

ENTREMEIOS: UMA NOVA RELAÇÃO PORTO-CIDADE EM SANTOS

ÁREA DE INTERVENÇÃO: HISTÓRICO, DIAGNÓSTICO E OBJETIVOS: O município de Santos, localizado no litoral do estado de São Paulo, abriga em seu estuário o maior complexo portuário da América do Sul – o Porto de Santos. A história do município, que por vezes se confunde com a história do próprio porto inaugurado em 1892, também apresenta sobreposições de ordem econômica, social, ambiental e cultural, configurando a intrínseca relação Porto-Cidade.

Apesar de ser responsável pelo movimento de bens e mercadorias correspondentes a cerca de 67% do PIB do país, atualmente a instância portuária santista não cumpre os parâmetros dos Índices de Desenvolvimento Ambiental (IDA), segundo a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), tornando-se um grande agente de impacto ambiental principalmente para o município e suas imediações.

Diante deste cenário, considerando ainda o recorte temático da 17ª edição do concurso CBCA/ALACERO, a presente proposta procura oferecer uma resposta projetual alinhada aos parâmetros dos IDA, em uma área localizada na região central do município, mais precisamente no bairro Valongo.

A área escolhida para o desenvolvimento do projeto está inserida em um contexto de ruptura morfológica do tecido urbano, onde as redes de infraestrutura associadas à logística e ao transporte de cargas do porto atualmente configuram uma zona descontínua, de difícil acesso, constituída por um amplo conjunto edificado em estágio avançado de deterioração e de obsolescência. Nela é possível reconhecer sucessivas fragmentações morfológicas ocasionadas, sobretudo, pela justaposição de três sistemas modais distintos – hidroviário, rodoviário e ferroviário –, e que representam verdadeiras barreiras urbanas para seus habitantes. Assim, apesar de ter abrigado as fases iniciais do desenvolvimento da cidade, o que inclui a implantação da estação inicial da Estrada de Ferro Santos-Jundiaí (1867), entende-se que, diante da necessidade de ações contundentes contra a mudança global do clima, a relação Porto-Cidade também requisita abordagens/respostas interventivas que rompam com paradigmas estabelecidos outrora.

Durante o aprofundamento da pesquisa quanto as condições ambientais do estuário, dados alarmantes relativos à contaminação das águas foram cruciais para o encaminhamento e definições gerais da proposta. Entre eles estariam as conclusões recentes (2023) de pesquisas publicadas pela Universidade Federal de São Paulo (UNIFESP), as quais demonstraram que o estuário de Santos é um dos locais mais contaminados por microplástico do mundo. Em análises de moluscos das imediações da balsa, por exemplo, foram encontradas entre 12 a 16 partículas plásticas por grama de tecido, o maior nível de contaminação quando comparado com dados provenientes de mais de cem estudos de quarenta países. Outro aspecto determinante foram as implicações ocasionadas pela poluição petrolífera sobre a vida marinha, e que, assim como a contaminação por microplásticos, são decorrências diretas e indiretas das atividades industriais e portuárias presentes no estuário. Diante do exposto, o programa da proposta se organiza em três módulos edificados, a saber:

MÓDULO A: Unidade de Pesquisa em Microplástico; **MÓDULO B:** Unidade de Reabilitação e Despetrolização da Vida Marinha; **MÓDULO C:** Unidade Submersa de Observação do Estuário e Monitoramento de Moluscos. Neste sentido, e em complemento às questões arquitetônicas e urbanísticas que o trabalho emoldura, a proposta busca encorajar uma nova relação/interação entre a água e seus habitantes, sem perder de vista objetivos de longo prazo que contribuam para a contínua conscientização socioambiental e para a mitigação dos impactos negativos do porto sobre o ambiente construído e marinho.

PARTIDO E PROPOSTA: PRINCIPAIS ESTRATÉGIAS: Dentre as principais diretrizes estabelecidas para a proposta de intervenção estaria a necessária articulação do tecido urbano na região do Valongo, desdobrada de acordo com as seguintes estratégias:

- Redefinição do tecido urbano e desobstrução do acesso ao mar: conversão das três linhas férreas paralelas de superfície em linhas enterradas, no trecho correspondente à área de intervenção.
- Incorporação do terminal modal hidroviário: anexação do terminal das embarcações de transporte de passageiros existente, que conectam tanto a região de Vicente de Carvalho-Guarujá quanto a Vila dos Pescadores-Santos, ao conjunto da proposta de intervenção.
- Redefinição da transição entre a terra e o mar: redesenho da borda e implantação de uma piscina de marés, possibilitando aos habitantes novas condições de uso e fruição do estuário e de sensibilização permanente de suas condições ambientais, mediante ações intensivas e paulatinas de descontaminação da água para que se tornem efetivamente banháveis.
- Ressignificação das infraestruturas portuárias: releitura de um repertório de elementos conhecidos da paisagem do estuário (guindastes, portainers, plataformas, entre outros) transpostas para as estruturas das edificações do conjunto da proposta de intervenção.

PARTIDO E PROPOSTA: INSERÇÃO URBANA, CONCEPÇÃO ARQUITETÔNICA E ESTRUTURAL: Procurando construir um diálogo com o redesenho da borda do mar no trecho correspondente à área de intervenção, o programa se distribui em três edificações (módulos) implantadas em uma sequência escalonada de sucessivos avanços sobre a água, enunciando uma integração gradual entre as tipologias das edificações e os programas que abrigam. Na medida em que as edificações se estendem ao mar, elas também submergem, permitindo ensaiar outras possibilidades de articulação entre as águas e o ambiente construído.

Em referência aos antigos trapiches/atracadouros do Valongo, uma extensa passarela atua como um grande eixo de circulação horizontal que conecta e atravessa os três módulos, articulando-se com as suas respectivas circulações verticais. Com a premissa de proporcionar uma interação direta entre as áreas de acesso público e de acesso privado de todo o conjunto, a passarela também é pensada aos moldes de um passeio da orla, tanto do ponto de vista da funcionalidade de um percurso objetivo, como das possíveis permanências e formas de apropriação, sobretudo em relação à sua vocação para a contemplação da paisagem urbana – na qual as dinâmicas Porto-Cidade, lugar cultural tão caro à Região Metropolitana da Baixada Santista, são protagonistas.

Como critério de inovação e também como resposta às condições apresentadas relacionadas às mudanças climáticas, o projeto procura incentivar a difusão do aço naval na construção civil, através do ensaio de sua aplicação vinculada a uma linguagem arquitetônica que tira partido do contexto marítimo em que se inscreve, ou seja, em diálogo estreito com os sistemas de grande porte – treliçados, atirantados, móveis e flutuantes– presentes nas estruturas portuárias.

Ainda neste sentido, a proposta estrutural foi desenvolvida considerando premissas de durabilidade e otimização de material a partir da adoção do aço ASTM A 572 grau 60, em grande parte do projeto, cuja resistência possibilita condições de aproveitamento amplamente favoráveis, sobretudo quando comparada ao aço A36, convencional para a construção civil. Vistos em conjunto, o que o trabalho procura ressignificar é o imaginário santista em sua relação Porto-Cidade, por meio de uma reconfiguração da espacialidade associada às variações do nível do mar – condição sine qua non do cotidiano das cidades litorâneas e das áreas portuárias – no qual se propõe uma nova transição, mediação, entre a terra e o mar.

