

VALONGUS



ALEGORIAS URBANAS FRENTE MAR

Bruna Loporchio Lazareti

APRESENTA

VALONGUS

ALEGORIAS URBANAS FRENTE MAR

TER 8:00 15-JUNHO-2021

Esta ação realizada em colaboração com a Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, pela Universidade Presbiteriana Mackenzie, está contida na cidade de Santos, no primeiro setor portuário concebido pela cidade, O Porto Valongo.

PORTÃO

2

SETOR

214

FILA

B

ASSENTO

14

INTEIRA
Ingr: 400,00
Tx. Conv: RS 0,00
AUFM

INGRESSO VIP



VIDEO



*Quando se tem amor naquilo que faz, atingimos as nossas maiores conquistas.
Não se entristeça, isto era tudo o que o palhaço menos queria.*

Autor

VALONGUS
ALEGORIAS URBANAS FRENTE MAR

Bruna Loporchio Lazareti

Trabalho final de graduação do Curso de Arquitetura e
Urbanismo da Universidade Presbiteriana Mackenzie.

Orientador de Monografia:

Dr. Arq. Urb. Carlos Andrés Hernández Arriagada

Orientador de Projeto:

Dr. Arq. Urb. José Luiz Tabith

São Paulo
2021

VALONGUS
ALEGORIAS URBANAS FRENTE MAR

BANCA EXAMINADORA

Dr. Arq. Urb. Carlos Andrés Hernández Arriagada
Universidade Presbiteriana Mackenzie

Dr. Arq. Urb. Paulo Roberto Corrêa
Universidade Presbiteriana Mackenzie

Msc. Arq. Urb. Carlos Murdoch
Universidade Veiga de Almeida, Rio de Janeiro

Mestranda Arq. Urb. Gláucia Cristina Garcia dos Santos
Faculdade de Arquitetura e Urbanismo - FAUUSP

São Paulo
2021

AGRADECIMENTOS

Primeiro lugar agradeço a Deus, que me guia e me ampara com sabedoria e me mostra que as coisas simplesmente devem acontecer.

A minha família, a minha base. As pessoas que me ensinaram e ensinam diariamente tudo sobre a vida, sobre respeito e humildade. A minha mãe, Antonella, pelo apoio incondicional e por não medir esforços para a minha felicidade. Por me ajudar sempre e estar ao meu lado em todos os momentos. Ao meu pai, Elcio, pelas árduas e constantes reflexões e ensinamentos sobre a vida, sobre ensinar a sempre olhar o melhor lado de cada situação, pelo carinho, apoio e preocupação diária. Obrigada aos dois pelo constante amor nos momentos difíceis, por me mostrar que a vida é uma constante dança e que devemos sempre ter coragem. Dentro dos meus maiores sonhos, estão vocês ao meu lado e neste não seria diferente.

Ao meu irmão querido, Matheus, agradeço por me mostrar um outro olhar da vida, pela leveza e pelas ondas que passam e deixam memórias de boas aventuras.

Ao André por todo seu amor. Por me mostrar que a vida é bem melhor ao lado de alguém que te faz caminhar sempre com um belo sorriso no rosto, vivenciando as melhores e memoráveis danças da vida.

Quero agradecer à Universidade e aos professores, que me moldaram e me ensinaram muito mais do que apenas arquitetura e urbanismo. Destaco o meu orientador, Carlos Andrés Hernández Arriagada, que não mediu esforços para o meu aprendizado, que acreditou e acredita em mim diariamente. Mestre, obrigada pelas boas risadas, pela amizade e pelos grandes ensinamentos sobre a arquitetura e sobre a vida.

Agradeço também ao professor José Luiz Tabith, que me acompanhou e me ajudou em tempos tão difíceis. Obrigada Professor, por confiar em mim, por suas orientações, ensinamentos e conselhos.

Um agradecimento muito especial aos amigos que estiveram sempre ao meu lado e me apoiaram de forma incondicional, mesmo quando o tempo parecia escasso. Em especial a Maria Júlia e a Isabella, irmãs que a FAU me trouxe, levo vocês para sempre em meu coração. À Beatriz e Amanda, parceiras de vídeo chamadas pelas madrugadas para fazermos projetos juntas, ainda que presencial não fosse possível. Obrigada amigas, vocês foram essenciais.

Agradeço também a dança, por me proporcionar ensinamentos e disciplina que levo para a vida. Pelos anos de prática, pelas dores e calos, pelos choros, conquistas e pelas experiências. Obrigada a todos os lugares e a todas as pessoas que a dança me permitiu conhecer, com certeza me ajudaram a moldar meu caráter como pessoa e hoje, como arquiteta.

Ao ano de 2020 e 2021, que apesar de serem tempos difíceis, me ressignificou e trouxe muito aprendizado para a vida.

Agradeço a todos aqueles que questionaram o desenvolvimento deste trabalho. Grandes projetos são os maiores riscos, mas com certeza, são as nossas maiores conquistas.

Meu carinho especial a todos que de alguma maneira me ajudaram a chegar até aqui.

Hoje, sobretudo, agradeço por estar me formando naquilo que sempre sonhei ser, arquiteta.

RESUMO

De uma maneira geral, cidades portuárias apresentam configurações semelhantes entre si. A dependência entre o passado, presente e futuro faz com que se desenvolvam projetos que se interconectam no estado atemporal. As marcas do passado delimitam um ponto de partida para o futuro, reconhecendo mudanças que se encaixem com o desenvolvimento da cidade.

A cidade litorânea de Santos proveniente do segundo maior porto da América Latina, segundo CEPAL, acrescenta consideravelmente para o desenvolvimento econômico do Brasil, além de ser a principal porta de escoamento dos produtos brasileiros. Contudo, hoje admite uma problemática quanto à urbanidade entre infraestruturas portuárias e a metrópole. Tomando como frente do estudo o setor do Valongo, bairro criativo de Santos que se destaca não apenas por ser a primeira zona a se consolidar do complexo portuário, mas por contemplar importantes equipamentos públicos de interesse histórico, turístico e cultural, hoje admite uma problemática quanto a desconectividade entre cidade e porto, isto porque há um alto fluxo de caminhões de cargas na perimetral que impede a chegada de pedestres na borda.

Entendendo as lógicas decorrentes do passado guiará o desenvolvimento de panoramas que transcorrerá em um futuro potencial, tanto quanto ao desenvolvimento da zona portuária quanto ao desenvolvimento econômico, social e cultural de Santos. Visto isso, o presente trabalho tem como objetivo restabelecer a conectividade entre a cidade e a zona portuária através de uma reestruturação urbana e artística na Hinterlândia, reiterando a essência do bairro Valongo, apresentando alegorias urbanas frente mar, contemplando dinâmicas do Cirque du Soleil, grupo de circo mundialmente conhecido pelas suas apresentações espetaculares e que engloba todo tipo de arte, de maneira que integre toda a população local e turística, gerando uma maior urbanidade.

PALAVRAS - CHAVES: Porto Valongo, Reestruturação Urbana, Reconexão, Hinterlândia, Alegorias urbanas.

ABSTRACT

In general, port cities have similar configurations to each other. The dependence between the past, present and future causes projects to develop that interconnect in the timeless state. The hallmarks delimit a starting point for the future, recognizing changes that fit with the development of the city.

The coastal city of Santos which contains the second largest port in Latin America, according to CEPAL, adds considerably to Brazil's economic development, besides being the main outlet for Brazilian products. However, today admits a problem regarding the urbanity between port infrastructures and the metropolis. Taking as front of the study the sector of Valongo, a creative neighborhood of Santos that stands out not only for being the first area to consolidate the port complex, but for contemplating important public equipment of historical, tourist and cultural interest, today admits a problem regarding the disconnectivity between city and port, because there is a high flow of cargo trucks in the perimeter that prevents the arrival of pedestrians at the edge.

Understanding the logics arising from the past will guide the development of panoramas that will take place in a potential future, both in terms of the development of the port area and the economic, social and cultural development of Santos. Given this, the present work aims to restore connectivity between the city and the port area through an urban and artistic restructuring in Hinterlândia, reiterating the essence of the Valongo neighborhood, presenting urban allegories facing the sea, contemplating dynamics of Cirque du Soleil, a circus group worldwide known for its spectacular presentations and encompassing all kinds of art, in order to integrate the entire local and tourist population, generating greater urbanity.

KEY WORDS: Port of Valongo, Urban Restructuring, Reconnection, Hinterland, Urban Allegories.



01

- _Introdução
- Senhoras e Senhores

- Introdução
- Objetivo e Metodologia
- Avaliação Espacial do Território
- Evolução Urbana
- Caracterização dos Processos Históricos
- Aspectos Condicionantes
- Resultados: Estratégias Projetuais
- Conclusões

02

- _CAPÍTULO 01
- Território Investigado

- Introdução
- Objetivo e Metodologia
- Avaliação Espacial do Território
- Evolução Urbana
- Caracterização dos Processos Históricos
- Aspectos Condicionantes
- Resultados: Estratégias Projetuais
- Conclusões

03

- _CAPÍTULO 02
- Um Novo Mundo

- Introdução
- Objetivo e Metodologia
- Covid - 19: Pandemia Mundial
- Panorama Brasileiro: Santos e Valongo
- Resultados: Estratégia Projetual para o Território do Valongo
- Conclusões

04

- _CAPÍTULO 03
- Os circos

- Introdução
- O Momento Histórico: Surgimento
- A Nova Interface do Circo: O Soleil
- Pandemia do Covid - 19: Atual Situação do Cirque
- Conclusões

05

- _CAPÍTULO 04
- Estudos de Caso

- Introdução
- Urbano
- Arquitetônico
- Cênico
- Conclusões

06

- _CAPÍTULO 05
- O Projeto

- Leitura do Território
- Processos
- Partido
- Concepção Estrutural
- Granelheiro du Soleil

07

- _CAPÍTULO 06
- Considerações Finais

- Conclusões

08

- _CAPÍTULO 07
- Listas

- Bibliografia
- Glossário

Sumário

INTRODUÇÃO

Figura - Cenário Apresentação Amaluna - Cirque du Soleil..... 14 e 17

CAPÍTULO 1

Figura 1.1 - Cidade e Canal de Santos, São Paulo, Brasil.....	22 e 23
Figura 1.2 - Configuração do território portuário. A partir do crescimento da área de influência da hinterlândia em concomitância com a estrutura de conexão.....	25
Figura 1.3 - Vista aérea do Estuário de Santos.....	27
Figura 1.4 - Mapa identificando a evolução urbana de Santos.....	33
Figura 1.5 - Desenvolvimento territorial a partir dos planos estratégicos implantados ao longo do estuário de Santos desde 1867, contextualizando as principais estruturas funcionais e a conectividade a partir da instalação de infraestruturas amparadas pela legislação e normativas instauradas ao longo do século XX.....	35
Figura 1.6 - Vista do atual pátio de contêineres no Porto Valongo.....	36
Figura 1.7 - Mapa identificando a localidade dos cinco setores portuários e dois bairros citados, destacando o território investigado.....	37
Figura 1.8 - Leituras do território investigado.....	38
Figura 1.9 - Mapas identificando as características demográficas e espaços públicos.....	39
Figura 1.10 - Porto Valongo destacando a direita, infraestruturas portuárias, ao centro a hinterlândia e galpões tombados e a esquerda, a cidade.....	40
Figura 1.11 - Mapeamento dos galpões na área investigada.....	41
Figura 1.12: A desconectividade entre o porto, a perimetral e a cidade. A Hinterlândia como zona intermediária.....	42
Figura 1.13 - Mapa de espacialização das estratégias projetuais para o território do Porto Valongo.....	44

CAPÍTULO 2

Figura 2.1 - Imagem da Crise do Coronavírus.....	52
Figura 2.2 - Mapa do mundo demarcando América Latina e Caribe.....	54
Figura 2.3 - Dados de movimentação de cargas no Valongo.....	55
Figura 2.4 - Crise do Coronavírus.....	57
Figura 2.5 - Local de origem do vírus.....	58
Figura 2.6 - Índice de Vacinação mundial.....	61
Figura 2.7 - Ritmo de vacinação mundial diária.....	61
Figura 2.8 - Leitura do território de Santos e destaques nos setores portuário e estuário.....	64 e 65
Figura 2.9 - Total de peso Bruto exportado em longo curso por país de destino em 2019 - Milhões de Toneladas.....	63
Figura 2.10 - Bairro e Porto do Valongo demarcado os principais pontos turísticos.....	66
Figura 2.11 - Armazéns degradados na orla portuária do Valongo.....	66
Figura 2.12 - Aplicação das estratégias no território.....	68 e 69
Figura 2.13 - Diagrama de conceituação das novas logísticas portuárias para Porto Offshore.....	70
Figura 2.14 - Diagrama de conceituação das novas logísticas portuárias.....	73

CAPÍTULO 3

Figura 3.1 - Palhaço fazendo as pessoas rirem.....	78
Figura 3.2 - Circo du Soleil.....	81
Figura 3.3 - Desenho de acrobatas identificados no Egito Antigo.....	83
Figura 3.4 - Acrobata desenhado sob cerâmica grega.....	83
Figura 3.5 - Mulheres fazendo acrobacias.....	84
Figura 3.6 - Exibições atléticas sob corridas equestres.....	84
Figura 3.7 - Circo Massimo passando pela reconstrução.....	85
Figura 3.8 - Família de malabaristas itinerantes se apresentando em uma rua lotada.....	87
Figura 3.9 - Pavilhão de equinos de Philip Astley.....	88
Figura 3.10 - O circo coberto de Philip Astley, com a diversidade de números.....	89
Figura 3.11 - O circo de Ricketts na Filadélfia.....	92
Figura 3.12 - Parte interna da lona, apresentação Kurios, Cirque du soleil.....	96
Figura 3.13 - Primeira apresentação do Cirque du Soleil.....	95
Figura 3.14 - Espetáculo Varekai.....	98
Figura 3.15 - Sede internacional do Cirque du Soleil, em Montreal, Canadá.....	98
Figura 3.16 - A palhaça brasileira Gabriella Argento se apresentando no espetáculo do Cirque du Soleil, Amaluna.....	103

CAPÍTULO 4

Figura 4.1 - O Porto de Santos.....	108
Figura 4.2 - Revitalização do Waterfront, Hong Kong, China.....	113
Figura 4.3 - Perspectiva do projeto com demarcação das 3 aldeias.....	114
Figura 4.4 - Perspectiva Museu M+.....	115
Figura 4.5 - Perspectiva Anfiteatro.....	116
Figura 4.6 - Perspectiva Waterfront.....	117
Figura 4.7 - Perspectiva do Mercado e feira.....	117
Figura 4.8 - Perspectiva do Parque.....	117
Figura 4.9 - Revitalização do Waterfront do Rio de Janeiro, Porto Maravilha.....	118
Figura 4.10 - Imagem aérea do Porto Maravilha antes da intervenção.....	120
Figura 4.11 - Imagem da intervenção.....	123
Figura 4.12 - Imagem do desenvolvimento da intervenção.....	123
Figura 4.13 - Sede do Cirque du Soleil, em Montreal.....	128
Figura 4.14 - Plantas setorizadas do complexo.....	129
Figura 4.15 - Estúdio, área para confecção de figurinos e corredores da sede do Cirque.....	128
Figura 4.16 - Estúdio de iluminação do complexo.....	128
Figura 4.17 - Entrada da sede.....	129
Figura 4.18 - Área para desenvolvimento dos figurinos.....	130
Figura 4.19 - Corredores da sede.....	130
Figura 4.20 - Estúdio.....	131
Figura 4.21 - Apresentação do Cirque du Soleil, Varekai.....	132
Figura 4.22 - Ícaro caindo no mundo de Varekai.....	135

Figura 4.23 - Apresentação do Varekai.....	135
Figura 4.24 - Varekai.....	136
Figura 4.25 - Aplicabilidade das principais características dos estudos de caso na área de estudo.....	139

CAPÍTULO 5

Figura 5.1 - Perspectiva noturna do projeto desenvolvido, Valongus.....	143
Figura 5.2 - Imagem do território demarcando as três faixas da paisagem: a cidade, perimetral e frente marítima.....	146
Figura 5.3 - Centro histórico de Santos.....	146 e 147
Figura 5.4 - Casarões de época.....	147
Figura 5.5 - Armazéns tombados e degradados na Hinterlândia.....	148
Figura 5.6 - Imagem da avenida perimetral, com o alto fluxo de caminhões de carga e o não protagonismo e espaço do pedestre na área.....	149
Figura 5.7 - Centro histórico de Santos.....	150
Figura 5.8 - Casarões de época.....	150 e 151
Figura 5.9 - Largo Marquês de Monte Alegre.....	151
Figura 5.10 - Imagem atual da Hinterlândia.....	152
Figura 5.11 - Imagem atual da Hinterlândia.....	152 e 153
Figura 5.12 - Avenida Perimetral.....	153
Figura 5.13 - Diagrama conceitual da ideia de desenvolvimento deste trabalho.....	155
Figura 5.14 - Perspectiva do complexo Valongus.....	156 e 157
Figura 5.15 - Mapa esquemático espacializando as principais condicionantes, potencialidades e deficiências a serem potencializadas no recorte estudado.....	159
Figura 5.14 - Perspectiva do complexo Valongus.....	160 e 161
Figura 5.17 - Diagramas conceituais do projeto.....	162 e 163
Figura 5.18 - Diagrama de programa e área dos armazéns.....	164
Figura 5.19 - Diagrama de programa e área dos píers.....	165
Figura 5.20 - Perspectiva do complexo em um fim de tarde.....	166 e 167
Figura 5.21 - Planta de cobertura do complexo do Valongus demarcando as principais diretrizes.....	168 e 169
Figura 5.22 - Planta do térreo do complexo estipulando futuras ampliações do Valongus.....	170 e 171
Figura 5.23 - Planta do mezanino do complexo demarcando tipologias de paisagismo do Valongus.....	172 e 173
Figura 5.24 - Planta de cobertura das construções do complexo do Valongus.....	174 e 175
Figura 5.25 - Perspectiva do complexo do Valongus.....	176 e 177
Figura 5.26 e 5.27 - Perspectivas da nova concepção dos armazéns.....	178
Figura 5.28 - Ampliação do armazém 1.....	180
Figura 5.29 - Ampliação do armazém 2.....	181
Figura 5.30 - Ampliação do armazém 3.....	182
Figura 5.31 e 5.32 - Perspectivas internas das vistas dos novos mezaninos propostos.....	183
Figura 5.33 - Perspectiva interna dos armazéns.....	184 e 185
Figura 5.34 e 5.35 - Perspectivas dos píers e marina.....	186
Figura 5.36 - Ampliação dos Píers.....	188 e 189
Figura 5.37 - Perspectiva da arena picadeiro do complexo do Valongus.....	190 e 191
Figura 5.38 e 5.39 - Perspectivas do parque criado com o rebaixo da perimetral.....	192
Figura 5.40 e 5.41 - Perspectivas noturnas do parque aceso e suas dinâmicas.....	194
Figura 5.42 - Corte A.A Urbano.....	196 e 197

Figura 5.43 - Corte B.B Urbano.....	196 e 197
Figura 5.44 - Corte C.C Urbano.....	198 e 199
Figura 5.45 - Perspectiva do armazém com a nova envoltória.....	200
Figura 5.46 - Perspectiva do armazém com a nova envoltória e sua relação com o complexo.....	200
Figura 5.47 - Perspectiva do armazém com a nova envoltória e sua relação com o complexo.....	201
Figura 5.48 - Perspectiva do armazém com a nova envoltória.....	201
Figura 5.49 - Corte D.D Urbano.....	202 e 203
Figura 5.50 - Corte E.E Urbano.....	202 e 203
Figura 5.51 - Perspectiva do píer e marina.....	204
Figura 5.52 - Perspectiva da cobertura de lona tensionada trazida para a arena picadeiro do píer.....	204
Figura 5.53 - Perspectiva do píer com os armazéns de fundo.....	205
Figura 5.54 - Perspectiva do píer com os armazéns e parque du soleil de fundo.....	204
Figura 5.55 - Elevação 1 do complexo.....	206 e 207
Figura 5.56 - Elevação 2 do complexo.....	206 e 207
Figura 5.57 - Elevação 3 do complexo.....	208 e 209
Figura 5.58 - Elevação 4 do complexo.....	208 e 209
Figura 5.59 - Perspectiva final de tarde da fachada do armazém.....	210 e 211
Figura 5.60 - Perspectiva no fim de tarde do projeto desenvolvido, Valongus.....	212 e 213
Figura 5.61 - Ensaio da logística de montagem dos dois tipos de coberturas adotadas.....	215
Figura 5.62 - Detalhe construtivo do armazém.....	216 e 217
Figura 5.63 - Perspectiva do armazém.....	217
Figura 5.64 - Detalhe construtivo da lona tensionada.....	218 e 219
Figura 5.65 - Perspectiva da cobertura em lona.....	219
Figura 5.66 - Perspectiva do píer.....	220
Figura 5.67 - Detalhe construtivo píer fixo e píer móvel.....	220 e 221
Figura 5.68 - Perspectiva do parque iluminado.....	222
Figura 5.69 - Detalhe construtivo das varefas iluminadas e das vigias.....	222 e 223
Figura 5.70 - Corte perspectivado do Graneleiro du Soleil.....	224 e 225
Figura 5.71 - Fluxo modal do Graneleiro du Soleil no estuário do Valongo.....	225
Figura 5.72 - Estrutura existente do graneleiro.....	226
Figura 5.73 - Perspectiva do graneleiro demarcando os fluxos, novas estruturas admitidas e as inclinações das fachadas.....	226 e 227
Figura 5.74 - Diagrama de programa e área do graneleiro.....	228
Figura 5.75 e 5.76 - Perspectivas do graneleiro.....	229
Figura 5.77 - Perspectiva do graneleiro du Soleil inserido no complexo do Valongus.....	230 e 231
Figura 5.78 - Perspectiva da inclinação da lateral do graneleiro.....	232 e 233
Figura 5.79 - Planta nível 0.00.....	234 e 235
Figura 5.80 - Planta tipo para níveis +2,97 e +5,70.....	234 e 235
Figura 5.81 - Planta nível +12,30.....	236 e 237
Figura 5.82 - Corte A.A Graneleiro du Soleil.....	238 e 239
Figura 5.83 - Corte B.B Graneleiro du Soleil.....	240
Figura 5.84 - Perspectivas Graneleiro du Soleil.....	241
Figura 5.85 - Elevação 1 Graneleiro du Soleil.....	242 e 243
Figura 5.86 - Elevação 2 Graneleiro du Soleil.....	244 e 245
Figura 5.87 - Perspectiva fim de tarde com a fachada inclinada e as apresentações acontecendo no Graneleiro du Soleil.....	246 e 247

ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários

CAP – Conselho de Autoridade Portuária

CDURP – Companhia de Desenvolvimento Urbano na Região do Porto

CEPAL – Comissão Econômica para a América Latina e o Caribe

CEPC – Código de Ética Profissional do Contador

CODESP – Companhia Docas do Estado de São Paulo

CONDEFASA – Conselho de Defesa do Patrimônio Cultural de Santos

CONDEPHAAT – Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico

EMTU – Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos

IBAMA – Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis

NIDE 1 – Núcleos de Intervenção e Diretrizes Estratégicas

OMS – Organização Mundial da Saúde

TECON – Terminal de Contêineres Brasil

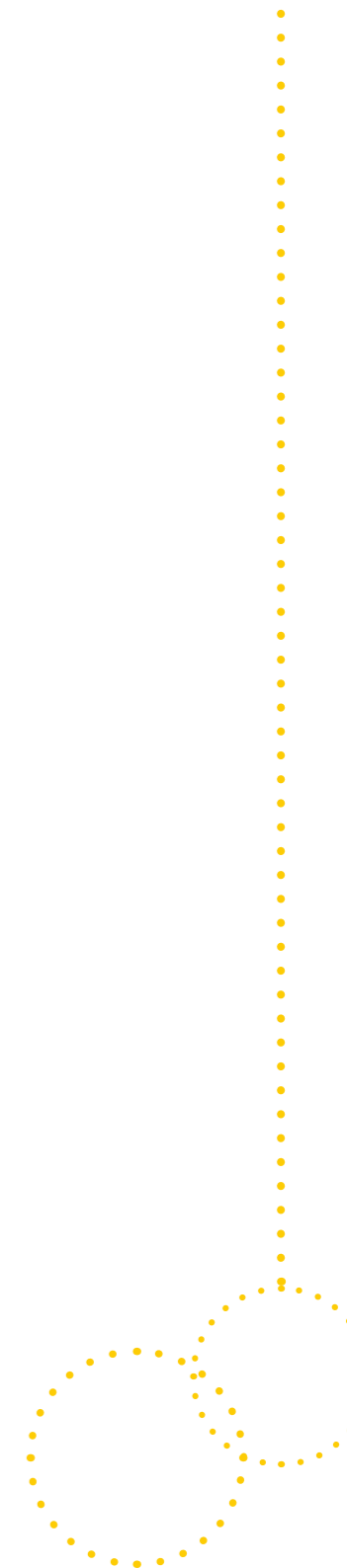
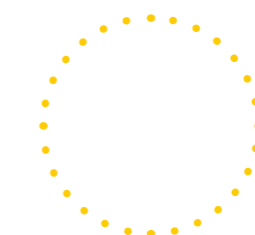
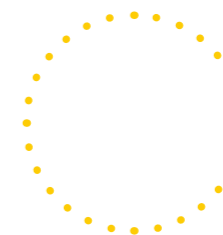
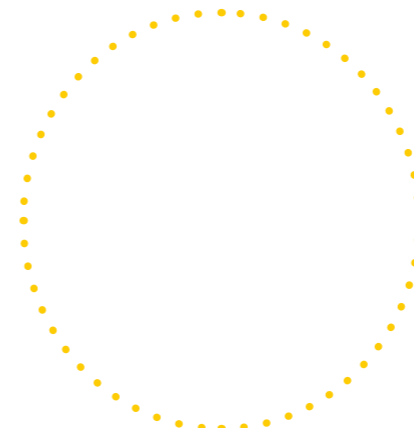
UNESCO – Organização das Nações Unidas para Educação, Ciência e Cultura

UNTAD – Conferência das Nações Unidas para Comércio e Desenvolvimento

UTI – Unidade de terapia intensiva

VLT – Veículo Leve sobre Trilhos

ZC1 – Zona Central 1





SENHORAS E SENHORES...

A monografia se direciona para o processo de revitalização urbana e cultural entre o Bairro Valongo e Cais do Valongo, gerando Alegorias Urbanas frente ao mar.

A relevância que hoje o Porto de Santos tem economicamente para com a baixada santista e país, é inegável. Contudo, o Porto Valongo é um bairro que se destaca por suas características físicas e culturais históricas. Físicas como o pátio de atracação e seu calado e culturais históricas por se tratar do primeiro bairro consolidado da cidade de Santos, onde hoje é concentrado os primeiros e principais edifícios da cidade cuja o cunho é patrimonial.

No entanto, através de um levantamento e compreensão da área, foi identificado a problemática quanto a falta de infraestrutura e maquinário especializado para atender as demandas do porto. Além disso, a região do Valongo se tornou subutilizada decorrente de um processo de degradação e abandono por parte da população, uma vez que o local não direciona seu protagonismo ao pedestre e sim para infraestruturas portuárias, servindo apenas como suporte estrutural e refúgio para a população com baixa qualidade de vida e renda.

Contudo, diante deste cenário, o trabalho se dispõe em propor um novo olhar para a área a partir da compreensão do histórico e importância econômica cultural, a fim de potencializar e induzir uma possível proposta que revitalize a frente mar com um ponto de vista cultural, protagonizando os cidadãos e turistas.

Entender as lógicas artísticas foi fundamental para conduzir e introduzir o trabalho. A arte é algo subsequente de pequenos gestos que, através de uma cadência de movimentos e ritmos, é criada uma harmonia própria. Arquitetonicamente, basta um espaço vazio para que a dança ou qualquer tipo de arte possa se propagar no espaço, contagiando qualquer espectador que ousa doar seu tempo para admirá-la.

Para tanto, a proposta para o Valongo objetiva a revitalização da frente marítima a partir de infraestruturas geradoras de cultura e economia, induzindo alegorias urbanas frente mar imprevisíveis, em espaços existentes potenciais. Para tanto, foram implementados dois grandes pólos essenciais: Escola Sede do Cirque du Soleil e Marina; além de um grande polo potencializador atrativo: o Teatro no Granelero.

A intenção principal é propor instrumentos arquitetônicos que propiciem a potencialização econômica da área, gerando empregos e formas de aprendizagem cultural artística a todo tipo de faixa etária. Com a aprendizagem, é possível praticar o ofício e trabalhar para uma companhia que valoriza os artistas. Além disso, a proposta de trazer uma dinâmica de empresa que é conhecida mundialmente pelo alto nível de profissionalismo tanto para com os artistas e funcionários quanto para as apresentações em si, como o Cirque du Soleil, potencializa o turismo local, acrescentando ainda para o centro e a cidade como um todo.

A organização deste trabalho constitui-se em quatro capítulos dispostos de maneira que, os quatro primeiros capítulos dão aporte a conceituação do capítulo final ao qual se entende sobre a realização deste projeto.

— *Capítulo 01*

O desenvolvimento deste capítulo foi em conjunto com o Orientador Carlos Andrés Hernández Arriagada para o Congresso IV Simpósio Brasileiro Online de Gestão Urbana, coordenado pela ANAP. Este Artigo foi escolhido como publicação na Revista de Gestão Ambiental e Sustentabilidade – Revista GeAS.

A pesquisa trata-se da relevância do Porto de Santos, focando o Porto Valongo, no recorte temporal do Século XX. É demonstrado de que forma a cidade se desenvolveu em detrimento do Porto e, a partir do contexto histórico, é possível identificar os motivos de abandono da área. Além disso, é apresentado as reais razões para que a conexão entre cidade e frente mar se justifique como necessária e estratégias projetuais que fundamentam e agreguem a área.

— *Capítulo 02*

O desenvolvimento deste capítulo foi em conjunto com o Orientador Carlos Andrés Hernández Arriagada para o Congresso Latino Americano de Desenvolvimento Sustentável, coordenado pela ANAP.

Para este recorte, é apresentado as dinâmicas decorrentes nos dias atuais. Em 2019 permanecendo até 2021, com a descoberta da doença que causou uma pandemia mundial, o Covid-19, houveram mudanças na forma de agir na sociedade, em espaços públicos e principalmente na área do porto. Este capítulo tem como objetivo principal apresentar estratégias projetuais para o Porto Valongo, Santos, visto sob a perspectiva deste novo mundo.

— *Capítulo 03*

Neste capítulo foi estudado o surgimento do circo mundialmente. Entender as raízes do circo é fundamental para compreender a interdisciplinaridade, semelhanças e diferenças que a proposta do Cirque du Soleil traz. Delineando isto, é possível identificar que, no Cirque du Soleil, há uma proposta diferente para cada espetáculo, uma história que envolve toda a produção e uma multipluralidade de culturas, uma vez que os artistas são de diversos lugares do mundo. Além disso, é relatado a influência do Covid-19 na companhia circense americana.

— Capítulo 04

Abordando o termo de revitalização a partir de projetos que pautaram sobre a mesma perspectiva cultural, o capítulo 3 exemplifica estudos de casos que foram essenciais para o desenvolvimento deste trabalho. Em primeiro plano, é apresentado o projeto urbano do arquiteto Rem Koolhaas para a cidade de Hong Kong onde é destacado um plano cultural como requalificação.

Outro aspecto apresentado é a requalificação do Porto Maravilha, na cidade do Rio de Janeiro. Esta proposta, além de ser relevante no âmbito cultural e portuário, se destaca por ser no mesmo país que o projeto defendido nesta monografia, o que auxilia em tecnologias existentes e eficientes que já ocorrem dentro do País.

Como proposta arquitetônica, é apresentado a Sede do Cirque du Soleil, em Montreal, Canadá, que dá suporte ao entendimento das dinâmicas e necessidades que os artistas e produtores necessitam, trazendo verossimilhança e versatilidade ao projeto.

É também apresentado estudo de caso cênico, que deu aporte para o entendimento da essência que o Cirque du Soleil busca. O estudo foi baseado na apresentação estreada em 2002 pela companhia, o Varekai.

Portanto, o capítulo fundamenta referências e projetos que assumem propostas de requalificação para a área, mapeando as deficiências e potencialidades, a fim de propor um plano urbano coerente com a estruturação do bairro.

— Capítulo 05

Neste capítulo final é apresentado todo o processo projetual e as intenções pré estabelecidas a partir da compreensão dos estudos feitos ao longo desta pesquisa.

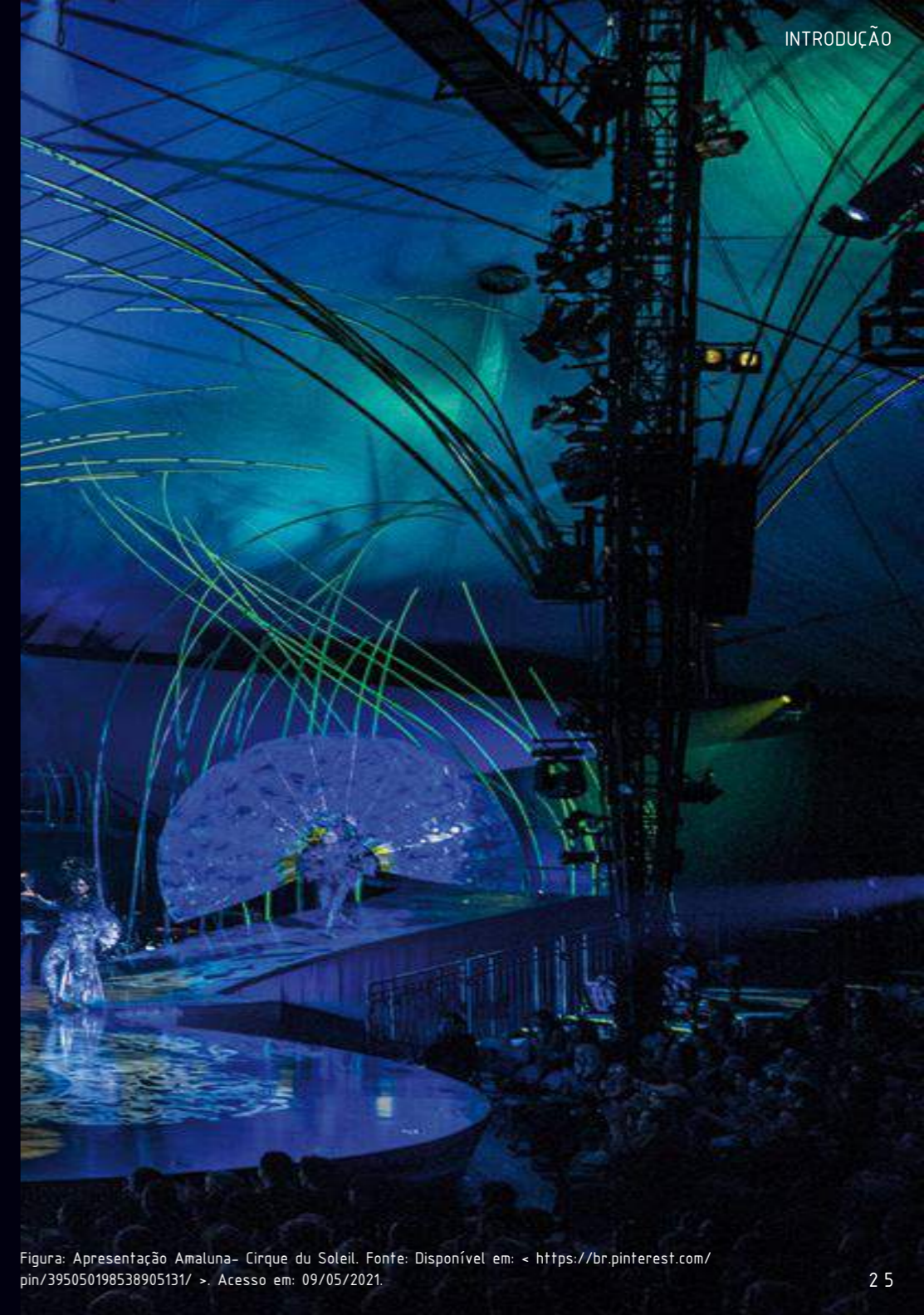


Figura: Apresentação Amaluna- Cirque du Soleil. Fonte: Disponível em: < <https://br.pinterest.com/pin/395050198538905131/> >. Acesso em: 09/05/2021.



CAPÍTULO 1 O TERRITÓRIO INVESTIGADO

Artigo desenvolvido em co-autoria com o orientador Carlos Andrés Hernández Arriagada para o Congresso Sibogu - IV Simpósio Brasileiro Online de Gestão Urbana, coordenado pela ANAP.

Artigo publicado na revista de gestão ambiental e sustentabilidade - GeAs.



A história de um país é fruto da riqueza do solo, do trabalho do seu povo e das atividades portuárias. E o Porto de Santos pode orgulhar-se de ter contribuído para escrever a história do Brasil.

Clotilde Paul

● A investigação se debruça no desenvolvimento urbano da cidade de Santos e suas relações com o Porto Valongo, durante o século XX. Atualmente, segundo Macedo (2008), a frente borda apresenta uma intensa deterioração patrimonial, isto porque, compreendendo decorrências do processo histórico, indica um processo de desindustrialização, tornando as atividades portuárias obsoletas. Diante dessa mudança causada pela redução do desenvolvimento da capacidade industrial, o porto passou a funcionar segregando a cidade de seu complexo.

O porto evoluiu tecnologicamente, mas os bairros contíguos continuaram a se desenvolver apoiando-se em uma tradição muito própria. Mudaram-se os intervenientes (imigrantes e marinheiros), mas o ambiente se manteve. Estas características muito próprias destes locais, foram se transformando em verdadeiras “feridas abertas” (poluídas, violentas, inacessíveis) no tecido urbano das cidades. (GUIMARÃES, 2006)

O Bairro Valongo, primeiro bairro a ser consolidado na história de Santos e a primeira área desenvolvida da zona portuária, surgiu como consequência da necessidade de expansão oriunda da grande demanda de exportação do café que vinha do interior paulista. Por conseguinte, as primeiras ferrovias conectando a cidade de Santos ao interior de São Paulo foi surgindo no bairro. Por este motivo, segundo Lanna (1995), o Valongo havia sido a conexão, tão valorizada, entre a cidade rumo a atual região metropolitana de São Paulo.

Com todo o processo e necessidade vinda dessa nova ferrovia ligando Santos ao interior paulista, o bairro se elevou à categoria de centro da cidade de Santos e com isso, trouxe novas pessoas para circular pelos calçadões, dando espaço para reconhecimento de importantes acontecimentos sociais, religiosos, comerciais, culturais e políticos da cidade. Contudo, segundo Souza (2016) isto refletiu economicamente aos números que Santos agregava ao estado de São Paulo, principalmente pelo fato das negociações do café.

De acordo com os quadros abaixo, é possível compreender a tamanha colaboração que a produção do café fez na economia, isto consequentemente aumentou o fluxo de trânsito na hinterlândia (zona entre cidade e mar) ao longo do século XX. (Quadro 1.1 e Quadro 1.2)

ANO	HABITANTES
1913	88.967
1950	194.968
1960	259.298
1970	339.905
1980	417.707
1991	415.602

Quadro 1.1: Desenvolvimento da população no município de Santos, século XX. Fonte: Diagnóstico da área central elaborado para subsidiar a revisão dos Programas Alegria Centro e Alegria Centro Habitação, Sedurb/PMS, 2016.

ANOS	TONELAGEM INICIAL	TONELAGEM FINAL
1900 a 1908	350.000	530.689
1908 a 1916	530.689	605.906
1916 a 1924	605.906	615.044
1924 a 1932	615.044	383.076
1932 a 1939	383.076	675.299

Quadro 1.2: Índices de movimentação do café em Santos, de 1900 a 1939. Fonte: CODESP, 2001.

No transcurso histórico, segundo Lanna (1995), o período de crescimento econômico trouxe consigo profundas alterações no cotidiano da cidade. A expansão territorial permitiu que as pessoas buscassem novas oportunidades, modificando a paisagem do Bairro Valongo, onde o que era pautado com grandes casarões residenciais, deu espaço para vocações administrativas, comerciais e de prestação de serviços.

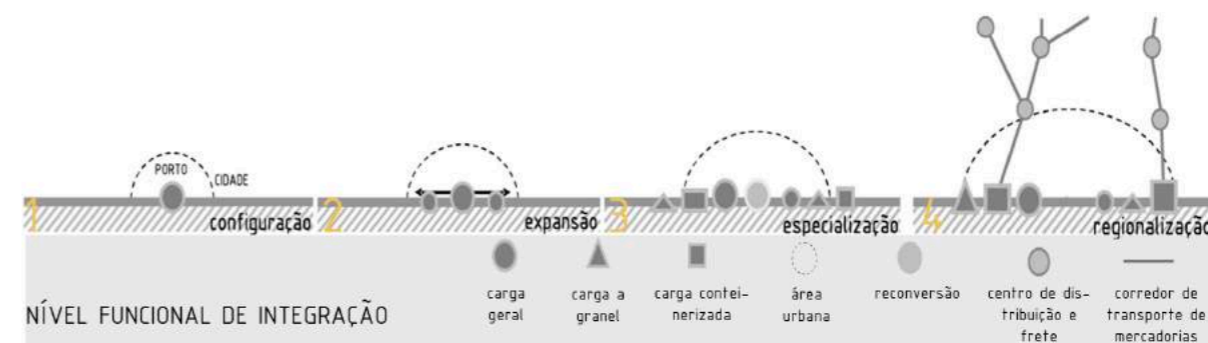
No setor do porto, correspondido pelo bairro, concentravam operações de carga e descargas que, por consequência, trouxeram consigo uma intensa movimentação de veículos de alto porte, afastando as dinâmicas potencializadoras de conexão entre a cidade e a área de borda, perdendo o protagonismo do pedestre e originando uma paisagem pautada pela degradação urbana e desconectividade com o seu entorno.

Segundo Macedo (2008), a transformação entre uma “aglomeração” (espaço circunscrito e contínuo) para uma “rede” (espaço descontínuo e não homogêneo) evidencia a principal mudança desejável para a área.

Conforme definição dos espaços portuários por Jean Rodrigues (2004), estas estruturas são as que influenciam a conformação da Hinterlândia. A Hinterlândia, definida conforme Hernández e Garcia (2019), denota os aspectos geográficos presentes em um território, estes desenhados pelas economias e negócios presentes, decorrentes pela definição da cadeia logística que desde os anos de 950 propicia o estabelecimento de microeconomias, sendo definidas por meio de três aspectos territoriais. (figura 1.2)

1. A **hinterlândia macroeconômica**: é caracterizada por aglomerações regionais de cargas, tipicamente as de grãos sólidos. Estabelece-se uma relação entre origem e destino;
2. A **hinterlândia física**: estabelece as relações entre a infraestrutura e a produção econômica, a conectividade do porto se dá através da acessibilidade permitida pelos meios de transporte que interligam e abastecem o porto;
3. A **hinterlândia logística**: é uma relação que se articula diretamente com a produção macroeconômica por estruturas flexíveis.

Figura 1.2: Configuração do território portuário. A partir do crescimento da área de influência da hinterlândia em concomitância com a estrutura de conexão. Fonte: Notteboom, Theo, 2004.



● A pesquisa tem como objetivo entender como ocorreu o desenvolvimento territorial no século XX no Porto Valongo através dos seus aspectos históricos apontando a desconexão existente entre o setor do porto e a cidade, ocasionando a segregação espacial do território. A pesquisa trata de responder por meio de uma pergunta norteadora as possíveis estratégias que venham a implementar a melhoria deste setor portuário, sendo:

“Quais as estratégias no atual cenário urbano que permitam a reconexão do Porto Valongo com a Cidade de Santos através do aprimoramento de atividades urbanas e produtivas, gerando novas urbanidades?”

● A metodologia proposta consistiu em duas etapas:

1. A primeira etapa é visita “In loco” no território investigado para avaliação de suas características morfológicas, físicas, conectivas, levantamento de aspectos ambientais e aspectos que geram as atuais degradações da zona urbana, considerando ambiências e as ocupações atuais;
2. Revisão bibliográfica, revisão de dados e indicadores referentes a área de estudo, considerando sua importância logística e quantitativos referente a sua produtividade, evidenciando a importância territorial na relação cidade e porto.

O TERRITÓRIO INVESTIGADO



Figura 13. Vista Aérea do Estário de Santos. Fonte: Disponível em: <<https://exame.com/inditias-sobre/porto-de-santos/>>. Acesso em: 30/03/2021

● Localizado a 70 km da cidade de São Paulo, segundo Gonçalves (2008), o Complexo Portuário localizado na cidade de Santos possui 13 km de área acostável, adentrando cerca de 2 km do Oceano Atlântico. Suas Instalações se identificam a partir da Margem Direita (Santos) desce o setor da Ponta da Praia até o setor de Alamoá e na sua Margem Esquerda (ligeiramente Guarujá), estendesse desde a Ilha de Barnabé até a embocadura do Rio Santo Amaro. Contudo, o município de Cubatão também possui algumas instalações destinadas ao setor portuário.

A área de influência do Porto de Santos, abrange toda a região Sudeste, Sul e grande parte da região do Centro- Oeste do Brasil, movimentando cargas em trânsito para os países sul americanos da Bolívia, Paraguai e Chile, devido a sua localização e sua malha de acessos e fluxos modais de transportes, na sua grande maioria através de caminhões.

É importante ressaltar que seus efeitos econômicos são significativos para toda a Região Metropolitana da Baixada Santista e no atual cenário internacional, segundo CEPAL, o porto é o 3º de maior importância na América Latina, estando atrás do conglomerado portuário do Panamá e do Porto El Callo no Peru.

Classificado como o terceiro maior porto da América Latina, o Porto de Santos busca a constante modernização, quanto às suas estruturas e modelos de equipamentos, porém, diante do seu grande número de movimentações (122,5 milhões de toneladas), ainda não comporta e não atende um número adequado de demandas de cargas.

Segundo dados da ANTAQ (Agência Nacional de Transportes Aquaviários) em 2019, o sistema portuário brasileiro realizou 64,6 mil atracações e movimentou 1,104 bilhão de toneladas. Com os seguintes tipos de cargas:

- **Granéis sólidos:** 680,2 milhões de toneladas sendo, 367,8 milhões de toneladas destinadas a minérios de ferro, 92,4 milhões de toneladas de insumos da soja e 55,7 milhões de toneladas para milho;
- **Granéis Líquidos:** 251,5 milhões de toneladas foi destinado para petróleo e derivados;
- **Carga geral solta:** 55,7 milhões de toneladas;
- **Contêineres:** 117 milhões de toneladas, atingindo 10,5 milhões de TEU.

Em comparação aos portos organizados brasileiros, o Porto de Santos se destaca pela capacidade de maior movimentação, seguido pelos portos de Itaguaí no Rio de Janeiro, o porto de Paranaguá no estado do Paraná e os portos de Rio Grande no estado do Rio Grande do Sul e o porto de Suape localizado no estado de Pernambuco.

Segundo Santos Port Authority (2020), são 122,5 milhões de toneladas movimentadas anualmente, os embarques atingem 90,4 milhões de toneladas, e os desembarques atingem 32,2 milhões de toneladas.

Em termos de tonelagem a principal carga de exportação se caracteriza pelo insumo da soja, sendo enviada para países como China, Irã e Espanha. Em segundo plano, ficaram os óleos brutos de petróleo comercializados principalmente com a China, Chile e Estados Unidos. Em terceiro, a produção do café é enviada para os Estados Unidos, Itália, Alemanha e mais 67 países.

Santos Port Authority (2020) afirma que os dez principais parceiros comerciais do Brasil, analisados sob o aspecto da exportação, através do Complexo Portuário de Santos são: China, Estados Unidos, Argentina, Holanda, Alemanha, Arábia Saudita, Irã, México, Itália e Chile. Outra questão a ser apontada, as principais cargas de importação desembarcadas no porto, destaca o insumo do óleo diesel, importado dos Estados Unidos, Cingapura e Portugal.

Dentre os países que enviam seus produtos para o Brasil por meio do Porto de Santos, além dos já citados, fazem parte desta relação, também a Coreia do Sul, Japão, Índia e França.

Relacionando-se diretamente com a gestão do porto, segundo Hernández (2012), estas influências internacionais se relacionam com o denominado Port Authority. Tal nomenclatura, segundo Collyer (2008), enuncia a possibilidade de estabelecimento de agência privada, ou governo, ou até mesmo uma companhia, a qual é proprietária ou possuidora das instalações portuárias, podendo operar sob o aluguel do espaço, na estrutura do porto e na responsabilidade do gerenciamento destas áreas.

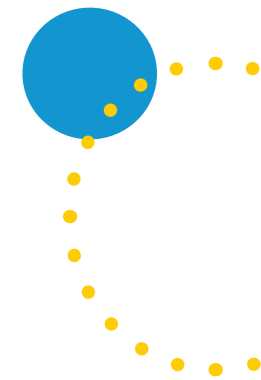
No caso do Complexo Portuário, segundo Gonçalves (2008), a lei correspondente ao artigo 30 firma a organização e o funcionamento dos portos nacionais brasileiros, referindo ao caso do "Conselho de Autoridade Portuária", é importante que seja citado:

Art. 30. A operação portuária em instalações localizadas fora da área do porto organizado será disciplinada pelo titular da respectiva autorização, observadas as normas estabelecidas pelas autoridades marítima, aduaneira, sanitária, de saúde e de polícia marítima. (LEI DOS PORTOS, 2013)

O complexo portuário se apresenta como principal elemento econômico para um país e de fato, um grande ponto de chegada e saída. Conectando-se globalmente. Definido como uma fronteira logística potencialmente caracterizada para se projetar e viabilizar um território metropolitano urbanizado, a frente marítima é o atual foco para o desenvolvimento de uma política urbana nacional, voltada para uma reinvenção do espaço como promotor de cenários internacionais e com redes articuladas de hinterlândias. Este elemento proposto para reflexão se define como:

A hinterlândia é uma oportunidade de reconfiguração territorial em Santos, gerando maior urbanidade, e não somente infraestruturas portuárias. (HERNÁNDEZ, 2012)

A borda marítima de Santos é na atualidade um território formado por infraestruturas portuárias, zona de ferrovias e empresas de contêineres. Apesar de seus auxílios enriquecedores a economia nacional, é uma zona que induz o desenvolvimento de uma maior urbanidade.



