDOVINA, F. (Org.), A Cidade da EXPO'98, Bizâncio, Lisboa, pp.63-77.

SOUZA, Marcelo Lopes de. **Mudar a Cidade: uma introdução crítica ao planejamento e à gestão urbanos**. Bertrand Brasil: Rio de Janeiro,2002.

TUNDERBRIDGE, C. (1988) – **Policy convergence on the waterfront? A comparative assessment of North American revitalisation strategies**”, in

Revitalizing the waterfront, HOYLE, PINDER AND HUSAIN (Eds.), Belhaven Press, London

TURBINO, L.; DA SILVA, M.P. **História do Porto de Santos**. Santos: Editora Brasileira de Marketing – Livros e Edições Históricas, 2002. 80 p.

ZANCHETI, S.M., **A Negação da Negociação da Revitalização Urbana**. 2000. Disponível em: <http://www.urbanconservation.org/comentario.htm>, no dia 27/11/11.