● O desenvolvimento e evolução da cidade de Santos é dado, segundo Hernández (2012), a partir de ciclos econômicos que se baseiam conforme o crescimento tecnológico e territorial em função dos avanços logísticos de transferência de mercadorias.

Este processo se inicia em 1890, com a modernização portuária a partir do surgimento da Companhia das Docas de Santos que influenciou não só o Porto, mas o crescimento da cidade através das taxas de importação e avanços tecnológicos que levou ao crescimento do país ao longo destes períodos. (Souza, 2006)

O processo, baseado em um contexto histórico, foi estruturado a partir de três períodos que marcaram diretamente os aspectos urbanos e econômicos, ocasionando transformações no sistema de produção local.

1. Período do Café, de 1890 a 1930;
2. Período do Petróleo, de 1931 a 1979;
3. Período da Containerização do Porto, de 1980 até a atualidade.

Em 1890, com a chegada da ferrovia, Hernández (2012) afirma que, os sistemas de escoamento do café se dinamizaram com o estabelecimento de novos setores de estocagem e o aparecimento tecnológico de novas embarcações, resultando em um grande crescimento no porto, o que ocasionou transformações em terminais e armazéns.

A partir do século XX, o território portuário sofre a influência dos planos urbanos com as diretrizes sanitárias implantadas pelo engenheiro Saturnino de Brito a fim de sanar as deficiências da época.

A cidade de Santos o seu cenário, consiste de um centro histórico pautado por um eixo de expansão que se estende até a atual região do Porto Valongo, estabelecendo assentamentos na região marítima, crescendo juntamente com os bairros de Vila Nova e Macuco. Esta expansão urbana que ocorre o desenvolvimento do centro portuário do Valongo que acolhe o desenvolvimento do cais e a construção do primeiro trecho acostável totalizando uma faixa de 200m em 1890.

A partir do século XIX a ferrovia se expandiu para novas zonas que permitiu um crescimento urbano para novas regiões, principalmente próximo aos morros. Esta expansão também permitiu o desenvolvimento de São Vicente e Guarujá.

Segundo Hernández (2012), os principais objetivos nas instalações portuárias, foi aumentar a capacidade de instalações e armazenamento de contêineres. Com isso, estimou-se a implementação de pátios portuários, novos arrendamentos de áreas, novos sistemas tecnológicos e a instalação de um controle de tráfego.

Em 2009, o Governo Federal possibilitou a ligação de travessia entre a cidade de Santos e Guarujá devido a incompatibilidade existente na transposição do canal pelas balsas.

Em 2010, com as implementações impostas, o desenvolvimento do Programa de Aceleração de Crescimento que consolidou Santos como maior porto da América Latina na época.

Com isso, foi estimado novos berços de atracação, aprofundamento e dragagem, tendo em vista o crescimento do canal, passando de 13 para 17 metros.

O Programa de Aceleração de Crescimento iniciado no ano de 2010 com um investimento estimado de 500 milhões de reais, visando um melhoramento de suas infraestruturas, a fim de dobrar seus percentuais econômicos e os números de movimentação de cargas.

No ano de 2011, foi criada a Resolução número 03, consolidada pelo Programa de Investimentos em Infraestrutura de Transportes Rodoviários, Ferroviários e Hidroviários de Interesse Estratégico para Logística, Acessibilidade e Competitividade do Porto Organizado de Santos. Esta estabelece infra estruturas e programas voltados para obras de remodelação da hinterlândia ao longo de todo o conjunto portuário.

O programa foi dividido em etapas e contextualizado a partir de estudos de propostas estratégicas. Tais quais:

1.Dragagem e Aprofundamento do canal: No ano de 2012, o processo de dragagem já estava em andamento sendo aprovado pelo IBAMA (Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis), tendo controle e monitoramento total de fauna e flora local. Estas obras tem a finalidade de garantir o aprofundamento do canal de Santos, assim possibilitará o acesso de embarcações de grande porte ao longo do estuário;

2.Projeto Avenida Perimetral: Em 2003, os projetos estavam sob supervisão da CODESP (Companhia Docas do Estado de São Paulo) que desenvolvia soluções para o tráfego de veículos pesados. A proposta visava a construção de novas avenidas perimetrais ao longo dos setores de armazenagem do porto, caracterizando a margem direita e esquerda do estuário.

3.Projeto Marina: Previsto desde 2007, a marina seria instaurada entre os armazéns 1 e 8, promovendo a conexão entre porto e cidade. O projeto conta com uma restauração dos antigos galpões tombados para atividades de lazer, turismo e comércio. Soma-se a este projeto a integração viária através do Projeto da Perimetral com a construção de uma passagem subterrânea nomeada como Mergulhão, que seria localizada entre os armazéns 1 e 2.

4.Túnel submerso: A estrutura prevista para o túnel foi projetada para uma profundidade submersa mínima de 21 metros, permitindo a circulação de veículos, automóveis, caminhões e uma linha de VLT (Veículo leve sobre trilhos).

5.VLT (Veículo leve sobre trilhos): Conforme a EMTU (Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos), o projeto adota um metro de superfície de 15 quilômetros, denominado VLT. O sistema é marcado pela diminuição de poluentes, uma vez que utiliza energia elétrica para o seu funcionamento.

6.Frente Marítima Valongo: O projeto foi desenvolvido pela empresa Ove Arup & Partners, contratada pela administração municipal da Cidade de Santos. A proposta visa a conexão entre zona portuária e centro histórico da cidade por meio de uma especulação imobiliária ligada a uma rede de negócios.

● Durante o período colonial, o litoral paulista constituiu-se numa das áreas de maior adensamento populacional, sendo polarizada por Santos/ São Vicente que, também, articula-se com o planalto paulistano. (ORNELLAS, 2008; apud MORAES, 1991)

Uma pequena parcela de terra, localizada na região central do litoral do estado de São Paulo e inserida na Ilha de São Vicente, contribuiu para a história do desenvolvimento e consolidação estrutural do Brasil. Segundo Paul (2012), admirado desde o primeiro instante pelo primeiro donatário da Ilha de São Vicente, Martim Afonso de Souza, Santos consolidou, em um primeiro momento, com uma implantação de extrema importância no aspecto do comércio marítimo brasileiro, visto que foi escolhida como solução, uma vez que a região de São Vicente foi descartada por se tratar de uma região espreada. (figura 1.1)

Segundo Lanna (1995), o reconhecimento econômico do porto se deu a partir das negociações de exportação do açúcar, antes disso, durante os séculos XVI e XVII, a área servia como um entreposto comercial. No entanto, com as atividades açucareiras em alta no país, o porto se debruçou da exportação deste meio econômico até o século XVIII. Para tanto, no ano de 1792, foi inaugurada a Calçada de Lorena, um caminho exclusivo, na serra do mar, para que as mulas pudessem transitar e transportar as mercadorias sem interrupções.

Neste período, a paisagem se limitava ao que hoje é reconhecido como Bairro Valongo e Quartéis. Apesar do grande desenvolvimento que o país transcorreu por conta do açúcar, Souza (2006) aponta que não se observava grandes mudanças na região conforme parâmetros que hoje temos de cidade. O bairro era marcado por funções comerciais com mão de obra de caráter estrangeiro. Quartéis estava diretamente ligado a funções administrativas e militares do porto, com mão de obra composta por habitantes locais, menos oportunos, que mantinha seu sustento com a pesca.

Ao longo dos anos, Souza (2006) assume que, em detrimento do desenvolvimento econômico, o Porto de Santos se viu na necessidade de expansão. O desenvolvimento foi se dando horizontalmente em direção a ponta da praia. No entanto, no final do século XIX, o reconhecimento e valorização de Santos foi inevitável com o desenvolvimento da cultura cafeeira, elevando em 1839, à categoria de cidade. (figura 1.4)

Esse porto moderno surgiu através do café. E o importante para a cidade foi a criação do que eu chamo do complexo cafeeiro. Esse conjunto de atividades comerciais ligadas à exportação e comercialização do café, que pode ser resumido na figura dos comissários, corretores, exportadores, armazéns gerais, sistema financeiro bancário. (GONÇALVES, NUNES, 2008)

Conforme Lanna (1995), o crescimento em alta escala do café acarretou, no ano de 1867, a inauguração da ferrovia que interligava a baixada santista a capital (Jundiaí), a São Paulo Railway. O porto assume uma relevante posição no âmbito econômico e estrutural da cidade. A área do Valongo, marcada antes por residentes estrangeiros, deu espaço para habitantes que prestavam serviços diretamente ligados ao Porto.

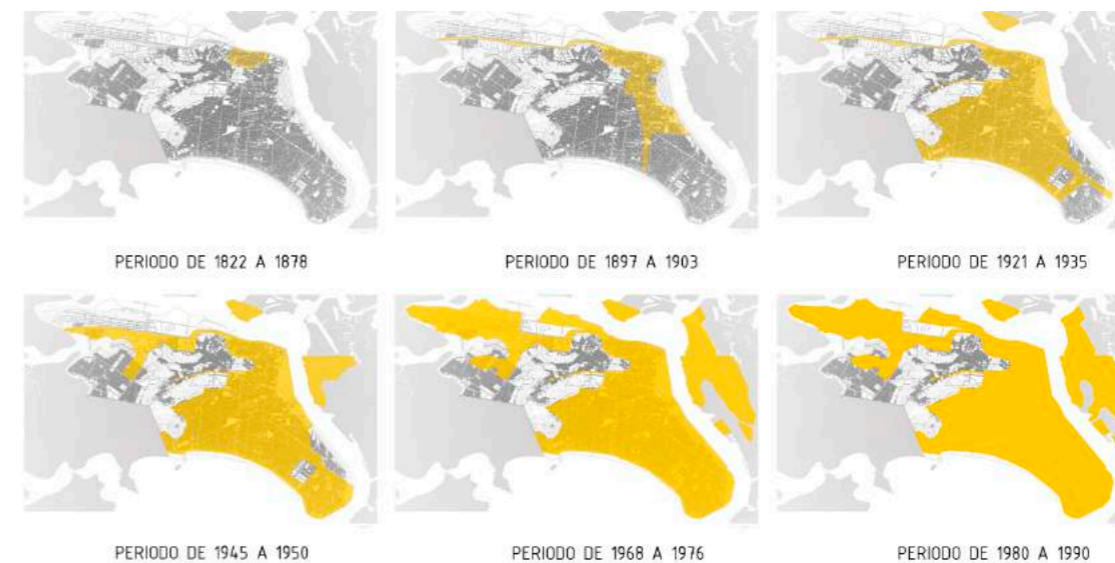


Figura 1.4: Mapa identificando a evolução urbana de Santos. Fonte: SOUZA, 2016. Editado pelos Autores.

Neste contexto, Carriço (2016) fundamenta que é identificado os primeiros déficits da cidade. O local passou a apresentar problemas de insalubridade relacionados aos canais e aos cortiços superlotados que não admitiam saneamento básico, ocasionando epidemias e afastamento da população residente. Diante deste cenário de calamidade, a cidade passou por um processo bruto de saneamento urbano realizado pelo engenheiro Francisco Saturnino Rodrigues de Brito, contratado pelo governo.

Em 1926, ocorre o primeiro plano de desenvolvimento do Porto de Santos, plano estratégico que permitiu o crescimento da hinterlândia e dos setores de estocagem com a ampliação lineares do cais, passando de 500m para 3000m de área de atracagem. O tráfego de mercadorias na hinterlândia do Porto de Santos sofre a primeira redução de transporte e movimentação em consequência da quebra da bolsa de New York em 1929, levando à queima das sacas de café. (HERNÁNDEZ, 2012)

Apesar do entusiasmo econômico apresentado na década de XX em função do café, a crise de 1929 afetou a escala mundial, inclusive Santos. Visto isso, houve um movimento reduzido no porto e com isso, a cidade passou por um declínio abrupto. É levado em consideração que, a causa disto foi em decorrência de uma região comercial e monofuncional, servida ao porto, abrindo no século XX uma série de transformações. (figura 1.5)

Em 1947, conforme Carriço (2016) é construído o primeiro elemento intermodal ligando São Paulo a Santos, a Avenida Anchieta, ressaltando ainda mais a importância do Porto a nível regional. Entretanto, além da Avenida, foi proposto o plano regional de Santos, pelo engenheiro Prestes Maia, que destacou a abrangência urbana levando em consideração pontos geomórficos, tecnológicos, históricos, além da revisão das legislações.

linha do tempo

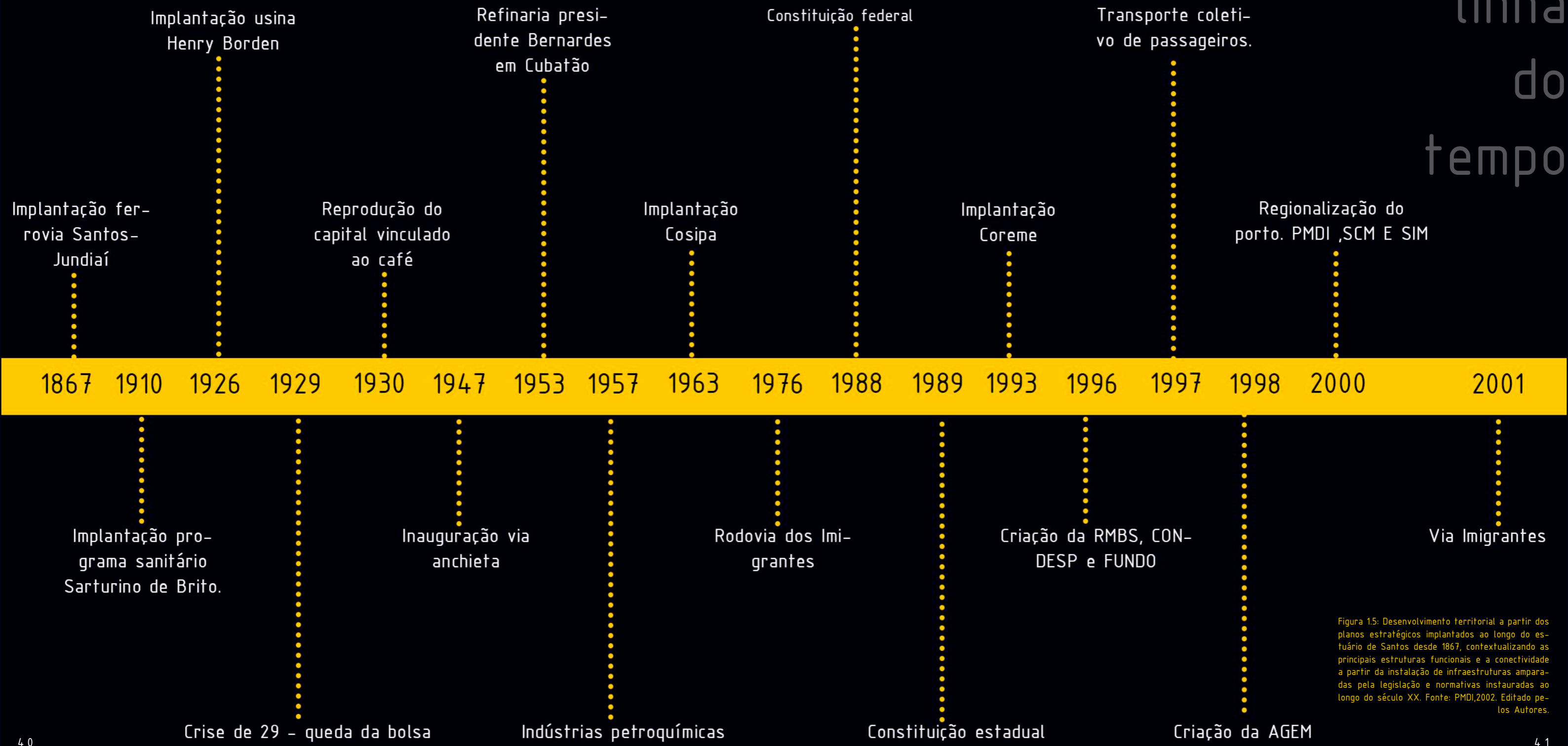


Figura 15: Desenvolvimento territorial a partir dos planos estratégicos implantados ao longo do estuário de Santos desde 1867, contextualizando as principais estruturas funcionais e a conectividade a partir da instalação de infraestruturas amparadas pela legislação e normativas instauradas ao longo do século XX. Fonte: PMDI,2002. Editado pelos Autores.

Com a exportação tomada pelos granéis líquidos e o petróleo, na década de 50 e 60, é provocado a retomada do tráfego intenso na Hinterlândia pois ela interliga setores de estocagem e de transporte. Entretanto, o alto fluxo interessou indústrias petroquímicas, hidrelétricas, siderúrgicas e automobilísticas para se instalarem na região por meio dos armazéns de borda.

A região do Valongo ao oeste do porto passou a se desenvolver a partir da indução do seu crescimento, sendo este pensado através da escala regional que permitiu as expansões do município, além do crescimento portuário que ocorreu na margem esquerda do canal, na cidade do Guarujá. (SOUZA, 2006)

Em 1970, de acordo com Souza (2006), surge um novo ciclo econômico na baixada santista que permanece até os dias atuais. Com a instalação da empresa TECON (Terminal de Contêineres Brasil), a área passa a ter uma nova característica que exigiu, nos anos de 1981 a 1990, um avanço tecnológico para contenção dos contêineres nos setores de estocagem. (figura 1.6)



Para que possa compreender a característica da zona portuária é importante que se tenha em vista as seguintes condições específicas: a) os usos ficam condicionados às determinações das normas legalmente fixadas para os terrenos compreendidos na concessão federal do Porto de Santos. (PRODESAN, 1968)

Figura 1.6: Vista do atual pátio de Contêineres no Porto Valongo. Fonte: Disponível em: <<https://www.imovelweb.com.br/propriedades/sala-comercial-em-edificio-para-aluguelem-valongo-2940923255.html>>. Acesso em: 08/09/2020.

A administração do porto foi tomada pela CODESP (Companhia de Docas do estado de São Paulo), passando por um processo de privatização, onde exigiu novas obras decorrentes dos setores públicos e privados. Além disso, segundo Salles (1999), foi um período registrado com uma nova definição territorial onde a margem direita do estuário passa a ser definida por quatro tipologias advindas quanto às funções estruturais e os tipos de cargas transportadas vindas pela hinterlândia. (figuras 1.7 e 1.8)

1. Carga geral: Área onde houveram as primeiras ocupações e que apresentam um potencial conectivo entre cidade e porto, além de armazéns que não comportam mais as atividades portuárias e hoje se encontram em estado de deterioração. (Valongo, Paquetá, Outerinhos e parte do Macuco).

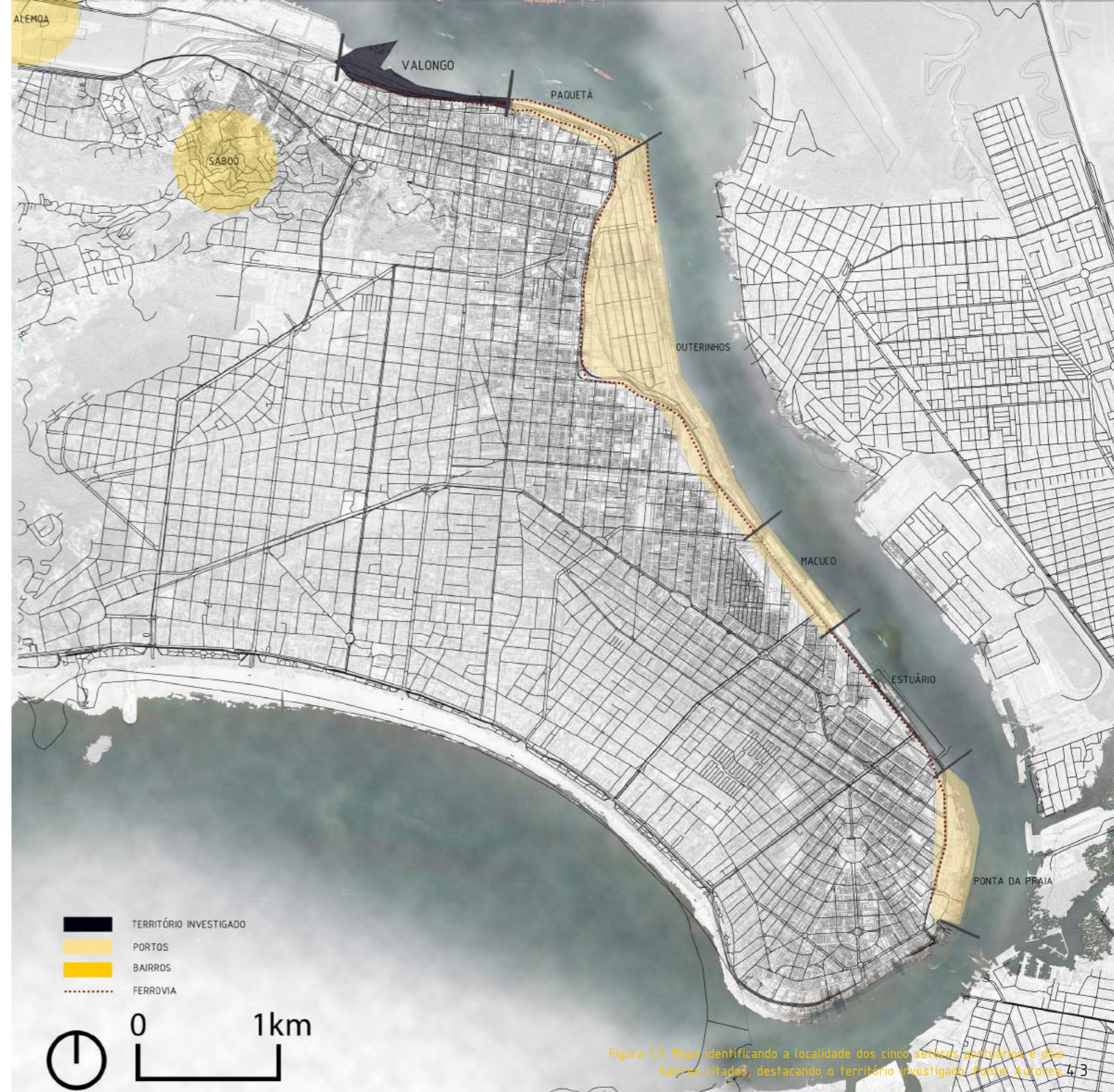


Figura 1.7: Mapa identificando a localidade dos cinco setores portuários e dos bairros citados, destacando o território investigado. Fonte: Autores. 43

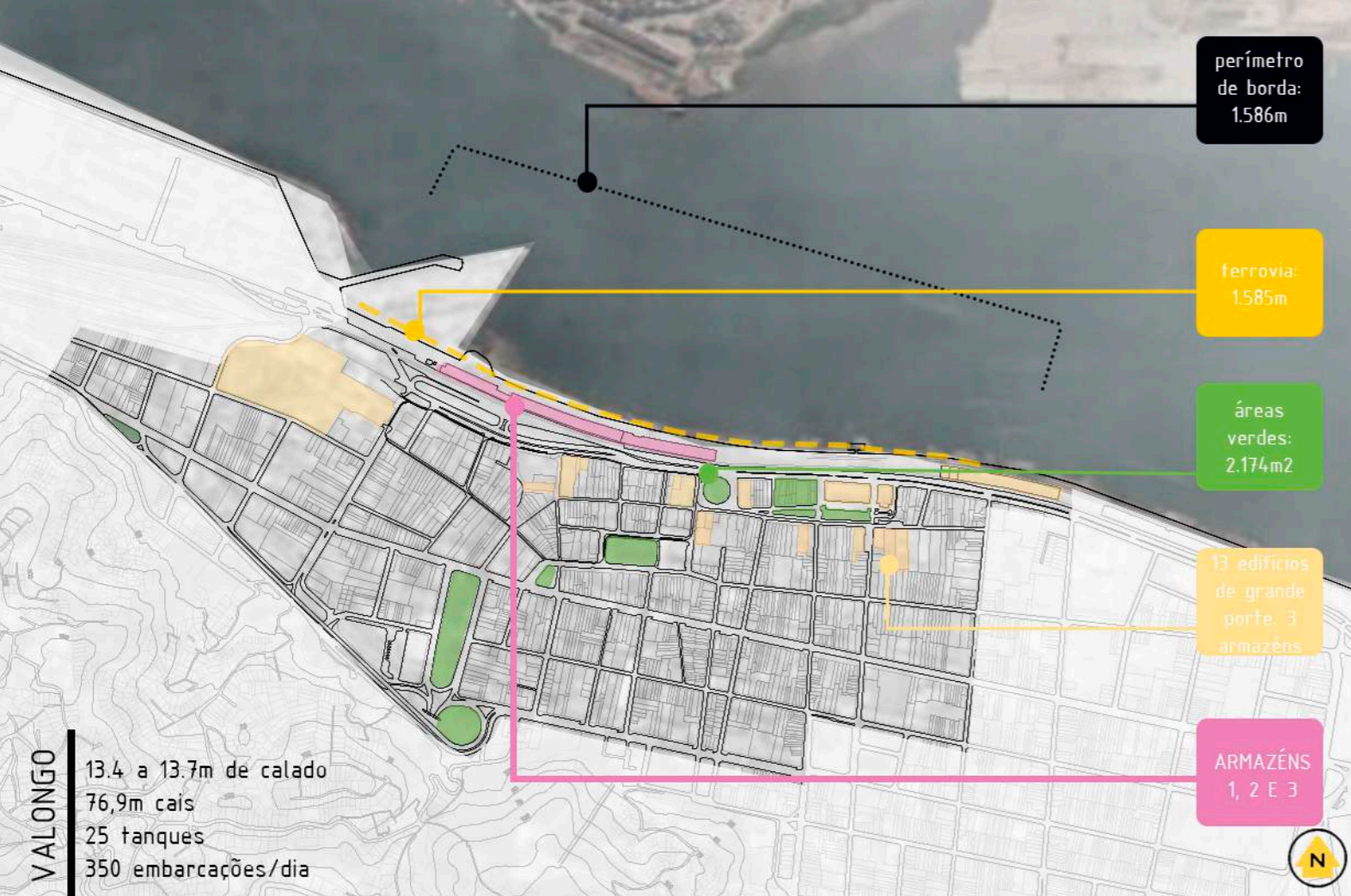


Figura 18: Leituras do território investigado. Fonte: Autores.

2. Terminais de inflamáveis: Isolados do tecido urbano, é concentrado na hinterlândia de píers e tanques para armazenagem. (Saboó, Alemoa e Barnabé)

3. Terminais especializados: Piers fixos na margem esquerda e ponta da praia. Marcado por equipamentos destinados para cargas de granéis líquidos e sólidos.

4. Terminais de Contêineres: Em contato direto com a cidade por conta do fluxo modal, o setor apresenta grandes pátios livres para armazenagem. (Macuco).

Atualmente, conforme a cartilha da prefeitura de Santos do ano 2018-2019, o Valongo conta com uma densidade habitacional de até 100 habitantes/Há, caracterizado por quadras vazias e espaços livres de uso público. (figura 1.9)

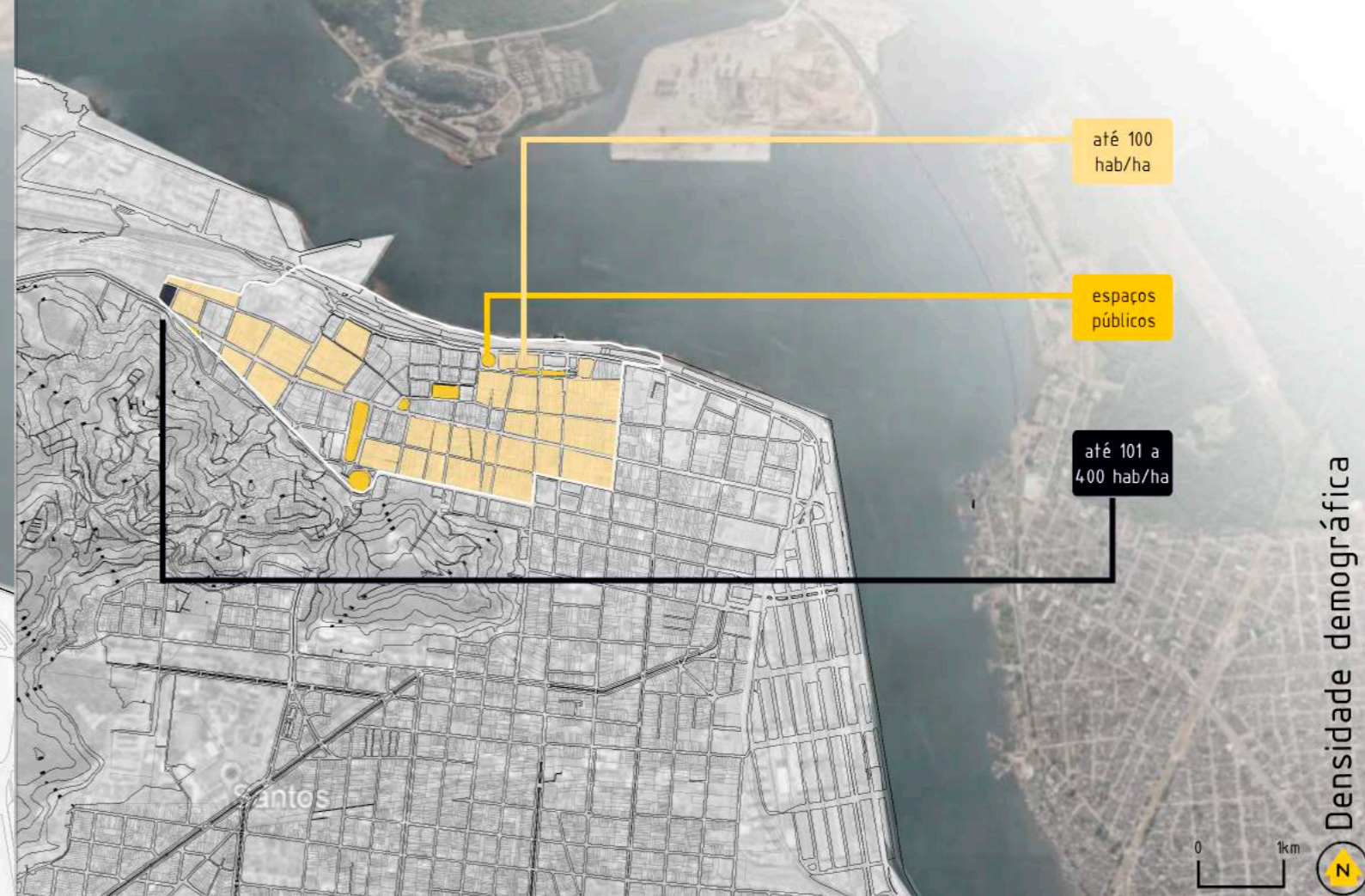


Figura 19: Mapa identificando as características demográficas e espaços públicos. Fonte: Autores.

Com o crescimento da escala geral de toda a zona portuária, cresce consequentemente a movimentação de cargas, marcando as fronteiras entre o Bairro Valongo e Cais do Valongo pela perimetral. Quando visitado, é possível identificar duas faixas na paisagem: a cidade, marcada por arquiteturas históricas, e o porto, com armazéns degradados e desorganização quanto aos setores.

Segundo o site Porto de Santos, Valongo sofre, comparados aos parâmetros globais, com o tamanho do seu calado (distância entre a linha d'água e o fundo do casco) de apenas 10.7 metros, possibilitando a chegada de embarcações maiores, através da manutenção pela dragagem, permitindo chegar a aproximadamente 13 metros de profundidade, mas que é atendido por um sistema modal não modernizado relacionado à chegada de cargas e o não aproveitamento de áreas potenciais, sobretudo, um dos principais motivos, o calado.

● O Porto Valongo apresenta, decorrente de seu histórico, a problemática quanto a sua funcionalidade em rede de atividades que se desconectam com o tecido urbano, possibilitando possíveis novas estratégias para a requalificação urbana. Valongo, segundo Hernández e Garcia (2019), é concebido por uma Hinterlândia de 3 galpões tombados pelo patrimônio, utilizados antigamente para carga, descarga e manutenção de mercadorias e hoje, assume um cenário de abandono, comprometendo a relação entre a cidade e o mar. (figura 1.10 e 1.11)

Segundo Hernández e Garcia (2019), a orla portuária é tratada como a continuidade urbana de uma cidade que, no caso do Porto de Santos, a partir da segunda metade do século XX, inicia o processo de negação com relação a frente marítima, não tendo incorporado novos meios de transporte para o abastecimento do seu território, criando barreiras funcionais e logísticas com a inserção de sistemas mecanizados, substituindo espaços potenciais de convivência.

No entanto, o espaço portuário da Cidade de Santos, está constituído por pátios ferroviários, vias expressas (perimetral), áreas de carga e descarga de píers e armazéns estabelecidos ao longo da frente marítima onde hoje a área assume o papel de entreposto logístico de transferência de mercadorias e de circulação de montantes econômicos globais. Todos estes pontos são zonas de interesses estratégicos que permitem sanar a problemática urbana apresentada e fundamentada por uma lógica econômica.

Figura 1.10: Porto Valongo destacando a direita, infraestruturas portuárias, ao centro a hinterlândia e galpões tombados e a esquerda, a cidade. Fonte: Autores.



A orla portuária torna-se admirável a partir da ligação entre as águas e os setores urbanos que se apropriam das infraestruturas portuárias qualificadas para articular com o território. Infraestruturas estas que, trazidas para a área, se tornam elemento promotor de inovações quanto ao quesito urbanidade nos espaços degradados da hinterlândia, proporcionando diferentes cenários, beneficiando a atividade portuária e a cidade.

Esta política de renovação urbanística tem como objetivo eliminar os defeitos e falhas paisagísticas/funcionais da estrutura urbana, evitar decadência de áreas e de empreendimentos comunitários ou corrigir suas deficiências, revitalizar áreas em declínio ou exauridas e realizar efetiva promoção social da comunidade santista. (PRODESAN, 1968)

Outro aspecto apresentado como potencializante para a desejável proposta é a ferrovia, está surgida oriunda da necessidade de um equipamento eficiente, rápido e econômico para acesso à capital. Com ela, segundo Lanna (1995), foi possível atingir um elevado nível de desenvolvimento econômico de Santos, além da redução de preços para transporte e melhoria dos processos industriais.

O primeiro local a ser desenvolvido o plano da ferrovia foi entre o cais do Valongo e o convento de São Francisco. Contudo, havia terminais em Santos e Jundiaí além de um terminal de passageiros em São Paulo. A partir desta linha, houve a necessidade de expansão que só foi possível com, segundo Cecilia Rodrigues dos Santos (2005), investimentos privados incentivados pela isenção de notas fiscais para a compra de materiais e peças.



Figura 1.11: Mapeamento dos galpões na área investigada. Fonte: Autores.



No entanto, segundo Hernández e Garcia (2019), em decorrência da limitação de possíveis expansões da linha férrea pela malha urbana e a não apropriação dos terrenos marginais para construções de apoio a nova mobilidade, configura-se hoje, grandes espaços vazios que no passado, foram ocupados por oficinas e instalações administrativas da ferrovia. (figura 1.12)



Figura 1.12: A desconectividade entre o porto, a perimetral e a cidade. A Hintertandia como zona intermediária. Fonte: Disponível em: <<https://www.gazetadopovo.com.br/haus/urbanismo/santos-se-ra-revitalizada-com-ideias-de-jaime-lerner/>>. Acesso em: 08/09/2020.

● As estratégias, definidas como indicação de princípios que se adequam ao modelo ideal desejado para um território, devem visar, segundo Fernández Güell (2006), a melhoria da economia, o meio social e o meio físico. Para tanto, orientado pela demanda urbana, o objetivo de uma planificação urbana (necessidade no espaço) pretende complementar o existente baseados em uma mudança a partir do seu histórico, ocorrendo na integração de visões setoriais para com a administração territorial.

Ademais, o novo sistema proposto deve-se adaptar conforme as logísticas de mudança da cidade, separando o desenho desenvolvido da própria execução e estabelecer fases a serem atingidas ao longo do tempo, só assim poderá ser possível aplicar estratégias projetuais que criem cenários funcionais.

Conceitualmente, a utilização de estratégias projetuais buscam benefícios na transformação do porto, define-se a relação entre a ação e a realidade local: 1. Definição em longo prazo de uma visão global entre diversos setores; 2. Identificação de tendências e descobrimento de oportunidades; 3. Promoção e coordenação entre instituições públicas; 4. Ações comunitárias para o comprometimento das ações; 5. Fortalecimento do tecido urbano e social do local. (HERNÁNDEZ,2019)

Para tanto, as estratégias para a área devem contar com um instrumento de gestão territorial pensado para a formulação de cenários, usadas de maneira complementar e que permita novas relações com os aspectos de urbanidade do porto. Tendo a questão norteadora da investigação como um elo indutor para novos processos de reformulação do espaço portuário.

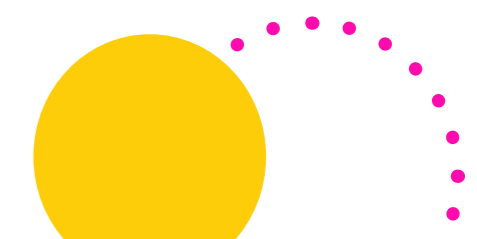
Sendo escolhidos quatro núcleos estratégicos, aplicados ao território: (figura 1.13)

1. **Estratégias Econômicas**, sendo consideradas ações que buscam condicionar transformações ou premissas projetuais a partir da indução econômica na borda marítima de Santos, sendo: a. Integração econômica com alto interesse ao tecnopolo marítimo voltado para polos de desenvolvimento econômico, tecnológico e biotecnológico; b. Redes de inovações em áreas de formação e inovação tecnológica; c. Espaços econômicos otimizados como corredor ferroviário estratégico entre portos e racionalização das atividades e espaços portuários, reorganizando relações entre cidade e porto; d. Gestão de empregos na zona portuária; e. Grandes territórios portuários como autopistas, perimetrais e estrutura logística.

2. **Estratégias Governamentais**, estabelecidas a partir da necessidade da administração das áreas dos grandes espaços portuários que definem o setor de intervenção, acolhendo as necessidades de ações locais, sendo: a. Cultura portuária através de um port-center: lugar de descoberta e compreensão do porto; b. Promoção cidade-porto com ferramentas de marketing e desenvolvimento territorial; c. Cooperação regional com o polo de excelência de ciências marítimas.

3. **Estratégias de Sustentabilidade**, estabelece o desenvolvimento que permita a potencialização de ações voltadas para a recuperação do território natural do Porto de Santos, sendo: a. Redução de impactos com o agrupamento das práticas de transporte, melhoria do meio ambiente entre a interface cidade e porto, gestão de som através da redução de ruídos da zona portuária; b. Patrimônio portuário através da reconversão urbana para áreas de ocupação urbana.

4. **Estratégias de Urbanidade**, a planificação urbana, estrategicamente é voltada para a reconquista do território portuário e suas zonas lindeiras que articulam a ligação entre cidade e águas, responsável pelo direcionamento de mudanças para a obtenção de espaços urbanos aprazíveis, sendo: a. Reconquista urbana através da recuperação do centro urbano, flexibilidade entre zonas de transição entre cidade e o porto, projetos de renovação entre a interface cidade e porto, projetos de reconversão urbana cidade e porto; b. Conexão otimizada com investimentos para o desenvolvimento do transporte de cargas ferroviárias e fluviais; c. Osmose cidade e porto com um bulevar de transição entre a cidade e o porto; d. Gestão integrada às zonas de extensão e apoio logístico e conexões.



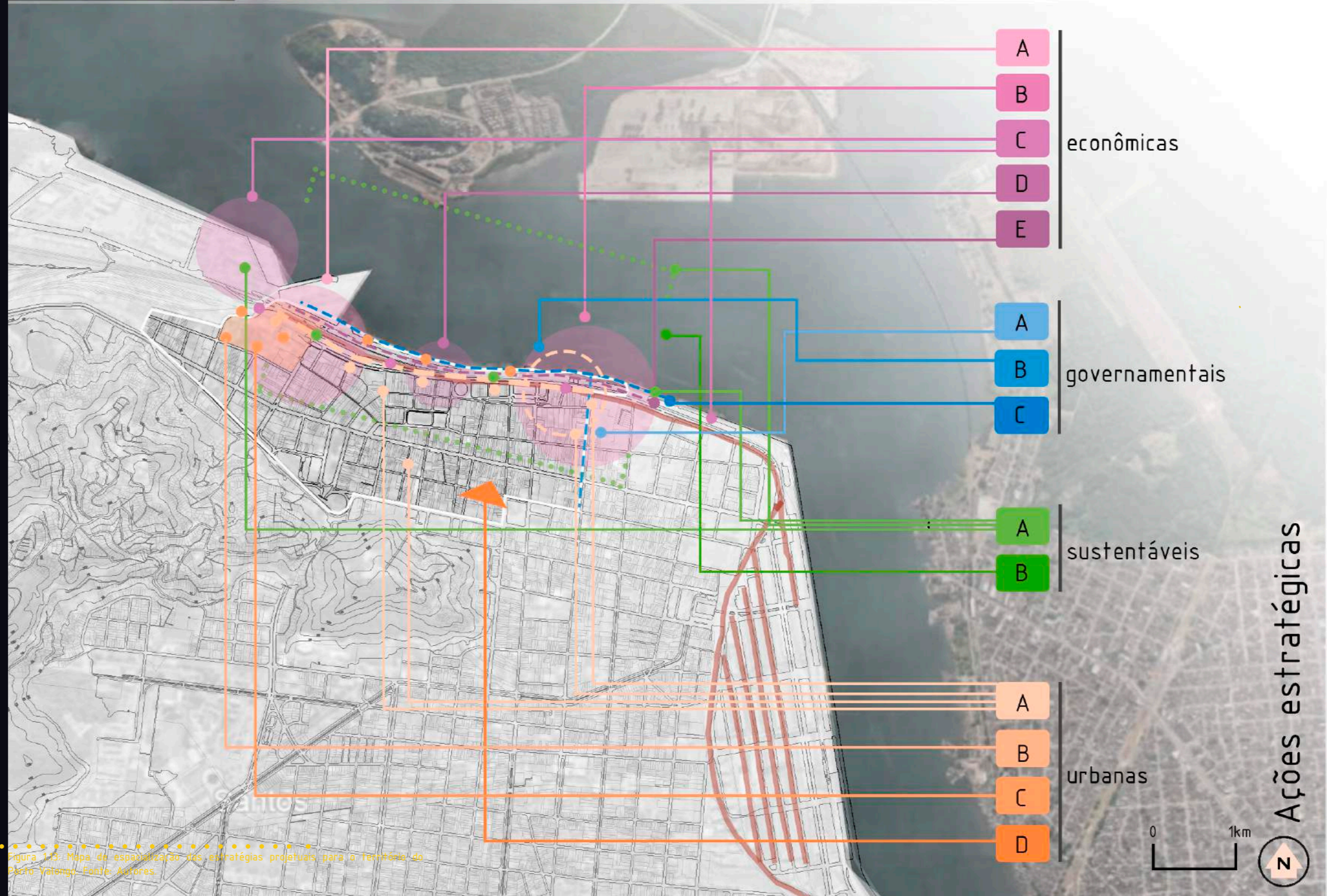
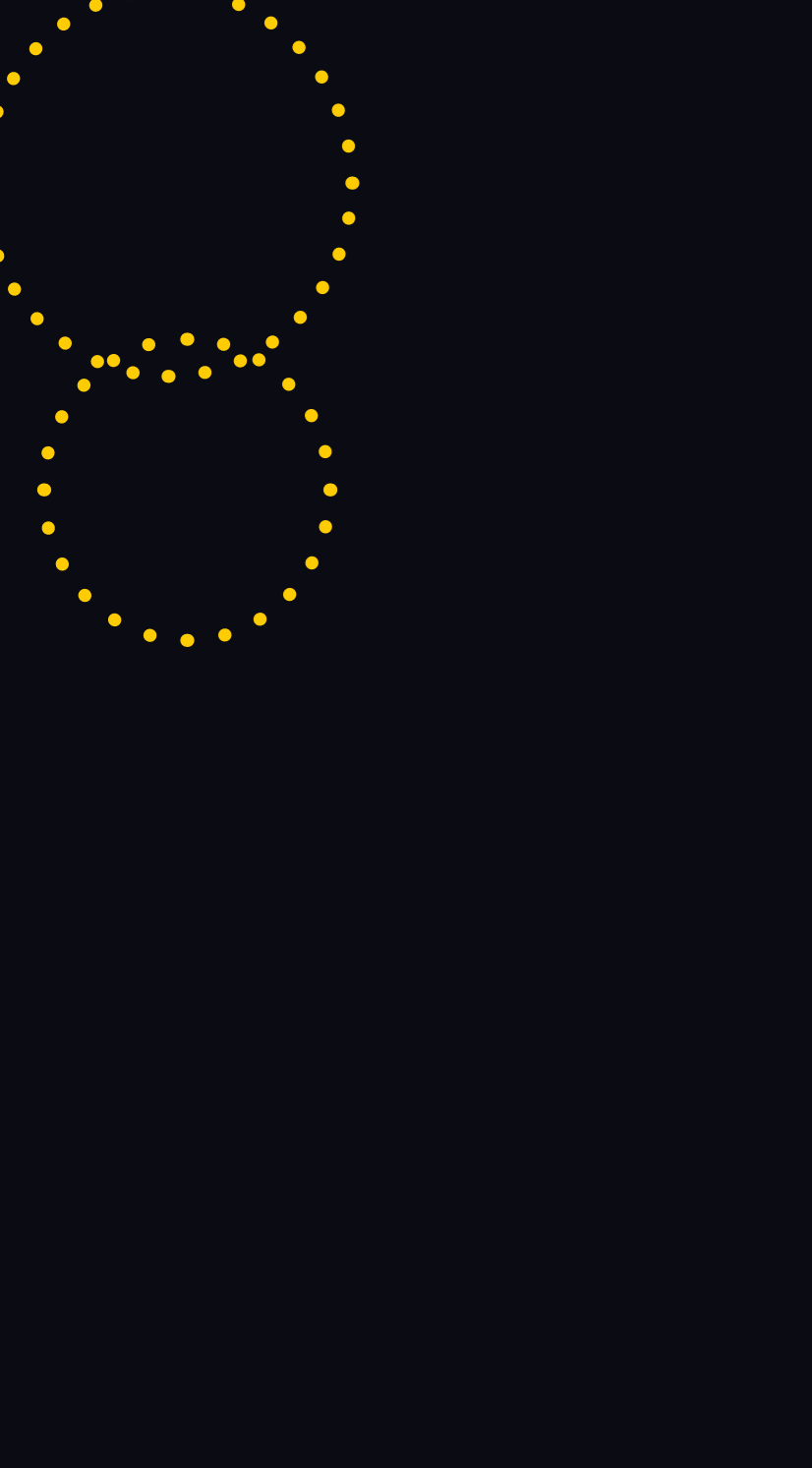


Figura 1-13. Mapa de espacialização das estratégias projetuais para o território do Pólo Yatingo. Fonte: Autores.

● Através de uma análise territorial e histórica é possível apontar que o Porto Valongo se encontra em um processo de degradação e em retrocesso quanto ao desenvolvimento tecnológico, tanto nos sistemas de infraestrutura logística quanto navais. Além disso, o território se desenvolveu apenas focado na sua estrutura de galpões de estocagem, não permitindo dar origem a conectividades para com a metrópole.

Conforme identificado na pesquisa, foi possível admitir que há uma necessidade de conexão de borda e, atualmente, a área apresenta indícios para que esta conexão seja efetuada por meio da aplicação de estratégias, estas direcionadoras para a recuperação da frente mar. Em primeiro lugar, para que a conexão seja assumida, a área deve constituir-se pela melhoria de infraestruturas, sendo um atrativo para um novo fluxo de pessoas, empregos e turismo, agregando um novo nível de desenvolvimento econômico ao local. Ou seja, gerando uma nova imagem da qualidade espacial proposta para a nova zona portuária do Porto Valongo.

Estas novas relações territoriais, tanto nas novas infraestruturas, possibilitam o aparecimento de serviços, comércios e ambiências urbanizadas, que ocasionarão a indução para um novo processo econômico junto com a Cidade de Santos, instigando o poder público ao desenvolvimento e a manutenção local. A este aspecto se soma a qualificação de novas logísticas competitivas que possam atender as demandas de exportação, importação, emprego e qualidade urbana.

Em segundo lugar, a Hinterlândia, promotora das interconexões com a cidade e a expansão do Porto de Santos, se fundamenta como elemento de destaque devido a sua importância no Porto Valongo, visto como porta de entrada entre as relações macro territoriais existentes com o Brasil e o grande Porto da América Latina que caracteriza a cidade.

Considera-se um território fronteiro entre a terra, o mar e a cidade, gerando dinâmicas em seu espaço que possibilita cenários futuros de desenvolvimento, conectando as relações espaciais com a cidade. No entanto, para que esta requalificação possa alcançar a níveis globais de desenvolvimento urbano, deve estipular uma lógica que replique urbanidades por meio da geração de atividades sustentáveis, tais como áreas verdes, novos fluxos modais de transporte urbano e novos espaços de convívio para os usuários da borda portuária e as funções do porto

Desta maneira a pergunta norteadora colocada pela pesquisa:

“Quais as estratégias no atual cenário urbano que permitam a reconexão do Porto Valongo com a Cidade de Santos através do aprimoramento de atividades urbanas e produtivas, gerando novas urbanidades?”

O questionamento apontou a necessidade da reorganização estrutural do território e de seus “modus operandis”, para gerar o equilíbrio entre os sistemas produtivos e seus suportes quanto traslado de cargas e mercadorias, induzindo a Hinterlândia como o elemento potencial de transformação para a geração da conexão e caminhabilidade do setor investigado. Foi utilizada como proposta a adoção de estratégias divididas nos âmbitos, Econômicos, Governamentais, de Sustentabilidade e de Urbanidade como indutores para a melhoria da relação e criação de cenários que permitam estabelecer processos de gestão e requalificação territorial.

Portanto, a investigação se coloca como uma proposta para as atuais demandas das zonas portuárias brasileiras, tendo o Porto Valongo um caso de avaliação que permita servir para a experimentação e aplicabilidade de estratégias projetuais, por estar inserido no 2º maior Porto Latino Americano, visando o desenvolvimento de novos paradigmas para as cidades portuárias do Século XXI.





CAPÍTULO 2 UM NOVO MUNDO

Artigo desenvolvido em co-autoria com o orientador Carlos Andrés Hernández Arriagada para o I Congresso Latino - Americano de Desenvolvimento Sustentável, coordenado pela ANAP.



Figura 2.1: Imagem da Crise do Coronavírus. Fonte: Disponível em: <<https://www.google.com/search?q=CRISE%20DO%20CORONAVIRUS%20PESSOAS&tbm=isch&hl=pt-BR&tbs=rimg:CZ78cUxQNBmWYdImz6SpKHtR&sa=X&ved=0CBsQull-BahjKEwj4od3vh7vvA#UAA:AAAHQAAAQACw&biw=1349&bih=608>>. Acesso em: 18/03/2021. Editado pelos Autores.

Quando foi a última vez que sorriu de verdade?
Autor

● Segundo a Comissão Econômica para a América Latina e o Caribe (CEPAL), o rendimento da movimentação de contêineres na América Latina e no Caribe se manteve estável no ano de 2019. O volume total de atividades ultrapassou 54,2 milhões de Contêineres (TEU's), relativo a 6,5% do rendimento global, o que, quando comparado com o ano de 2018, o número reduziu cerca de -0,6%. Os dez países que mais contribuíram para o número de cargas movimentadas representam 81% do movimento regional.

Conforme a ordem decrescente de contribuições por países: Brasil, Panamá, México, Chile, Colômbia, Peru, Equador, República Dominicana, Argentina e Jamaica estruturam a avaliação em função do seu número anual de cargos. (figura 2.2)



Figura 2.2: Mapa do mundo demarcado na América Latina e Caribe. Fonte: Autores.

De acordo com os dados levantados pela Unidade de Serviços de Infraestrutura da Divisão de Comércio Internacional da CEPAL, no ano de 2019, a Costa Leste da América do Sul registrou queda de -0,8% nas atividades portuárias. A Costa Oeste da América do Sul também registrou um declínio de -3,1% em suas operações. O Caribe apontou um rendimento de 2,3% do total, enquanto a América Central sofreu uma perda de -7,0%. (quadro 2.1)

Desde o ano de 2019, o mundo testemunhou e permanece testemunhando uma mudança drástica na organização da vida cotidiana, decorrente da Pandemia do COVID-19, que impactou tanto o ramo de negócios e comércios quanto o ramo das navegações. O relatório anual de atividades portuárias do Código de Ética Profissional do Contador (CEPC) incluiu uma análise dos efeitos da Pandemia do COVID-19.

No desempenho portuário, no início do ano de 2020, e relatou que é necessária uma revisão quanto às previsões relativas a uma estabilidade e ao crescimento futuro do setor. Enquanto foi previsto um aumento dos números de comércio de containers em 2019, a estimativa apontou uma queda de -7,2% em 2020.

Conforme a análise da CEPAL do período de janeiro a junho de 2020, todos os portos analisados na América Central, Costa Oeste da América do Sul e México, apresentaram um declive da média de atividades apresentadas comparado ao ano de 2019. A costa Oeste contabilizou um declínio de -15% em relação ao ano anterior. A costa do Golfo e do Pacífico do México, sofreram respectivamente -14,1% e -14%. Na América Central, os números sofreram uma alteração de -7,0%, enquanto os portos do Caribe apontaram uma queda de -4,8%.

Enquanto isso, ainda sob análise dos dados da CEPAL, os números da Costa Caribenha do Panamá e a Costa do Pacífico contabilizou um aumento de 12,7% e 16,1%, respectivamente, durante o mesmo período, assim como a Costa Leste da América do Sul, que rentabiliza o aumento de 3,7% de janeiro a maio de 2020.

Porto - País	2017 TEU	2018 TEU	2019 TEU	Varição Interanual 2018 / 2017	Varição Interanual 2019 / 2018
Puerto Colón - Panamá	3.891.209	4.324.478	4.379.477	11,1%	1,3%
Porto de Santos - Brasil	3.578.192	3.836.487	3.904.566	7,2%	1,8%
Puerto Manzanillo - México	2.830.370	3.078.505	3.069.072	8,8%	-0,3%
Puerto de Bahía de Cartagena - Colômbia	2.678.005	2.862.787	2.933.808	6,9%	-2,5%
Puerto Balboa - Panamá	2.986.617	2.520.587	2.898.977	-15,6%	15,0%
Puerto El Callao - Perú	2.250.224	2.340.657	2.313.907	4,0%	-1,1%
Puerto Guayaquil - Equador	1.871.591	2.064.281	1.943.197	10,3%	-5,9%
Puerto San Antonio - Chile	1.296.890	1.660.832	1.709.642	28,1%	-2,9%
Port of Kingston - Jamaica	1.560.000	1.833.053	1.647.609	17,5%	-10,1%
Puerto San Juan - Porto Rico	1.199.157	1.405.348	1.510.250	17,2%	7,5%
Puerto Buenos Aires-Argentina	1.468.960	1.797.955	1.455.328	24,4%	-17,4%
Puerto Lazaro Cardenas-México	1.149.079	1.314.798	1.318.732	14,4%	-0,3%
Puerto Caucedo - Republica Dominicana	1.235.801	1.331.907	1.263.991	7,8%	-5,1%

Quadro 2.1: Ranking dos 13 primeiros colocados nos dados de movimentações de cargas, nos setores portuários da América Latina e Caribe no ano de 2019. Fonte: Disponível em: < https://www.cepal.org/sites/default/files/news/files/2020_tablas_anexas_del_informe_portuari_o_20agosto2020.pdf >. Acesso em: 15/03/2021.

Segundo os dados da Conferência das Nações Unidas para Comércio e Desenvolvimento (UNCTAD), foi-se relatado uma queda no número de chamadas de navios na América Latina (-11,7%). As chamadas portuárias de contêineres caíram -4,1% e as chamadas de embarcações de passageiros caíram -26,3%. As chamadas portuárias por granéis sólidos reduziram -26,6% enquanto as de granéis líquidos reduziram para -10,8%.

A cadeia marítima de suprimentos na América Latina e no Caribe, segundo a UNCTAD, enfrentou desafios com relação a movimentação de cargas entre os portos para o continente. Os impactos foram tão severos que alguns portos adotaram novas medidas para adaptar-se ao novo normal, como o Canal do Panamá, que adotou novos protocolos de segurança e novos desafios relacionados ao teletransporte, segundo o Canal de Panamá, são eles: **1.** Informar com antecedência as águas do Canal; **2.** Qualquer suspeita ou apresentação de sintomas de doenças devem ser informados antes da chegada no canal, assim como qualquer doença deve ser relatada a bordo do navio; **3.** Ao chegar nas águas panamenhas, o oficial de embarque fica responsável de verificar se há caso suspeito ou positivo da doença do coronavírus; **4.** Verificar, ao embarcar no navio, a Declaração de Saúde de cada passageiro; **5.** O navio deve hastear bandeira amarela indicando quarentena caso houver caso suspeito ou positivo para a doença; **6.** O uso de máscaras de proteção e aplicação de álcool em gel é obrigatório; **7.** Todos os navios são higienizados bem como suas áreas de contato (equipamentos auxiliares); **8.** Limitar o número de pessoas que fizeram contato com a equipe do canal.

Segundo Santos Port Authority (2021), ao compreender os impactos da pandemia nas movimentações de cargas e se debruçar no Porto de Santos, no Brasil, foi compreensível que alterações no cenário do setor portuário e as contribuições quantitativas foram reduzidas e modificadas, partindo do princípio que o perfil de carga do Porto de Santos é marcado por: 49% Granéis Sólidos, 38% Carga Geral e 13% Granéis Líquidos.

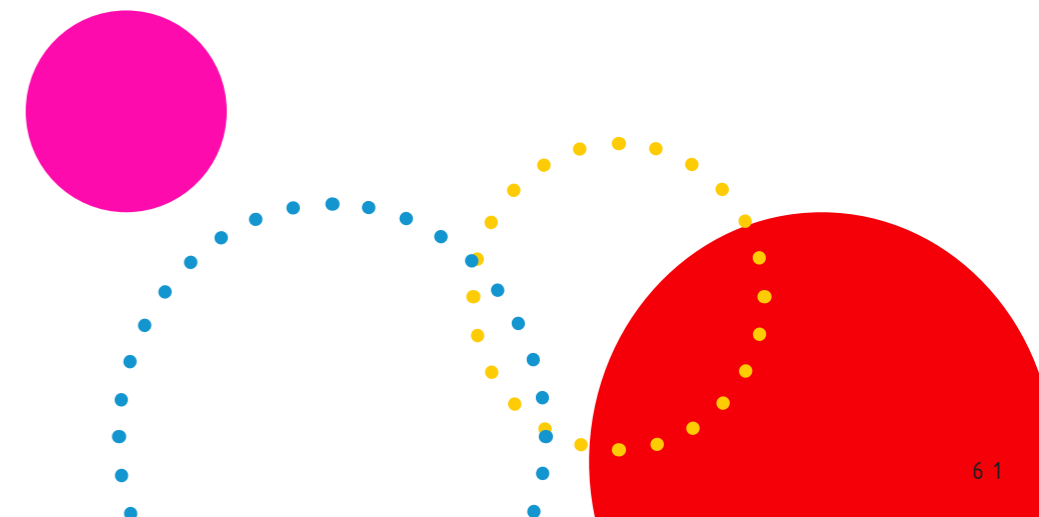
O Hubport¹ de Santos é o principal porto brasileiro em valores de cargas movimentadas, responsável por aproximadamente 25% do comércio exterior brasileiro. Hoje é correspondente a principal porta de entrada e saída de mercadorias do Brasil, movimentando cargas de todos os estados brasileiros e mais de 200 países. Com os dados apresentados anteriormente, os impactos sofridos no Porto, fez com que seus números de movimentação de cargas reduzissem de -5,4%, no ano de 2019, quando comparado ao de ano de 2018.

Ao direcionar esta investigação para o território, com a possibilidade do Porto Valongo, tendo sido o primeiro setor concebido na cidade de Santos, é inegável que os efeitos da Pandemia não afetaram a área, devido à sua degradação. O setor, conformado por estoques de cargas gerais² (figura 2.3), acolheu novos desafios quanto à gestão, ainda que sua urbanidade seja uma indagação constante.



Figura 2.3: Dados de movimentação de cargas no Valongo. Fonte: Disponível em: <<http://www.portodesantos.com.br/conheca-o-porto/panorama/>> Acesso em: 16/03/2021. Editado pelos Autores.

Zonas de isolamentos e protocolos preventivos serão indispensáveis, mas será fundamental a reformulação da dinâmica portuária tanto para quem está trabalhando em terra quanto para navios de carga. Como apresentado anteriormente, o Canal do Panamá adotou medidas que serão necessárias para todos os portos, inclusive o de Santos.



● A pesquisa tem como objetivo entender o impacto nos sistemas de produção das relações entre cidade e porto da zona urbana do Valongo, visto a ser um setor degradado impactado pela pandemia do Coronavírus – COVID-19 e seus reflexos no setor portuário. Desta forma a investigação estabeleceu uma questão norteadora para a reorganização estrutural do porto e suas implementações de funcionalidade que venham a gerar novas urbanidades, sendo:

“Quais as estratégias no atual cenário urbano que permitam uma melhor gestão do território Valongo, que aprimorem as atividades urbanas e produtivas, a partir das novas medidas adotadas com a pandemia do Coronavírus frente a suas infraestruturas? e produtivas, gerando novas urbanidades?”

● A metodologia proposta consistiu em duas etapas:

1. A primeira etapa consistiu na visita “In loco” no território investigado para avaliação de suas características físicas e ocupacionais, identificando os aspectos que geram a atual degradação da zona urbana em decorrência da falta de infraestruturas adaptadas para as atividades portuárias e urbanas;

2. A segunda etapa consistiu de uma Revisão bibliográfica no âmbito da relação entre a queda de produção comercial e logístico durante o período de 2020 por meio de indicadores nacionais e internacionais referentes à área de estudo da cidade da cidade de Santos com o setor portuário do Valongo, promovendo um modelo de recuperação das infraestruturas locais.

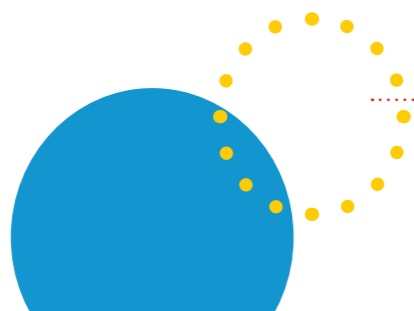


Figura 2.6: Crise do Coronavírus. Fonte: Disponível em: <<https://diariodocomercio.com.br/coronavirus/fiocruz-afirma-que-sistema-de-saude-do-pais-entrou-em-colapso/>>. Acesso em: 10/05/2021. Editado pelos Autores.

● Segundo a jornalista Dominichi Miranda de Sá, da Fundação Oswaldo Cruz, tudo se iniciou em 31 de dezembro de 2019, quando a China reportou a Organização Mundial de Saúde (OMS), casos de graves pneumonias, cuja origem era desconhecida, na cidade de Wuhan, na província de HUBEI (figura 2.5). A desconhecida doença foi intuitivamente levantada como sendo de origem zoonótica³, uma vez que os primeiros casos confirmados eram de trabalhadores e frequentadores do Mercado Atacadista de Frutos do Mar, que vendia também animais vivos.

Pela perspectiva de Dominichi, no dia 07 de janeiro de 2020, a causa desta intuitiva pneumonia foi nomeada popularmente como coronavírus, a partir do momento que foi identificado um segundo caso na China. O Vírus foi temporariamente nomeado cientificamente como 2019 - nCov.

No dia 09 de janeiro, Dominichi afirma o inesperado, a primeira morte decorrente a esta nova e desconhecida doença. No dia 20, às autoridades e profissionais da saúde chinesa anunciaram para a população, nacional e mundial, que os números de infectados foram bruscamente aumentados e que este novo vírus poderia ser transmitido entre humanos.

No dia 23 de janeiro, a jornalista relata que a cidade de Wuhan foi colocada em quarentena⁴.

Ainda no mês de janeiro, o mundo recebeu a notícia, em nome da OMS, alertando sobre um possível surto fora do epicentro inicial. Casos crescentes da desconhecida e repentina doença foram registrados fora do continente asiático, como Europa e América do Norte. Em fevereiro, conta a jornalista que a OMS passou a utilizar o termo conhecido hoje como Covid - 19 para nomear a "Síndrome respiratória aguda grave causada pelo novo vírus", que também fora definida cientificamente como Sars - CoV-2.



Figura 2.5: Local de origem do vírus. Fonte: Autores.

Na primeira semana do segundo mês de 2020, os números de morte causados pelo novo coronavírus atingiram mais de 800 pessoas, ultrapassando a Sars (doença causada pelo Sars-CoV-1, no ano de 2002 e 2003, que matou 774 pessoas no mundo todo). No mesmo mês, os Estados Unidos e a África, alertaram que a transmissão assintomática do novo vírus foi identificada no continente. Contudo, a OMS, pediu aos governadores de estado, a organização dos seus respectivos sistemas de saúde, pois no momento, era impossível prever a direção da epidemia e que a transformação da endemia em uma pandemia era possível.

Quando chegou o final do mês de fevereiro, segundo a jornalista, a Itália, Coreia do Sul e Irã vivenciaram e anunciaram surtos descontrolados da doença. O sistema de saúde italiano, despreparado para o pior, entrou em colapso, assim, o governo declarou quarentena rígida aos cidadãos italianos. Os grupos de risco foram declarados entre os idosos e portadores de doenças crônicas.

No dia 26 de fevereiro de 2020, segundo o G1, foi registrado o primeiro caso da doença no Brasil, em São Paulo, por um homem de 61 anos que tinha feito uma viagem para a Itália entre os dias 9 e 21 de fevereiro. O número de mortos no mundo, segundo dados apresentados por Dominichi, já constava que mais de 3.000 pessoas foram infectadas pela nova doença, no mês de março. Segundo G1, a primeira morte causada pelo coronavírus no Brasil aconteceu no dia 12 de março de 2020, cuja vítima foi uma mulher de 57 anos. O número era crescente mundialmente e todos estavam em completo desespero principalmente por não saber tratar o Coronavírus. A partir disso, a OMS decretou o surto como uma pandemia.

Escolas e universidades em mais de 100 países foram fechadas por prevenção, causando a mais de 1 bilhão de estudantes o cancelamento de suas aulas. No entanto, a Organização das Nações Unidas para Educação, Ciência e Cultura (UNESCO) recomendou o uso do ensino a distância através de plataformas online a fim de garantir o ensino.

Entre 2 e 4 dias, os casos na Europa dobravam e com isso, a Espanha foi o primeiro país a decretar Lockdown⁵.

Com a nova medida imposta pelo governo espanhol, começou uma ligeira corrida entre os cidadãos para comprar mantimentos e manter seus estoques cheios, afinal, o tempo de Lockdown era indeterminado visto que os números de casos só aumentavam. (figura 2.1 e 2.4)

Termos como isolamento social, distanciamento social, quarentena e Lockdown eram frequentemente comentados. Estima-se que aproximadamente 3 bilhões de pessoas, segundo Dominichi, entraram em quarentena durante os primeiros meses da doença, adotando os protocolos preventivos como lavagem constante das mãos, uso intensivo do álcool em gel, etiqueta respiratória com o uso de máscaras, e limites para aglomerações. O ideal no momento, segundo a Organização Mundial da Saúde (OMS), era permanecer nas residências e evitar ao máximo sair de casa, sendo liberado somente os serviços essenciais que se encaixam no decreto Lei nº 13.979, de 2020 .

Ao todo são 53 atividades consideradas essenciais. As atividades vão de assistência à saúde a radiodifusão de sons e imagens. Passando por transporte de carga, pesquisas científicas e laboratoriais relacionadas à pandemia e captação, tratamento e distribuição de água. (CASA CIVIL, 2020)

Em abril, o secretário geral das Nações Unidas, António Guterres, afirmou que a crise seria o maior desafio humano desde a Segunda Guerra Mundial. Os números de casos ultrapassaram um milhão de pessoas e o número de mortes atingiu 50 mil. Contudo, houve uma carência e falta de Equipamentos de proteção para os profissionais da saúde e leitos de UTIs estavam superlotados.

Com estes novos protocolos, o cenário brasileiro passou a ser, segundo Barrucho (2020), de crise econômica, sendo que estudos mostram a crescente pobreza.

A turbulência econômica causada pela pandemia do novo coronavírus pode jogar até 14,4 milhões de brasileiros na pobreza, segundo um novo estudo conduzido por pesquisadores da Inglaterra e Austrália junto com o Instituto Mundial das Nações Unidas para a Pesquisa Econômica do Desenvolvimento (UNU-WIDER). (BARRUCHO,2020)

Em maio, segundo a jornalista da Fundação Oswaldo Cruz, o Covid-19 tornou-se a maior causa de mortes no Brasil. O mundo conta, atualmente, com 111.235.917 casos, segundo Johns Hopkins Whiting School of Engineering, sendo o ranking mundial: (quadro 2.2)

País	infectados pelo covid-19	mortes pelo covid-19
Estados Unidos	28.092.318	498.003
Índia	10.991.651	159.216
Brasil	10.139.148	245.077

Quadro 2.2: Ranking de infectados e de mortes do Covid-19, no mundo. Fonte: Disponível em: <<https://systems.jhu.edu/research/public-health/ncov/>>. Acesso em 18/03/2021.

Segundo a OMS, o trabalho de rastreamento da pandemia, conselhos sobre intervenções críticas e a distribuição de suprimentos médicos vitais para os necessitados, estão correndo para desenvolver e distribuir vacinas seguras e eficazes para todas as faixas etárias. As vacinas salvam milhões de vidas todos os anos, ainda sob a perspectiva da OMS. Elas trabalham treinando e preparando o sistema imunológico do corpo para combater vírus e bactérias. Após a vacinação, após a exposição do corpo a esses germes causadores de doenças, o corpo estará pronto e preparado para destruí-los, evitando o contágio.

Segundo a BBC News, desde o final do ano de 2020, o programa de vacinação foi iniciado (figura 2.6) sendo a aplicação em duas doses. Pelo menos sete vacinas diferentes foram entregues nos países e, Israel, Reino Unido, Estados Unidos, Dinamarca, Rússia, Alemanha, Canadá, China, Itália e Emirados Árabes Unidos foram os primeiros a iniciarem as imunizações. Pessoas classificadas como grupo de risco são a maior prioridade para a vacinação e o ritmo das vacinas (figura 2.7) está sendo gradualmente aplicado conforme as necessidades e faixas etárias.

COVID -19: ÍNDICE DE VACINAÇÃO MUNDIAL

21 - FEV - 2021

Número total de doses de vacinação de administrada. Isso é contado como uma única dose, podendo não ser igual ao número total de pessoas vacinadas, dependendo do regime específico de dose.

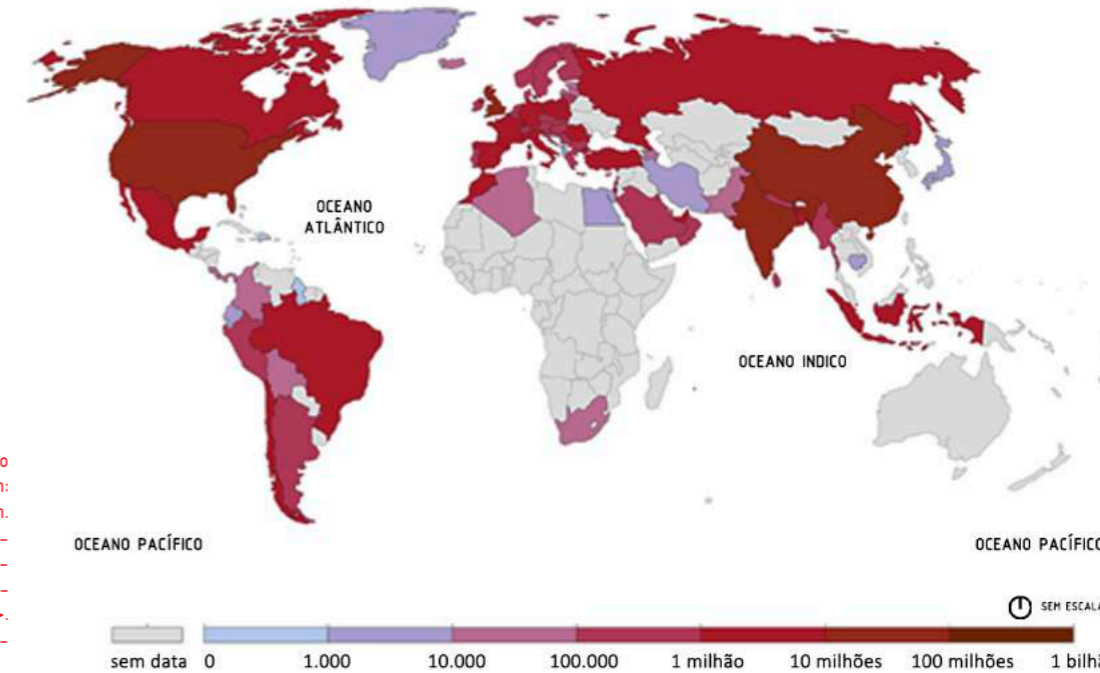


Figura 2.6: Índice de vacinação mundial. Fonte: Disponível em: <<https://operamundi.uol.com.br/coronavirus/67957/mapa-da-vacinacao-no-mundo-quantas-pessoas-ja-foram-imunizadas-contra-covid-19>>. Acesso em: 21/02/2021. Editado pelos autores.

Doses diárias de vacinas COVID-19 administradas

O gráfico mostra o decorrente a 7 dias de aplicações. Isso é contado como uma única dose, podendo não ser igual ao número total de pessoas vacinadas, dependendo do regime específico de dose.

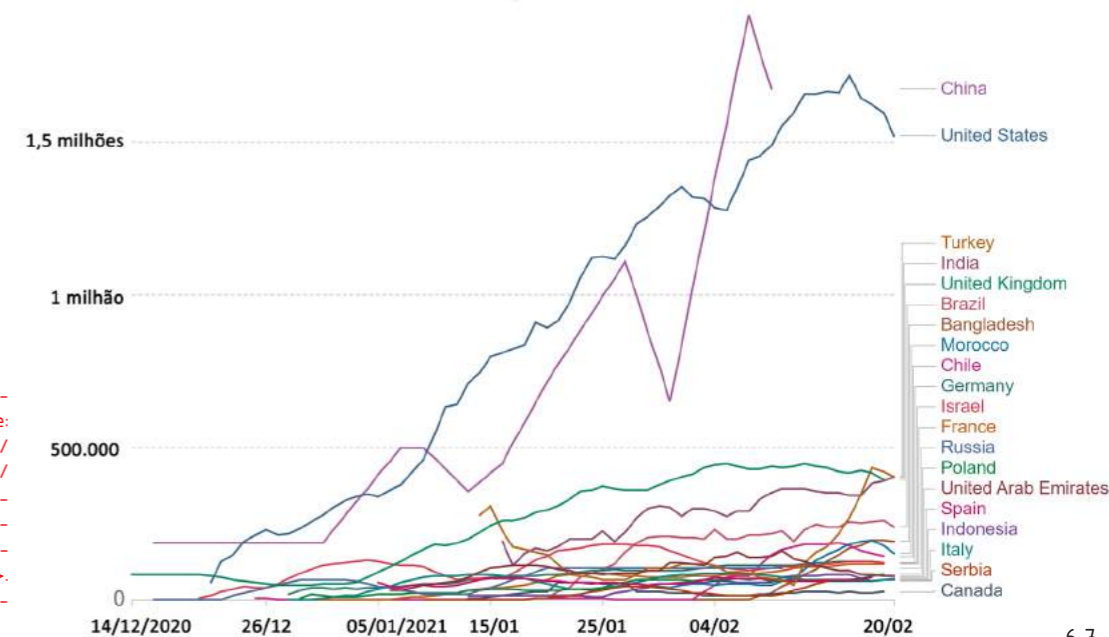


Figura 2.7: Ritmo de vacinação mundial diária. Fonte: Disponível em: <<https://operamundi.uol.com.br/coronavirus/67957/mapa-da-vacinacao-no-mundo-quantas-pessoas-ja-foram-imunizadas-contra-covid-19>>. Acesso em: 21/02/2021. Editado pelos Autores.

● Sob reflexos do atual cenário mundial, o Brasil se identifica como terceiro colocado quanto aos números de infectados e mortes. A atual situação pandêmica influenciou diversos setores, principalmente o portuário.

Atualmente, a cidade de Santos possui uma importante influência no panorama brasileiro. Seus efeitos econômicos, devido a sua ampla área portuária, são significativos tanto para a Região Metropolitana da Baixada Santista quanto em uma comparação a nível internacional (figura 2.8).

Segundo Povia (2020), era de se esperar do Brasil um impacto forte nos procedimentos sanitários e de segurança nos portos, com a pandemia. Embora reconheça que o setor portuário e sua eficiência agregou, com o passar dos anos, altas tecnologias, juntamente com a ajuda de investimentos públicos e privados em acessos terrestres e aquaviários, ainda sim é um ambiente onde há um longo percurso a seguir para atingir níveis mais objetivos e pragmáticos, como é observado, por exemplo, em portos europeus.

Prioridades, políticas públicas, culturas institucionais, indisponibilidade de recursos humanos e materiais das diversas autoridades anuentes também impactam diferente e cumulativamente a dinâmica da atividade portuária. (POVIA, 2020)

Por muitos anos, afirma Costa (2020), os agentes do setor portuário reclamavam aos governos sobre ausência das atividades portuárias no rol de serviços essenciais da Lei Geral de Greve (Lei nº 7.783, de 28 de junho de 1989). Reconhecido a sua extrema importância quanto ao abastecimento de cadeias produtivas que impactam diretamente a população neste momento de pandemia, o Governo Federal incluiu no decreto nº 10.282, de 20 de março de 2020, que as atividades portuárias são serviços essenciais, impedindo que as convivências do setor fossem paralisadas pelas medidas de prevenção e contenção do Covid-19.

Ainda, segundo Costa (2020), para preservar os trabalhadores do setor portuário, o Governo Federal reconheceu através da Medida Provisória nº 945, de 04 de abril de 2020, a vedação do trabalhador quando apresentar as seguintes exigências: 1. Integrar ao grupo de risco (idade superior a 60 anos, com doenças crônicas, etc.); 2. Tenha desenvolvido sintomas ou tenha sido diagnosticado com o coronavírus; 3. Seja gestante ou lactante.

Com estas medidas, muitos dos trabalhadores precisaram ser isolados pois contraíram o vírus, aos que receberam uma indenização de 50% sobre a média mensal recebida em 5 meses. O afastamento indenizado é, segundo Senado Notícias (2020), permitido a pessoas com mais de 65 anos, porém, os idosos puderam permanecer nos seus cargos quando apresentavam comprovação médica de que estão aptos e sem doenças do grupo de risco.

Notou-se, ainda sob a perspectiva de Costa (2020), uma diminuição da demanda relacionada a movimentação de cargas e contêineres, resultado da redução da exportação e interrupção de alguns setores, prejudicando diretamente o faturamento das empresas responsáveis por cada área.

A situação de pandemia demanda uma série de medidas de contenção da onda de infecção. Isso afeta diretamente o comércio em geral, devido à restrição da circulação de pessoas e mercadorias, ao fechamento de fronteiras e à suspensão de parte das operações portuárias e aeroportuárias. (ANTAQ,2020)

Como o ponto inicial do surto do novo vírus em 2019, a China foi o primeiro país a sofrer consequências econômicas. Segundo a ANTAQ, em janeiro e fevereiro do ano de 2020, a China registrou uma redução de 50% nas atracações em seus conglomerados. Isto influenciou o cenário brasileiro, uma vez que o maior índice de exportação do Brasil é destinado para a China (figura 2.9) sendo as mercadorias de maior expressão: minérios de ferro e a soja.



Figura 2.9: Total de peso Bruto exportado em longo curso por país de destino em 2019 - Milhões de Toneladas. Fonte: ANTAQ (2020) apud SDP. Editado pelos Autores.

Ao relacionar esta nova perspectiva do coronavírus com o objeto de estudo Porto Valongo, é possível compreender que vários setores produtivos foram influenciados, primeiro bairro a ser concebido em Santos, agrega em seu conjunto arquitetônico edifícios do século XVII como a Igreja de Santo Antônio e, do século XXI, a estação ferroviária Estrada de ferro Santos Jundiáí (que atualmente é a Secretaria de Cultura do Município), o museu do café e a antiga prefeitura. Hoje, adota estes edifícios históricos como importantes pontos turísticos para a cidade. (figura 2.10)



Figura 2.8: Leitura do território de Santos e destaques nos setores portuário e estuário.
 Fonte: Autores.

SANTOS

- Setores Portuários
- Estuário
- Área de estudo

OCEANO
ATLÂNTICO



Com a era do Café, o Valongo era considerado um dos bairros mais imponentes, tanto pelo museu do café que impõe e demonstra o principal produto brasileiro de exportação no final do século XIX, como por admitir em suas terras, os principais berços e geradores de comércio da época.



Figura 2.10: Bairro e Porto do Valongo demarcado os principais pontos turísticos. Fonte: Autores.

Atualmente, o Valongo se encaixa como um distrito turístico e cultural, onde os principais objetos arquitetônicos tornaram-se importantes pontos de referência para quem passar por Santos, isto graças às iniciativas públicas e privadas, que visam atrair turistas e munícipes para a região, segundo a Prefeitura de Santos.



Em contrapartida, desde o final do século XX, inúmeros casarões da época e armazéns foram degradados e abandonados, se resumindo por uma situação de precariedade, abrigando na maioria dos casos, trabalhos clandestinos. (figura 2.11)

Figura 2.11: Armazéns degradados na orla portuária do Valongo. Fonte: Disponível em: <<https://www.diariodolitoral.com.br/cotidiano/armazens-seguem-abandonados-no-porto-de-santos/130451/>>. Acesso em: 08/03/2021. Editado pelos Autores.

Além desta situação lastimável, o Bairro Valongo admite uma parte do setor portuário que, com o alto tráfego de caminhões de cargas, provenientes da Via Anchieta, desconecta o bairro do porto, sendo assim, a única influência e movimentação humana no porto fica sob responsabilidade dos meios de mobilidade cargueiras.

Conforme apontado pela investigação, escolheu-se como direcionar, um dos elementos apontados no trabalho de Hernández (2012), cujos procedimentos na abordagem de um território portuário degradado, levaram a estruturação de um processo metodológico em Estratégias Projetuais.

Considerou-se neste trabalho o questionamento norteador devido a falência da infraestrutura local, que nos permitiu reflexionar a partir do seguinte questionamento:

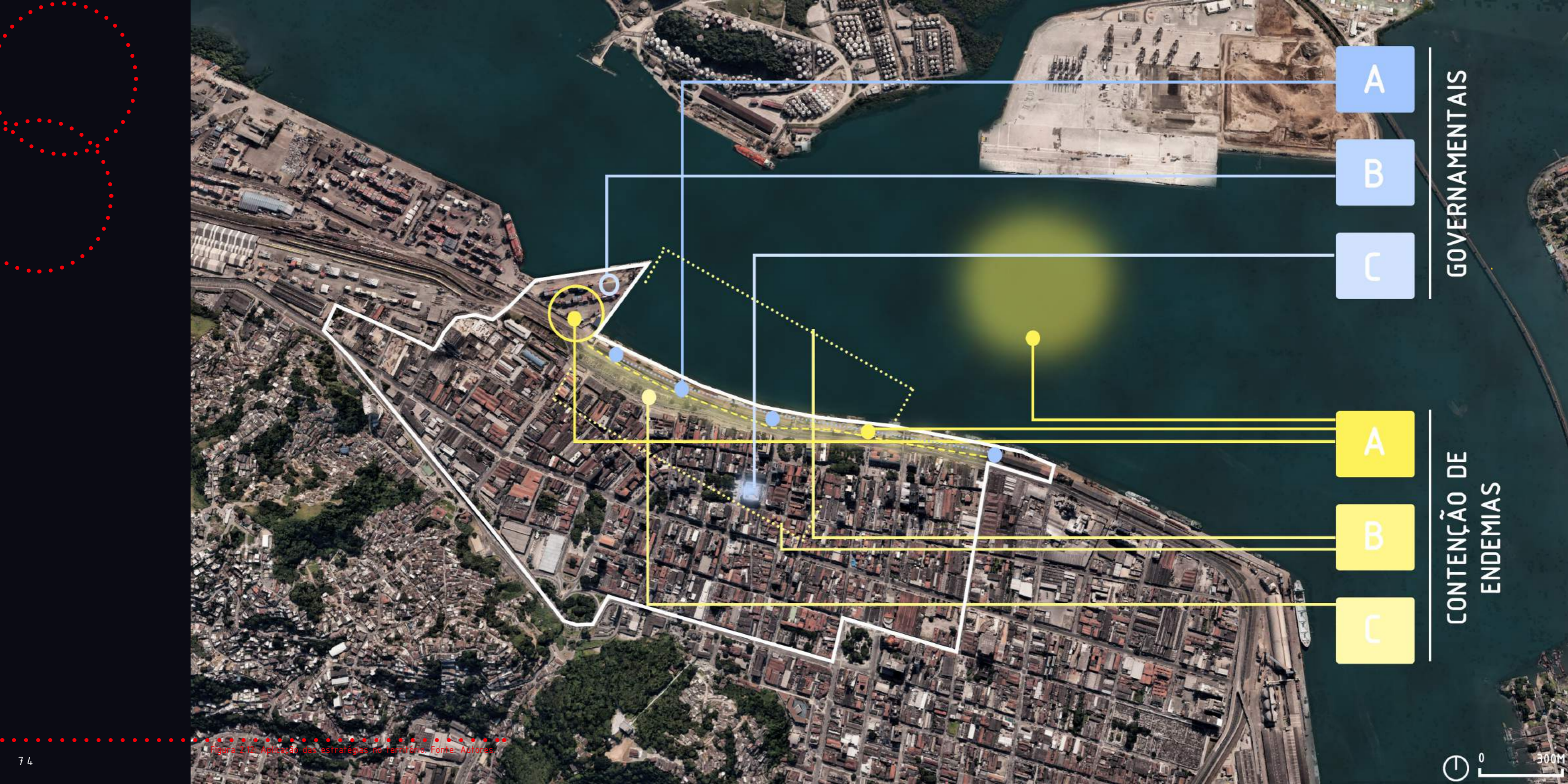
Quais estratégias são adequadas neste momento para proporcionar espaços geradores de urbanidade e a estruturação de um território complexo e dinâmico? (HERNÁNDEZ, 2012, p. 231).

Portanto se estabeleceram dois núcleos de desenvolvimento para as novas funcionalidades do porto, sendo recomendadas estratégias estruturais no âmbito governamental para a implementação territorial e remodelação do espaço portuários através um grande projeto requalificador do transporte de cargas e o direcionamento da saúde pública através de ações emergenciais por meio do estabelecimento de estratégias de contenção de possíveis focos endêmicos, sendo:

Estratégias Governamentais: a. Projetos Geradores: a1. Plano Gerador de Orientações do Sítio Urbano; b. Instâncias: b1. Organização Administrativa do projeto de desenvolvimento territorial; c. Cooperação Regional: c1. Polo de Excelência.

Estratégias de Contenção de Endemias: a. Epidemias tropicais: a1. criação de áreas de isolamento; a2. Sistemas secundários e separados de logística; a3. Isolamento de áreas específicas para suspeitos com endemias; a4. Prevenção de contágio; a5. Convocação de médicos sem fronteiras para combate inicial de endemias; a6. ONG – Práticas de Vacinação; b. Projetos Geradores: b1. Sistema de escoamento e eliminação de possíveis disseminadores de epidemias; b2. Projetos para logísticas emergenciais de estradas, fluxos e conectividades; c. Identificação e Requalificação de possíveis focos endêmicos: c1. Transformação de espaços subutilizados para utilização pública.

As seguintes estratégias foram apontadas no território do Valongo e se utilizam da frente mar do Porto de Santos, no setor denominada área de fundeio como recomendação de uma nova plataforma logística, frente mar, que permitirá desafogar o impacto no território que adentra o estuário, permitindo um controle de cargas, de contaminantes e zonas de isolamento emergencial, transformando a dinâmica do hub portuário de Santos. (figura 2.12)



A

B

C

GOVERNAMENTAIS

A

B

C

CONTENÇÃO DE ENDEMIAS



0 300M

Figura 2.15. Aplicação das estratégias no território. Fonte: Autores.

Desta maneira a pesquisa resulta em compreender inclusive a possibilidade da inserção de um modelo marítimo frente ao estuário para alavancar o processo novo de transferências de cargas e propiciando uma nova dinâmica ao local, conforme diagrama. (figura 2.13)

A qual se caracteriza por (figura 2.14):

. Em um cenário de 10 anos, sem eliminar o vírus, será necessário realocar os portos para o litoral, ao qual receberão os navios de carga a partir de um controle de desinfecção. Assim, é possível o impedir a chegada de suprimentos possivelmente infectados.

NOVA LOGÍSTICA PORTUÁRIA: PORTOS OFFSHORE

NOVAS DINÂMICAS PORTUÁRIAS

ZONAS DE QUARENTENA E ISOLAMENTO SERÃO INDISPENSÁVEIS. SERÁ NECESSÁRIO EXPANDIR-SE, COMO A SER DIVIDIDO ENTRE PASSAGEIROS E SUPRIMENTOS. NO CASO DE SUPRIMENTOS, HAVERÁ UMA NOVA DINÂMICA PORTUÁRIA PARA NAVIOS DE CARGA.

RELOCAÇÃO DO PORTO



Os portos receberão navios de carga no litoral, fazendo a triagem de produtos de outros locais, transportados por graneleiros ou navios de contêineres. Os navios ancorados passarão por um processo de desinfecção ligado à tecnologia de contêineres inteligentes com luzes UV. Esses portos estarão localizados nas áreas de ancoragem existentes.



Figura 2.13: Diagrama de Conceituação das novas logísticas portuárias para Porto Offshore⁶. Fonte: FIGUEIREDO, Ana Cláudia dos Santos. (2021) Resultado dos estudos COVID-19. Colaboração para o grupo de pesquisa LABSTRATEGY. Disponível em: <<https://www.lab-strategy.com/covid-19>>. Acesso em 20/03/2021.

Apesar de já iniciado o programa de vacinações, ainda é possível o contágio com o vírus, visto que a vacina, segundo a OMS, não tem 100% de eficácia. Portanto, é fundamental pensar em um cenário que envolva novas medidas para o setor portuário que induza a retomada do crescimento econômico da área, bem como a reintegração dos trabalhadores, garantindo a segurança e principalmente a saúde de todos os envolvidos.

Ao compreender o cenário epidêmico do Porto de Santos, é possível identificar que houveram algumas alterações quanto aos quesitos normativos e rotineiros como: 1. Alguns setores do porto foram interrompidos por serem de alto risco de contaminação de contágio do vírus; 2. Redução da taxa de exportação e importação brasileira; 3. Muitas pessoas foram afastadas de seus postos de trabalho, o que influenciou economicamente a vida de cada cidadão; 4. Diminuição das movimentações de cargas no porto; 5. Diminuição do comércio geral e local; 6. Restrição da circulação e aglomeração de pessoas; 7. Suspensão de pontuais atividades portuárias e aeroportuárias.

Através de uma análise territorial e bibliográfica, foi possível compreender que o elemento de estudo Bairro e Porto Valongo, se encontra hoje em condições questionáveis quanto a sua urbanidade e, com o acontecimento da Pandemia do COVID-19, Valongo se portou ainda mais despreparado para as medidas preventivas tomadas pelo governo.

Adotando diversos pontos de importância turística da cidade e sendo um fator importante para estocagem e armazenamento de cargas gerais, o Valongo foi altamente influenciado com as medidas preventivas que foram tomadas a partir dos avanços de casos de cidadãos contaminados.

No entanto, a investigação propõe novos protocolos de prevenção epidemiológica através da estratégia de gestão territorial. Desta maneira, a pergunta norteadora introduzida pela pesquisa:

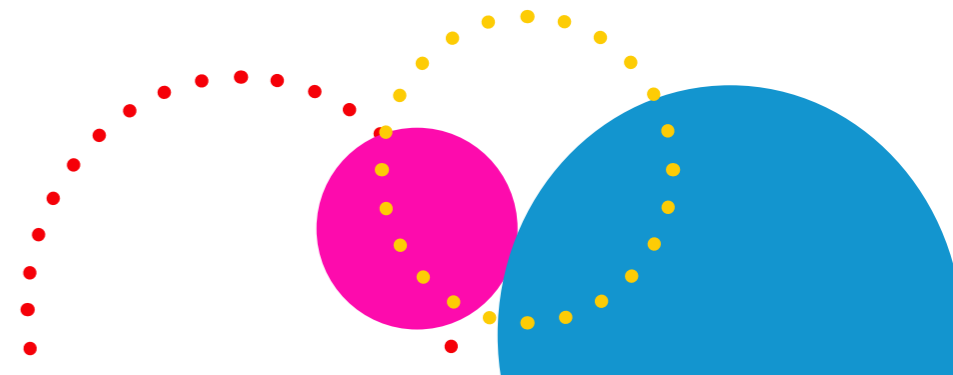
“Quais as estratégias no atual cenário urbano que permitam uma melhor gestão do território Valongo, que aprimorem as atividades urbanas e produtivas, a partir das novas medidas adotadas com a pandemia do Coronavírus frente a suas infraestruturas?”

O questionamento exibiu a premência de reorganização estrutural do território e de seus “modus operandis”, frente a partir das novas medidas adotadas com a pandemia do Coronavírus, a fim de provocar resultados e o equilíbrio entre os sistemas produtivos econômicos e o sistema da saúde.

Foi utilizado como proposta a adoção de dois segmentos de estratégias divididas nos âmbitos Governamentais e de controle de Epidemias como indutores e indicadores da melhoria da relação e criação de possíveis cenários que possam restabelecer a gestão urbana e requalificação do território.

Além disso, foi apresentado como proposta do Porto Offshore, que garante a desinfecção dos contêineres através da implementação de elementos com alta tecnologia, pautados pelo princípio de raios UV. Localizados no meio do oceano, garantem a segurança da população impedindo a contaminação da doença.

Portanto, a investigação se porta como uma proposta para as atuais demandas das zonas portuárias brasileiras, tendo o recorte do Bairro e Porto Valongo como um caso de avaliação para aplicar as estratégias projetuais.



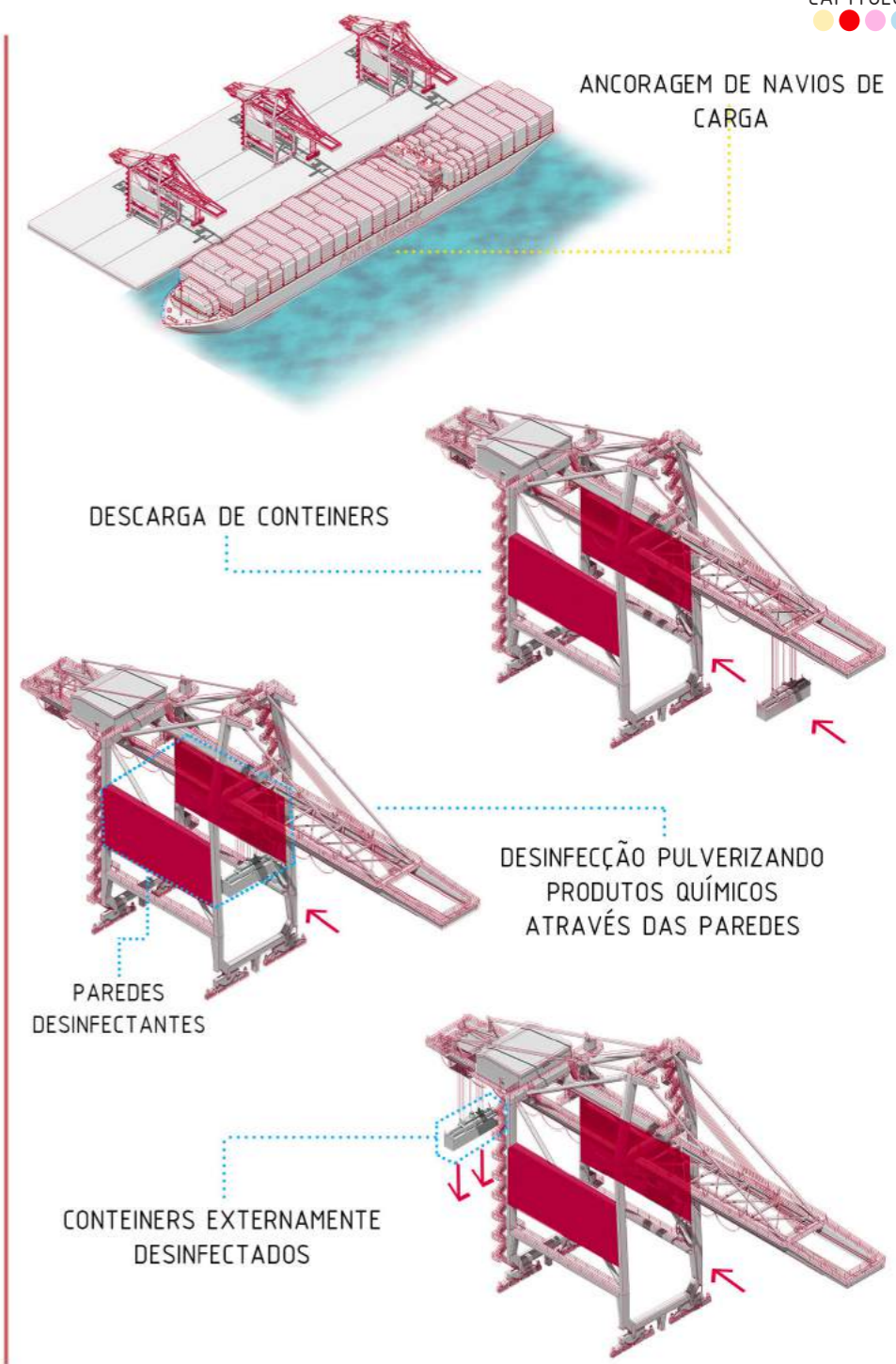
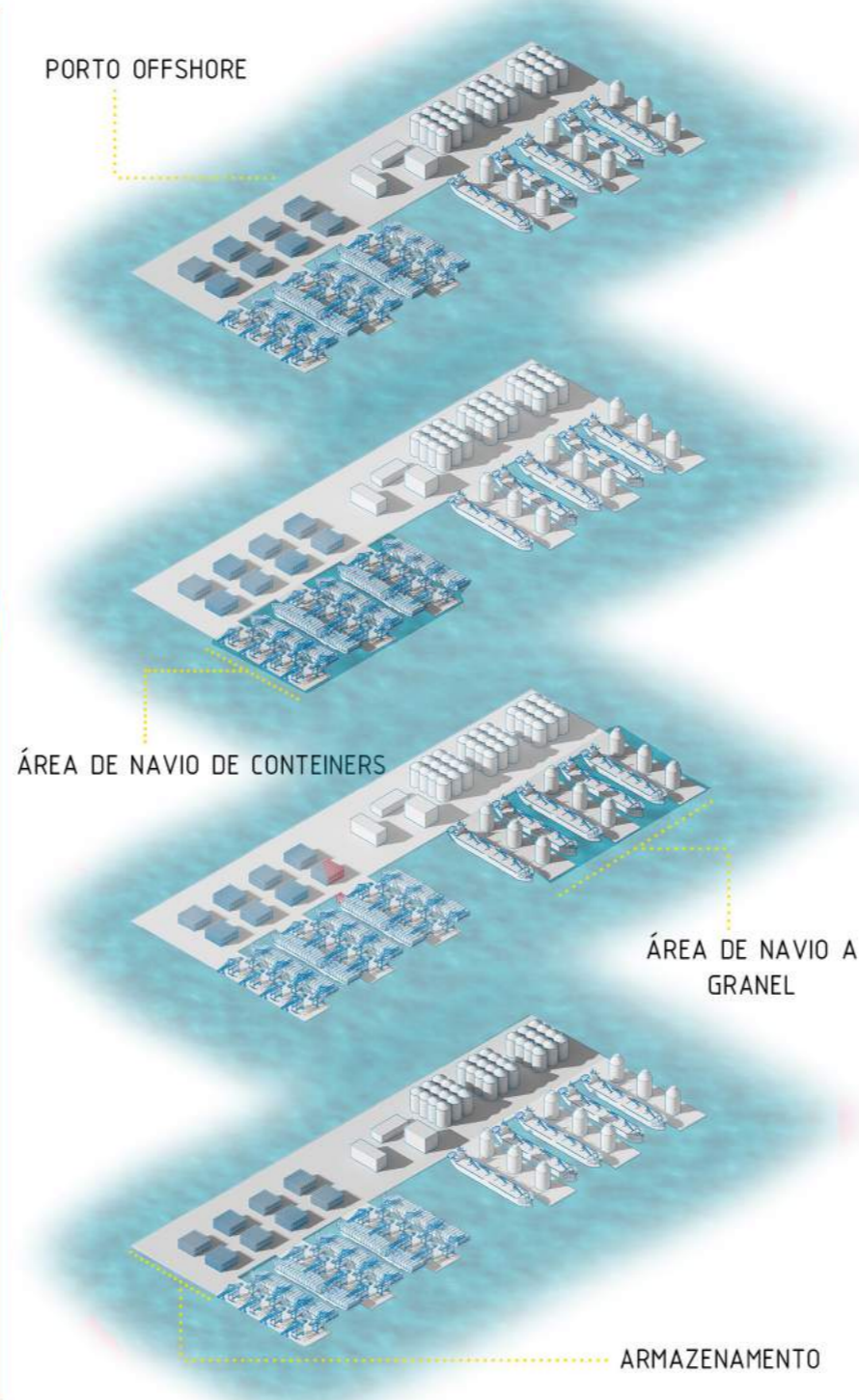
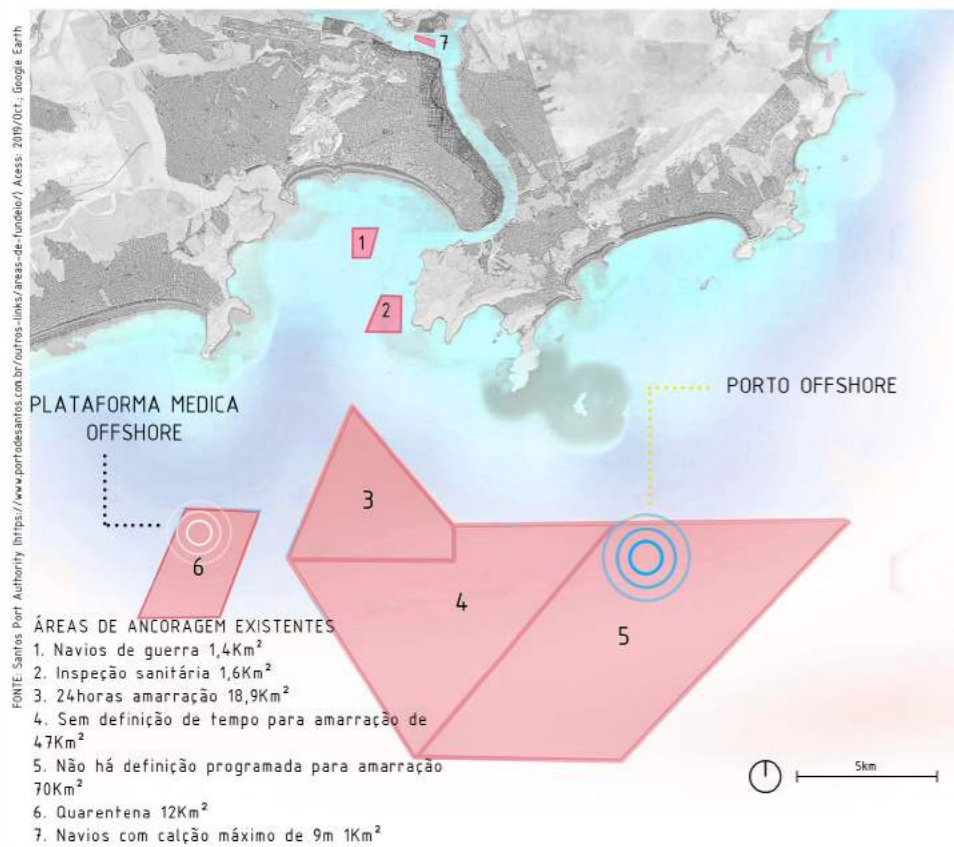


Figura 2.14: Diagrama de Conceituação das novas logísticas portuárias. Fonte: FIGUEIREDO, Ana Cláudia dos Santos. (2021) Resultado dos estudos COVID-19. Colaboração para o grupo de pesquisa LABSTRATEGY. Disponível em: <https://www.lab-strategy.com/covid-19>. Acesso em 20/03/2021

● NOTAS

¹"(...) porto concentrador de cargas". Fonte: HERNÁNDEZ ARRIAGADA, Carlos Andrés (2012). Estratégias projetuais no território do porto de Santos. 280 f. Tese Doutorado em Arquitetura e Urbanismo. Universidade Presbiteriana Mackenzie, São Paulo, Brasil.

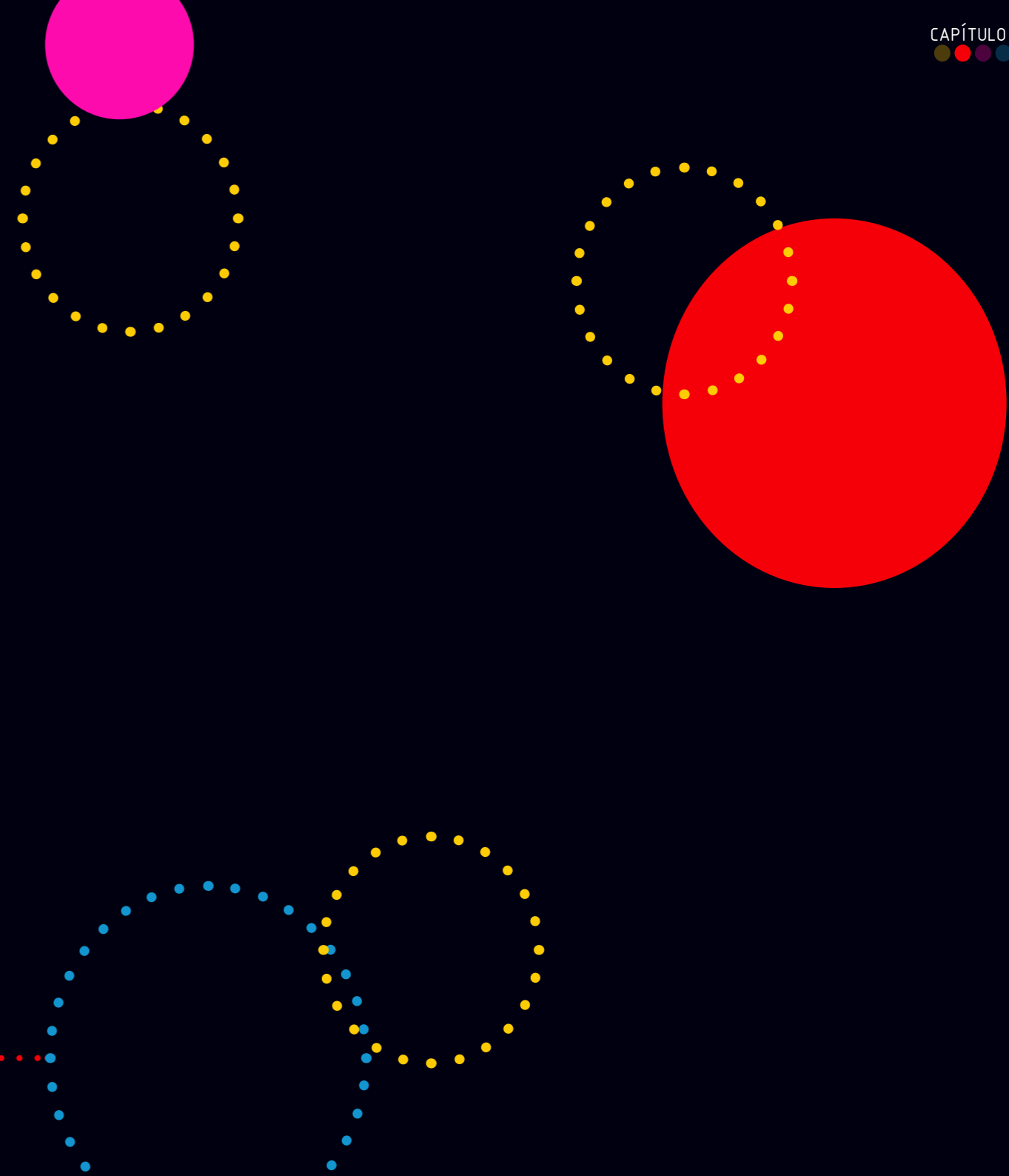
²"Denomina-se carga geral aos volumes acondicionados em sacos, fardos, caixas, cartões, engradados, amarrados, tambores, etc., ou ainda volumes sem embalagens, como veículos, maquinários industriais ou blocos de pedra. A carga geral (carga heterogênea solta ou fracionada) pode ainda ser subclassificação em cargas especiais, contêineres e granéis." (–,2016). Fonte: Disponível em <<https://portogente.com.br/portopedia/73032-carga-geral-e-a-granel>> Acesso em: 18/03/2021.

³Transmissível de um animal ao homem (diz a doença). Fonte: HOUAISS, Antônio; VILLAR, Mauro de Salles. Dicionário Houaiss de língua portuguesa. Rio de Janeiro: Editora Objetiva, 2001.

⁴É uma espécie de reclusão aplicada a um determinado grupo de pessoas, quando é descoberto uma possível doença que pode se espalhar com o contato dos humanos, a fim de evitar a transmissão. Fonte: SANTOS, Vanessa Sardinha dos. "O que é quarentena?". Colaboração para Brasil Escola. Disponível em: <<https://brasilecola.uol.com.br/o-que-e/biologia/o-que-e-quarentena.htm>>. Acesso em 21/02/2021.

⁵Se refere ao bloqueio total de uma região imposto pelo governo do estado. O cidadão é restrito de circular em áreas públicas sem que os motivos sejam emergências. A fiscalização é feita pelo governo. Fonte: TEIXEIRA, Lucas Borges. (2020) Lockdown: Como funciona, o que é e o significado. Colaboração para o UOL, em São Paulo. Disponível em: <<https://noticias.uol.com.br/faq/lockdown-como-funciona-o-que-e-significado-e-regras-em-sp-e-mais-cidades.htm>>. Acesso em: 21/02/2021.

⁶Os Portos Offshore são aqueles localizados "extra" margem, ou seja, não estão diretamente ligados à terra. Fonte: Disponível em: <<http://educacao.globo.com/artigo/portos-brasileiros.html>>. Acesso em: 20/03/2021.





CAPÍTULO 3
OS CIRCOS



A Arte mais nobre é a de fazer os outros felizes.
P.T. Barnum

- Ao todo são 53 atividades consideradas essenciais. As atividades vão de assistência à saúde a radiodifusão de sons e imagens. Passando por transporte de carga, pesquisas científicas e laboratoriais relacionadas à pandemia e captação, tratamento e distribuição de água. (CASA CIVIL, 2020)

Coberto por uma tenda (figura 3.2) que abriga milhões de pessoas, o picadeiro é o ambiente onde a magia circense acontece há décadas. Marcado pela itinerância, o grande espetáculo pode ocorrer em qualquer lugar, a qualquer momento, com a responsabilidade do palhaço e dos artistas de transportar os espectadores para um mundo completamente diferente, onde as mentiras se transformam em verdades, onde a tristeza não é bem-vinda (figura 3.1), onde assuntos tratados com tal seriedade pela sociedade são vistos sob uma perspectiva artística, com leveza, música, arte e dança. O impossível é materializado diante os olhos de todos.

O circo, que transcorrido de um entendimento histórico, acompanha o homem desde os primórdios da formação da sociedade contemporânea, pode ser considerado como uma metáfora, pois por longos instantes se é desbravado universos jamais imaginados pelos espectadores, com manobras e acrobacias desafiadoras, mas que no fim, é desmontado, e conduzido para um novo lugar, com uma nova identidade que despertará novas mentes.

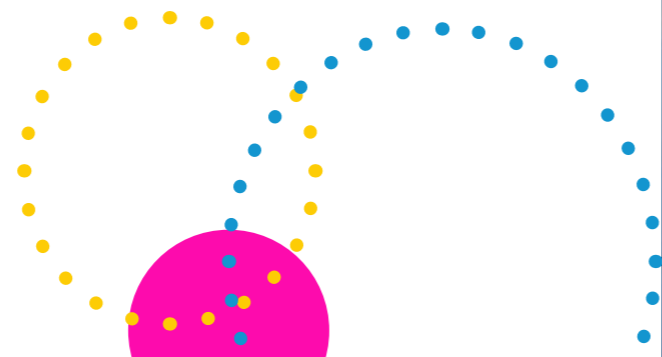
É a força do nomadismo viajar. Quem viaja não para mais. Uma senhora um dia me perguntou: 'Como vocês fazem para, a cada semana ou duas, mudar de cidade?' Eu respondi: E como você faz para ficar sempre parada no mesmo lugar? (risos) É uma questão de costume. (ÁVILA apud ORFEI, 2008)

Ao seguir caminho para uma nova região, faz o circo ser caracterizado como um elemento nômade, que segundo Ávila (2008) é um elemento que não tem um único ponto fixo e que faz do caminhar uma eterna constante, criando territórios de uso mais amplo que o convencional. No entanto, essa mudança constante de local limita a cenografia e utensílios que possam ser utilizados em um espetáculo, provocando o questionamento da real necessidade itinerante do circo.

Com o desenvolvimento deste capítulo, pretende-se compreender os primeiros indícios da arte circense pelo mundo, desde as primeiras informações até as ressignificações do labor. Ademais, é compreendido a origem do histórico do circo no Brasil e é apresentado um estudo da expansão do circo frente a modernidade, destacando o Cirque du Soleil.



Figura 3.2: Cirque du Soleil. Fonte: Disponível em: <<https://jfhpermidia.wordpress.com/especiais/a-magia-do-circo/>>. Acesso em 12/05/2021.



● CHINA SÉCULO XXV A.C

Segundo Andrade (2006) por volta do século XXV a.C., na China, foram identificadas as primeiras notícias sobre demonstrações de habilidades físicas, associadas ao equilíbrio e ao ritmo. Inicialmente, equilibristas, contorcionistas e acrobatas foram identificados pintados sobre vasos e cerâmicas, diante de uma plateia visivelmente cativante sobre a arte.

Em segundo momento, sob a perspectiva de Andrade (2006), foi reconhecido que as atividades acrobáticas estavam sendo aplicadas em treinamentos e práticas militares chinesas. Os treinamentos proporcionam o desenvolvimento de pontos que até hoje são utilizados nas práticas circenses, como agilidade, flexibilidade, força e percepção espacial.

Com a vinda para a casa, os guerreiros buscavam alternativas de garantir uma renda nas praças de suas respectivas cidades, exercendo em prática as habilidades adquiridas porém sob a perspectiva artística, conforme Andrade (2006). Segundo "The Circus - 1870 1950", os guerreiros admitiam em suas pequenas apresentações, objetos que se tinha na própria casa como pratos, travessas, xícaras, escada, entre outros.

Outra possível registro de início do ofício, defendida por Andrade (2006) em solo chinês, foi a brincadeira denominada A Batalha contra Chi-Hu, traduzida como jogo das cabeças, em que os participantes, divididos em grupos, possuía um adereço em suas cabeças em forma de chifres e arremeteram-se uns contra os outros.

Além da perícia necessária para esquivar-se das investidas do adversário, havia da parte dos brincantes uma preocupação em estetizar a diversão, elaborando passos e movimentos coordenados, sugerindo a construção de uma partitura coreográfica. Conforme o jogo foi se fazendo cada vez mais presente nas festas populares, foram da mesma forma sendo acrescentados adereços, acompanhamento musical e outros elementos que aproximavam cada vez mais o folguedo original de um espetáculo. (ANDRADE, 2006)

No século X a.C., segundo Pereira (2011), tomando o império como modelo político da época, o chamado "Festival da Primeira Lua" eram apresentações acrobáticas de recepção para visitantes do imperador. Tal apresentação era defendida pelos chineses como origem do circo.

EGITO - SÉCULO XXV A.C

Segundo Andrade (2006), assim como na China, foram identificadas pinturas decorativas (figura 3.3) no Egito como forma de painéis informativos para a população.

Ainda no Egito sob a perspectiva de Andrade (2006), festas locais tinham a ilustre presença de animais grandes e ferozes. A habilidade com que os mamíferos eram domados e controlados por seus treinadores, animava os olhos de todos os cidadãos.



Figura 3.3: Desenho de acrobatas identificados no Egito Antigo. Fonte: Disponível em: <<https://historiaprimeiroanoalasallesp.wordpress.com/2015/04/22/a-musica-o-canto-e-a-danca/>>. Acesso em: 10/10/2020

GRÉCIA - 439 A.C

Na Grécia, segundo Andrade (2006), identificou-se através de relatos de cronistas da época, pinturas em peças de cerâmica (figura 3.4), que demonstravam apresentações de artistas com grande habilidade física, diante de um grande público.

O gênero conquistou de tal forma o gosto popular que as Olimpíadas, de caráter notadamente esportivo, surgiram como uma estratégia para que se pudesse reunir em uma mesma ocasião todos os que, de alguma forma, fossem capazes de demonstrar suas potencialidades. Datam desse período as paradas de mão, o equilíbrio mão a mão, a formação de pirâmides humanas, números de força e contorcionismo. (ANDRADE, 2006)

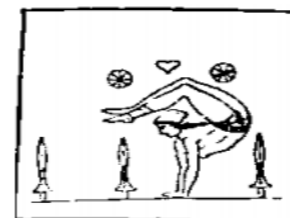


Figura 3.4: Acrobata desenhado sob cerâmica grega. Fonte: AN-DRADE, 2006 apud Histoire générale illustrée du Théâtre - Lucien Dubech - Volume I - pg. 159.

Ainda com a pesquisa de Andrade (2006), foi possível identificar que os espectadores cada vez mais estavam exigindo mais dos artistas, as posições acrobáticas (figura 3.5) estavam sendo insuficiente para manter a atenção.

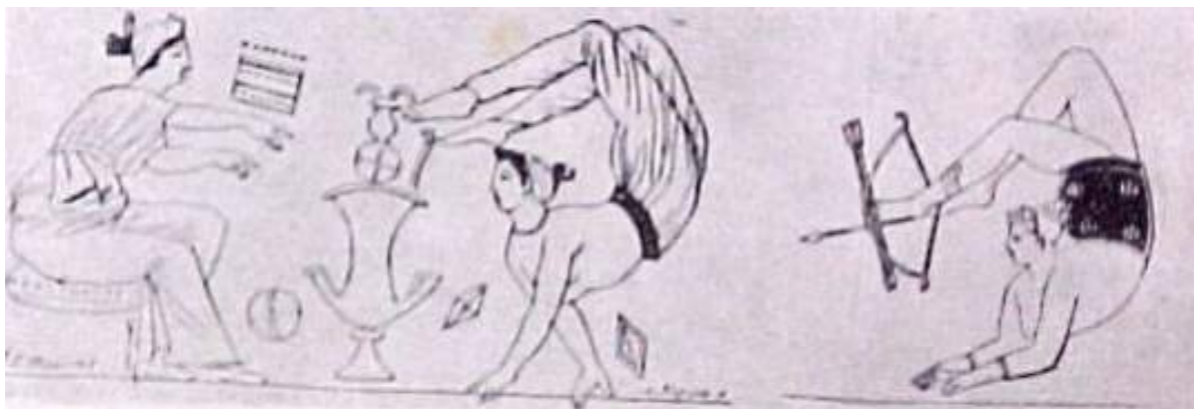


Figura 3.5: Mulheres fazendo acrobacias. Fonte: ANDRADE, 2006 apud Histoire générale illustrée du Théâtre – Lucien Dubech – Volume I – pg. 159.

Com isso, os artistas começaram a se desafiar os ares, fora do chão firme que, tampouco, novos números de apresentações foram criados diante de trapézios, barras e argolas.

PENÍNSULA ITÁLICA - 439 A.C

As mesmas festas ocorridas no Egito, na perspectiva de Andrade (2006), foram identificadas na península Itálica, onde corridas equestres com exibições das formas físicas dos atletas (figura 3.6) eram fundamentais nos dias festivos.

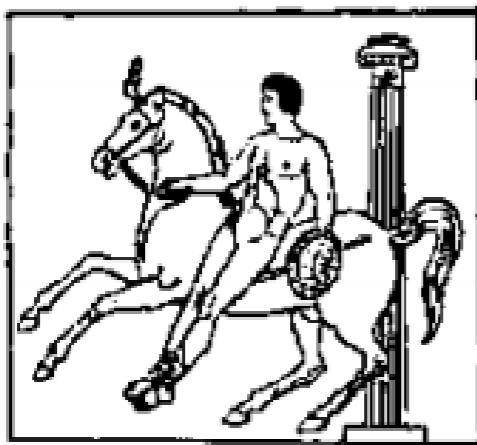


Figura 3.6: Exibições atléticas sob corridas equestres. Fonte: ANDRADE, 2006 apud Histoire générale illustrée du Théâtre – Lucien Dubech – Volume I – pg. 159.

Com base na história da arquitetura, é referido que os espaços circenses provavelmente são concebidos de maneira circular para que os artistas desfilem sem uma interrupção, permitindo a toda a plateia visualizar todos os detalhes e parâmetros quantas vezes for necessária.

O circo Massimo romano (figura 3.7), segundo Andrade (2006), foi concebido fora do solo por uma estrutura de madeira, erguendo arquibancadas e um fosso. O primeiro para acomodar o público e o segundo para que impedisse o avanço da plateia ao local das apresentações. O circo Massimo passou a ser considerado uma estrutura que comportava qualquer tipo de espetáculo.

Da madeira passou-se para a pedra, e da pedra para o mármore, com detalhes em bronze e ouro, tornando claro o ar aristocrata e cerimonioso que o local adquire pela nobreza dos materiais empregados. (ANDRADE,2006)

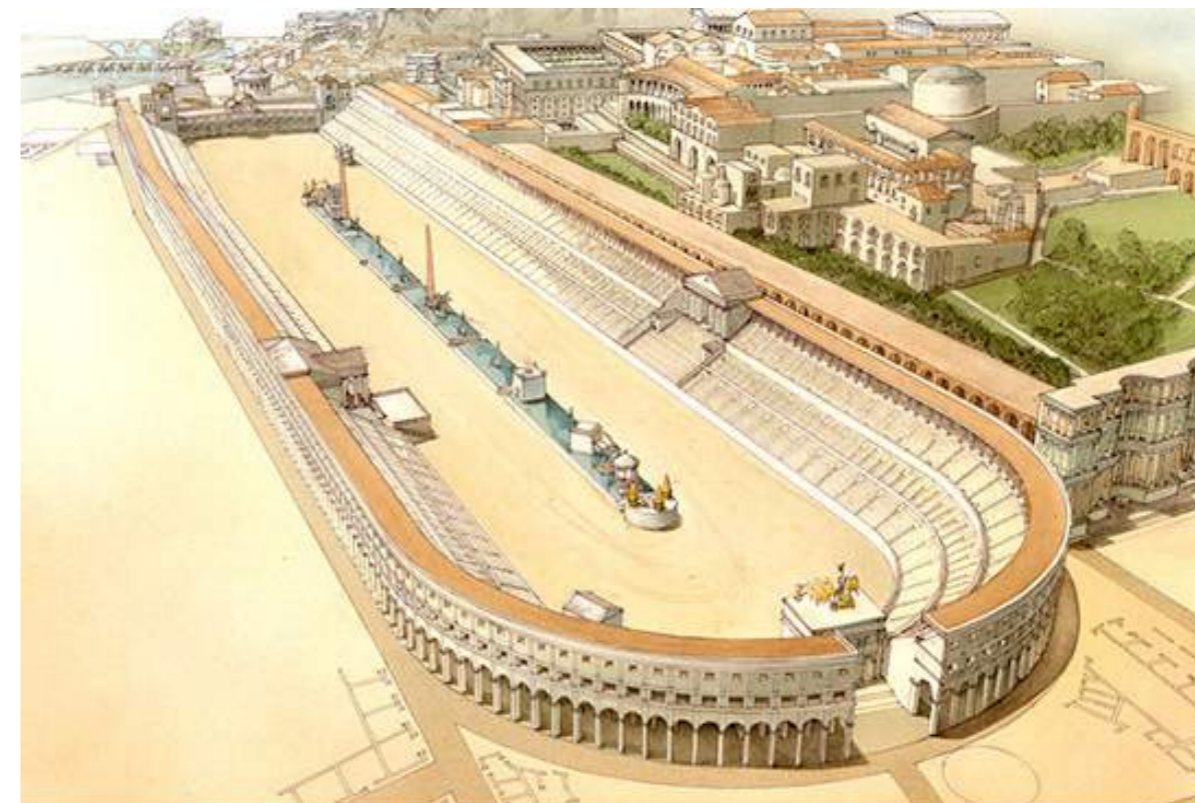


Figura 3.7: Circo Massimo passando pela reconstrução. Fonte: Disponível em: <<http://viagemitalia.com/cristianismo-no-imperio-romano/>>. Acesso em 14/10/2020.

Após muitos anos, o Circo Massimo foi incendiado e destruído. No entanto, seu local foi preservado e construído o Coliseu. Lá haviam apresentações com homens gigantes, animais exóticos, engolidores de fogo, acrobatas e gladiadores.

Durante os séculos IV e V, Andrade (2006) conta que a Era Cristã submetia uma forte influência sobre todo o reinado e no circo não seria diferente. Cristãos viam nos espetáculos circenses formas exageradas de pecados pois o circo admitia a forma de magia como entretenimento que naturalmente não existia, o que fora afastando a população, deixando de ser

O incontestável crescimento do cristianismo em toda a Europa aponta-nos para um abandono quase que completo das atividades circenses e suas instalações, obrigando artistas, ambulantes pela própria natureza, e desprovidos da proteção imperial, a procurar, durante um longo período, outras praças que pudessem acolher a exibição de suas habilidades. (ANDRADE,2006)

Com os circos desaparecidos, os espaços tornaram-se ruins, abrigando novas construções e usos.

IDADE MÉDIA E RENASCIMENTO

Fugindo das perseguições da igreja, segundo "The Circus - 1870 1950", os artistas circenses foram buscando de cidade em cidade um público novo, apostando em trabalhar por conta própria. Os artistas eram considerados simples seres humanos, sem poderes sobrenaturais, porém havia uma competência fruto de um duro trabalho e de um talento extraordinário. Portanto, a itinerância característica do circo até os dias atuais, fora surgida neste período.

Segundo o mesmo livro, os artistas nômades encontraram as suas identidades profissionais durante a Idade Média, mais exatamente nas feiras anuais que ocorriam na Europa e na Ásia. Estas feiras eram uma espécie de mercado regional que funcionavam como um local de troca comercial para diversos artistas de todos os cantos do planeta. Era uma vitrine aberta para a troca intercultural.

Aqueles considerados como nômades (figura 3.8) eram acolhidos por diversas pessoas, o que por consequência acabava chamando a atenção de muitas pessoas. Nesta ocasião, malabaristas, acrobatas, adestradores de animais trocavam suas experiências e aprendizados a fim de se profissionalizar.

Os artistas nômades ficaram conhecidos internacionalmente como Saltimbancos, segundo "The Circus - 1870 1950", um apelido que todos conheciam, resumia quando um artista tinha traços ruins em suas apresentações.

A comunidade de artistas itinerantes criou um mundo à parte, com suas próprias regras e tradições. Eles se protegiam uns aos outros quando viajavam, principalmente porque naquela época, artistas circenses eram vistos como intrusos e estrangeiros, e eram alvos de perseguições.¹

Esse libertador estilo de vida, chamou a atenção de pessoas que se interessavam pelo estilo de vida nômade, acarretando na criação de novas dinastias de artistas.

No ano 700, o livro de Taschen, a Grã Bretanha se tornou uma monarquia constitucional, o que favoreceu o surgimento de uma classe média empreendedora rica e um controle do poder da nobreza. Contudo, a nobreza continuou com o seu entretenimento de corte sobretudo, fora adquirido o teatro comercial para os menos favorecidos.



Figura 3.8: Família de malabaristas itinerantes se apresentando em uma rua lotada. Fonte: NOEL, Daniel (editor). (2008) The circus: 1870-1950. Taschen, 2008.

O circo Massimo de Roma é o grande precursor do circo moderno, porém ainda é considerado como um mito popular. No ano de 1768, um antigo instrutor militar, o sargento Philip Astley, iniciou a exibição da sua própria arte equestre nas periferias de Londres. Ele se apresentava em uma arena circular chamada Circle ou Circus (figura 3.9). Astley era extremamente talentoso e tinha sobretudo um grande talento quando o assunto era negócios. Seu primeiro dia em Londres foi um grande sucesso, se apresentou em um local onde futuramente foi sua escola equestre que por sinal, rendeu bons alunos, mas Astley identificou que o público era focado para amantes de cavalos.²



Figura 3.9: Pavilhão de equinos de Philip Astley. Fonte: ANDRADE, 2006 apud <www.vauxhallsociety.org.uk/Circus.html>. Acesso em: 14/10/2020.

No ano de 1770, Astley decidiu atingir um público mais amplo. Além dos números com cavalos, iniciou números com pessoas que caminhavam nas cordas bambas e malabaristas, diferenciando a oferta do seu show. Ademais, ele finaliza seus espetáculos com uma figura que remete a heróis tradicionais e populares como arlequim, colombine e o próprio palhaço, figura do teatro elisabetano. Contudo, nasce o circo, com uma série de artistas que alternavam suas produções e apresentações, juntamente com os cavalos e outros animais, trazendo números sobrenaturais aos olhos de cada espectador.³

Assim como surge o sucesso, surge a concorrência. No ano de 1782, Charles Dibbin constrói um anfiteatro (figura 3.10), não muito longe do qual Astley havia construído. Com sua ofegante decoração, o teatro foi um modelo de circo a ser construído por toda a Europa e América. Também como forma de entretenimento visual, a proposta de Charles não se limitava a uma barreira linguística.⁴

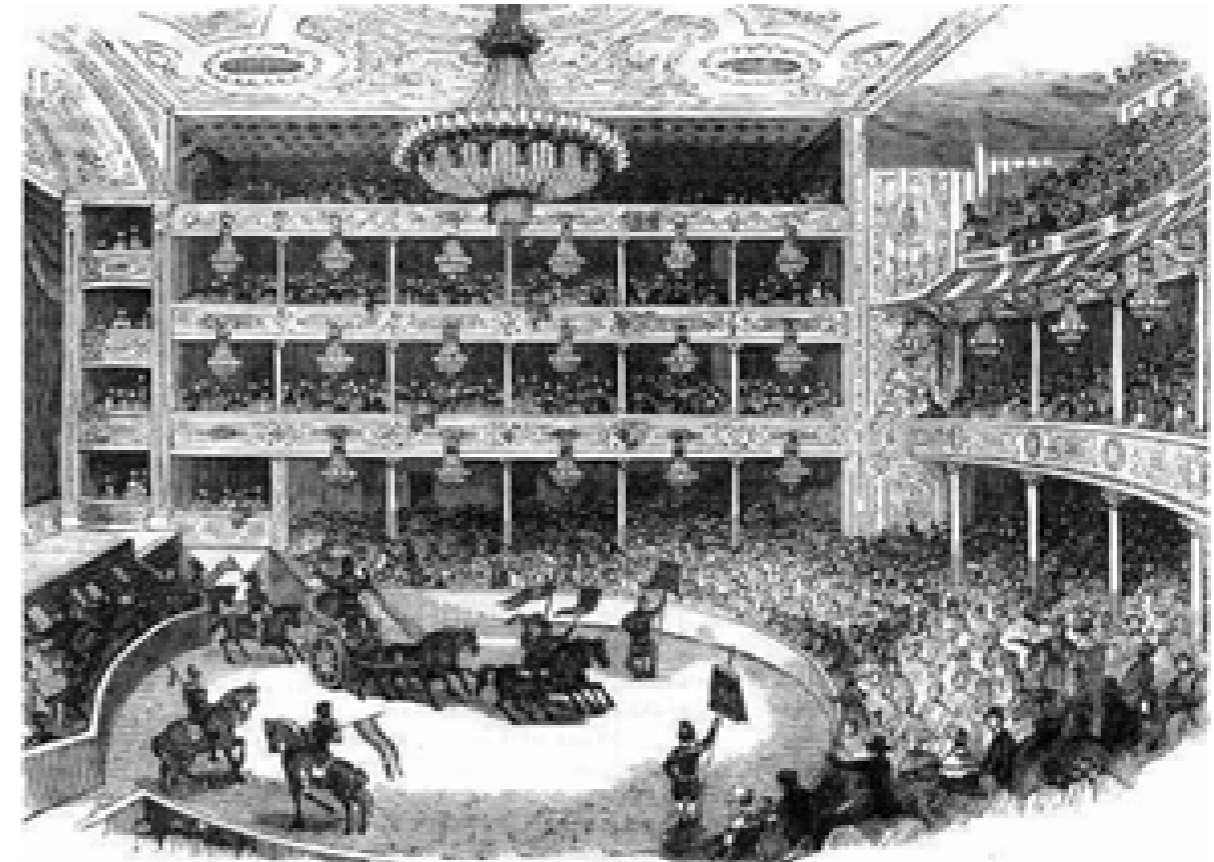


Figura 3.10: O circo coberto de Philip Astley, com a diversidade de números. Fonte: ANDRADE, 2006 apud <www.vauxhallsociety.org.uk/Circus.html>. Acesso em 14/10/2020.

No entanto, Astley seguiu construindo teatros e propagando sua proposta circense por vários lugares no mundo. Por mais que houvesse novos paços comparativos da arte circense, nada era comparado à proposta de Astley. No entanto, no ano de 1789, com a revolução francesa, Astley teve de voltar para sua terra natal e deixou seu anfiteatro nas mãos do cavaleiro italiano, Antonio Franconi. Franconi era um artista circense que estava habituado com o contato direto do público, pois se apresentava em praças da cidade. No entanto, isso trouxe uma sensação de humanidade ao teatro de Astley que, por mais trouxera uma multiplicidade de números, ainda era focado na sua paixão por cavalos.⁵

Franconi executou tão bem a tarefa que lhe foi confiada que, em pouquíssimo tempo, tornou-se um dos mais prósperos empresários circenses. A cada nova temporada acrescentou algumas inovações que satisfizeram no público a necessidade de ser constantemente surpreendido. (ANDRADE, 2006)

Em 1802, quando finalizada a Revolução Francesa, Astley voltou para França e recebeu seu circo de Franconi. Enquanto o fundador prosseguia com as atividades deixadas pelo italiano, Franconi afastou-se da cidade e buscou nas regiões afastadas erguer seu próprio circo. Neste espaço, o artista circense italiano não se limitou em apenas erguer um picadeiro tradicional, ele reservou um quarto da plateia circular para levantar um palco nos moldes convencionais. Neste momento, foi criado o que hoje é conhecido como conceito de circo – teatro.⁶

No século XIX, o circo tomou uma forma diferente quando comparado com suas origens helênicas ou romanas. O que era uma demonstração de força e poder, tornou-se uma fusão do saber decorrente do intercâmbio cultural de cada artista. Apesar do espaço das apresentações ainda ser concebido de maneira circular, ele se distanciava de uma arena romana, ele passou a ser um reflexo daquilo que o público desejava assistir.

O CIRCO NORTE - AMERICANO

Em 1792, segundo “The Circus – 1870 1950”, John Bill Ricketts foi o primeiro artista a levantar o circo nos Estados Unidos (figura 3.11). O espetáculo circense que Ricketts incluía, além de números de montaria adquiridos na era de Astley, entradas cômicas e números de dança, abrangendo o campo de artistas que poderiam servir ao circo. Sempre se deslocando no território para as apresentações, Ricketts aprimorava sua programação de espetáculo com números inspirados nas manifestações culturais das comunidades pelas quais ele viajava.

Em 1825, com a necessidade de transferir-se para várias localidades sem um aviso prévio das ações temporais que poderiam acontecer, Ricketts teve a ideia de transferir a apresentação para um local coberto. A partir disto, a lona surgiu no circo como uma vantagem a possibilidade de ser montada e desmontada, além de móvel, leve e econômica, e sem perder as características essenciais do circo.⁷

O circo americano entrou em uma nova era, se tratava de uma empresa itinerante que se desenvolveu baseados na tecnologia de uma viagem eficiente, que permitia o descanso dos artistas e oferecer espetáculos cotidianamente aos cidadãos de diversas cidades.

O CIRCO NO BRASIL

Segundo a carta de Pero Vaz de Caminha, o primeiro homem que propagou arte circense em terras brasileiras foi Diogo Dias. Quando pisaram em terra firme, Diogo recebeu os índios que habitavam as terras brasileiras com uma dança conjunta em forma de uma brincadeira. Os movimentos exercidos por Diogo, que tampouco definiria – se com saltos mortais e andar com as pernas para cima, provocaram uma admiração instantânea pelos indígenas, proporcionando um importante papel de Pero Vaz de Caminha no momento da colonização.

E além do rio, andavam muitos deles dançando e folgando, uns diante dos outros, sem se tomarem pelas mãos. E faziam-no bem. Passou-se então além do rio Diogo Dias, almojarife que foi de Sacavém, que é homem gracioso e de prazer; e levou consigo um gaitero nosso com sua gaita. E meteu-se com eles a dançar, tomando-os pelas mãos; e eles folgavam e riam, e andavam com ele muito bem ao som da gaita. Depois de dançarem, fez-lhes ali, andando no chão, muitas voltas ligeiras, e salto real, de que eles se espantavam e riam e folgavam muito. E conquanto com aquilo muito os seguiu e afagou, tomavam logo uma esquiviza como de animais monteses, e foram-se para cima. (A CARTA DE PERO VAZ CAMINHA, 1500)

Em um segundo momento, segundo Andrade (2006), cronistas do período colonial afirmaram que muito antes da importância de Astley, já havia no Brasil uma grande quantidade de famílias ciganas que fugiram da Europa por conta das perseguições religiosas. Os ciganos trouxeram consigo a música, a descontração, a alegria e as danças.

Adeptos a forma nômade de se viver, os ciganos se deslocavam de uma cidade a outra em bandos, adaptando seus espetáculos conforme os pedidos dos habitantes locais.

Conforme os anos passaram, mais precisamente na segunda metade do século XVIII, segundo Andrade (2006), muitas manifestações circenses foram identificadas. As representações teatrais se mesclavam com números de dança e apresentações de palhaços.

Em 1808, com a vinda da família real escapando das forças napoleônicas, permitiu o desembarque de algumas famílias circenses inglesas em solo nacional. Estas famílias eram frutos de alguns grupos circenses europeus que buscavam uma nova oportunidade de vida em novos lugares, dispostos a colocar em prática tudo o que sabiam fazer.

A figura do escravo negro, oriundo de um tráfico e trabalho explorativo comum na época, era um alvo potencial para a exibição de força física e talento musical. As apresentações que, sem perceber, escravos proporcionaram em praças e ruas, serviam de demonstração artística para o público.

No final do século XIX, conforme Andrade (2006), passou a pisar em solos brasileiros companhias inteiras de artistas itinerantes, buscando novamente, uma esperança como oportunidade de vida. A viagem ocorria dentro de condições insalubres, sem apoio de nenhuma autoridade local, desembarcando em pontos estratégicos da costa brasileira.

A modernização do circo brasileiro, ao contrário do que ocorreu em outros países, não é notável no que diz respeito aos espaços utilizados para as representações, ou aos equipamentos empregados como suporte técnico do espetáculo. O circo brasileiro, por tradição, valoriza e investe no elemento humano, pondo em evidência suas destrezas, habilidades e, acima de tudo, a inquestionável criatividade nacional. (ANDRADE, 2006)

O desejo da plateia brasileira eram os animais selvagens, que por sua vez, exigia das companhias em buscarem espécies em fauna africana. Quando estavam em momentos de crise econômica no país, os produtores foram induzidos a procurarem outras formas de atração para o público e com isso, surge o cenário de circo-teatro no Brasil.



*Philadelphia September 1797
See p. 13 - 14 - 15 - 16 - 17*

*Sketches by G. B. Kneass, Philadelp.
from a plan furnished by William Rigg.*

Ricketts' Circus.

South west corner of Sixth and Chestnut, Philadelphia, in 1797.

Chestnut House.

Chestnut Hotel.

O modelo criado por Franconi em Paris, com o aproveitamento de uma parte da plateia para fazer a instalação de um palco, foi introduzido no país.

Existiam até o final do século XX, quando se fez o último levantamento, mais de 2.000 circos espalhados por todas as regiões do Brasil, sendo que a grande maioria está concentrada no eixo Sul do país. Desses circos, aproximadamente 80 são de porte médio ou grande, com trapézio de vôos, animais, um grande contingente de artistas e técnicos e uma estrutura relativamente estável, que permite a continuidade do trabalho. (ANDRADE, 2006, apud CASTRO 2005)

Ao pensar na arquitetura do circo brasileiro, a itinerância tem como predominância. Marcado por picadeiro circular, a plateia se reserva nas extremidades periféricas do espaço em arquibancadas móveis. Ao centro, é destinado para as apresentações e as mágicas. (figura 3.12) Anexado ao picadeiro, um espaço foi destinado aos artistas se produzirem e esperarem enfim para adentrar ao “mundo novo”.

● Identificado por qualquer leigo, o Cirque du Soleil abstrai uma essência diferente dos circos que já foram apresentados. Influenciados diretamente pela inovação da alta tecnologia, a empresa busca uma nova interface, que leva a uma procura de novidades por parte do público e que induz alguma variedade nos circos.

Tudo começou no início da década de 1980, segundo Cirque du Soleil (2021), quando um grupo de artistas levou seus talentos para as ruas de Baie-Saint-paul (figura 3.13), perto da cidade de Quebec, no Canadá. Conhecido pelas pessoas como Les Échassiers de Baie-Saint-Paul, um grupo de artistas marcaram os olhares dos espectadores pelos seus trajes coloridos, pelos seus números com malabarismos, danças, números de cuspir fogo e a ação de tocar músicas.

Depois de anos aprimorando o ofício, Guy Laliberté, um dos membros do Les Échassiers, decidiu que os shows já estavam prontos para serem apresentados fora da cidade. Em 1984, afirma Cirque du Soleil (2021), a cidade de Quebec estaria a comemorar o seu 450º aniversário da descoberta do Canadá por Jacques Cartier e, com isso, o governo estava à procura de um espetáculo comemorativo. Laliberté, no entanto, decidiu apresentar uma proposta intitulada como Cirque du Soleil, o qual foi aceito pelo estado.

Em turnê por toda a província, as pessoas puderam vislumbrar o que viria ser o futuro das artes circenses, ainda que o espetáculo refletisse sobre a história da nação. Marcado pelo inusitado, este espetáculo itinerante ofereceu uma nova visão sobre as artes circenses onde o animal era livre, a apresentação era dramática, bonita e reflexiva. Os figurinos eram ultrajantes, a iluminação destacava pontos estratégicos e a música era original. O nome do Cirque du Soleil surgiu pelo próprio Laliberté.

O sol simboliza juventude, energia e força. Quando o sol do Cirque du Soleil se levantou pela primeira vez, um novo amanhecer quebrou no mundo das artes circenses. (CIRQUE DU SOLEIL;2021)



Figura 3.13: Primeira apresentação do Cirque du Soleil. Fonte: Coronel, 2016 apud Cirque du Soleil, 2016.

Segundo Coronel (2016), a partir das apresentações festivas comemorando a conquista nacional, a companhia iniciou com apenas 20 artistas e, com o apoio do governo de Quebec, iniciaram uma turnê de apresentações pelo Canadá. Com seu rápido desenvolvimento, o grupo tornou-se empresa que, em 1984, já contava com cerca de 73 artistas.

Em 1985, conforme Coronel (2016), após se apresentarem em Montreal, Sherbrooke e na cidade de Quebec, o Cirque se apresentava em Ontário. Após dois anos, fizeram sua primeira apresentação nos Estados Unidos, seguindo rota por San Diego, Santa Monica e Los Angeles. No ano de 1990, lançando um novo espetáculo, eles se apresentaram na Europa, iniciando por Londres e Paris. Em 92, se apresentaram no Japão, iniciando por Tóquio.

A abordagem trazida era única para o circo. Segundo Cirque du Soleil (2021), o design era totalmente detalhado, o palco era rodeado por assentos em todos os possíveis espaços, e a interação dinâmica com o público era memorável, sendo engajados tanto fisicamente quanto imaginativamente.

Em 1993, ainda pela perspectiva do Cirque du Soleil (2021), “Mystere” (figura 3.14) tornou-se o primeiro show permanente do Cirque. Realizado em um teatro personalizado construído para acomodar as complexidades do show, Las Vegas se iluminou e tornou-se uma passagem obrigatória para os turistas.

Figura 3.12: Parte interna da tenda, apresentação Kurios, Cirque du soleil.
Fonte: Disponível em: <<http://www.cirquefascination.com/?p=4993>>. Acesso em: 13/05/2021.





Figura 3.14: Espetáculo Varekai. Fonte: Disponível em: <<https://www.facebook.com/Varekai/photos/a.397839470348/10155781142660349>>. Acesso em: 12/02/2021.

O sucesso a nível mundial veio fazer com que o Cirque fosse requisitado para vários eventos. Em 1995, segundo Coronel (2016), a empresa foi convidada pelo governo do Canadá para fazerem uma demonstração aos chefes de estados. O crescimento da companhia exigiu dos colaboradores responsáveis um espaço onde pudessem se organizar e gerir todas as pessoas. No entanto, em 1997, inaugurou a única sede internacional do Cirque, em Montreal. (figura 3.15)



Figura 3.15: Sede internacional do Cirque du Soleil, em Montreal, Canadá. Fonte: Disponível em: <<https://www.cirquedusoleil.com/casting/life-at-cirque/work-conditions>>. Acesso em 12/02/2021.

Crescendo cada vez mais, no ano 2000, ainda sob a perspectiva de Coronel (2016), lançaram o primeiro filme intitulado como The journey of Man e em 2002, apresentaram sua primeira serie na televisão para o Canadá e Estados Unidos. Dois anos depois, lançaram seu primeiro livro contando a história do Cirque e logo em seguida, lançaram seu segundo livro contando sobre os costumes da companhia. Lançaram também um CD duplo com todas as músicas originais que criaram para as apresentações.

Com o passar do tempo, o Cirque conquistou a capacidade de treinar e apresentar vários espetáculos simultaneamente. Segundo Coronel (2016), sentiram a necessidade de aumentar a sede em Montreal para criar salas onde seriam tratados a parte gestacional da companhia.

Este circo apresenta algumas particularidades que faz com que se destaque dos restantes:

- O Cirque du Soleil aborda uma tipologia enquadrada no que é definido por circos pantomimas. Segundo Coronel (2016), no circo de pantomimas o picadeiro reduz se um pouco em relação ao circo de variedades para dar lugar a mais bancadas para os espectadores. Nesta tipologia, não se pratica a apresentação de números que envolvem animais. Esta arte teatral tem como principal objeto de uso a expressão corporal, sendo utilizado o mínimo de vocabulário;

- A companhia é composta por pessoas de mais de 50 nacionalidades;

- Desde 1992, não recebe qualquer tipo de apoio do setor público e nem privado;

- Sua dimensão, permitindo fazer várias performances simultaneamente;

- O palhaço admite uma nova visão. A figura principal dos espetáculos circenses tem como familiaridade a comédia e a tristeza pautados na sua personalidade. No Cirque, a figura do palhaço é vista como dramático, onde é sempre solitário, cuja toda a trama é voltada para sua história no seu nível mais genuíno;

- Sua iniciativa de negócio. O Cirque obtém rendimentos de outros investimentos, como organização de reuniões privadas, eventos públicos e hotelaria (restaurantes e bares spas);

Hoje, considerada a maior companhia de circo do mundo, segundo Coronel (2016), o Cirque du Soleil deverá ser a companhia em que todos os artistas um dia almejam pertencer, não somente pelas condições de trabalho, mas também pelo prestígio.

(...) a maior parte dos artistas recebidos na sede do circo têm como base a vertente acrobática, normalmente são ginastas, sendo que alguns já terão sido premiados a nível nacional. O que será avaliado durante todo o processo de seleção será não só a capacidade técnica de cada artista, mas também a sua reação em situação de pressão e stress, dados que segundo a companhia poderá refletir a maneira como vão reagir quando tiverem de subir aos palcos. (CORONEL,2016)

As profissões e ramos que o Cirque du Soleil engloba são diversas, segundo Cirque du Soleil (2021), tais como:

Palhaços e Atores;

Musicistas: Bateria e instrumentos de percussão; instrumentos com teclas, sopro e cordas;

Cantores: Com experiências profissionais; técnica vocal sólida e altamente fluida; sólidas habilidades técnicas e artísticas na área vocal; excelente nível de interpretação musical; versatilidade e capacidade de interpretar vários estilos e gêneros musicais;

capacidade de interpretar peças musicais escritas ou improvisadas como solista; capacidade de trabalhar em equipe; disponibilidade para ser transferido para outra cidade/país; mais de 18 anos; experiência com amplificação intra-auricular; conhecimento prático de inglês;

Atletas: Com habilidades em disciplinas de ação; excelente nível de condicionamento físico geral, incluindo força e flexibilidade; capacidade de se adaptar a novos aparelhos, ambientes e estilos de treinamento de grupo; capacidade de trabalhar em equipe; Vontade de pensar e trabalhar de forma criativa e fora da zona de conforto; Conforto trabalhando com fogo no ambiente circundante; Possuindo agilidade, explosão e precisão; mais de 18 anos;

Artistas de Circo: Treinamento em artes circenses profissionais; Experiência no palco; Boa preparação física; Grande qualidade de movimento; Domínio Artístico e precisão de execução; Capacidade de trabalhar em equipe; mais de 18 anos;

Atletas: Acrobatas; Ginastas; Mergulhadores; Nado Sincronizado; Trampolim; Artes Marciais; Pulo e Salto; Líder de torcida; Skatistas;

Dançarinos: Bailarinos clássicos; Bailarinos de Contemporâneo; Hip-hop; Breakdance; Sapateado e Jazz.

Englobando diferentes tipos de arte, o Circo do Sol é marcado por sua interdisciplinaridade cultural. Diferente dos circos comuns onde é feito um trabalho de busca por novos artistas, a empresa revolucionária circense abre vagas com números específicos para audições onde artistas do mundo inteiro podem se candidatar.

Conforme Cirque du Soleil (2021), o candidato passará por algumas etapas de aprovação. Em primeiro lugar, o artista deverá enviar algumas informações como currículo, fotografias e vídeos demonstrando brevemente suas habilidades e personalidades. Se o artista obtiver mais de um talento, é necessário que seja descrito e comunicar como aprendeu tal ofício. Além disso, é necessário dizer o nível de domínio da disciplina juntamente com o nível de experiência com apresentações em palcos.

Aprovado na primeira fase, a pessoa deve se deslocar até a sede internacional do Cirque, em Montreal, para fazer alguns testes. Durante este período, os candidatos serão eliminados de maneira gradual, até então conquistarem o número de artistas que necessitam no momento. Normalmente, o número de vagas é reduzido face ao número de candidatos. (Cirque du Soleil, 2021)

Contratando artistas do mundo inteiro, após as fases de testes, os artistas são admitidos na equipe assim passam a iniciar a preparação para integrar no elenco dos espetáculos.

A partir da perspectiva do Cirque du Soleil (2021), a preparação de cada espetáculo leva em média 4 meses de treino. Todas as pessoas devem passar por uma formação artística e acrobática, preparados para serem artistas multifacetados e que possam integrar em qualquer quesito que o espetáculo venha a exigir.

Após o tempo mínimo de 4 meses para treinamento, os candidatos estão sujeitos a última apresentação que será uma simulação de um espetáculo, apresentada para toda a produção e gestores dos espetáculos.

● Com a atual situação de Pandemia mundial, compreendida com mais propriedade no capítulo anterior, a grande maioria das pessoas foram afetadas tanto no modo de viver como no modo de trabalhar. Muitos comerciantes e empresários lutam até os dias atuais para conseguir resistir aos desafios que foram impostos com a pandemia.

Com companhia que nasceu com um grupo de dançarinos de rua, não foi diferente. Segundo IstoÉ, o Cirque du Soleil sofreu perdas e impactos econômicos em seus espetáculos e turnês pelo mundo. No dia 29 de junho de 2020, a empresa entrou com um programa de recuperação judicial para evitar a falência e proteger seus credores.

A produtora se encaixou em um programa, proposto sob o governo do Canadá, que é voltado para o auxílio de empresas que têm dívidas acima de 5 milhões de dólares, conta IstoÉ. O Cirque passou a demitir 4.679 funcionários após encerrar 44 produções para cumprir os desafios da pandemia.

A companhia, fundada por Guy Laliberté, deixou de ser controlada pelo fundador em 2009, quando ele renunciou o seu título por 1 bilhão de dólares. Segundo IstoÉ, no entanto, o poder foi transferido para o fundo privado norte americano TPG Capital, que hoje possui 55% dos lucros. 25% pertence ao fundo chinês Fosun e 20% restante pertence a empresa público-privada Caixa de Seguros e Pensões de Quebec.

Contudo, com esta divisão de poder, os espetáculos foram bem mais investidos. Entretanto, os esforços equivocados resultaram em dívidas que somam-se a mais de 1 bilhão de dólares.

Visto esta maré de preocupações e dívidas, a empresa solicitou ajuda ao governo canadense que emprestou mais de 100 milhões de dólares com a condição da companhia a manter sua sede em Montreal e que a província possa recomprar as ações americanas e chinesas em um momento mais oportuno.

No dia 24 de novembro de 2020, segundo a Folha de São Paulo, o grupo canadense anunciou que saiu do período de recuperação judicial. Um grupo de credores fez uma proposta para tomar o controle do Cirque, substituindo o acordo com acionistas da companhia que inclui o financiamento da dívida pelo governo do Canadá. Sobretudo, a sede ainda permanecerá em Montreal.

Segundo Correio do Povo, O Cirque passa a retomar suas atividades, ainda em um momento de pandemia, com um número reduzido de público e com todas as medidas preventivas reforçadas, tanto para quem assiste quanto para os artistas.

A partir da análise histórica do surgimento do Circo, pode-se concluir que o circo, em suas diversas facetas, foi iniciado a partir das manifestações de ruas. Artistas que se propuseram apresentar nas ruas como forma de sustento a fim de conseguir alguma monetização, deram origem ao circo que hoje é concebido de diversas formas.

Ao analisar de maneira geral, o circo é memorizado como um picadeiro circular que admite uma plateia locada como o que se é reconhecido hoje por teatro arena e o centro é admitido o local para as apresentações dos artistas.

A maneira com que Astley, Franconi e John Bill Rickett reinventaram o circo, é mantida até os dias atuais.

No entanto, a nova interface do circo criada pela companhia Canadense Cirque du Soleil, reinventou e ressignificou todos os tipos de circo jamais vistos. Aquilo que se era adotado como vintage, cores amenas, limitações quanto às formas de apresentações, o Cirque traz consigo o neon, as cores fortes, as maquiagens inovadoras, as mais novas tecnologias tanto quanto aos números quanto aos figurinos, a interdisciplinaridade artística, a interconectividade cultural. Por sua vez, a semelhança que manteve dos circos ainda hoje é a itinerância e a figura do palhaço.

Através de uma entrevista no podcast Balascast com a palhaça brasileira Gabriella Argento (figura 3.16), foi possível compreender o trabalho de um palhaço, que é definido como filosofia, pois ser palhaço é mais que um personagem e sim a filosofia que está por detrás da máscara. O estar do palhaço é um ser de alta disponibilidade, amorosidade, é amoral, sem um passado e sem um futuro influenciando em sua vida, ele não julga e não tem medo.

Para Gabriella, o palhaço é como o ser humano que nasce em seu estado essencial, que transpassa sua visão para o público como alguém que esteve sempre por fora dos acontecimentos do cotidiano, o que supostamente, para a palhaça, todo ser humano perde conforme os acontecimentos da vida uma vez que todo dia o ser agrega algo em seu conhecimento e trajetória, e principalmente, quando é atingido a fase adulta, o ser perde sua essência e não sabe o que realmente é. O palhaço é o resgate do fio condutor existencial de cada ser humano, ressignificando o que cada um é antes das influências da sociedade.

Portanto, a figura do palhaço permanece até os dias atuais, sendo seu papel fundamental para apresentações de circos concebidos pelos modelos clássicos ou modernos.

Por fim, ao espelhar o projeto a ser desenvolvido nesta monografia na pesquisa deste capítulo, foi essencial compreender que admitir dinâmicas do Cirque du Soleil na área, agregará diretamente aos fluxos de turistas, o que acarretará ao aumento dos números econômicos na área. Contudo, o número de cidadãos que serão profissionalizados com as dinâmicas oferecidas pela empresa, agregará aos índices de desemprego. Além disso, compreender que a empresa retomou suas atividades, por mais difícil que seja o momento da Pandemia do vírus COVID-19, é a garantia de que a área não será abandonada e encontrada em estados insalubres, solucionando assim, o problema encontrado no Valongo.



Figura 3.16 A palhaça brasileira Gabriella Argento se apresentando no espetáculo do Cirque du Soleil, Amaluna. Fonte: Disponível em: <<http://jornaloquatro.com.br/2017/12/28/amaluna-estreiã-no-rio-e-encanta-o-carioca/>>. Acesso em 04/12/2020.

● NOTAS

¹ NOEL, Daniel (editor). (2008) The circus: 1870-1950. Taschen, 2008.

² ibid.

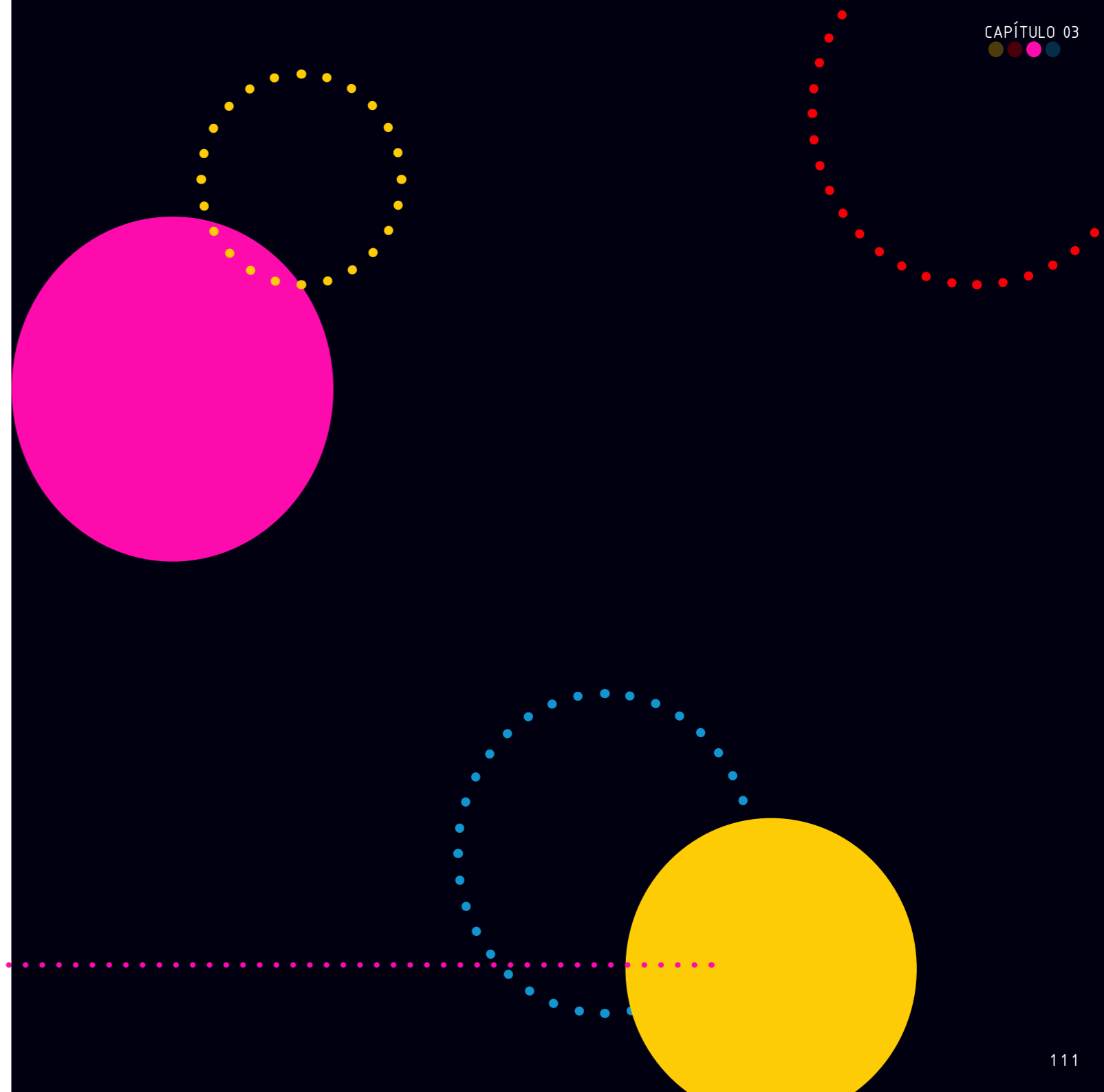
³ ibid.

⁴ ibid.

⁵ ibid.

⁶ ibid.

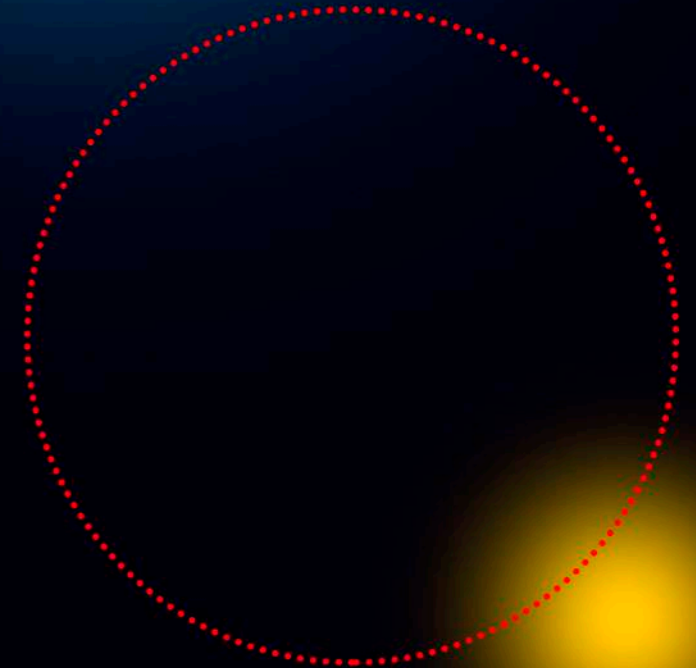
⁷ ibid.





CAPÍTULO 4

ESTUDOS DE CASO





Deus ao mar o perigo e o abismo deu, mas nele é que espelhou o céu.
Fernando Pessoa

Figura 4.1: O Porto de Santos. Fonte: Disponível em: <<https://www.portosenavios.com.br/noticias/portos-e-logistica/teito-do-canal-do-estuario-e-alvo-de-estudo-para-ampliar-profundidade-de-navegacao>>. Acesso em 13/05/2021.

● A análise urbana de outras cidades que possuem conexão com a frente mar e de projetos voltados para uma revitalização cultural é de suma importância para o desenvolvimento deste trabalho uma vez que, a partir de um estudo aprofundado, é possível estabelecer parâmetros que servirão de estrutura e base para o desenvolvimento do projeto, além de potencializar e destacar uma verossimilhança entre o real, projetando as reais necessidades das pessoas.

Visto isto, em razão da compreensão de projetos que revitalizam e reestabelecem uma conexão entre a cidade e mar, o trabalho aborda quatro estudos de casos, sendo eles:

Revitalização do Waterfront, Hong Kong, China.

Fruto de um concurso, Rem Koolhaas e sua equipe se destacam na intervenção cultural em Hong Kong. Baseado em uma tipologia de aldeia, o arquiteto desenvolve o projeto pensando na integração entre o novo e o existente, bem como estabelecendo conexão entre cidade e frente marítima. O principal objetivo do projeto é manter e qualificar a vida urbana de Hong Kong, permitindo que as pessoas usufruem da área e se aproximem do mar, com dinâmicas culturais imprevisíveis.

Porto Maravilha, Rio de Janeiro, Brasil.

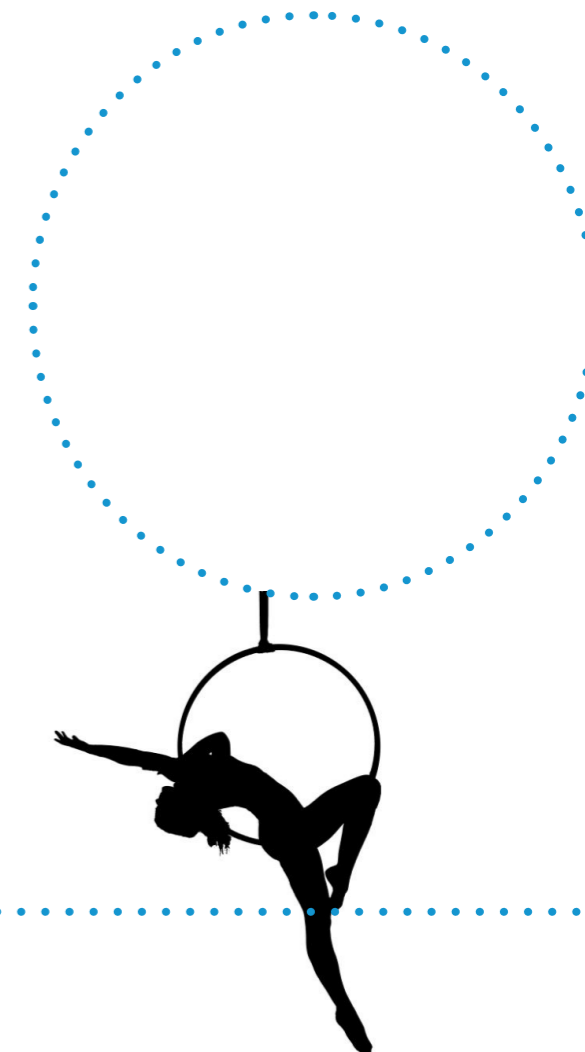
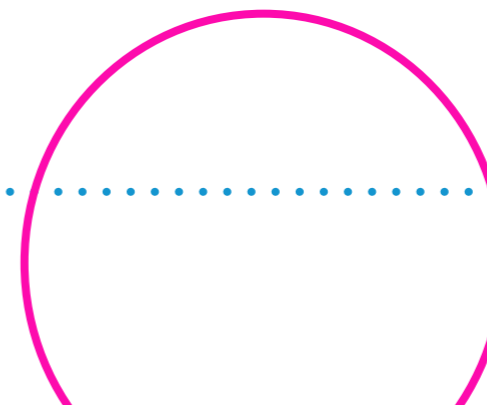
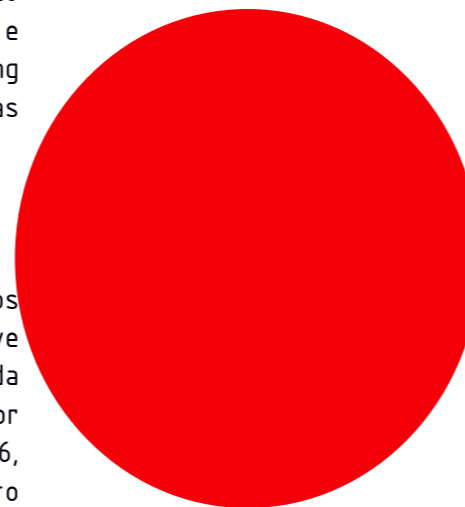
A cidade do Rio de Janeiro, baseada em um contexto histórico, passou por numerosos processos de intervenção urbana que transformou sua configuração como um todo, inclusive o porto. As políticas públicas da época desfavorável, gerou uma negligência por parte da população que classificou a área como residual, ocasionando ao abandono e degradação por parte do porto. No entanto, com o Rio de Janeiro sendo sede dos Jogos Olímpicos em 2016, em 2009, surge o projeto de requalificação da área conhecida como Porto Maravilha. O projeto surgiu através de uma Operação Urbana Consorciada propondo a retomada da relação da cidade e zona portuária, objetivando a recuperação da infraestrutura urbana, modal, ambiental, de cunho histórico e cultural.

Sede do Cirque du Soleil, Montreal, Canadá.

O Cirque du Soleil construiu para si uma sede com espaços permanentes de treinamentos e produção de todos os espetáculos itinerantes. Localizado propositalmente em uma área carente de Montreal, o edifício permitiu criar dinâmicas no espaço que resultaram em uma reestruturação econômica e cultural do local. O edifício, além de abrigar toda a infraestrutura complexa que o Cirque du Soleil exige, é marcado por fluidez, percursos memoráveis e flexibilidade para futuras expansões.

Varekai, Cirque du Soleil.

Acomplando-se ao processo de entendimento das apresentações do Cirque, destaco o Varekai. Um estudo cenográfico que auxiliou na adaptabilidade do projeto para com um espaço alegórico. Estreado no ano de 2002, Varekai é concebido como uma homenagem à alma nômade, segundo o diretor do espetáculo, Dominic Champagne. A apresentação é inspirada no conto grego de Ícaro, o qual voa muito perto do sol e tem suas asas derretidas, que o faz cair no mundo de Varekai, um ambiente aparentemente hostil e inóspito. A trama inicia com a queda de Ícaro no mundo e o decorrer, conta a sua redenção.





OMA

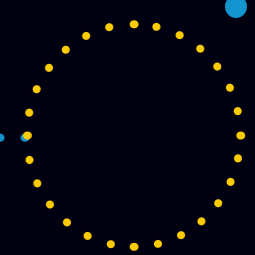
Local: Hong Kong, China

Ano: 2010

Área: 40 hectares.

Projeto fruto de uma competição organizada para West Kowloon Cultural District Authority.

●REVITALIZAÇÃO DO WATERFRONT, HONG KONG, CHINA.



O projeto surge a partir de um concurso proposto pelo Distrito Cultural de West Kowloon ao qual Rem Koolhaas e sua equipe se destacam (figura 4.1). Apesar do cancelamento do projeto e alteração da ideia original, o parque foi mantido e os projetos foram admitidos de uma maneira mais compacta.

O grande objetivo proposto é a transformação de uma área, com grande ambição governamental, em uma diversidade desconcertante, planejada e espontânea. Grande o suficiente para se tornar também íntimo, internacional porém que frise a cultura chinesa, icônico, mas prático, compreensível, mas surpreendente.

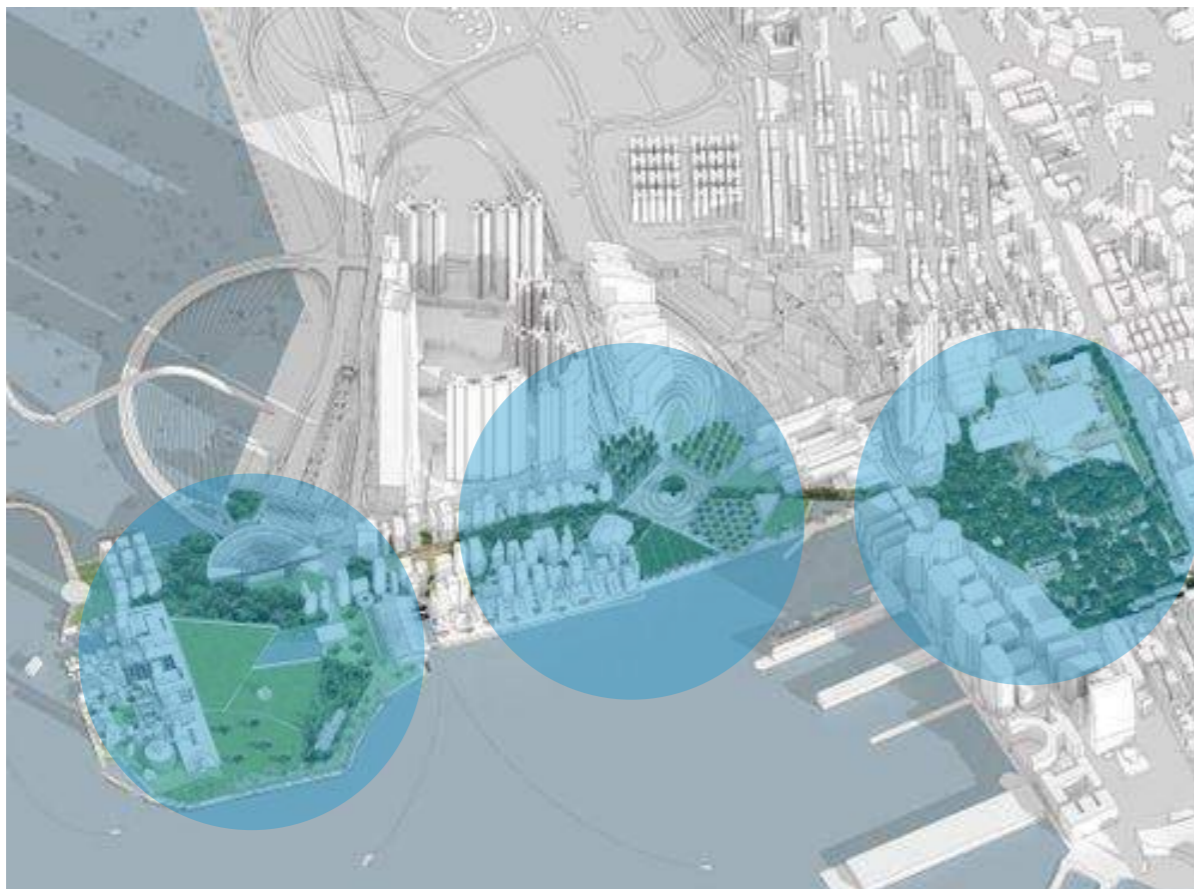


Figura 4.3: Perspectiva do projeto com demarcação das 3 aldeias. Fonte: Disponível em: <<https://oma.eu/projects/west-kowloon-cultural-district>>. Acesso em: 02/12/2020. Editado pelo autor.

Segundo Archdaily, Rem Koolhaas, aderindo à proposta, escolheu um modelo de tipologia com o qual os cidadãos de Hong Kong estão familiarizados: O village. O tipo aldeia, segundo o arquiteto, liberta a obrigação de expressar identidade em todos os elementos, evitando uma individualidade e favorecendo o entendimento e conexão entre o coletivo. A tipologia permite a absorção da escala em porções gerenciáveis em que se resistem a delírios de grandeza e neutralizam o confronto entre os edifícios antigos.

O projeto como um todo, dividido em três vilas (figura 4.3), tem uma forte ênfase nas ruas, que permite a produção cultural e, onde todos os aspectos do processo criativo, são nutridos e tornados visíveis. Permitindo o acontecimento imprevisível de dinâmicas culturais, o projeto marca a região de maneira aprazível.

Segundo o site, O arquiteto estabeleceu um escritório em Hong Kong para compreender melhor a cultura e o contexto do local, bem como colaborar com especialistas financeiros e culturais para a projeção de um plano viável que agrega positivamente a comunidade local.

Na vila a Oeste, a equipe de arquitetura criou um novo modelo de museu, o M+ (figura 4.4). O edifício apresenta bandas sobrepostas que variam programas culturais e artísticos como artes visuais, filmes, design e cultura local. Com uma fábrica de arte cruzando o museu e um centro de exposições logo abaixo, o museu será um importante conector do plano urbano, ligando o parque com a vizinhança através de passarelas para pedestres.



Figura 4.4: Perspectiva Museu M+. Fonte: Disponível em: <<https://oma.eu/projects/west-kowloon-cultural-district>>. Acesso em: 02/12/2020.

A vila ao Leste adota um anfiteatro ao ar livre é capaz de acomodar 15.000 pessoas, fornecendo espaço para shows e celebrações, com vistas da ilha de Hong Kong. (figura 4.5)



Figura 4.5: Perspectiva Anfiteatro. Fonte: Disponível em: <<https://oma.eu/projects/west-kowloon-cultural-district>>. Acesso em: 02/12/2020.

A vila central está diretamente ligada com a conexão entre cidade e mar, por ter adotado uma requalificação de waterfront (figura 4.6) que permite a caminhabilidade do pedestre. O programa é assumido por restaurantes (figura 4.7), mercados, comércios e um teatro principal.



Figura 4.6: Perspectiva Waterfront. Fonte: Disponível em: <<https://oma.eu/projects/west-kowloon-cultural-district>>. Acesso em: 02/12/2020. Figura 4.7: Perspectiva do mercado e feira. Fonte: Disponível em: <<https://oma.eu/projects/west-kowloon-cultural-district>>. Acesso em: 02/12/2020.

As vilas são inseridas dentro de um parque que é marcado por jardins florestais, pomares, lagoas e uma fazenda urbana comunal, induzindo as práticas e integração dos cidadãos. (figura 4.8)

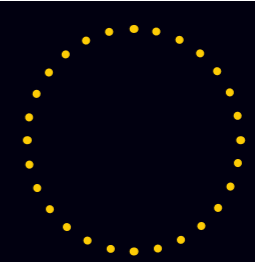
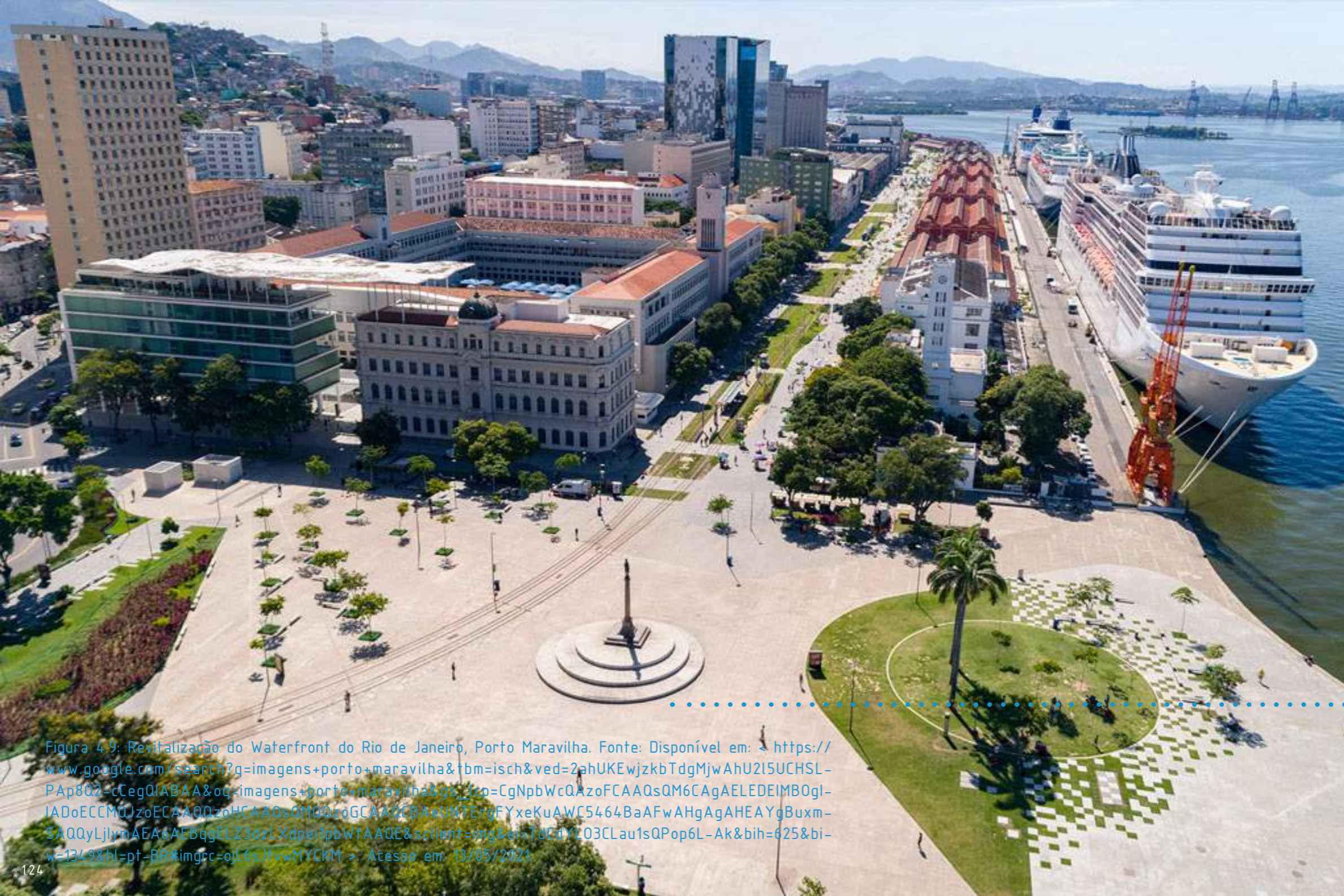


Figura 4.8: Perspectiva Parque. Fonte: Disponível em: <<https://oma.eu/projects/west-kowloon-cultural-district>>. Acesso em: 02/12/2020.

A compreensão deste projeto agregou diretamente para a produção deste trabalho pois, além de ser uma proposta que restabelece uma conectividade entre a cidade e borda marítima, a intervenção aposta na cultura e na imprevisão de dinâmicas artísticas na área, agregando todas as faixas etárias, tanto para com a população local para quanto os números turísticos.

A intervenção visa estruturas de qualidade que agreguem a economia local. No entanto, se assemelha com a proposta deste projeto em desenvolvimento.





● PORTO MARAVILHA, RIO DE JANEIRO, BRASIL.

Figura 4.9: Revitalização do Waterfront do Rio de Janeiro, Porto Maravilha. Fonte: Disponível em: < https://www.google.com/search?q=imagens+porto+maravilha&tbm=isch&ved=2ahUKEwjzkbTdgMjwAhU2I5UCHSL-PAp8Q2-cCegQIABAA&og=imagens+porto+maravilha&gs_lcp=CgNpbWcQAzoFCAAQsQM6CAgAELEDEIMB0gl-IADoECCMJzoECAAQzoHCAAQsQM0QzoGCAAQCBAAUMTErGFYxeKuAWC5464BaAFwAHgAgAHEAYgBuxm-SAQQyLjlynAEAcAEBqgELZ3dzLXdpei1pbWfAAQE&scient=img&ei=TdCdYL03CLau1sQPp6L-Ak&bih=625&biw=1349&hl=pt-BR#imgrc=ojL6sJtvwMYCKM >. Acesso em: 13/05/2021.

PREFEITURA DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO – CDURP
Local: Rio de Janeiro, Brasil.
Ano: 2009.
Área Construída: 5.000.000m².

Analisando o contexto histórico, a cidade do Rio de Janeiro passou por diversas propostas de intervenção urbana que transformou consideravelmente a sua configuração (figura 4.10). No entanto, a zona portuária, acompanhando este progresso, desenvolveu um papel essencial para a identidade carioca o que, a partir da compreensão dos efeitos causados a partir das políticas públicas da época, a área foi negligenciada pela população a partir da consideração do local como área residual, gerando abandono e degradação.



Figura 4.10: Imagem aérea Porto Maravilha antes da intervenção. Fonte: Disponível em: <<https://revistapegn.globo.com/Negocios/noticia/2018/04/mercado-acena-com-retomada-da-ocupacao-do-porto-maravilha.html>>. Acesso em: 05/12/2020.

Com a virada do século XX, a nova política adotada buscou valorizar os espaços públicos integrando-os com a cidade de maneira sustentável.

“O projeto foi criado oficialmente com o Projeto de Lei Complementar (PLC) nº25/2009, que modifica o Plano Diretor e autoriza a instituição da Operação Urbana Consorciada (OUC) da Região do Porto do Rio. A lei baseia-se na Área de Especial Interesse Urbanístico (AEIU) da Região do Porto do Rio, delimitando a área de atuação da OUC, que compreenderia um conjunto de reestruturações urbanas da região em questão. A primeira diretriz assumida no projeto de lei quanto à OUC diz respeito ao estímulo à transformação gradativa do uso portuário de cargas em usos residencial, comercial, de serviços, cultural e de lazer, o que vem ao encontro dos modelos de reformas aplicados em outras cidades do mundo, como Barcelona.” (GIANNELLA,2013, p.9)

Em 2009, com o Rio de Janeiro sendo escolhido para sediar os jogos Olímpicos em 2016, nasce o projeto de requalificação urbana, conhecido como Porto Maravilha.

O projeto é resumido por uma Operação Urbana Consorciada que propôs a retomada da relação entre cidade e zona portuária, tendo como principal objetivo a recuperação da infraestrutura urbana, dos transportes, dos patrimônios históricos, do meio ambiente e da cultura da região.

A estratégia adotada visa o desenvolvimento da cidade retomando e estimulando o progresso social e cultural da área (figura 4.11). Além disso, o conceito de mobilidade foi alterado, potencializando o local e facilitando os acessos entre toda a cidade.



Figura 4.10: Imagem aérea Porto Maravilha antes da intervenção. Fonte: Disponível em: <https://www.portomaravilha.com.br/fotos_videos/g/22/pagina/1>. Acesso em: 16/09/2020.

Segundo a CDURP (Companhia de Desenvolvimento Urbano na Região do Porto) a proposta valoriza a ideia de cidade para os pedestres através da implementação de mais espaços de caminhabilidade e práticas ciclísticas, integrando aos principais módulos de locomoção público. Portanto, a proposta promove a geração de uma maior urbanidade a partir da articulação e requalificação dos espaços públicos.

Com a implantação do VLT (Veículo Leve sobre Trilhos), ele atua ligeiramente integrando todos os meios de transporte de massa da Região portuária ao centro. (figura 4.11) (metrô, trem, ônibus, rodoviária, aeroporto, teleférico, terminal de cruzeiros marítimos)

A proposta do porto maravilha ocorre a partir de duas fases:

Etapa 1: Início em 2009 e finalização em 2011.

A primeira parte constou em obras de infraestrutura urbana como a implantação de iluminação pública; pavimentação; calçadas; arborização; construção dos importantes equipamentos culturais que tonifica a área, o Museu do Amanhã e o Museu de Arte do Rio de Janeiro; Desaterro do cais da Imperatriz; reestruturação do jardim suspenso do Valongo.

Etapa 2: Início em 2012 e término em 2016.

A segunda parte promoveu a demolição do elevador da perimetral, inseriu novas ruas, implementou rebaixos, ciclovias, sinalização, iluminação, pavimentação e recuperação do sistema de águas e esgoto.

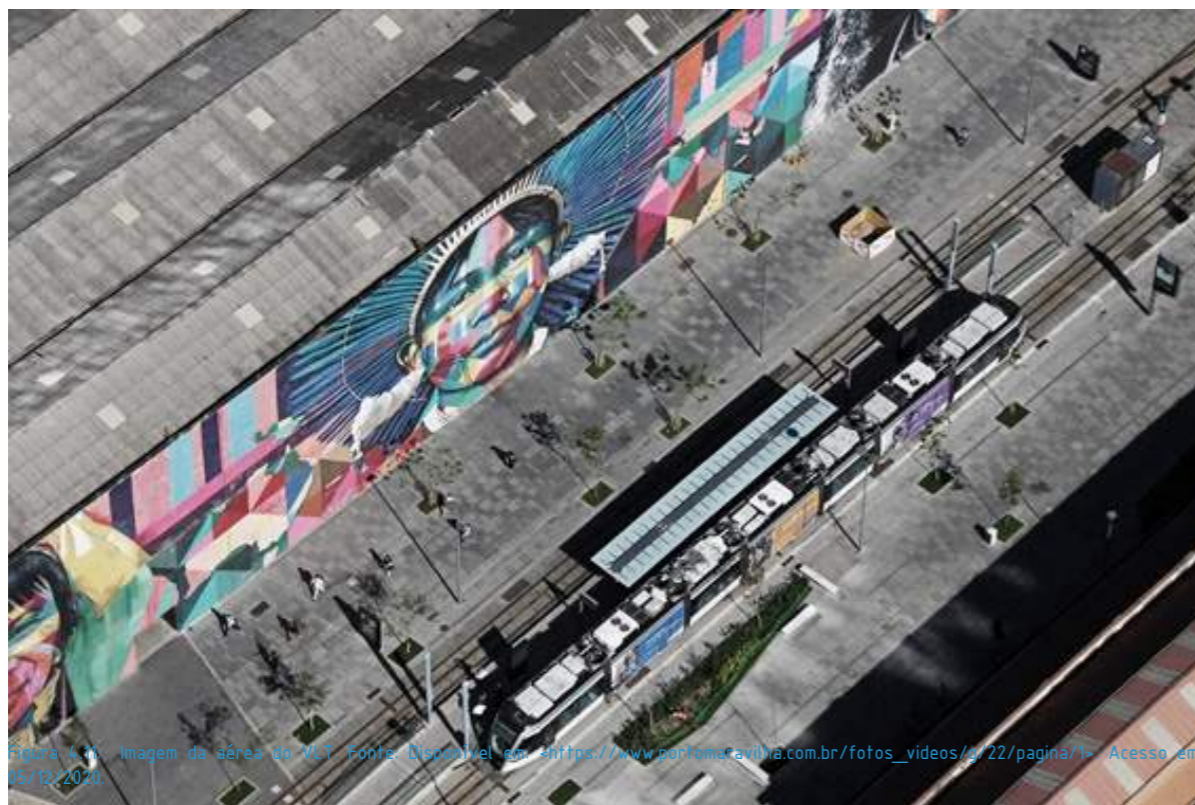
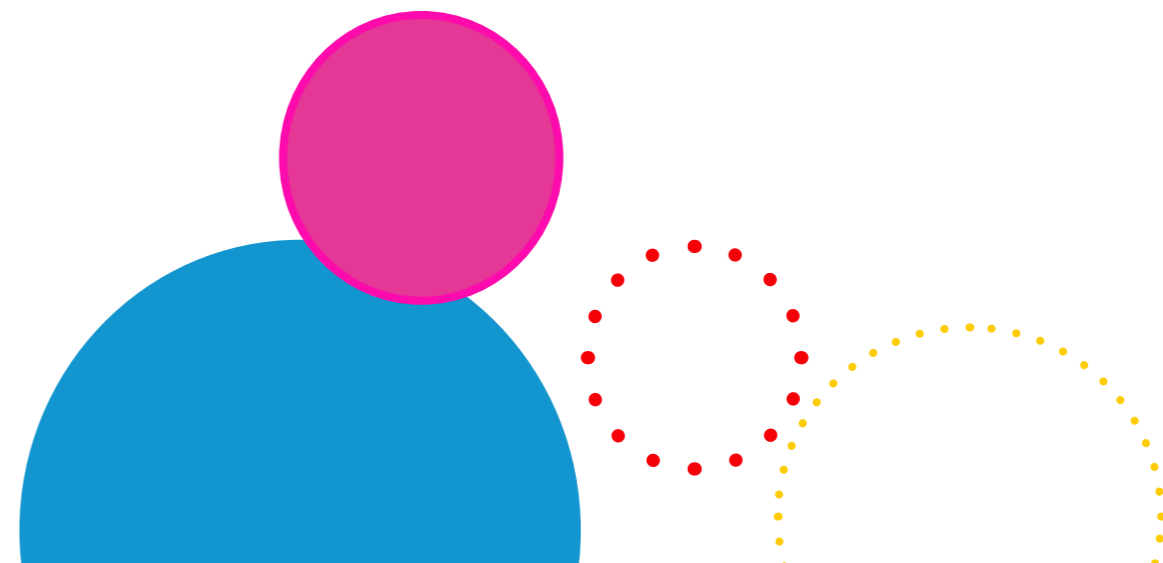


Figura 4.11: Imagem de aérea do VLT. Fonte: Disponível em: <https://www.portomaravilha.com.br/fotos_videos/g/22/pagina/1>. Acesso em: 05/12/2020.

As obras tiveram uma alta repercussão que permanece até os dias atuais. Com a implantação do Porto Maravilha, novas integrações com o espaço foram adquiridas instantaneamente, principalmente em relação com a cultura, permitindo que a reestruturação do local tivesse detalhes com artes públicas. (figura 4.12)



Figura 4.12: Imagem do desenvolvimento da intervenção. Fonte: Disponível em: <<https://journals.openedition.org/cidades/561>>. Acesso em:





● SEDE CIRQUE DU SOLEIL, MONTREAL, CANADÁ.

DAN HANGANU ARCHITECTS
Local: Montreal, Canadá.
Ano: 1994 - 1997.
Área Construída: 16.656m².

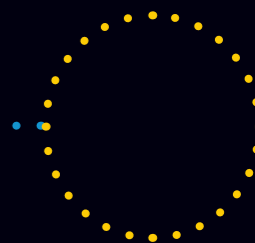


Figura 4.12: Vista aérea da Sede Cirque du Soleil, em Montreal. Fonte: Disponível em: <<https://www.cirquedu-soleil.com/about-us/headquarters>>. Acesso em: 16/09/2020.

Fundado na década de 80 na província de Quebec, o Cirque du Soleil firmou sua sede na cidade de Montreal. Construído em 1997, sua localização está em um dos bairros mais caros de Montreal, o Saint – Michel, justamente para ajudar a comunidade local. (figura 4.12)

A sede foi concebida em três prédios que foram projetados para permitir a entrada de luz natural, deixando os artistas ensaiarem sempre com a luz do dia. Todas as particularidades do edifício fazem lembrar do principal propósito do Soleil: levar o encanto do circo a um mundo que já quase se esqueceu dele.

O complexo da sede é caracterizado por percursos memoráveis (figura 4.19). Pela complexidade da função usual, a necessidade de 4 andares fez com que resultasse em corredores longos e altos, em consequência de salas de estudo com dinâmicas nas alturas (figura 4.20). Em decorrência disto, foi necessário criar ambientações nos percursos que remetesse a cultura do Cirque, tanto para sanar as empenas cegas quanto para solucionar o eco que causava quando era passado por determinados lugares.



Figura 4.13: Sede do Cirque du Soleil, em Montreal. Fonte: Disponível em: <<http://www.hanganu.com/index.php/en/projects/45-projets/commercial/2000/104-cirque-du-soleil-en>>. Acesso em: 18/09/2020.

A planta (figura 4.14) foi esquematicamente pensada para a integração de todas as atividades. Estúdios e escritórios ficam separados apenas por grandes janelas. A integração entre as extremas atividades é estimulada em diversos espaços de convivência espalhados pelo complexo.

No estúdio criativo, técnicos, treinadores e artistas cuidam desde a confecção de figurinos e cenários até a criação dos grandes espetáculos. (figura 4.15 e 4.18)

Dentro do complexo, há áreas destinadas para o ensino dos artistas a se auto maquiarem e academias para se exercitarem e manter o pleno ritmo. (figura 4.15 e 4.20)

LEGENDA:

- Desenvolvimento
- Vestiários
- Fisioterapia
- Café
- Sala multifuncional
- Recursos e arquivos
- Sala de Reunião
- Sala de criação
- Estúdio
- Ateliê de construção
- Ateliê de pintura
- Ateliê de costura
- Secretaria

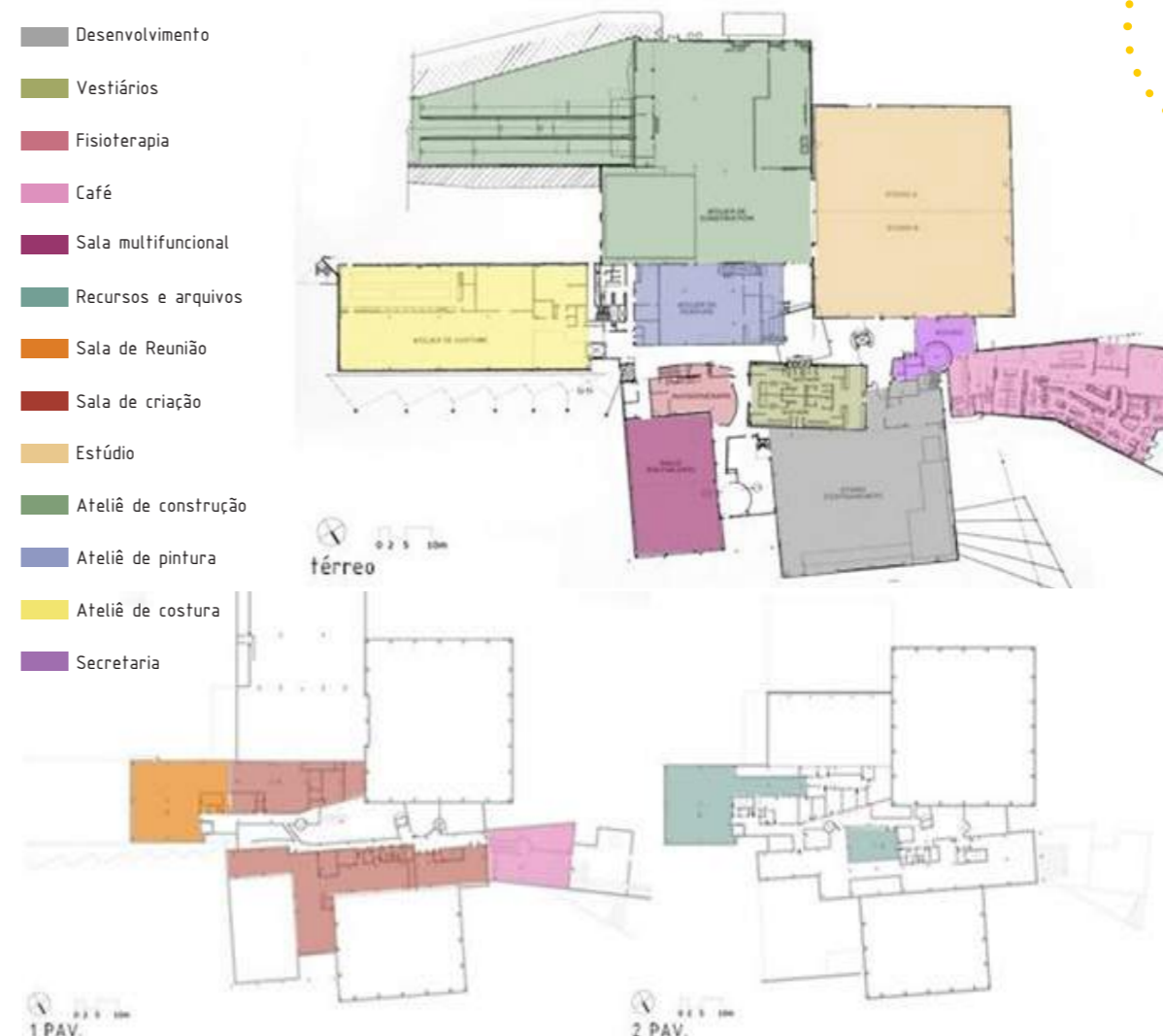


Figura 4.14: Plantas setorizadas do Complexo. Fonte: Disponível em: <<http://www.hanganu.com/index.php/en/projects/45-projets/commercial/2000/104-cirque-du-soleil-en>>. Acesso em: 18/09/2020. Editado pelo Autor

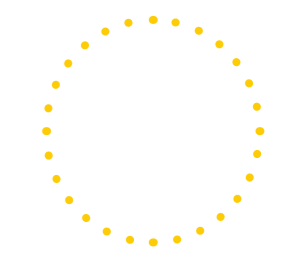




Figura 4.15: Estúdio, área para confecção de figurinos e corredores da Sede do Cirque. Fonte: Disponível em: <<https://zupi.pixelshow.co/descobrimdo-montreal-bastidores-cirque-du-soleil/>>. Acesso em: 18/09/2020.

A projeção dos espaços fora delimitada conforme um estudo de iluminação e ventilação, justamente para acrescentar na performance dos artistas. No entanto, a partir de um estudo, é possível compreender que as áreas principais como estúdio e sala para desenvolvimento do espetáculo sofrem de irradiação solar por todo o período do dia. Usos secundários foram projetados distribuídos conforme a melhor proximidade dentro do programa o que ocasionou sombras em determinados períodos do dia. (figura 4.16)

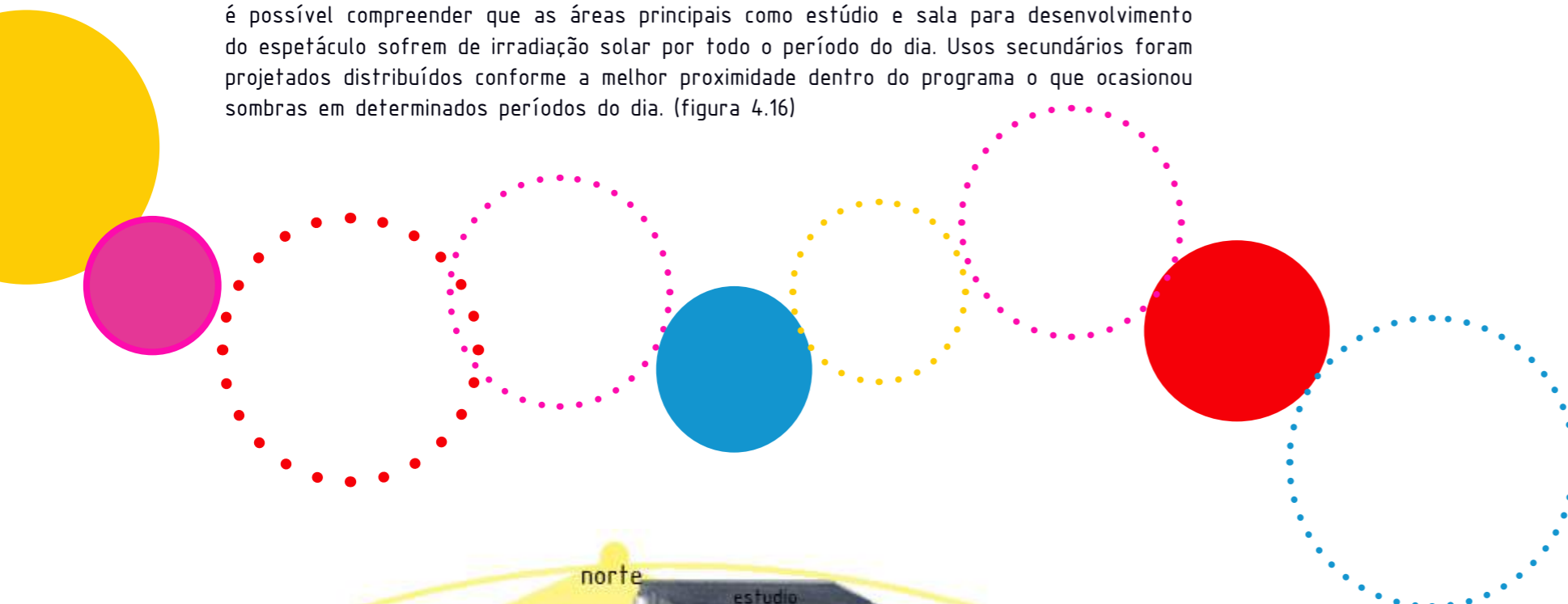


Figura 4.16: Estúdio de iluminação do complexo. Fonte: Disponível em: <<http://www.hangaru.com/index.php/en/projects/45-projets/commercial/2000/104-cirque-du-soleil-en>>. Acesso em: 18/09/2020. Editado pelo Autor.



Figura 4.17: Entrada da sede. Fonte: Disponível em: <https://imt.org/montreal/building/Siege_Social_Cirque_du_Soleil.php?id=3553&im=6>. Acesso em: 15/04/2020.

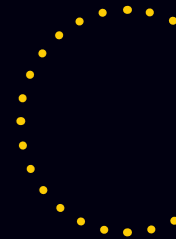
Figura 4.18: Área para desenvolvimento de figurinos. Fonte: Disponível em < a href="https://theroarbita.com/cirque-du-soleil-ihq/" > https://theroarbita.com/cirque-du-soleil-ihq/ < /a >. Acesso em 15/04/2020.



Figura 4.20: Estúdio. Fonte: Disponível em < a href="https://theroarbita.com/cirque-du-soleil-ihq/" > https://theroarbita.com/cirque-du-soleil-ihq/ < /a >. Acesso em 15/04/2020.



136 Figura 4.19: Corredores da sede. Fonte: Disponível em < a href="https://theroarbita.com/cirque-du-soleil-ihq/" > https://theroarbita.com/cirque-du-soleil-ihq/ < /a >. Acesso em 15/04/2020.



Onde quer que seja.

Figura 4.21: Apresentação do Cirque du Soleil, Varekai. Fonte: Disponível em: <<https://www.facebook.com/Varekai/photos/a.397839470348/10155745234065349>>.

Varekai, “onde quer que seja” segundo a língua dos ciganos. O espetáculo conta a história de Ícaro caindo no mundo de Varekai. A apresentação conta a parte do mito que fora deixada de fora: o que aconteceu com Ícaro depois da queda do céu.

O espetáculo foi concebido em 13 atos, sendo:

Voo de Ícaro: Sendo o início do espetáculo, o jovem se apresenta no ar, preso por cabos, fazendo contorções na rede que o mantém vivo.

Jogos de Ícaro: Os jogos são uma antiga disciplina adotada e raramente vista na cultura circense contemporânea, regresso a luzes que ilumina as faces dos artistas através de luzes ou refletores que ficam localizados na frente do palco. O corpo humano torna-se uma demonstração de força, equilíbrio e agilidade.

Meteoros de água: Três artistas realizam simultaneamente acrobacias.

Trapézio Triplo: No trapézio localizado nas alturas, 4 artistas apresentam movimentos acrobáticos sincronizados.

Dança Georgiana: Este ato apresenta a dança nacional do Lezgins, popular entre pessoas da Montanha do Cáucaso.

Superfície Deslizante: Os artistas deslizam em uma superfície espacial e se arremessam, pegando uns aos outros, criando uma ilusão de patinação.

Palhaços.

Argolas Aéreas: Suspensa no alto do palco através de um arco, uma artista apresenta uma variedade de movimentos exigindo força e flexibilidade.

Solo sobre os suportes: Para incentivar Ícaro a voar novamente, artistas vestidos de anjo manco, com muletas, se balançam no cenário de varetas.

Faixas Aéreas: Dois acrobatas suspensos do chão, pendurados por uma faixa nos pulsos, apresentam acrobacias originais.

Malabarismo: Com bolas grandes, chapéus e Ping-Pong, é feito malabarismos com as mãos, pés, cabeça e boca.

Parada de Mão nas Varas: Apoiados no cenário, artistas se contorcem conseguindo se equilibrar.

Balança Russa: Impulsionados por dois balanços, acrobatas são lançados para o alto, descendo nos pulsos de seus parceiros.

Figura 4.22: Ícaro caindo no mundo de Varekai. Fonte: Disponível em: <<https://observador.pt/2011/01/06/o-mundo-fantastico-de-varekai-em-28-imagens/>>. Acesso em: 27/03/2021.



Figura 4.23: Apresentação de Varekai. Fonte: Disponível em: <<https://observador.pt/2017/01/06/o-mundo-fantastico-de-varekai-em-28-imagens/>>. Acesso em: 27/03/2021.



142 Figura 4.24: Varekai. Fonte: Disponível em: <<https://www.facebook.com/Varekai/>>. Acesso em: 27/03/2021.

● A partir da análise dos estudos de caso, podemos concluir que a relação entre as concepções de requalificação urbana e objeto arquitetônico são apresentadas e organizadas especificamente conforme as diretrizes e propostas para o território de Santos.

Ao analisar a escala macro, é apresentado dois estudos com dinâmicas portuárias semelhantes entre si. O projeto de requalificação do Waterfront, em Hong Kong, permitiu uma aproximação entre cidade, cultura local e economia para a frente borda, apesar de não existir uma relação direta com a parte logística de um porto. Além disso, a maneira que o arquiteto projetou a área, em três grandes glebas que se ligam por um parque linear, manteve a essência da cidade se tornando a grande potencialidade do projeto.

A dinâmica que Rem Koolhaas trouxe para Hong Kong é a mesma buscada no cenário do Valongo. A partir de uma indução econômica e cultural através de infraestruturas de qualidade que integre socialmente a população, é reestruturada a área e reconectado a borda marítima com a cidade.

No caso do Porto Maravilha, a área, assim como em Hong Kong, não se relaciona diretamente com a parte logística do porto, sendo, portanto, um local voltado para fins turísticos e de grande potencialidade econômica para a cidade do Rio de Janeiro.

A grande crítica ao projeto é o processo de gentrificação gerado na região. Este processo ocorre quando é super valorizado do ponto de vista imobiliário, tornando inviável e inabitável aos antigos moradores. Apesar da crítica, o projeto potencializou dinâmicas voltadas ao pedestre com atividades aprazíveis ao longo da borda portuária e do tecido urbano.

Em uma outra perspectiva, em menor escala, o estudo da Sede do Cirque du Soleil, em Montreal, foi essencial para o entendimento da dinâmica proposta por essa estrutura.

O principal objetivo desse estudo foi a busca do conhecimento das reais necessidades que os artistas do ofício precisam para desenvolver os tão admiráveis espetáculos. Além disso, compreender que toda a lógica do espetáculo, não apenas a apresentação, é fundada naquele local.

Por fim, o estudo da sede passa a ser referência a respeito da disposição dos programas, de forma a estudar como funciona as dinâmicas do espaço. No caso de trazer uma infraestrutura como esta para a cidade de Santos, passa ser essencial o entendimento e análise deste projeto.

Entretanto, foi estudado uma das apresentações da empresa que é utilizada como referência para adoção de pontos projetuais, como o cenário de Varekai. As varetas do cenário foram utilizadas de maneira cênica e usual. Os artistas se apresentavam na frente delas e em determinados momentos, faziam suas apresentações nelas. No entanto, isto influenciou na maneira de desenvolver o Valongus a partir do momento que foi preciso pensar no complexo de forma cênica.

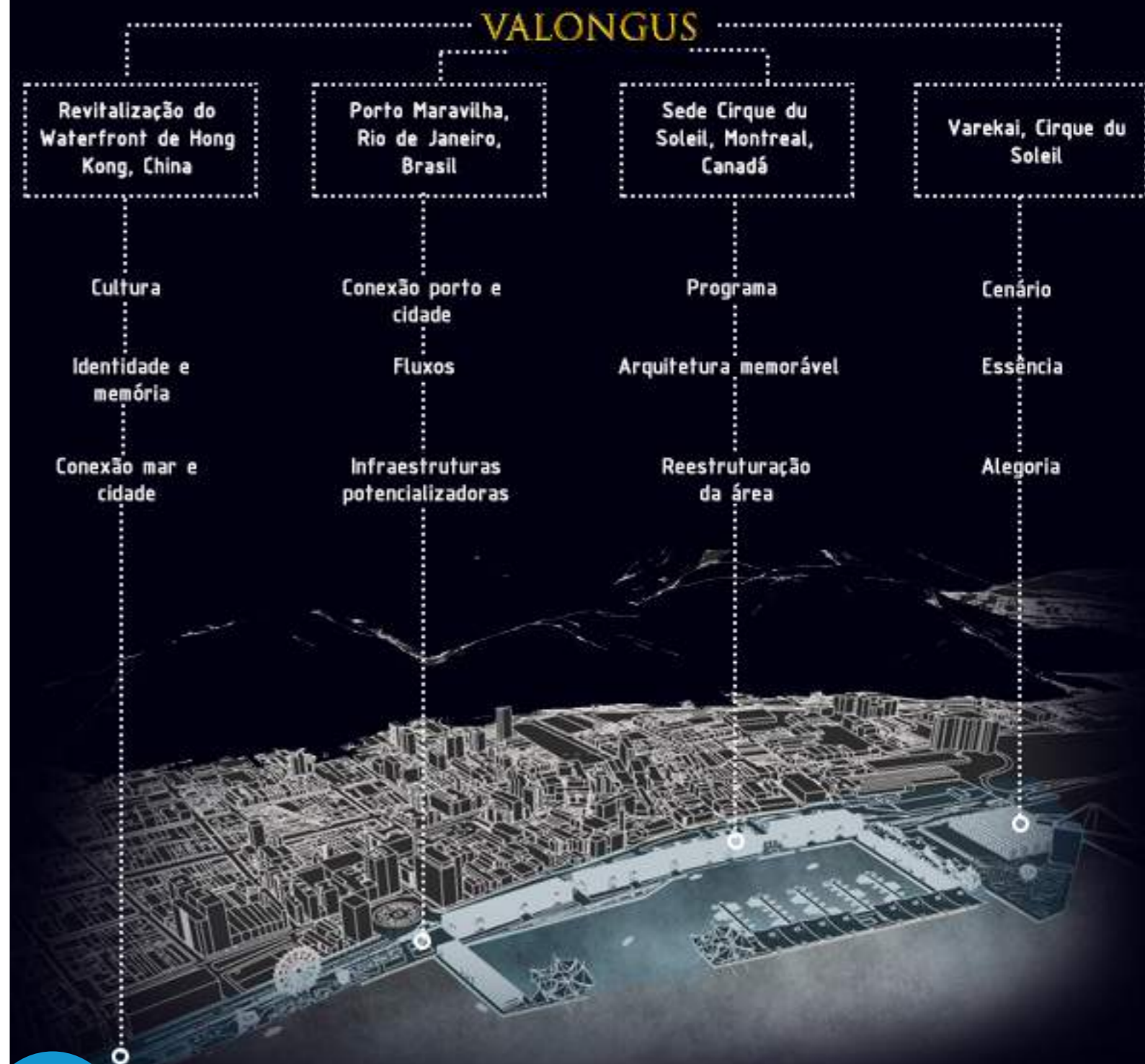
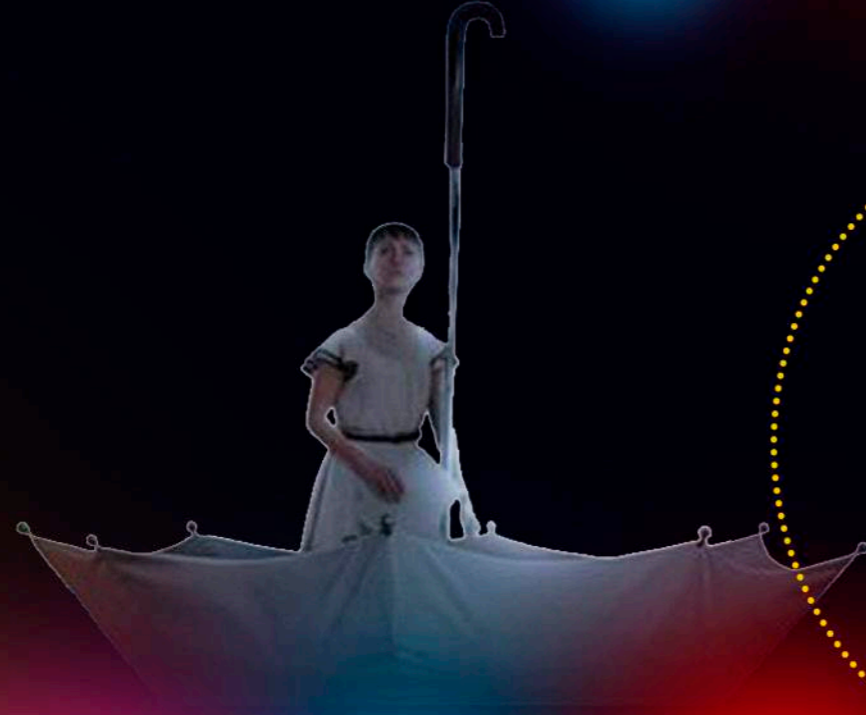


Figura 4.25: Aplicabilidade das principais características dos estudos de caso na área de estudo. Fonte: Autora.



CAPÍTULO 5

O PROJETO

*De repente o mar encobriu a lua
O céu escureceu
As luzes se acendem
Como em uma imensa caixa preta
Onde o mágico toma conta
O inesperado surpreende
A dança é conduzida pela água
Os movimentos são guiados pela confiança
A infelicidade não é bem vinda
e a única solidão é a do palhaço.*
Autor

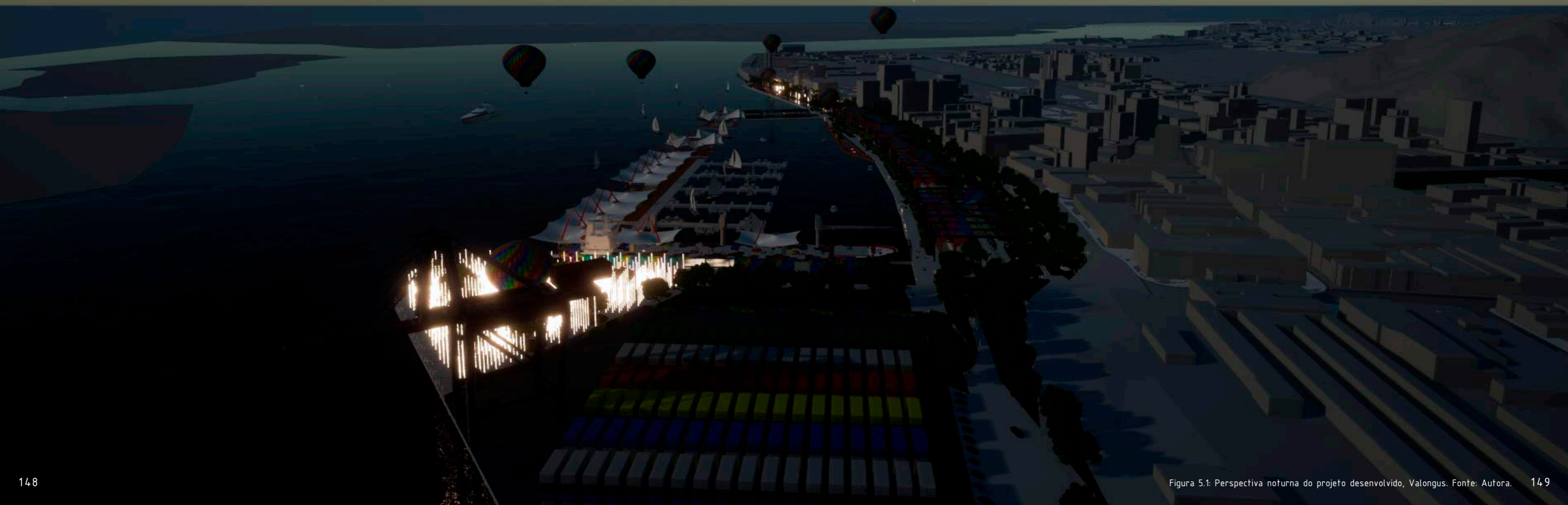


Figura 5.1: Perspectiva noturna do projeto desenvolvido, Valongus. Fonte: Autora. 149

● O Porto de Santos, como apresentado anteriormente, passou por 3 ciclos econômicos importantes: O ciclo do café, o dos grãos e o período de containerização. A sua configuração atual é compreendida por cinco setores portuários advindos e dispostos no território a partir de um contexto histórico com suas respectivas especificidades, sendo eles: Valongo, Paquetá, Outeirinhos, Macuco e Ponta da Praia.

O Valongo alcançou seu auge de importância no ciclo do café e posteriormente, houve o declínio e decadência nos ciclos seguintes. A região se tornou subutilizada em decorrência de dois fatores. O primeiro, através do atraso de tecnologias navais e portuárias diante de um acelerado crescimento portuário através do período de containerização. O segundo, através do alto número de residentes, em determinado momento histórico, que ocasionou o surgimento de diversas epidemias na região, esta que estava despreparada perante suas infraestruturas sanitárias, propiciando o afastamento da população local na área.

Diante deste cenário, o Porto Valongo é classificado até os dias atuais como abandonado, sem utilização. Com uma paisagem marcada por três faixas (figura 5.2): a da cidade, a perimetral (5.6 e 5.12) com alto fluxo de caminhões de cargas e a zona portuária, o território aponta e reforça uma necessidade de discussão e requalificação da área, que gere mais urbanidade, uma vez que há uma barreira que impede o protagonismo do pedestre para com o seu complexo.

Além de sua importância como infraestrutura portuária, o território também se destaca enquanto objeto de estudo devido ao contexto atual no qual se insere. O primeiro bairro e setor portuário a ser consolidado na cidade de Santos admite em seu centro histórico (figura 5.3 e 5.7) populações de baixa renda ligadas ao comércio local e trabalhadores do setor portuário. Entretanto, o contexto ao qual se insere, admite áreas importantes defendidas pelo CONDEPASA (Conselho de Defesa do Patrimônio Cultural de Santos), como antigos casarões (figura 5.4, 5.8 e 5.9) pertencentes à elite cafeeira e que nos dias atuais assumem um uso de cortiços.

No Porto Valongo, a Hinterlândia (figura 5.10 e 5.11) assume os armazéns 1, 2 e 3 tombados pelo patrimônio da cidade (figura 5.5), os quais se encontram em estado de degradação e inutilizados pela CODESP, reforçando a grande barreira entre orla marítima e cidade.

Especificamente, este setor portuário encontra-se atrasado em relação aos outros, isto pelas suas características físicas de baixo calado e pequeno berço de atracação, por se tratar de uma região subutilizada tanto para os cidadãos santistas quanto para as infraestruturas portuárias.

O objetivo deste trabalho é de fato restabelecer e retomar a importância deste setor portuário, reconectando o setor portuário com a cidade através de novas atividades que agreguem para a economia e turismo na baixada santista.

Os principais levantamentos da área guiaram para uma nova intervenção que visa a solução desta problemática. No ponto de vista técnico do zoneamento, já qualificado como princípios que a prefeitura tem para com o local, a área é classificada por dois setores.

O primeiro, setor da Cidade é classificado como ZC1, que tem como princípio agregar comércios, interesses culturais e defesa do patrimônio histórico. O segundo, setor da zona portuária classificado como NIDE 1, tem como fundamento acolher equipamentos públicos e privados de interesse histórico e turístico, onde se pretende restabelecer a conexão com a linha d'água.

As intenções projetuais para o desenvolvimento deste trabalho foram baseadas a partir das intenções de Hernández (2012) para o Complexo Portuário de Santos, que visa a concentração em ações estruturadoras, as quais induzem transformações que gerem uma maior urbanidade, sendo elas: 1. Reurbanizar; 2. Reconectar; 3. Fluxos; 4. Descontinuidades; 5. Eixos Modais; 6. Reciclagem Urbana e Continuidade.

A partir disso, Hernández (2012) elabora estratégias projetuais subdivididas em 5 momentos, a partir de um período disposto no total de 15 anos, sendo:

Momento 1 – Período de implantação de 5 anos: Ações estratégicas voltadas para o estabelecimento de características econômicas que possam em longo prazo fomentar outras ações. Estas sofrem a funcionalidade de ações governamentais que possibilitam a atuação e a potencialização de elementos geradores e transformadores das características socioculturais na área de transformação;

Momento 2 – Período de implantação de 2,5 anos: Interagindo com o processo anterior, dando continuidade às ações econômicas e governamentais, ocorre neste momento a implementação de ações estratégicas urbanas indicando espaços potencialmente destinados a áreas públicas possibilitando a valorização das vistas portuárias e marítimas existentes nos locais de intervenção;

Momento 3 – Período de implantação de 2,5 anos: Neste período, as ações se mantêm concomitantemente em desenvolvimento, se somam ao processo principalmente as ações econômicas voltadas para a realocação dos terminais de contêineres ou zonas de estocagem existentes no local, possibilitando o aparecimento de um terminal ferroviário estratégico entre outras zonas portuárias do estuário santistas. Este é o momento no qual ocorre a remodelação da paisagem portuária para a exploração da frente marítima como atrativo turístico induzido pelas estratégias urbanas que finalizam as ações de remodelação territorial;

Momento 4 – período de implantação de 2,5 anos: Período caracterizado pelo final das estratégias econômicas devido a atuarem como impulsionadoras para o momento 5, mas que definem no processo as relações econômicas entre as atividades e os espaços que se mesclam no território entre cidade e porto.

As ações governamentais atuam diretamente como gestoras através de planos integrados que gerenciem o patrimônio natural da zona portuária de Santos.

A aplicabilidade de uma engenharia ecológica, promotora da relação entre o ecossistema local e a organização humana proporciona a melhoria do meio ambiente entre a cidade e o porto, caracterizado as estratégias de sustentabilidade neste momento;

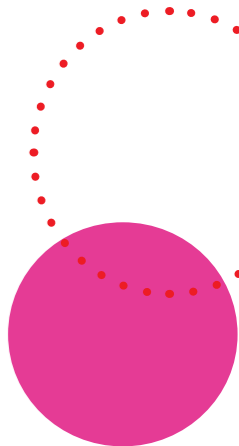
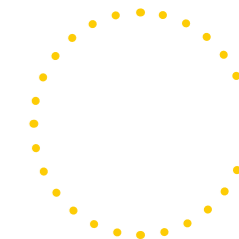




Figura 5.2: Imagem do território demarcando as três faixas da paisagem: a cidade, perimetral e frente marítima. Fonte: Autora.



Figura 5.3: Centro Histórico de Santos. Fonte: Autora.



Figura 5.4: Casasões de época. Fonte: Autora.



Figura 5.5: Armazéns tomabados e degradados na Hintertlândia. Fonte: Disponível em: <<https://linhametalica.wordpress.com/2016/04/05/porto-de-santos-galpoes-do-valongo/#jp-carousel-167>>. Acesso em: 17/05/2021.

Momento 5 – período de implantação de 2,5 anos:

A conclusão deste processo estratégico ocorre após a aplicabilidade durante 15 anos de ações que permitem o aparecimento dos cenários futuros desejáveis.

Articulando e permitindo o aparecimento de áreas urbanas aprazíveis, neste período ocorre a definição final de uma planificação verde ao longo da área portuária, tendo como principal elemento estratégico de sustentabilidade a redução de ruídos ao longo do território estudado. (HERNÁNDEZ, 2012)

O doutor em arquitetura e urbanismo elabora estas estratégias perante um quadro geral do Porto de Santos, mas sua aplicabilidade se mantém para o território estudado e o projeto desenvolvido, atendendo todos os momentos divididos e defendidos pelo autor.

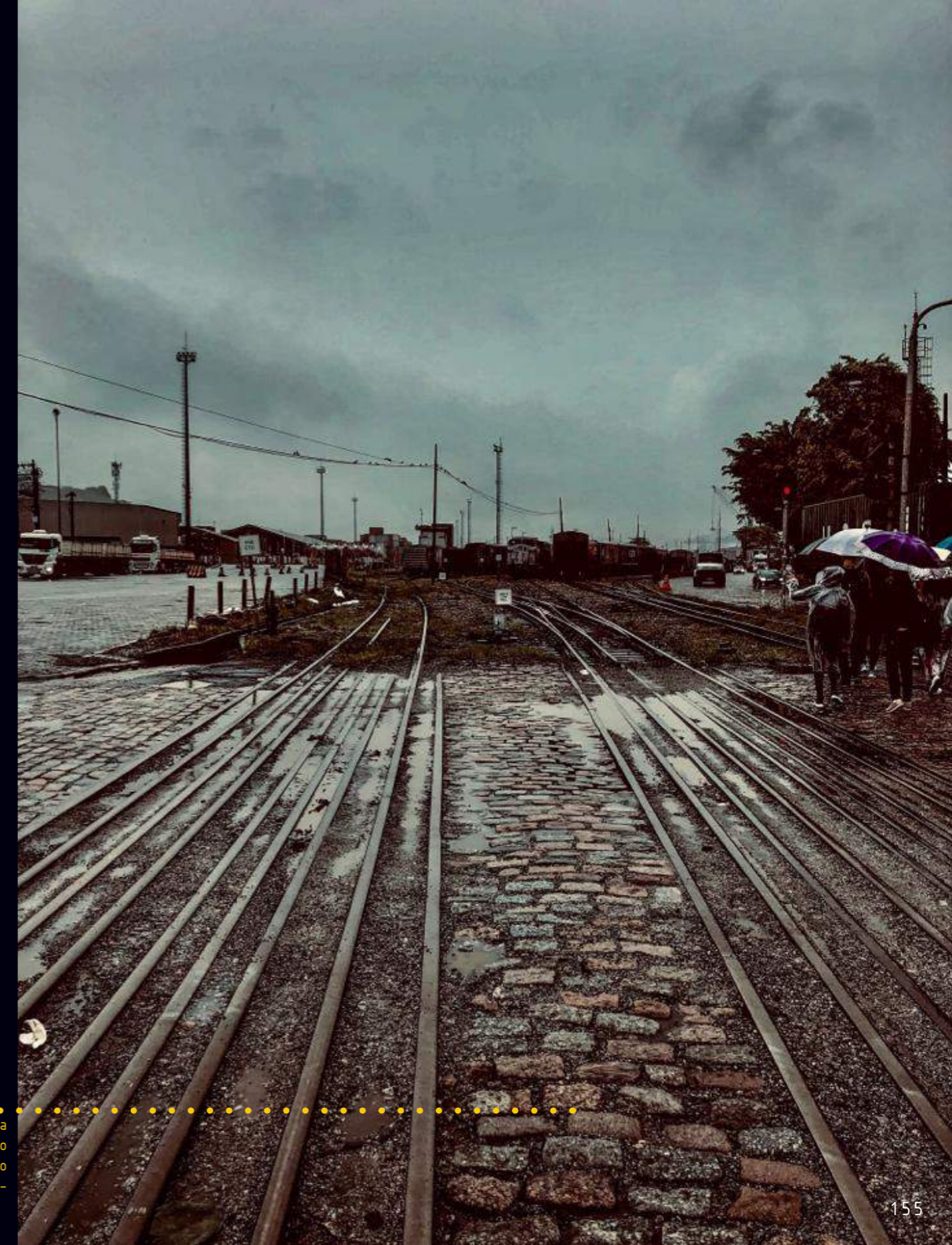


Figura 5.6: Imagem da avenida perimetral, com o alto fluxo de caminhões de carga e o não protagonismo e espaço do pedestre na área. Fonte: Autora.



156 Figura 5.7: Centro Histórico de Santos. Fonte: Autora.

Figura 5.8: Casarões de época. Fonte: Autora.

Figura 5.9: Largo Marquês de Monte Alegre. Fonte: Autora.



158 Figura 5.10: Imagem atual da Hintelândia. Fonte: Autora.

Figura 5.11: Imagem atual da Hintelândia. Fonte: Autora.

Figura 5.12: Avenida perimetral. Fonte: Autora.

● O processo de escolha do território se deu através de dois grandes pontos principais que a autora partiu como princípio projetual. O primeiro é a vontade de ajudar um grande número de pessoas e através do processo desenvolvido nesta monografia, foi aprendido que nada é tão grande quanto o porto. Uma série de cadeias estruturais do Brasil são inter relacionadas e dependentes das infraestruturas portuárias santistas. Uma vez compreendido isso, a melhoria do porto ajuda não somente a cidade local, mas o Brasil como um todo.

Hoje o complexo portuário de Santos é classificado com segundo maior porto da América Latina, segundo CEPAL, sendo a principal porta de escoamento dos produtos brasileiros. Ele auxilia no crescimento econômico tanto para com a baixada santista, quanto para nível nacional. É ligado por São Paulo através de ferrovias e rodovias da mais alta qualidade, e dirige suas cargas recebidas para o Brasil geral.

O segundo ponto como princípio projetual foi a essência. Formada em Ballet Clássico e musicista, a autora quis contemplar nas infraestruturas portuárias, uma dinâmica artística e para isso, uma vez definido o Porto de Santos o local para desenvolvimento do trabalho, foi estudado a origem da dança em Santos.

No Brasil, a dança de rua começou a "engatinhar" em meados de 1982, por meio de manifestações de dançarinos amadores, e somente em 1991 se tem registros desta prática, através do surgimento de grupos específicos de dança de rua e locais destinados ao desenvolvimento desta expressão de dança. (CIRINO, 2002)

A dança em Santos surgiu nas ruas. As pessoas iam para as ruas comemorar e se manifestar a partir das políticas emergentes da época. Visto isso, foi buscada uma outra arte que teve a mesma origem nas ruas, o Circo.

Através do estudo realizado no capítulo 3, foi identificado diversos possíveis inícios para a história do circo e um deles foi ir para as ruas, fazer manifestações e festas para partilhar e festejar conquistas políticas.

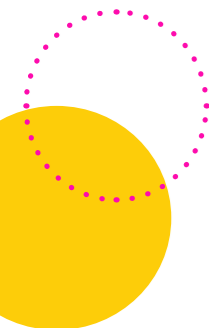
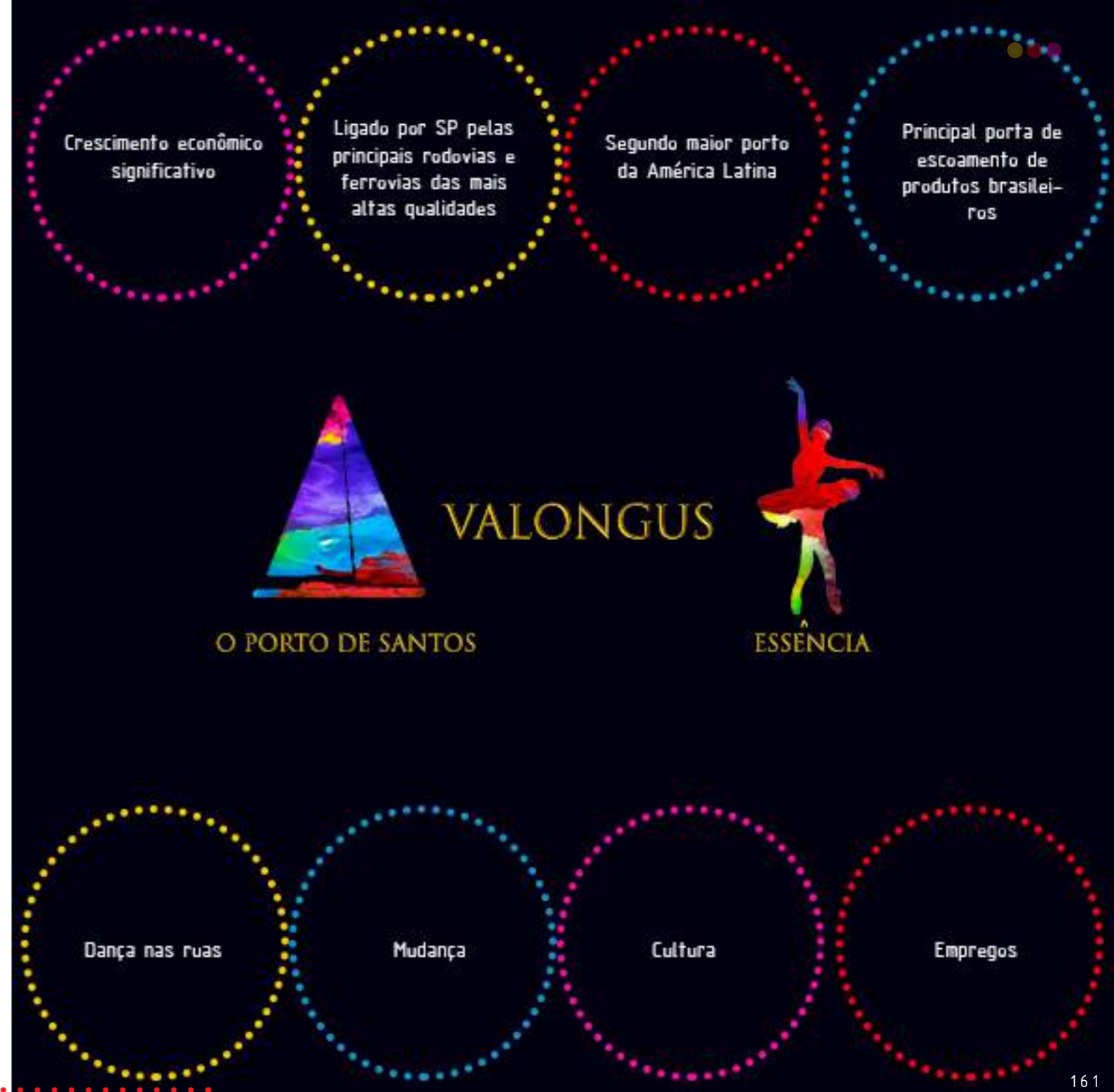
A partir disto, surgiu a ideia de ligar duas grandes potências, a primeira, o Porto de Santos e a segunda o Cirque du Soleil, que apesar de não ser um circo tradicional, a essência é a mesma.

Hoje o Cirque du Soleil adota em suas apresentações diversas vertentes artísticas e acolhe em seu complexo, pessoas do mundo inteiro. É marcado por sua alta qualidade e desempenho, seu nível de excelência para com os seus artistas e sua essência está sempre presente por onde passa.

A partir disso, foi desenvolvido o Valongus, Alegorias Urbanas Frente Mar.

São nesses espaços, muitas vezes, que a dança de rua coloca à mostra os seus movimentos acrobáticos e performáticos, onde o público se encanta e acaba por surgir o desejo de um dia fazer igual. (HERSCHMANN, 2005)

Figura 5.13: Diagrama conceitual da ideia de desenvolvimento deste trabalho. Fonte: Autora.



Teatro na porta de casa. O circo é muito grande e o povo quer teatro na porta de casa. Teatro fixo poderá satisfazer uma parte, mas não todos. Para que, de modo geral, fiquem satisfeitos é necessário que o pavilhão vá a todos os lugares, em toda a parte. Daí a nossa instabilidade. Organizar companhia para um subúrbio apenas, não resolverá de modo algum o problema de divulgação da arte cênica.

Benjamim de Oliveira



● A concepção da proposta projetual se deu pelo lugar através da relação de identidade e memória que ele proporciona. O bairro Valongo, primeiro bairro a se consolidar na cidade de Santos, apresenta um alto potencial turístico por acolher arquiteturas de cunho histórico e patrimonial, além de se destacar como setor que contempla importantes equipamentos públicos e privados. Hoje, é possível identificar uma desconexão entre a cidade e infraestrutura portuária. A hinterlândia é apresentada como principal aspecto condicionante do local por ser admitida como intermédio entre mar e cidade. No entanto, o projeto consiste em criar uma nova urbanidade na Hinterlândia, pautada sob o ponto de vista artístico do Cirque du Soleil.

Não sendo apenas infraestrutura portuária, a área conta com um programa base da escola do Soleil, que ensinará a todas as faixas etárias o ofício. No entanto, as apresentações serão como Alegorias urbanas frente mar, imprevisíveis, percorrendo por toda a área de intervenção.

Com uma marina destinada a 120 embarcações de até 30 pés, foi projetada uma infraestrutura com qualidade que a partir do alto fluxo de pessoas, acrescentará aos números econômicos, justificando a intervenção.

Além da hinterlândia, o espaço aborda uma perimetral marcada pelo alto fluxo de caminhões de carga o que, por consequência, restringe a possível aproximação do pedestre com a frente mar. Como atitude projetual, a perimetral foi realocada para o subsolo, admitindo o atual projeto em andamento na área, o Mergulhão, que dará espaço para um grande parque.

Além disso, foi projetado um Graneleiro do Soleil. Um navio de carga restaurado, a partir do momento que o navio HHL New York foi resgatado no cemitério de embarcações da Baía de Guanabara, no Rio de Janeiro, foi projetado para acolher dinâmicas teatrais. Seu interior foi modificado, admitindo internamente um teatro em que ocorrem as apresentações produzidas na sede. Estas apresentações podem ocorrer de maneira pública ou privada, a partir do momento em que suas fachadas foram projetadas com inclinações.

O grande propósito do projeto é conectar a cidade com as infraestruturas portuárias, gerando uma maior urbanidade. Além disso, induzir novos cenários artísticos que proponham a inclusão social da população e protagonismo do pedestre e visitantes.

Com o comércio, turismo, conectividade com a área e um novo espaço para áreas verdes, a partir da intervenção, torna-se desejável a recuperação do local.

Contudo, para o desenvolvimento deste projeto, foram pautadas tais diretrizes (figura 5.15):

1. **Potencializar economicamente a área a partir de estruturas concentradoras:** Escola do Soleil, Marina, Museu do Soleil e Graneleiro do Soleil;
2. **Reconectar a Borda Portuária com a Cidade:** Rebaixo da linha férrea e avenida perimetral, relocação do terminal de passageiros e VLT;
3. **Potencializar espaços Peatonais:** Parque Linear e Ciclovias;
4. **Retomada do Centro:** Reconexão com a cidade; fluxo dos balões;
5. **Identidade e memória:** Restauro dos armazéns.

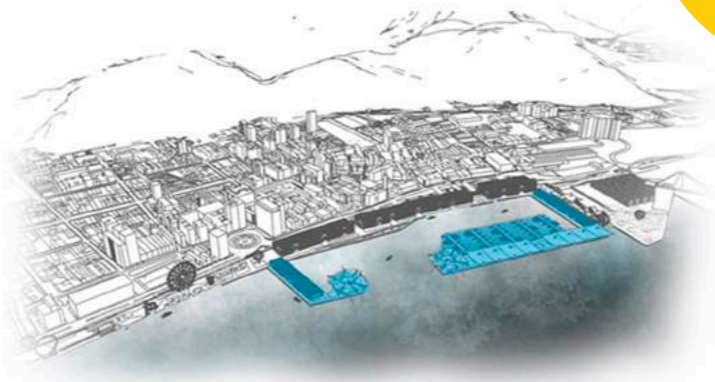


5.15: Mapa esquemático espacializando as principais condicionantes, potencialidades e deficiências a serem potencializadas no recorte estudado. Fonte: Autora.





Requalificação e restauro do patrimônio histórico: Armazéns Tombados
 Nível de tombamento 2: Proteção parcial, proteção dos elementos externos como fachadas, coberturas e volumetrias.

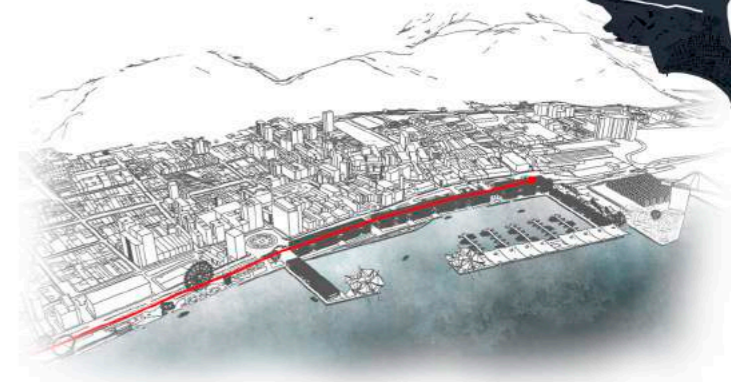


Nova Orla Portuária
 Marina e Pier dinâmicos que fornecem empregos e turismo.



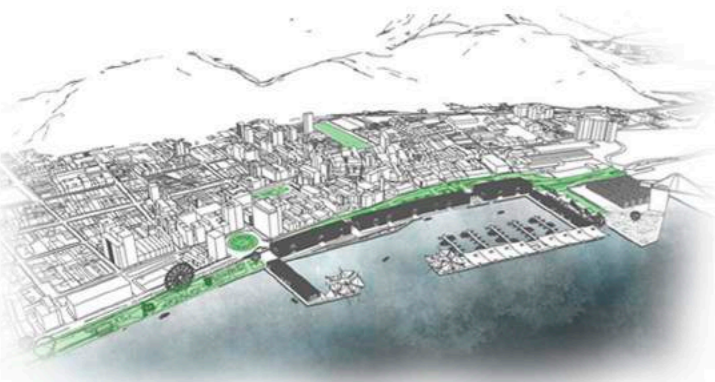
Novos Fluxos

- Via de acesso para carros emergenciais e de infraestrutura
- Novas Conexões entre cidade e mar
- Via de pedestre
- Rota das navegações



Rebaixo da avenida perimetral e novo fluxo modal: VLT

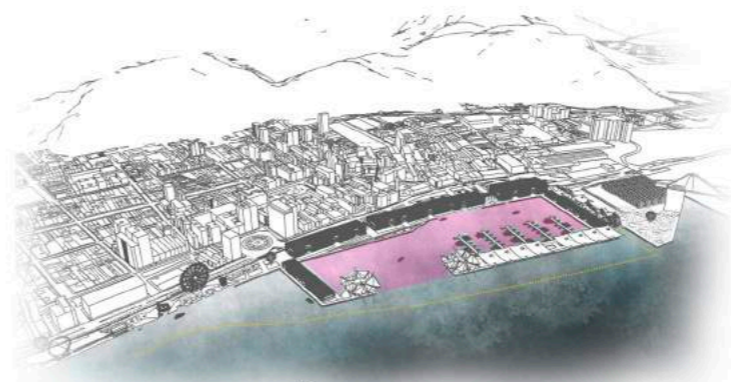
A proposta foi inspirada segundo o projeto que está em andamento atualmente pela prefeitura de Santos, o Mergulhão. A proposta inclui construir dois funeis independentes sendo um para trafego de trens e outro para carros, ônibus, caminhões e motos, liberando o nível para os pedestres. A obra integrará a Avenida perimetral da margem direita eliminando definitivamente o conflito redoferroviario no Cais do Sabó, em construção pela Codesp, a fim de facilitar o transito de caminhões e trens no Porto. A inclinação necessária para possibilitar o rebaixo inicia atrás do prédio da alfândega, avançará 300 metros em direção a região portuária do Sabó, até as imediações do armazém 4.



Novas áreas verdes
 Parques interligados com a cidade permite aproximação com a orla portuária.

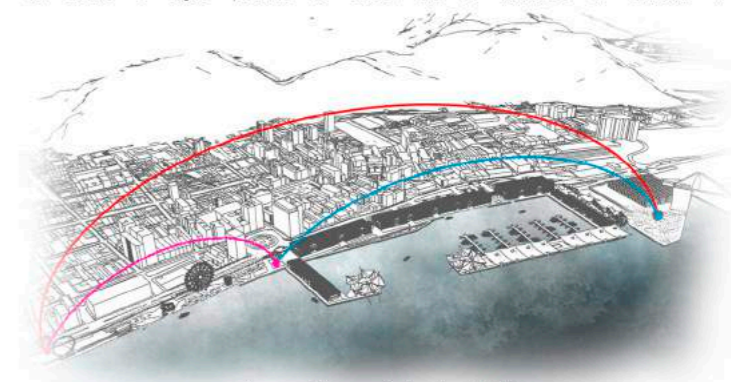


Reorganização do setor de armazenamento de contêiners
 Dinamismo, organização, proatividade e fluidez.



Dragagem

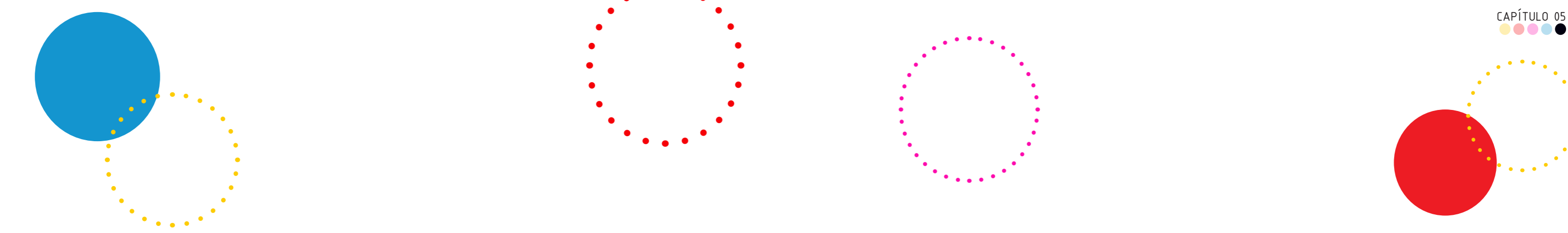
A nova marina tem capacitada para a dragagem de 120 embarcações de 30 pés em seus logradouros. Além disso, o granelheiro teatro se movimentará por toda a extensão do novo cais.



Novos Fluxos: Rota dos balões

Partindo do princípio que de os balões sobrevoam a uma altura de 30 a 50 metros, três novas rotas foram criadas, podendo apreciar o bairro e a nova reestruturação do Valongo. Concebido como um elemento de voo livre, os pilotos pedem autorização para o tráfego aéreo e assim, todas as rotas de helicópteros e possíveis aviões que possam a vir interferir o novo processo, são avisados para desviarem da área.

Figura 5.17: Diagramas conceituais do projeto. Fonte: Autora.



- ARMAZÉM 3**
 - Café: 120m²
 - Fisioterapia e ambulatório: 60m²
 - Vestiário: 60m²
 - Estúdio: 780m²
 - Loja: 60m²
- ARMAZÉM 2**
 - Recepção e secretaria: 120m²
 - Vestiário: 60m²
 - Loja âncora: 120m²
 - Café: 120m²
 - 2 Salas multifuncionais: 120m² cada
 - Administrativo: 120m²
- ARMAZÉM 1**
 - Oficina de treinamento de palco: 120m²
 - Sala multidisciplinar: 60m²
 - Vestiário 4: 60m²
 - Costura e pintura: 180m²
 - Balcão turístico: 60m²
 - Almoxarifado: 120m²

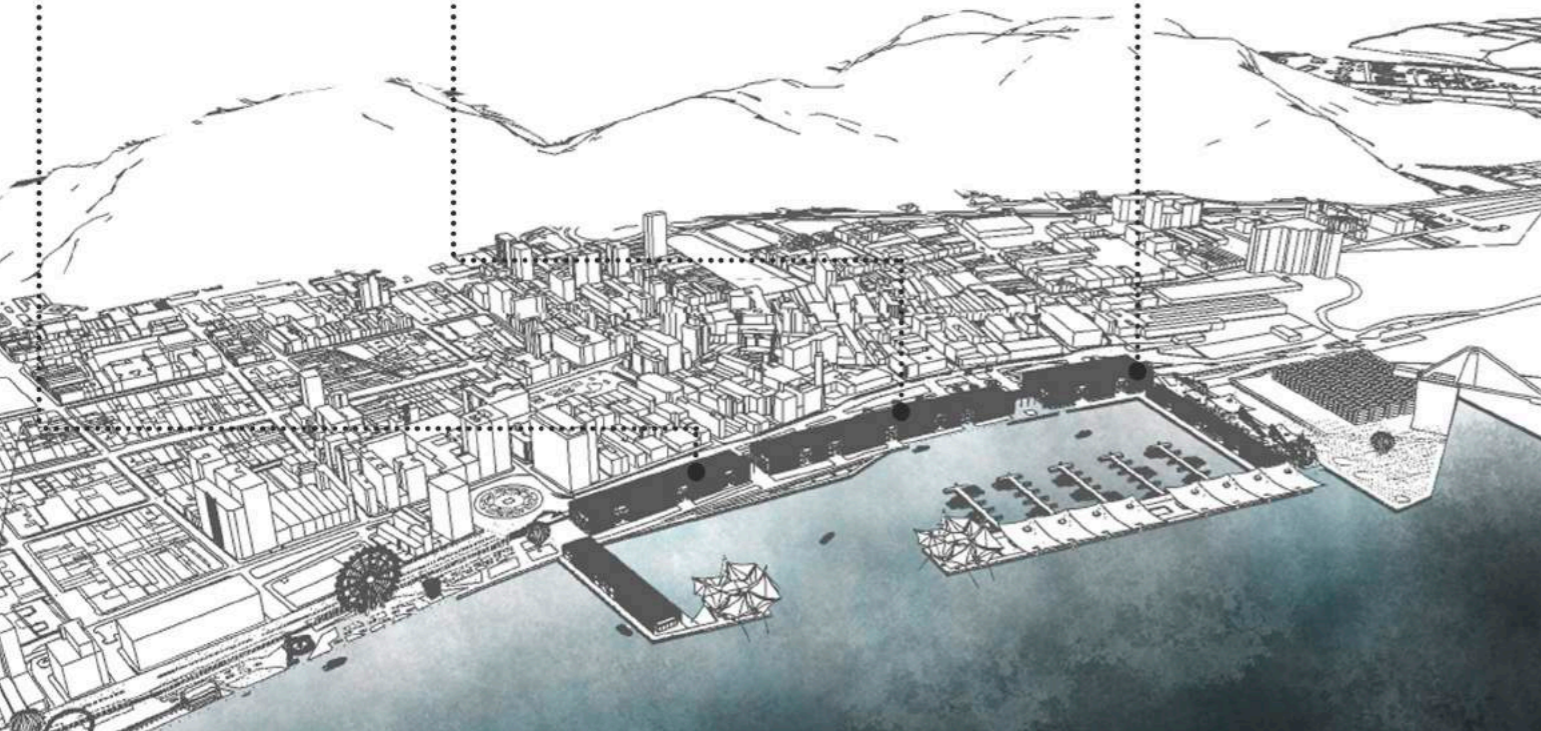


Figura 5.18: Diagrama de programa e área dos armazéns. Fonte: Autora.

- PÍER 2**
 - Museu do Soleil: 450m²
 - Terminal de passageiros: 750m²
- PÍER 1**
 - 4 Lojas: 80m² cada
 - Sala para funcionários: 80m²
 - Restaurante: 160m²
 - Balcão turístico: 80m²
 - Vestiário 1: 160m²
 - 4 Restaurantes: 200m²
 - Vestiário 2: 200m²

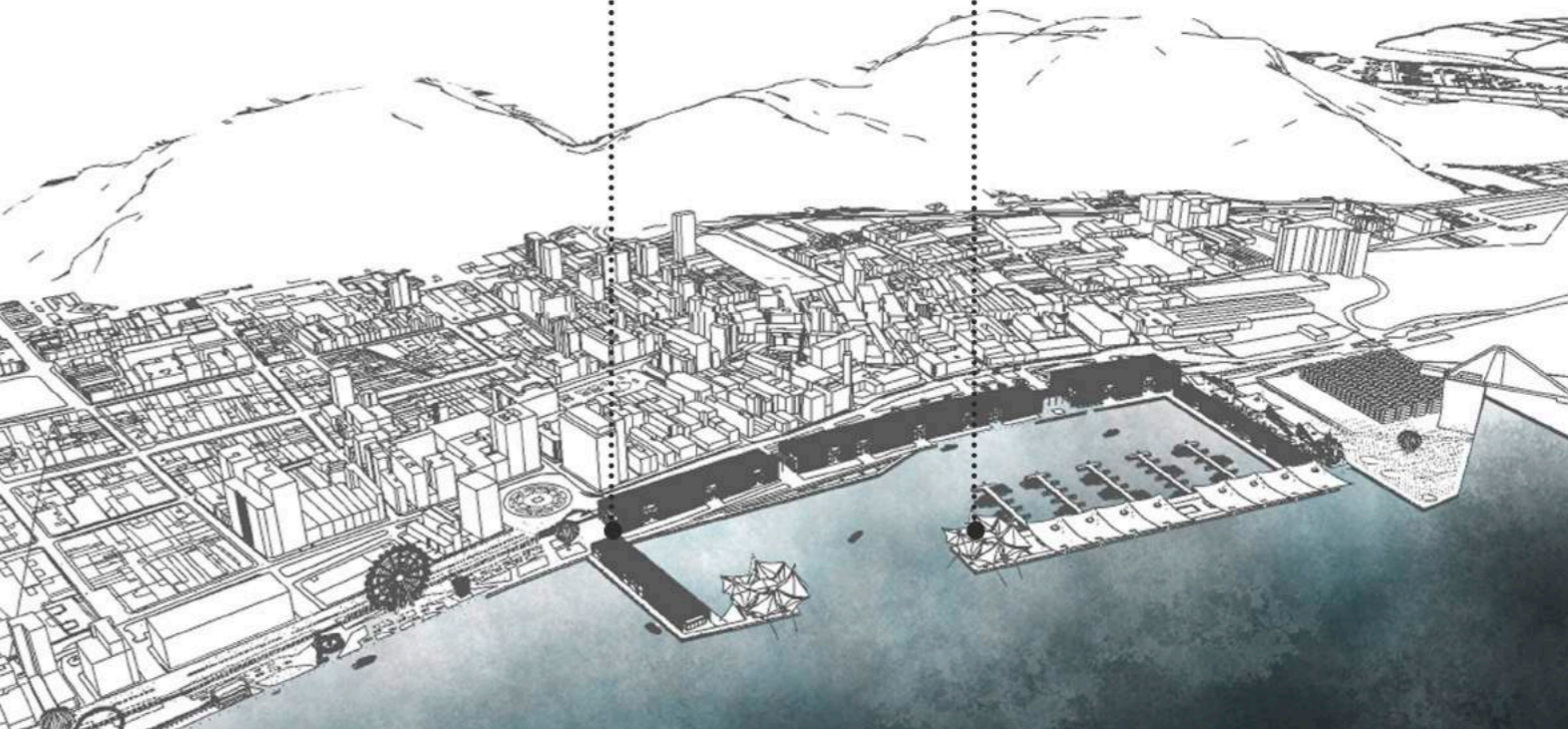


Figura 5.19: Diagrama de programa e área dos píers. Fonte: Autora.





Figura 5.21: Planta de cobertura do complexo do Valongos demarcando as principais diretrizes.
Fonte: Autora.

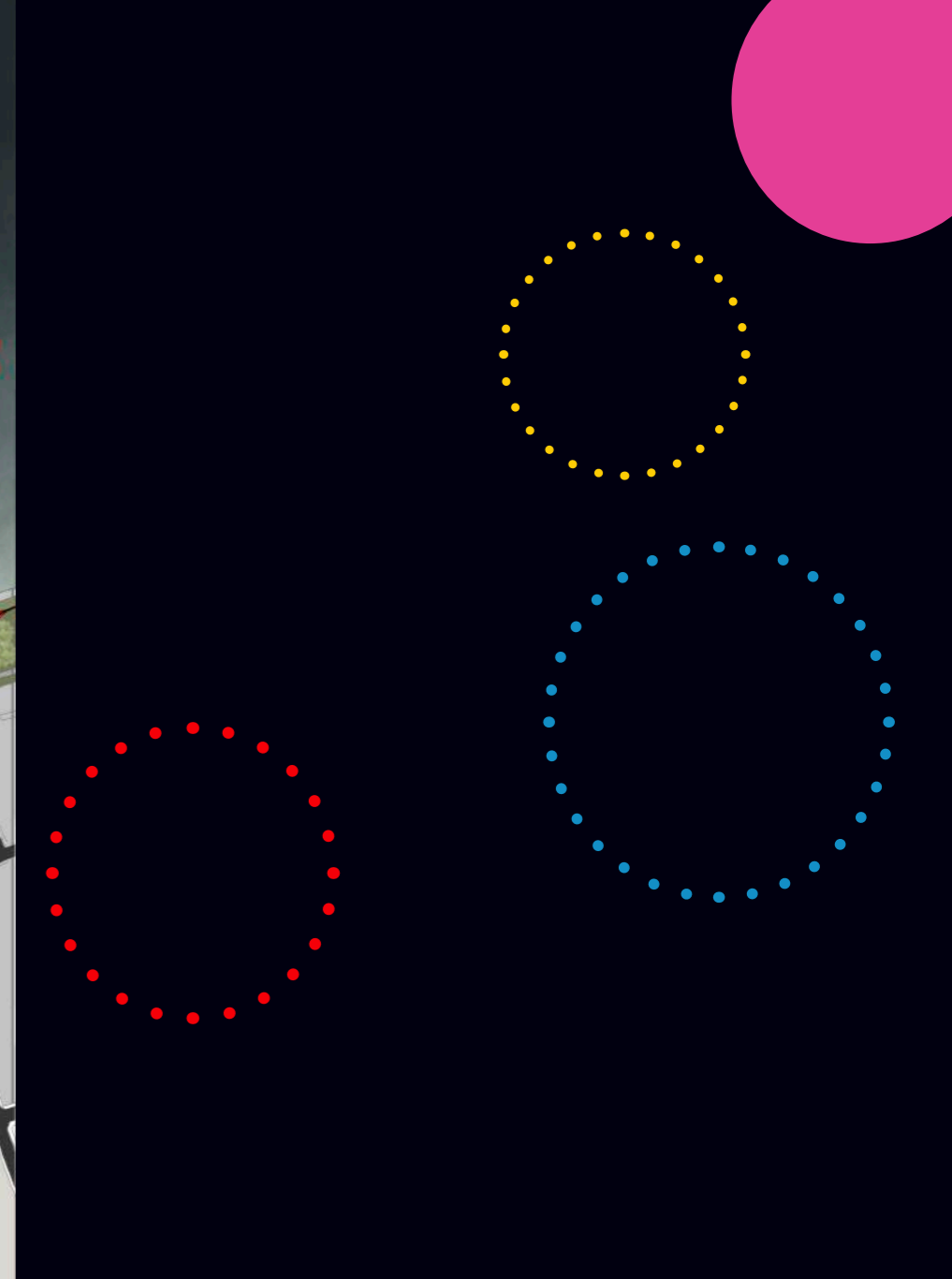
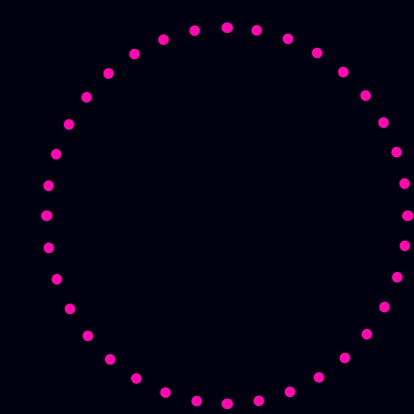
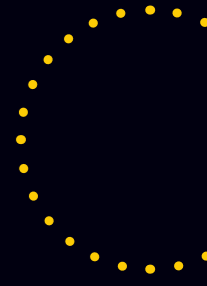




Figura 5.22: Planta do térreo do complexo estipulando futuras ampliações do Valongo. Fonte: Autora.



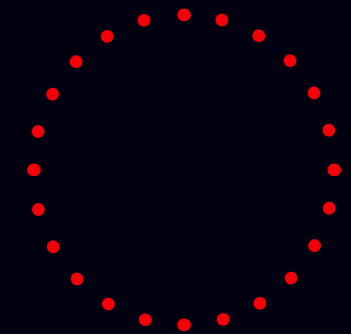
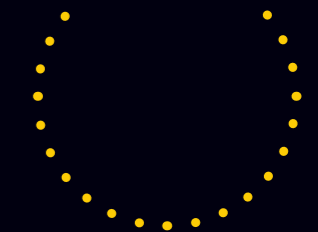
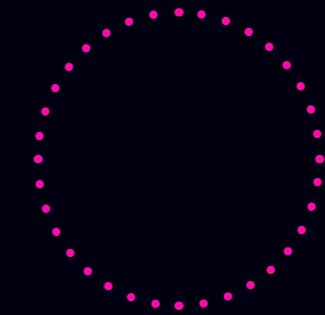
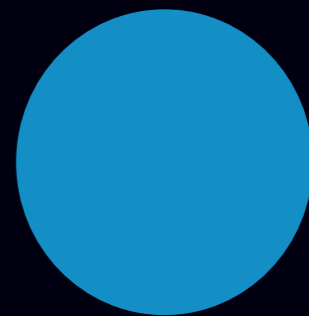
<p>CANELERA <i>Ocotea puchosa</i></p>		<p>Altura e diâmetro: 25M / 20M</p>	<p>PAISAGISMO</p> <p>A copa arredondada e relativamente rala fornece sombra. Seus pequenos frutos amarelados servem de alimentos para algumas espécies de pássaros. Útil para áreas próximas à recreação e calçadas.</p> <p>Ótima para o plantio em agrupamentos mistos de áreas degradadas de preservação. Utilizada em grupos ou isolada para marcar a entrada da escola ou cantinas nos extensos limites de terreno da escola.</p> <p>Grama adaptada ao sol, a meia-sombra e a sombra. Sendo a principal opção de grama para áreas com irrigação pelo sistema. Adequada para a confecção de tapetes desde ao seu estabelecimento. Tolerante ao frio e áreas mais úmidas. Deve ser cortada com frequência para seu fortalecimento.</p>
<p>GUARIROBA <i>Syagrus dioracea</i></p>		<p>Altura e diâmetro: 15M / 5M</p>	
<p>GRAMA DE SÃO CARLOS <i>Axonopus compressus</i></p>		<p>Altura: 0,15-0,20CM</p>	



Figura 5.23: Planta do mezanino do complexo demarcando tipologias de paisagismo do Valongos. Fonte: Autora.



Figura 5.24: Planta de cobertura das construções do complexo do Valongus. Fonte: Autora.







● ARMAZÉNS 1, 2 E 3

AMPLIAÇÕES 1, 2 E 3

A escola de ensino do ofício do Cirque du Soleil foi projetada com o intuito de atender todas as idades residentes da cidade, além de poder fornecer empregos aos moradores. Concebida a partir da requalificação e restauro dos 3 armazéns tombados da área, a proposta tem como objetivo requalificar o ambiente existente através de um uso potencializador.

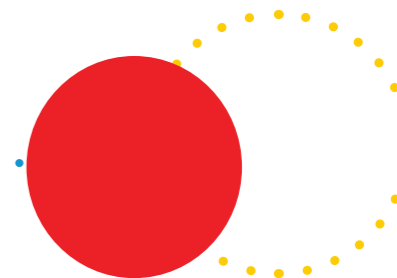
Entendendo o nível de tombamento destes patrimônios, classificados e tombados pelo nível 2 do CONDEPHAAT, foi necessário manter as fachadas e as coberturas aplicando um restauro, mas que de fato, o uso interno não estava restrito com alguma atividade.

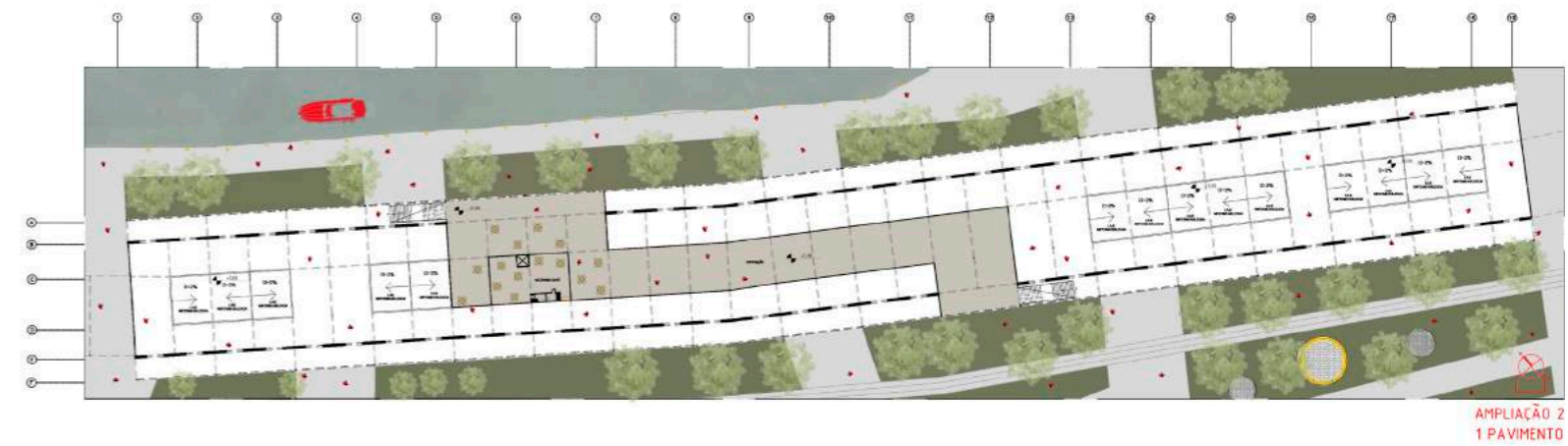
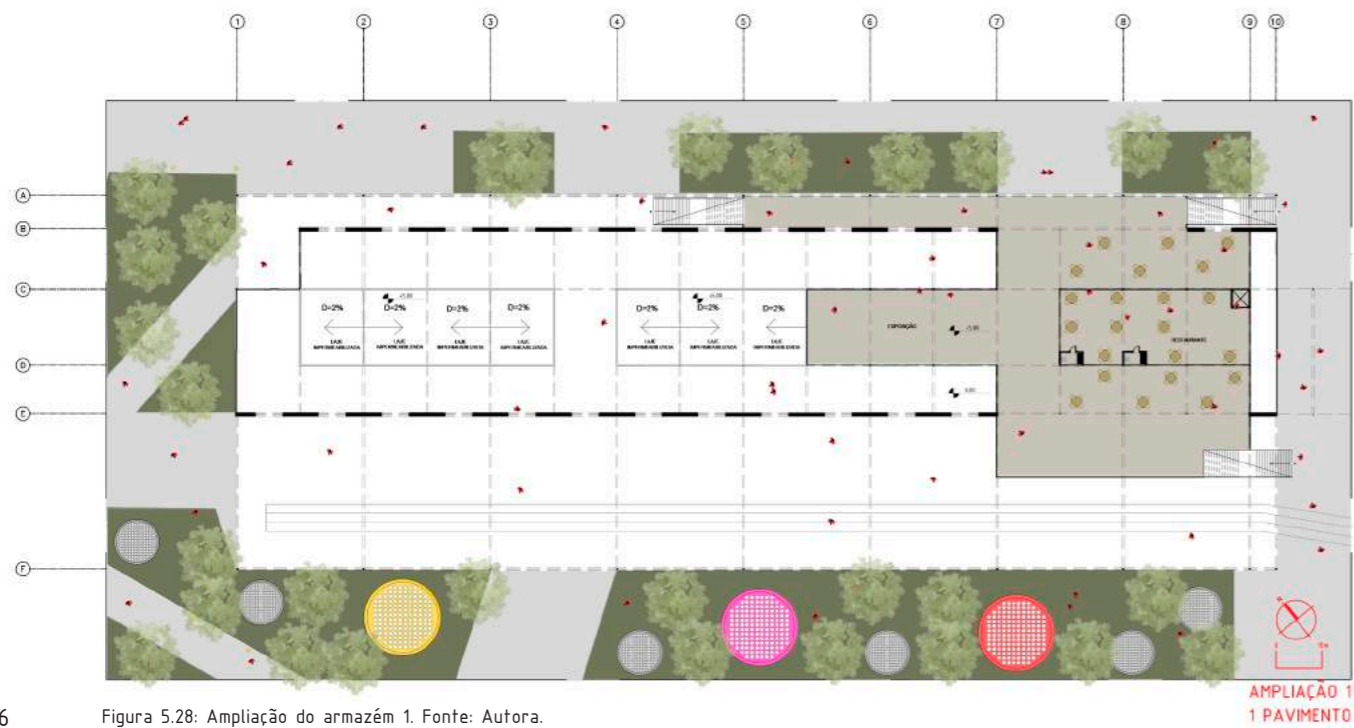
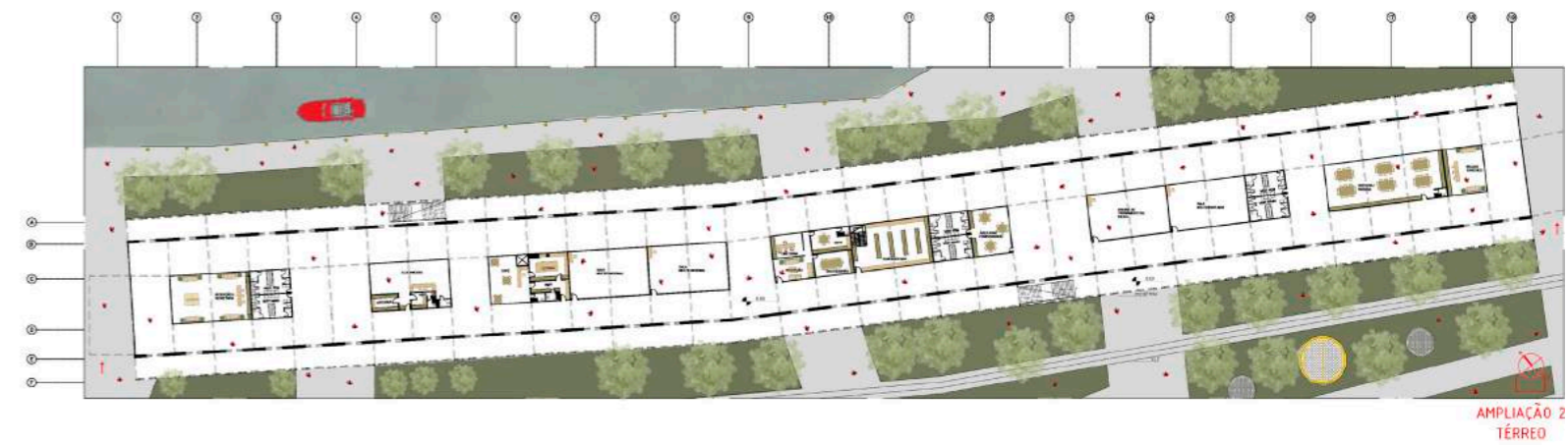
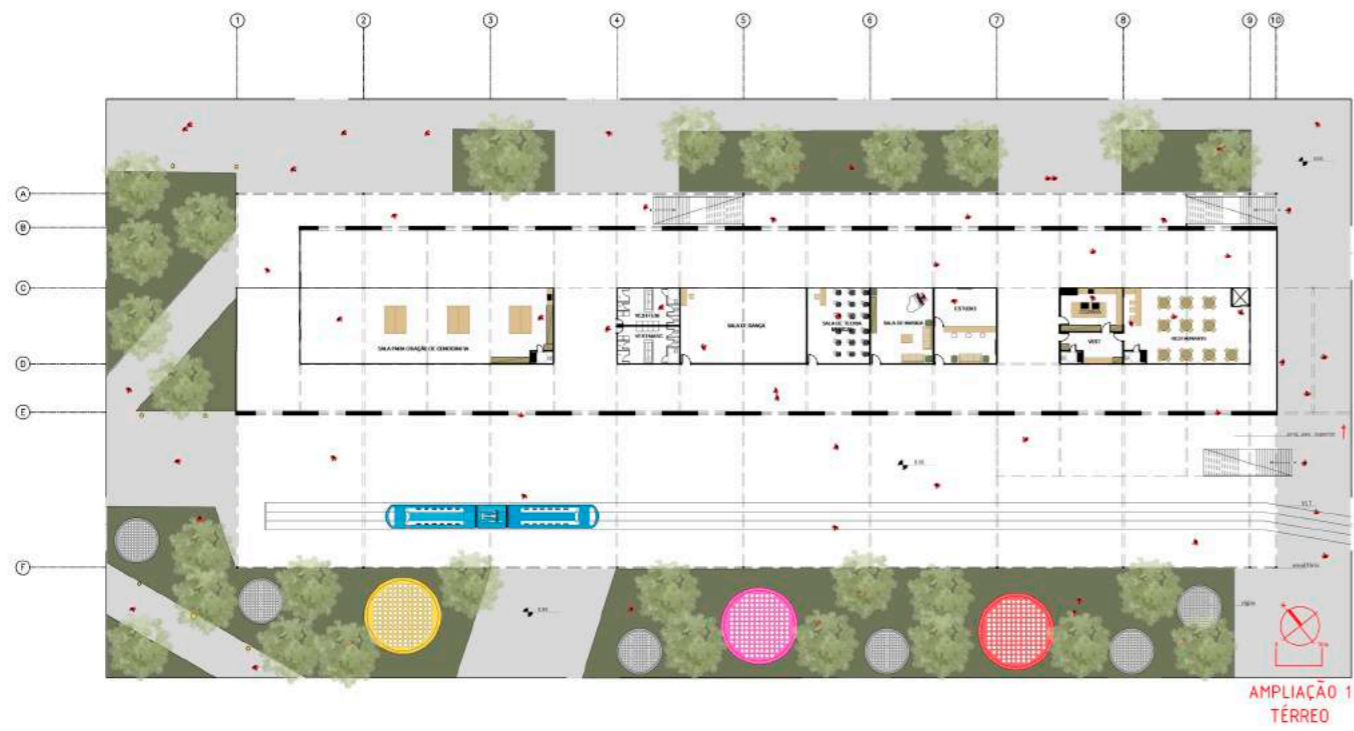
Uma nova intervenção das fachadas dos armazéns foram adotadas, a partir do momento em que é adotado mezaninos para o complexo dos armazéns, partes das fachadas sofreram uma intervenção de abertura para os acessos dos mezaninos.

Esta nova infraestrutura, além de potencializar a área, carrega consigo o incentivo à cultura, tão caracterizado neste recorte do bairro Valongo. No entanto, o papel da escola reitera a essência do passado existente, tanto no âmbito de requalificação dos armazéns, quanto ao histórico local.

O partido adotado para este uso foi a integração tanto com a borda marítima quanto para com a paisagem da cidade. A circulação do edifício convida o usuário a adentrar o espaço de maneira que seja integrado as praças perimetrais ao uso, conduzindo a pequenos mirantes. Além disso, o uso do vidro tanto nos fechamentos laterais dos armazéns, nos acessos principais, quanto na estrutura, faz com que o edifício seja bem iluminado e que desfrute de uma boa ventilação, restringindo o acesso se necessário.

Foi projetado uma envoltória metálica translúcida colorida (figura 5.26 e 5.27), que admite a característica do circo, uma vez que seu desenho foi projetado com a intenção de ser a planificação dos desenhos encontrados em uma lona de picadeiro. A nova envoltória, descolada com a estrutura existente dos armazéns, permite criar dinâmicas inesperadas entre o armazém e parque, além de adotar o principal núcleo vertical que dá acesso ao mezanino dos armazéns.





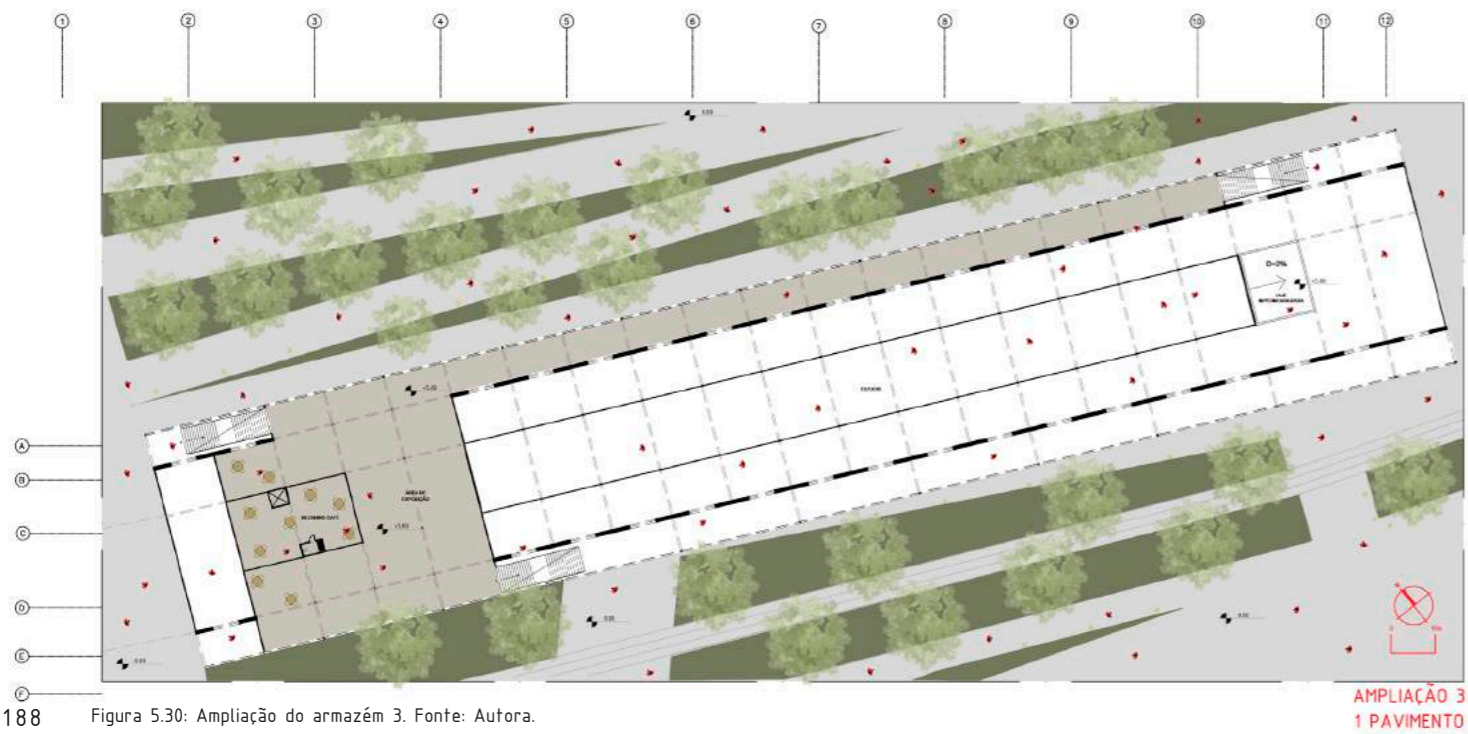
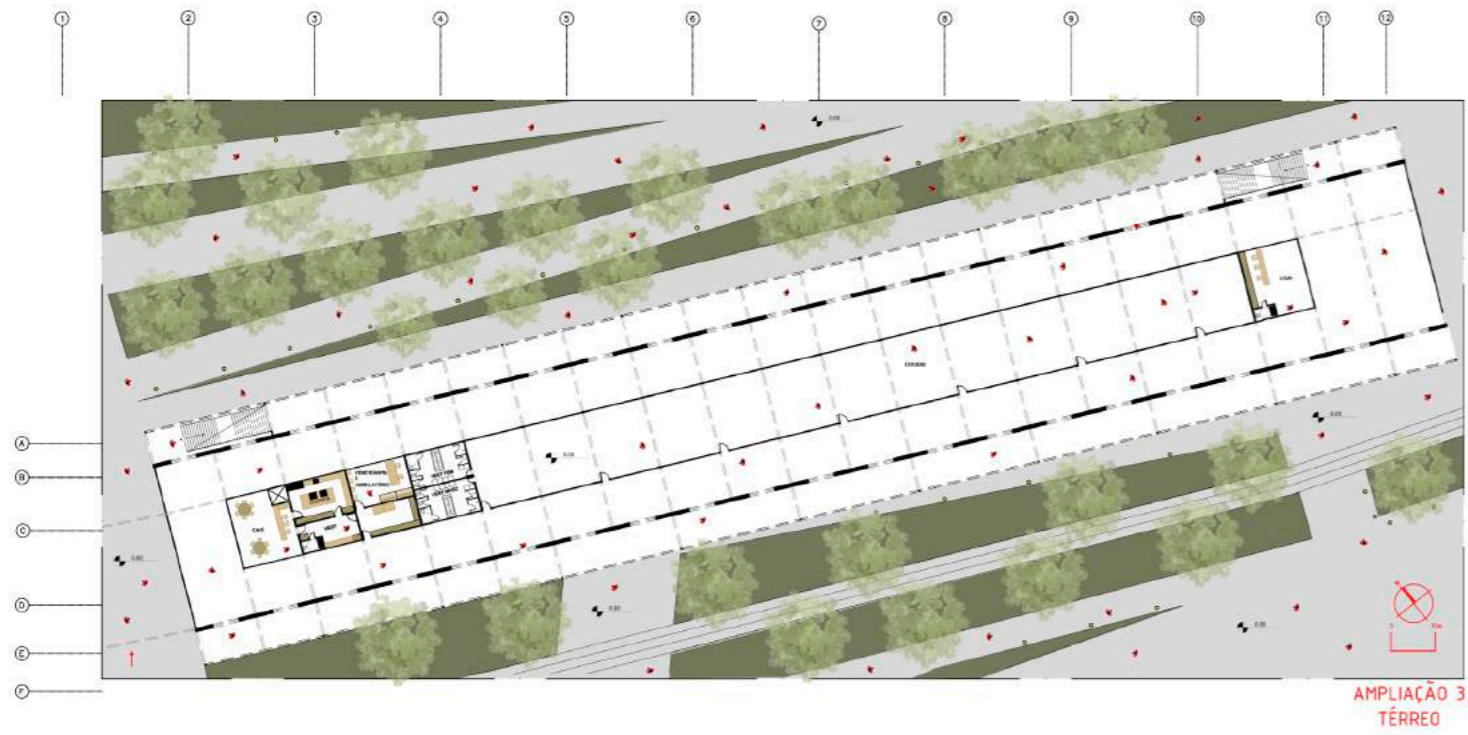


Figura 5.31 e 5.32: Perspectivas internas das vistas dos novos mezaninos propostos. Fonte: Autora. 189

188 Figura 5.30: Ampliação do armazém 3. Fonte: Autora.





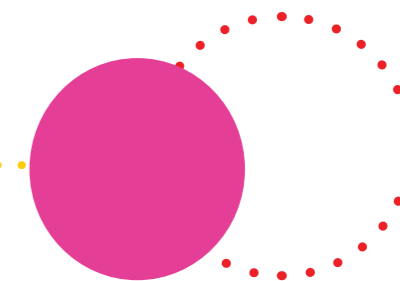
● PÍERS E MARINA

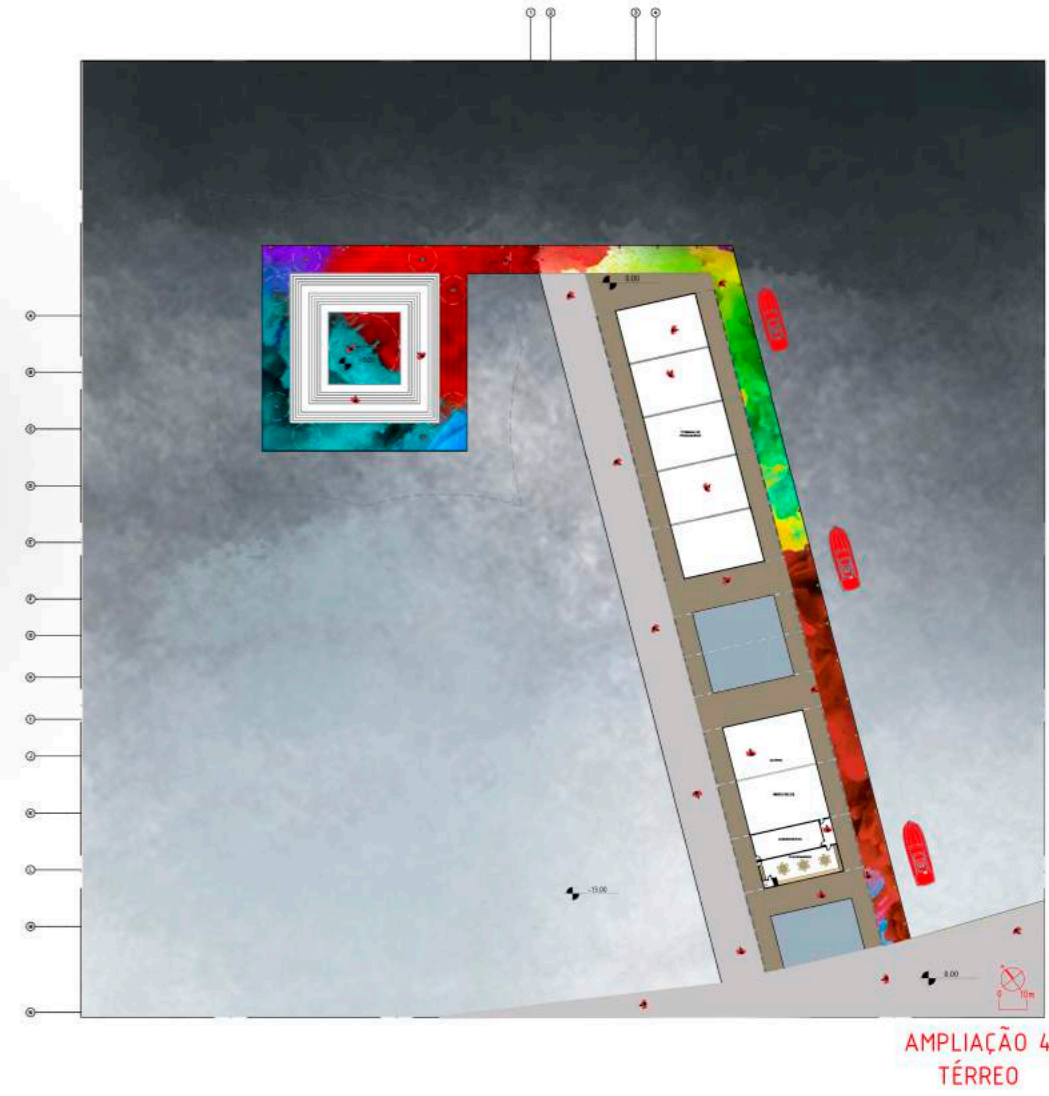
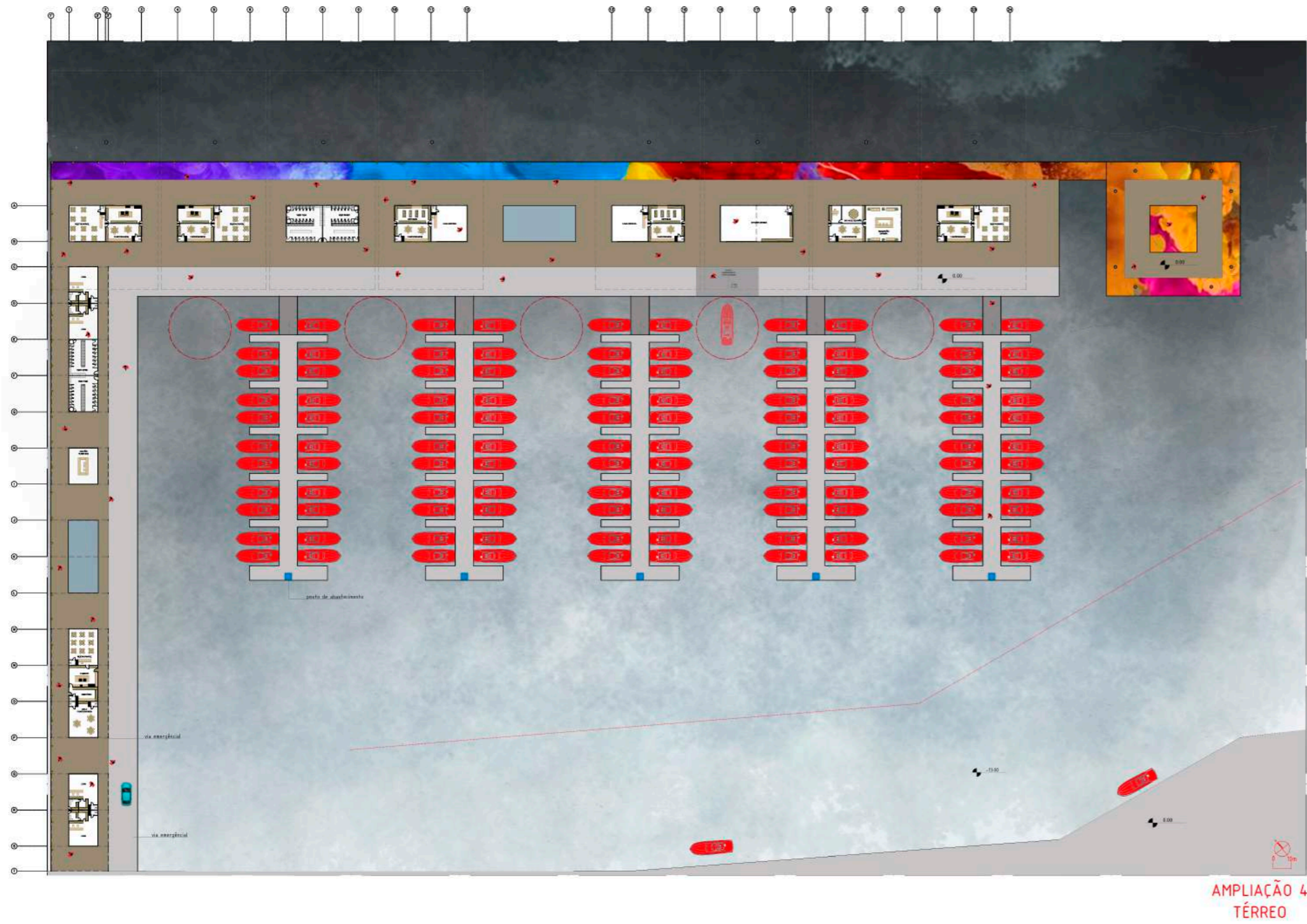
AMPLIAÇÃO 4

A marina proposta para o Valongo foi estudada a partir de três fatores: os serviços, a geografia do espaço e a volumetria adequada. Quanto aos usos, a proposta de implementação segue diretrizes econômicas que potencializam a região portuária permitindo uma conexão entre cidade e borda marítima, incentivando o turismo e gerando empregos, beneficiando os comerciantes locais. Quanto a sua geografia, é possível afirmar que é responsável pelo desenho do quebra-mar e pela disposição dos píers no plano da água, respeitando condicionantes físicas como a movimentação da água, empuxo e a direção dos ventos. Quanto a sua volumetria e espacialidade, a proposta foca nas visões para com o mar, integrando de forma natural, além de atender as necessidades de manobra das embarcações. Os usos, recuados das bordas, permitem a geração de passeios admiráveis.

A proposta compreende uma área total, considerando o plano de água, de 21.655m², utilizando-se do método de píer fixos através de estacas de concreto e píer móveis, com correntes ancoradas para estabilidade dos píers. Importante reinterar que as estacas de concreto fixas no fundo do calado, mantendo a estabilidade dos píers fixos, auxiliam na fauna e flora local uma vez que, com o passar do tempo, são formado cracas em suas extremidades, que auxiliam na limpeza do estuário.

Quanto aos logradouros, abriga até 120 embarcações de até 30 pés. Além dos atracadouros, a marina possui serviços como aluguel de barcos, equipamentos de infraestrutura, restaurantes, lojas âncoras e serviços de manutenção.





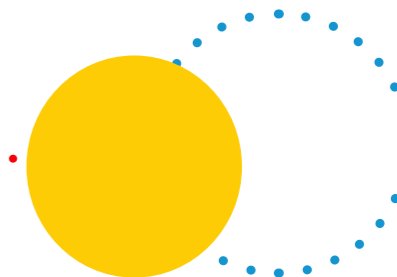


● REBAIXO DA AVENIDA PERIMETRAL E VIA FÉRREA

Com a intenção de solucionar o problema da barreira imposta pela ferrovia e perimetral, foi proposto o rebaixo da linha férrea desde o prédio da Alfândega respeitando a inclinação necessária para possibilitar o acesso subterrâneo.

A proposta admitiu o projeto que está em andamento atualmente pela prefeitura de Santos, o Mergulhão. A proposta inclui construir dois túneis independentes, sendo um para tráfego de trens e outro para carros, ônibus, caminhões e motos, liberando o nível para os pedestres. A obra integrará a Avenida Perimetral da margem direita, eliminando definitivamente o conflito rodoferroviário no Cais do Saboó, em construção pela CODESP a fim de facilitar o trânsito de caminhões e trens no Porto.

A inclinação necessária para possibilitar o rebaixo inicia atrás do prédio da alfândega, avançará 300 metros em direção a região portuária do Saboó, até as imediações do armazém 4. A partir disso, foi projetado aberturas por toda a sua extensão no Valongo, onde estas remetem a vigias de navios pelo seu formato, permitindo a entrada de iluminação e ventilação natural para o subsolo.





● PARQUE LINEAR

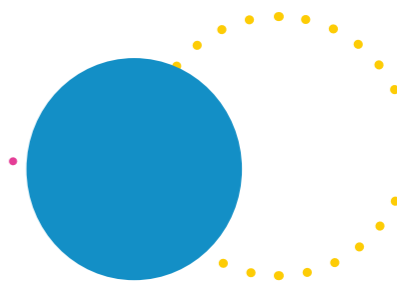
O grande setor da perimetral que conectava a cidade do porto foi substituído por um parque linear. Conectando toda a zona portuária de Santos, o parque linear tem como princípio a integração e protagonismo do pedestre para com a área. Admitindo aberturas para com a perimetral rebaixada, o parque tem alguns elementos que remetem vigias de navios, caracterizando a área. Além disso, por toda a extremidade é encontrado postes de luz que remetem a apresentação do Cirque du Soleil, Varekai.

A intenção projetual destes postes de luz foi para caracterizar a área como cenográfica, então todos as partes do complexo são um grande cenário, onde é possível subir por estes postes para acontecer dinâmicas artísticas, eles são utilizados como cenários de quem estiver percorrendo por toda a extensão e propriamente, servem como instrumentos de iluminação noturna.

No parque também é concebido elementos de um parque de diversões que remete as acrobacias e aventuras propostas pelo Cirque du Soleil.

Entretanto, dois novos fluxos modais foram implementados no parque. O primeiro, O VLT que inicia a partida no armazém 1, tem como principal objetivo percorrer por toda a extensão portuária, apreciando tanto o mar quanto a cidade. O segundo, os balões.

Classificados como voos livres, os balões tem uma rota por todo o complexo, sendo sua partida e chegada em determinados pontos no parque que é possível admitir apresentações enquanto ocorre o pouso ou partida. No entanto, no processo de implementação dos balões, foi compreendido que para eles voarem, é necessário pedir permissão ao tráfego aéreo, estes liberando, ficarão responsáveis por comunicar qualquer tipo de avião ou helicóptero para desviarem o trajeto, ainda que o balão voe em média 30 a 50 metros de altura, não influenciando os demais voos.



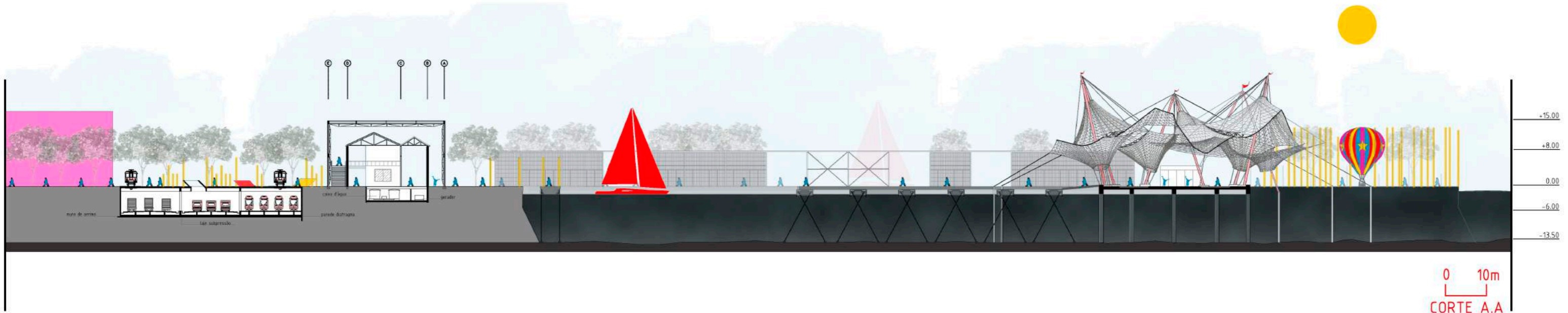


Figura 5.42: Corte A.A Urbano. Fonte: Autora.

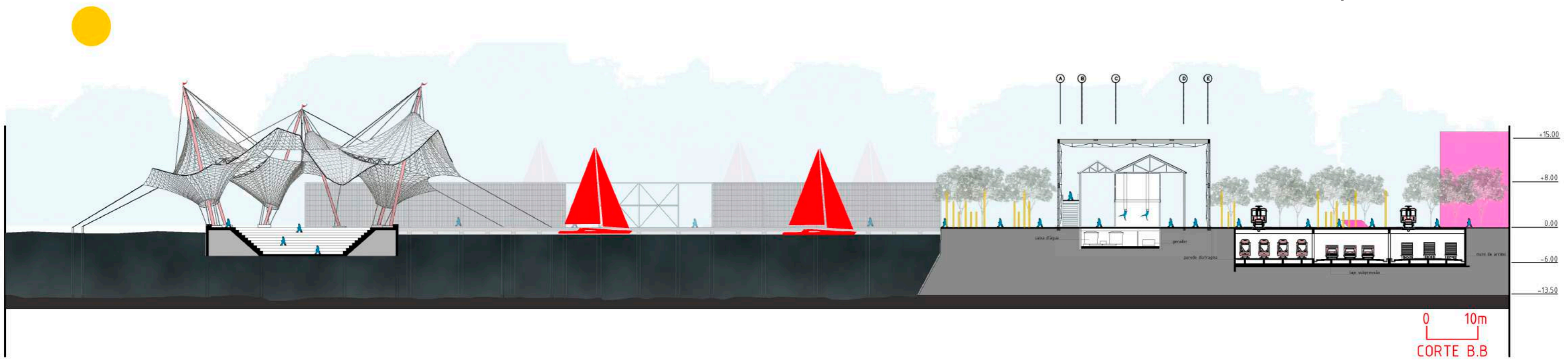


Figura 5.43: Corte B.B Urbano. Fonte: Autora. 203

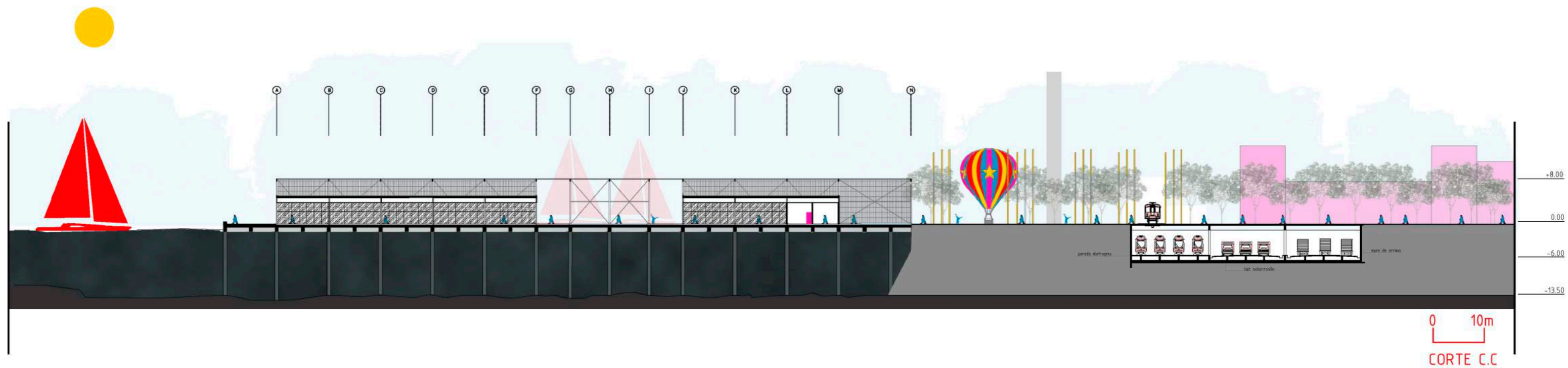


Figura 5.44: Corte C.C Urbano. Fonte: Autora.



Figura 5.45: Perspectiva do armazém com a nova envoltória. Fonte: Autora.



Figura 5.7: Perspectiva do armazém com a nova envoltória e sua relação com o complexo. Fonte: Autora.



Figura 5.46: Perspectiva do armazém com a nova envoltória e sua relação com o complexo. Fonte: Autora.



Figura 5.48: Perspectiva do armazém com a nova envoltória. Fonte: Autora.

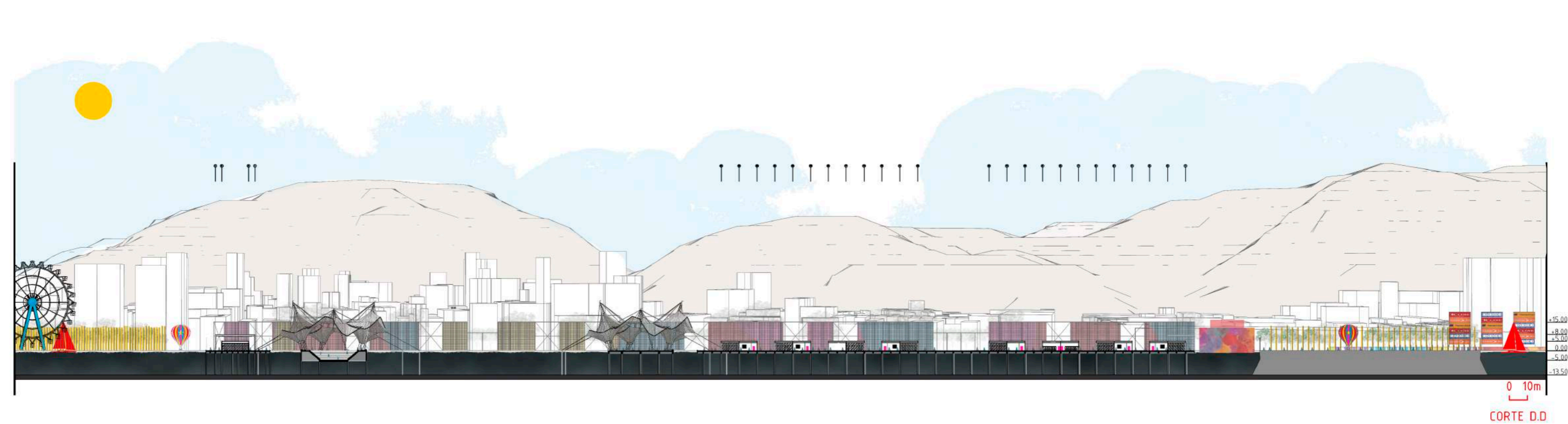


Figura 5.49: Corte D.D Urbano. Fonte: Autora.

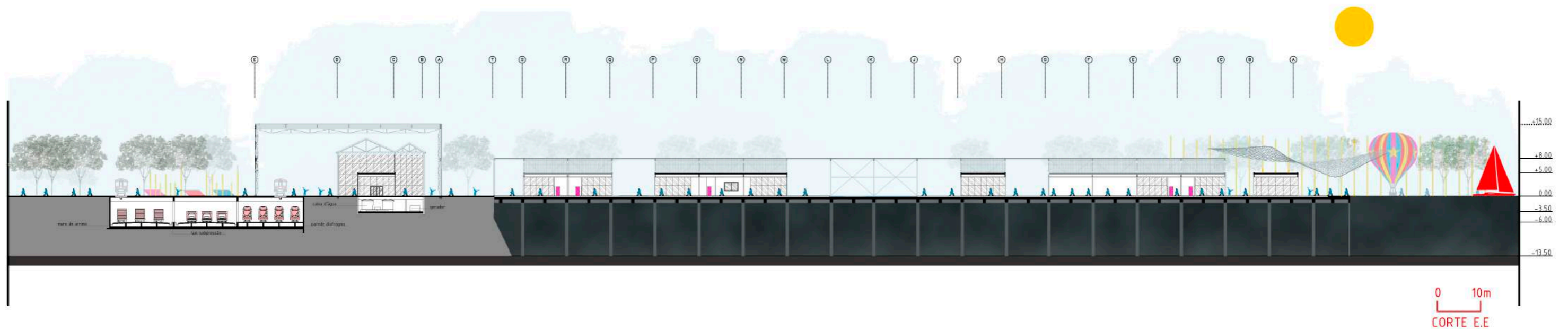


Figura 5.50: Corte E.E Urbano. Fonte: Autora.



Figura 5.51: Perspectiva do píer e marina. Fonte: Autora.



Figura 5.53: Perspectiva do píer com os armazéns de fundo. Fonte: Autora.



Figura 5.52: Perspectiva da cobertura de lona tensionada trazida para a arena picadeiro do píer. Fonte: Autora.



Figura 5.54: Perspectiva do píer com os armazéns e parque do sol de fundo. Fonte: Autora.



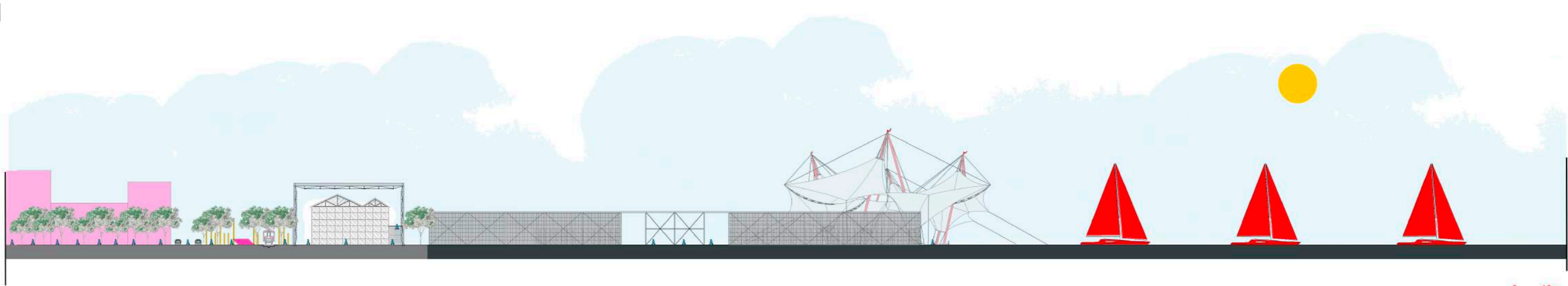
0 10m
ELEVAÇÃO 1

Figura 5.55: Elevação 1 do complexo. Fonte: Autora.



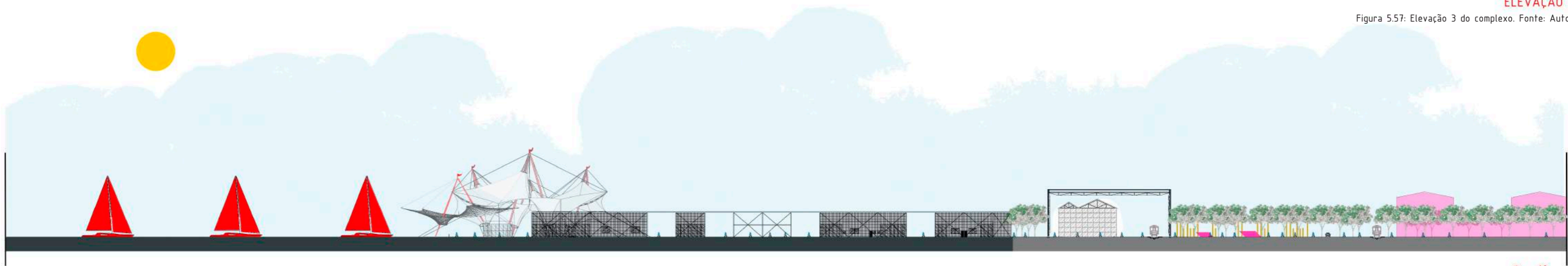
0 10m
ELEVAÇÃO 2

Figura 5.56: Elevação 2 do complexo. Fonte: Autora.



0 10m
ELEVAÇÃO 3

Figura 5.57: Elevação 3 do complexo. Fonte: Autora.



0 10m
ELEVAÇÃO 4

Figura 5.58: Elevação 4 do complexo. Fonte: Autora.





● A escolha pela estrutura metálica se dá pela leveza e maior flexibilidade em relação aos espaços internos, possibilitando atender vãos sem a utilização de pilares. Além de que, com a escolha do restauro dos armazéns, foi compreendido que sua linguagem estrutural é metálica. Visto isso, foi obtido manter a mesma concepção estrutural existente.

O aço é uma liga metálica constituída por ferro e carbono. O processo de desenvolvimento de cada peça inicia na extração destas matérias – primas. A partir disto, é transportado o material para a fabricação do produto. Inicialmente, é preparado a carga na fabrica, Essas matérias-primas são, então, carregadas no alto forno. Oxigênio aquecido a uma temperatura de 1000°C é soprado pela parte de baixo do alto forno. O carvão, em contato com o oxigênio, produz calor que funde a carga metálica e dá início ao processo de redução do minério de ferro em um metal líquido: o ferro-gusa (liga de ferro e carbono com teor elevado de carbono na sua composição). Para se obter o aço a partir do ferro gusa é necessário passar por um processo de aciaria, ainda em estado líquido mediante queima de impurezas e adições, que consiste em:

- tirar o carbono do gusa (remover até 2,1%);
- tirar as “impurezas” do gusa (S e P);
- aumentar a temperatura do metal líquido.

Os semi-acabados, lingotes e blocos são processados por equipamentos chamados laminadores e transformados em uma grande variedade de produtos siderúrgicos, cuja nomenclatura depende de sua forma e/ou composição química.

A extração de minério de ferro, matéria prima do aço, causa a destruição de florestas e erosão. O meio ambiente no entorno é alterado e a paisagem modificada. Além de que o transporte das peças, causam impactos ao meio ambiente. No entanto, quando chegar o fim do uso do material, ele pode ser reciclado e reutilizado.

Importante ressaltar que toda a estrutura metálica adotada, seja ela de função estrutural primária ou conectores, são feitas e concebidas pelo aço Iso 25, para evitar e proteger dos possíveis intempéries visto que é um projeto frente mar.

Calculado a partir do livro do Yopanan (2000), as novas envoltórias dos armazéns são concebidas estruturalmente por treliças espaciais, com determinados intertravamentos em vigas perfis “C” e tirantes metálicos, sendo o fechamento da fachada chapas metálicas translúcidas baseado conforme o catálogo da empresa Hunter Douglas. A envoltória foi projetada com aberturas especialmente para reiterar a identidade e memória local uma vez que com as aberturas, é possível a observação e acesso do pedestre com os armazéns.

Ainda sobre a perspectiva do armazém, a construção interna é dada por vigas e pilares metálicos perfis “h”, cujas paredes são de steel frame, garantindo um conforto acústico entre as instalações. As áreas técnicas do complexo que abrigam geradores, caixas d’água e bombas ficam no subsolo. Entretanto, toda a parte infraestrutura de elétrica e hidráulica é bombeada para cima, passando pelo contrapiso do projeto e chegando até as paredes steel frame.

Este mesmo princípio acontece de maneira para abastecer as infraestruturas dos armazéns como todo o complexo. Então na perspectiva do parque linear e dos píers, todos os postes de luz e usos, são abastecidos energeticamente e do ponto de vista da hidráulica, através da infraestrutura advinda pelo contrapiso.

Já a outra concepção estrutural do projeto, sendo de lonas tensionadas, tem como característica a lona PTFE Membrane que é translúcida, tem camada única, é pré-fabricada, protege do sol bem como também os raios UVA e UVB. Suporta 45kgf/m², o equivalente a aço inoxidável. Produzida pela empresa Fabritec Struction, é fixada com mastros metálicos, tirantes e viga metálica.

O processo de desenvolvimento da lona é dado a partir de um projeto 3D onde o desenho plástico é definido com o auxílio de cálculos de engenharia. O formato do tecido é padronizado, sendo representado em formas tridimensionais, conectando com uma série de planos bidimensionais. O tecido oferece uma superfície autolimpante. A lona é fabricada e costurada com a mais alta precisão, incluindo selagem quente e selagem por radiofrequência e costura com linha Gore-Tex PTFE. Além disso, é preciso o uso de computadores especializados para que o corte da lona seja o mais preciso.

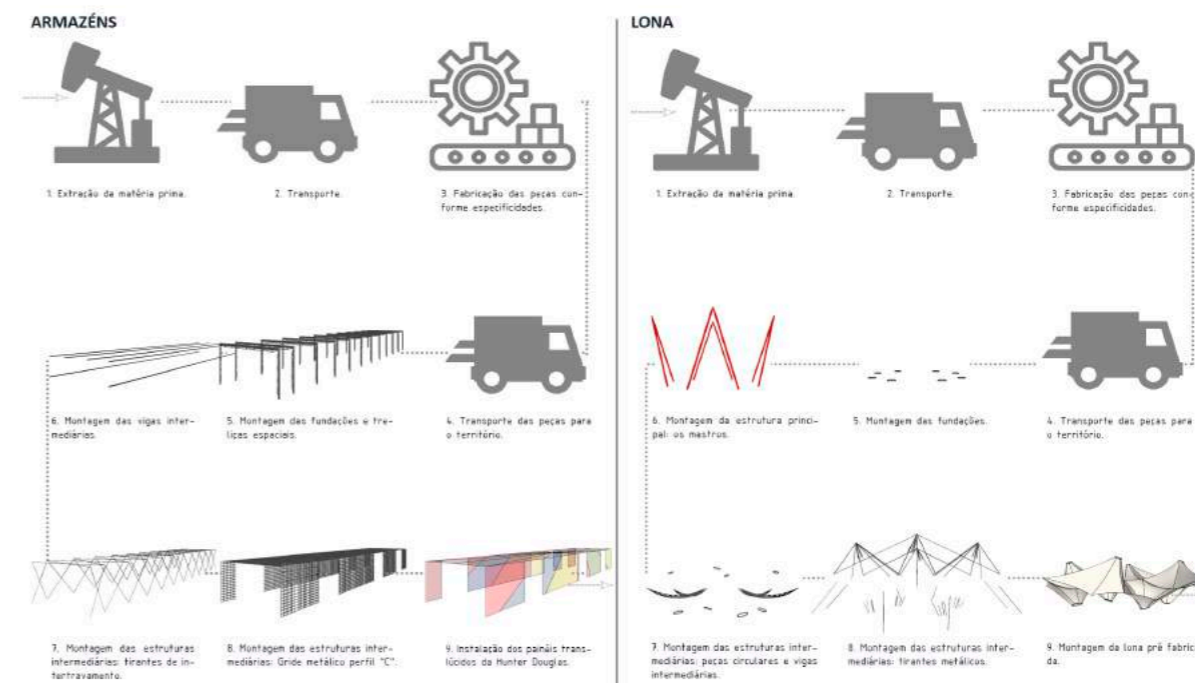
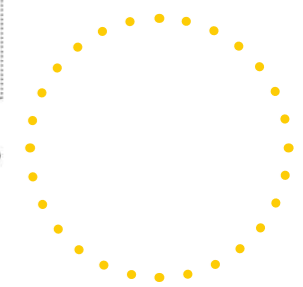
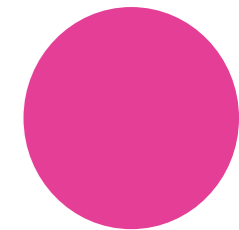


Figura 5.61: Ensaio da logística de montagem dos dois tipos de coberturas adotadas: a envoltória do armazém e a lona tensionada. Fonte: Autora.



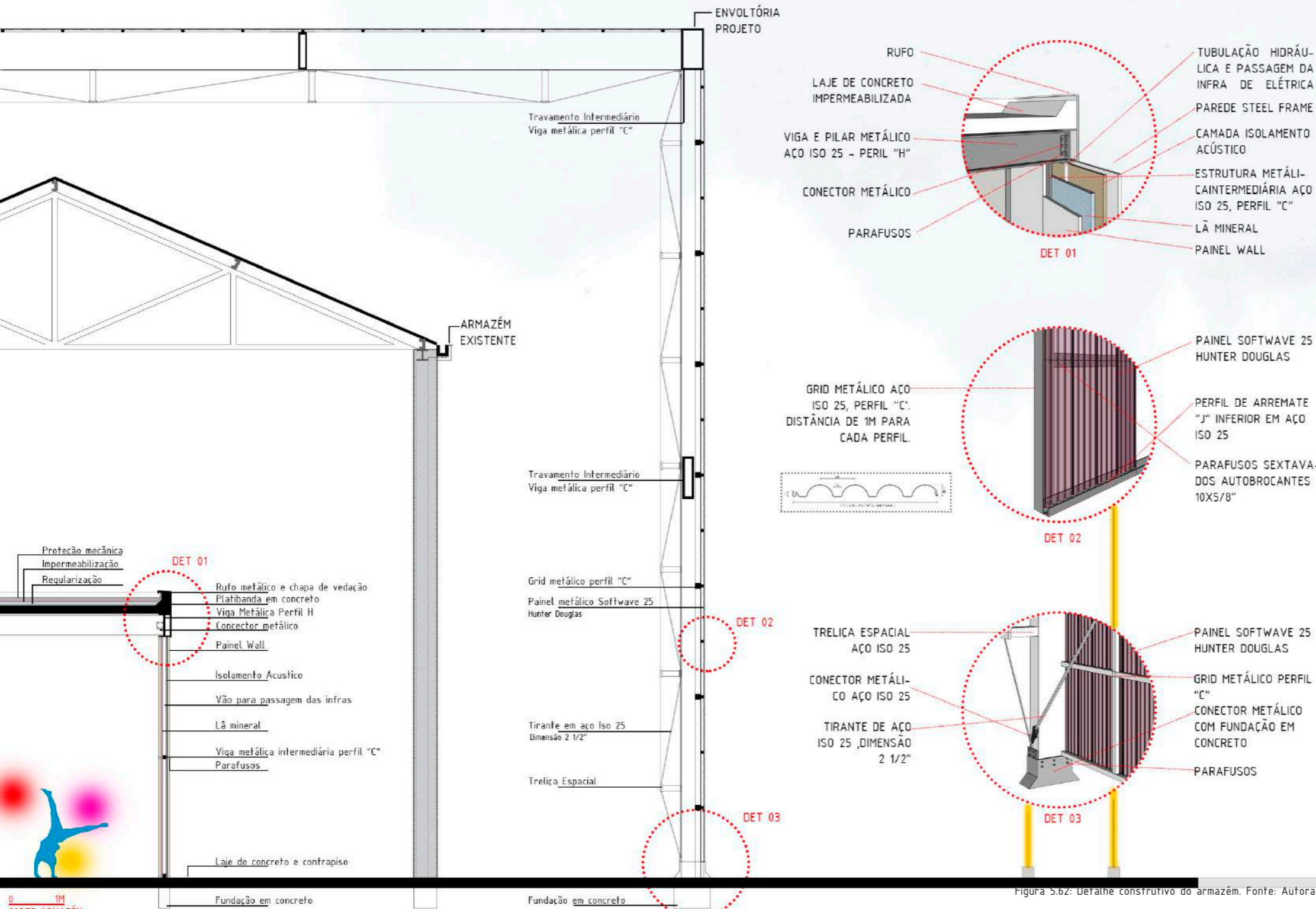


Figura 5.62: Detalhe construtivo do armazém. Fonte: Autora.

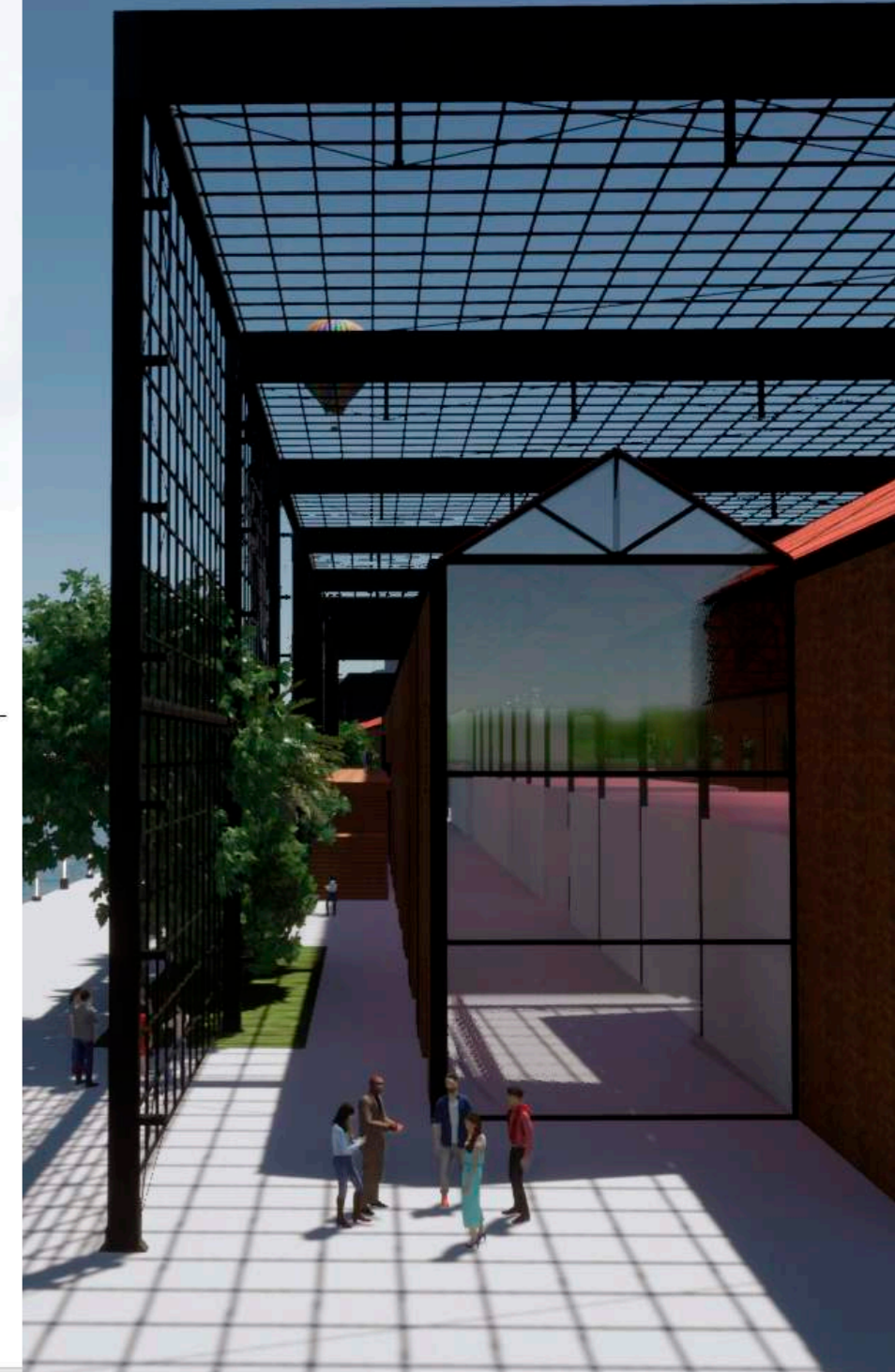


Figura 5.63: Perspectiva do armazém. Fonte: Autora. 223

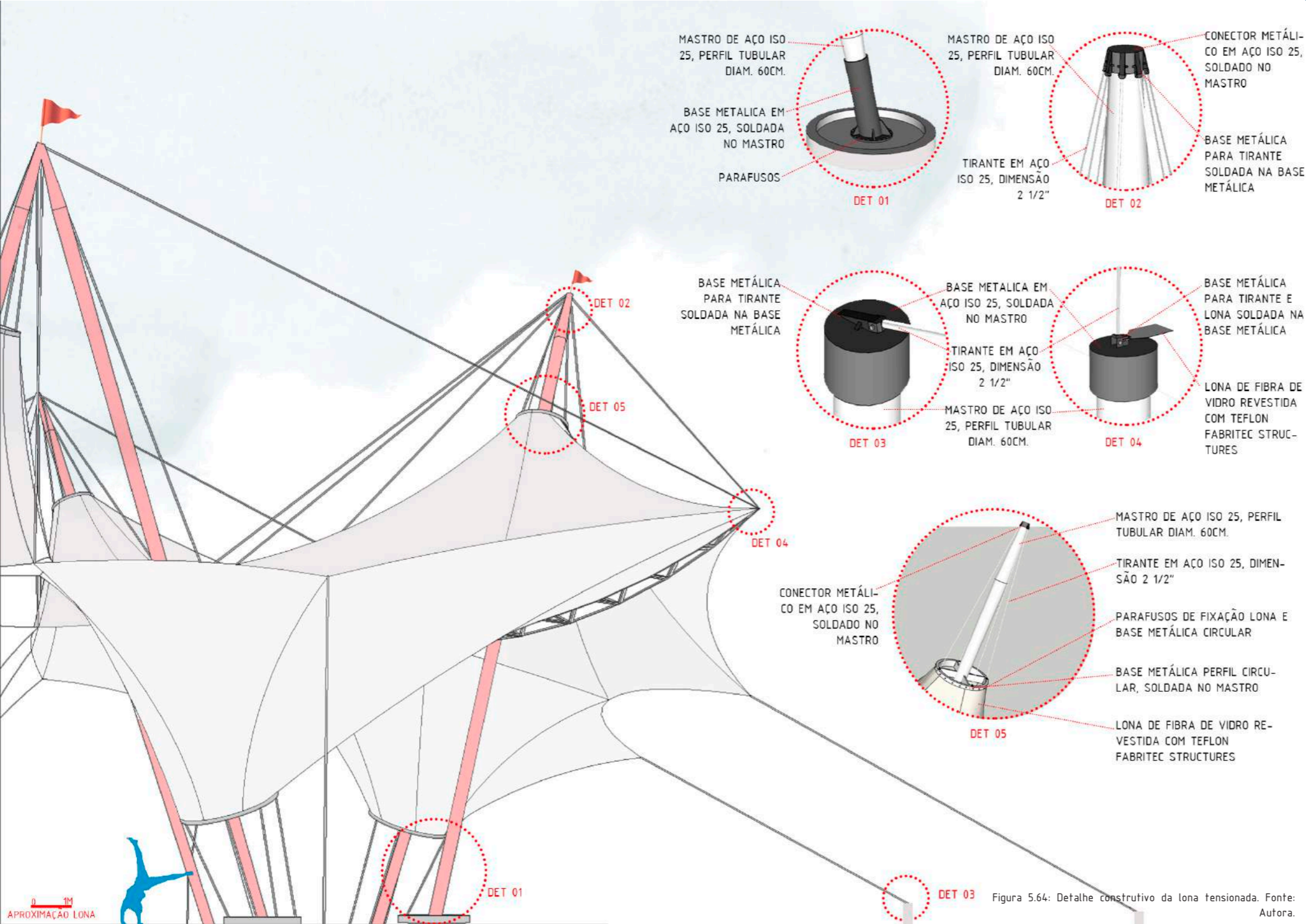


Figura 5.64: Detalhe construtivo da lona tensionada. Fonte: Autora.

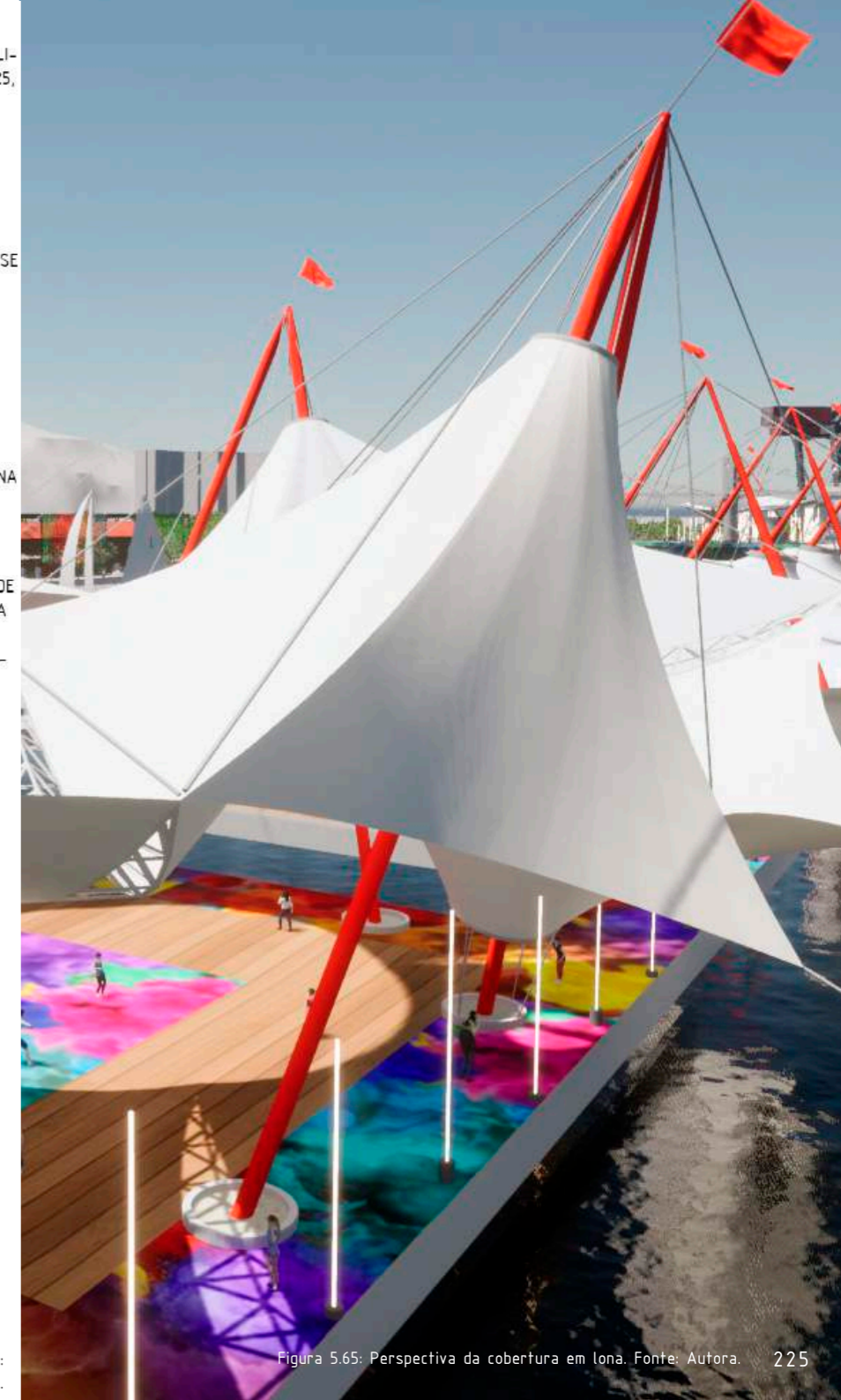


Figura 5.65: Perspectiva da cobertura em lona. Fonte: Autora. 225

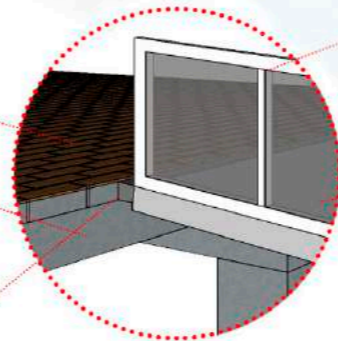


PÍER DE MADEIRA
LÂMINA NATURAL
CUMARÚ

LAJE NERVURADA
EM CONCRETO

SISTEMA ARTICULADO
DE LIGAÇÃO

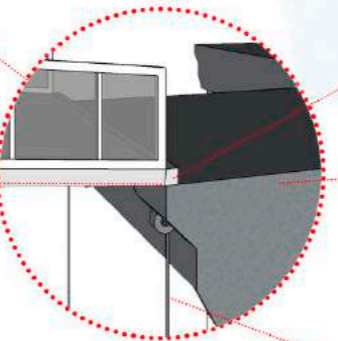
DET 01



GUARDA CORPO COM CAIXI-
LHO METÁLICO E VIDRO TEM-
PERADO. MATERIAL SONDA-
DO NO PÍER ARTICULADO.

RAMPA METÁLICA

DET 02



SISTEMA ARTICU-
LADO DE LIGAÇÃO

PÍER FLUTUANTE
EM CONCRETO PRÉ
FABRICADO PÍER BRASIL

ANCORAS

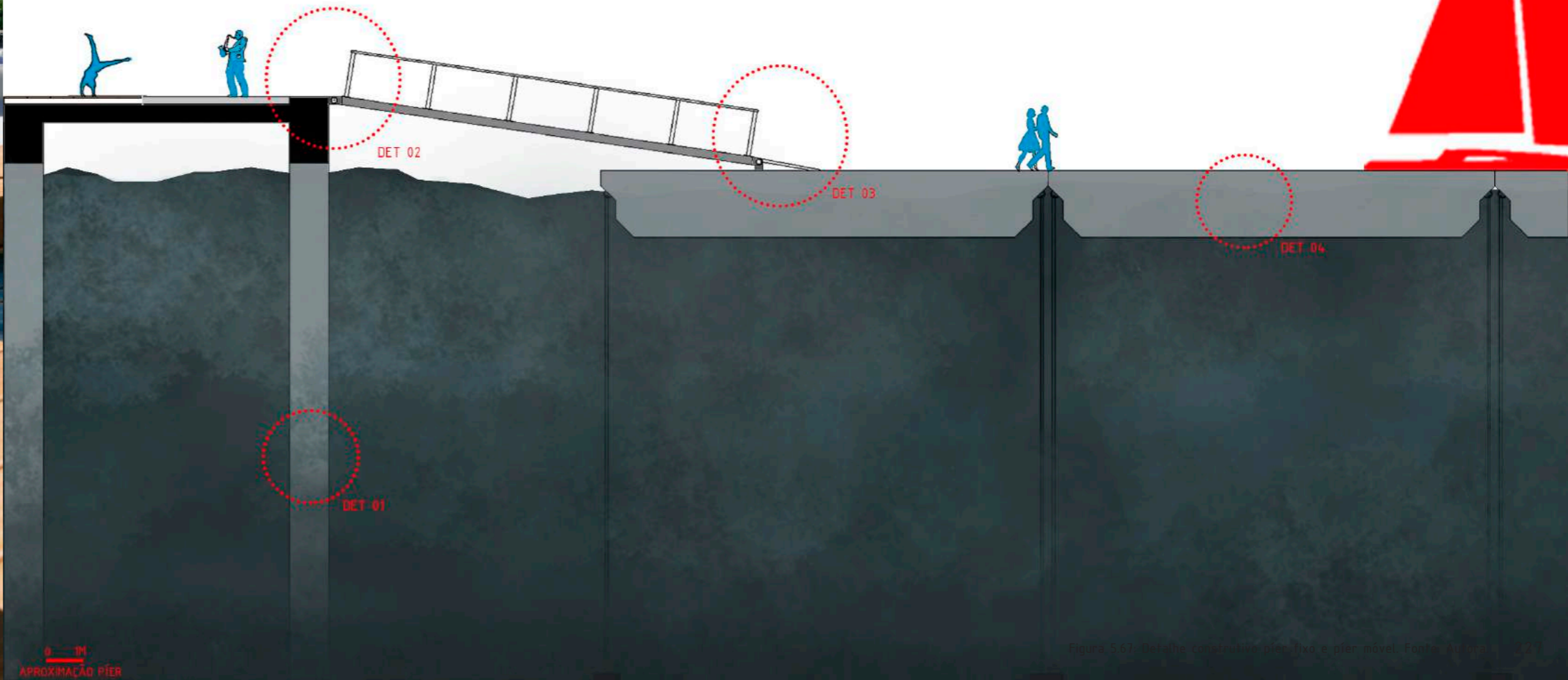
TIRANTES

DET 03



DET 04

ESTACAS DE CONCRETO INTERLIGANDO A LAJE NER-
VURADA E A FUNDAÇÃO NO MAR. FIGURA EXPLI-
CANDO COMO FICARÁ A FUNDAÇÃO CONFORME OS
ANOS. A PARTIR DA PRODUÇÃO DE CRACAS, INICIA O
AUXÍLIO DA LIMPEZA DO MAR.



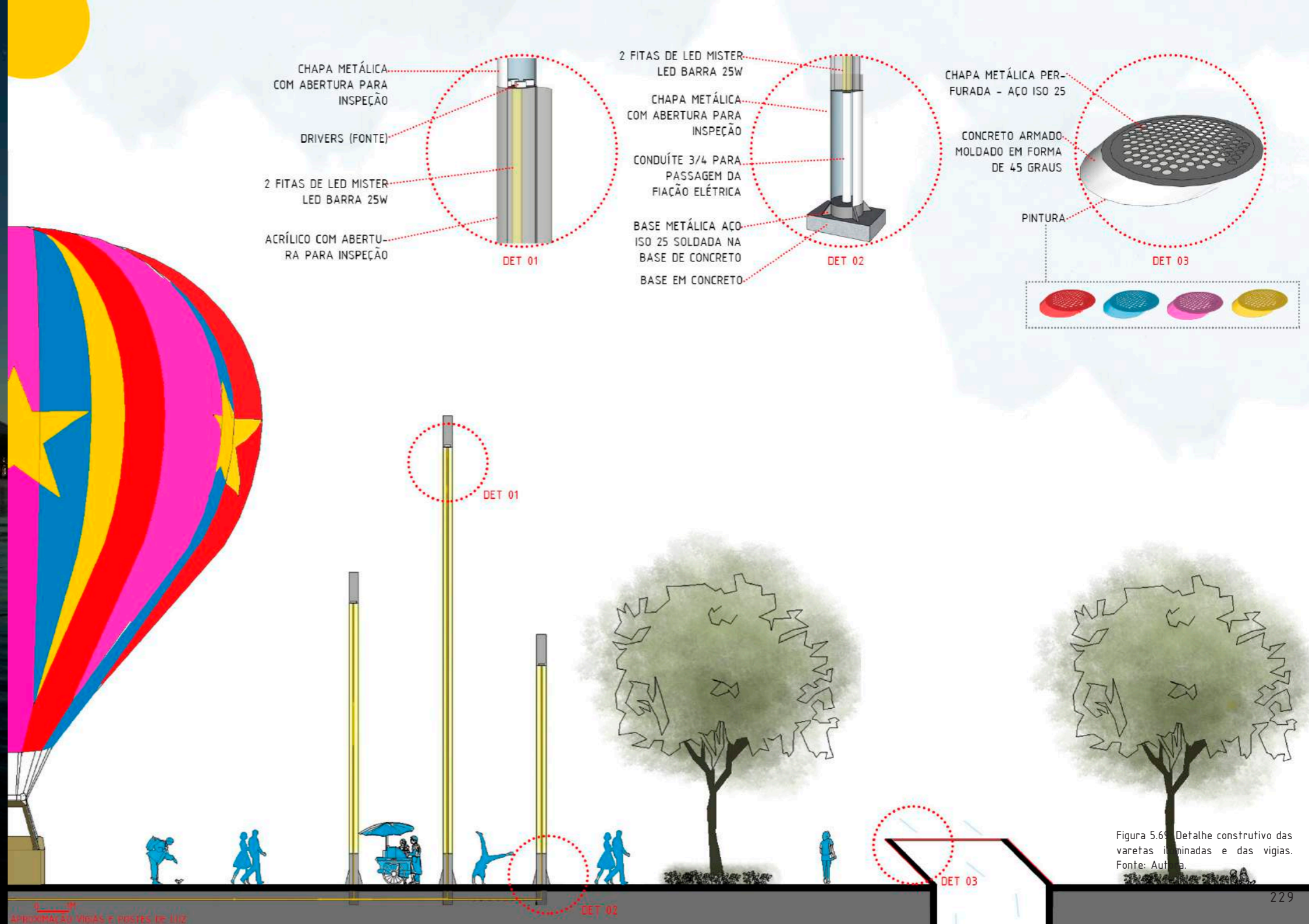
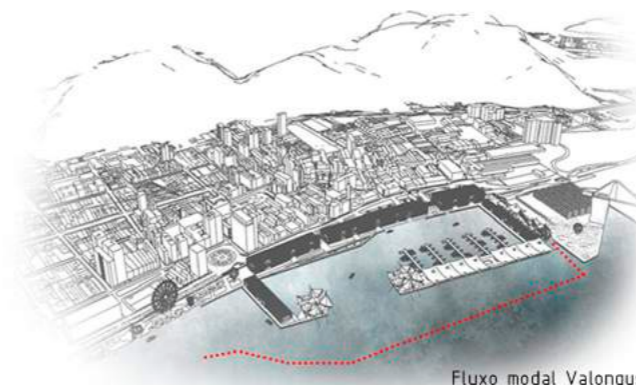


Figura 5.69 Detalhe construtivo das varetas iluminadas e das vigas. Fonte: Autora.

● Marcado pela itinerância, o circo se faz presente em diversos lugares do mundo. Compreendendo esta essência, o graneleiro teatro foi criado. A partir de um regate no cemitério de embarcações da Baía de Guanabara, no Rio de Janeiro, Brasil, um restauro foi proposto no navio de carga HHL New York.

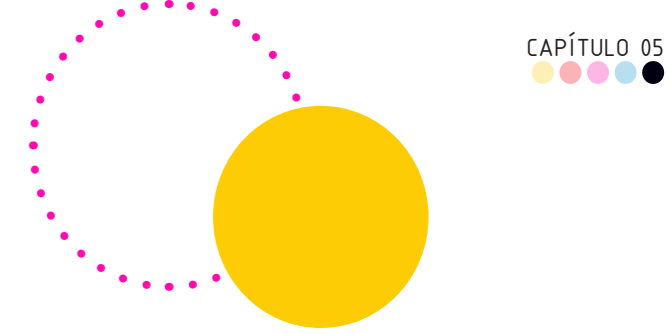
Projetado para admitir apresentações produzidas no complexo do Valongus, a intervenção possibilita apresentações públicas e privadas, além de poder navegar por todo estuário do Valongo a partir do momento que seu motor é de retroversão.

Foi necessário uma adaptação da estrutura inicial do graneleiro, visto que suas divisões internas são fechadas e especializadas com setores. Para atingir um nível de fluidez, foi admitido treliças espaciais que permite um recorte na estrutura inicial.

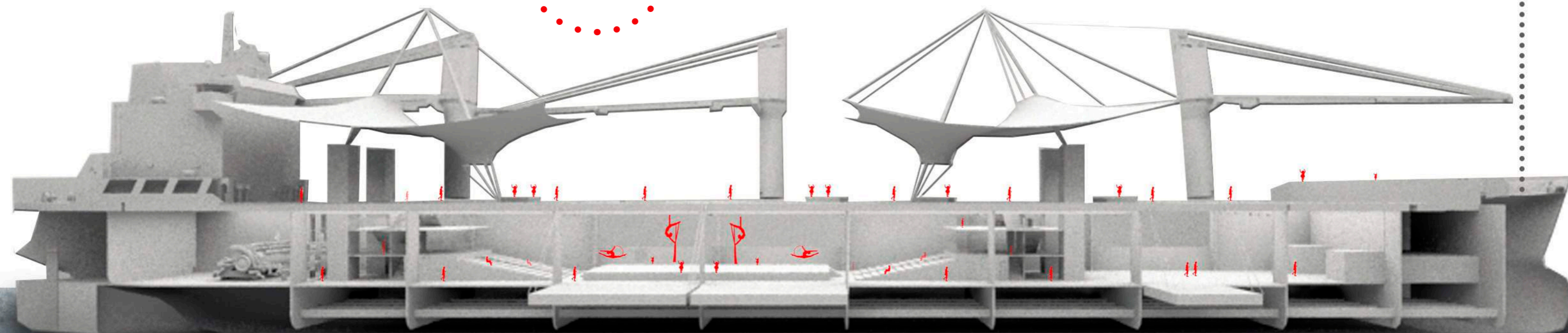
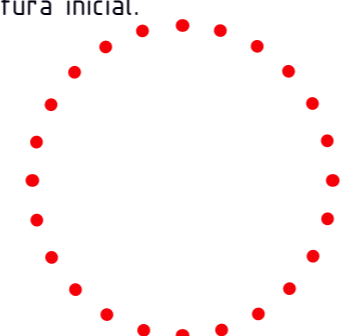


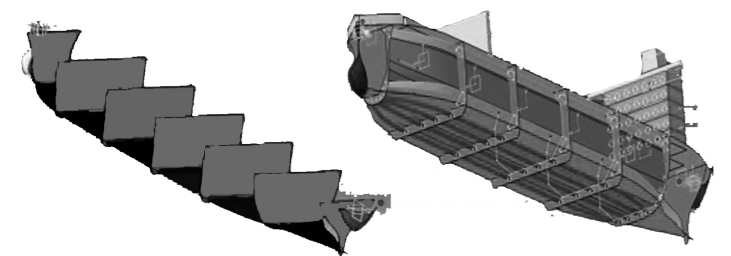
Fluxo modal Valongus

Figura 5.71: Fluxo modal do Graneleiro du Soleil no estuário do Valongo. Fonte: Autora.



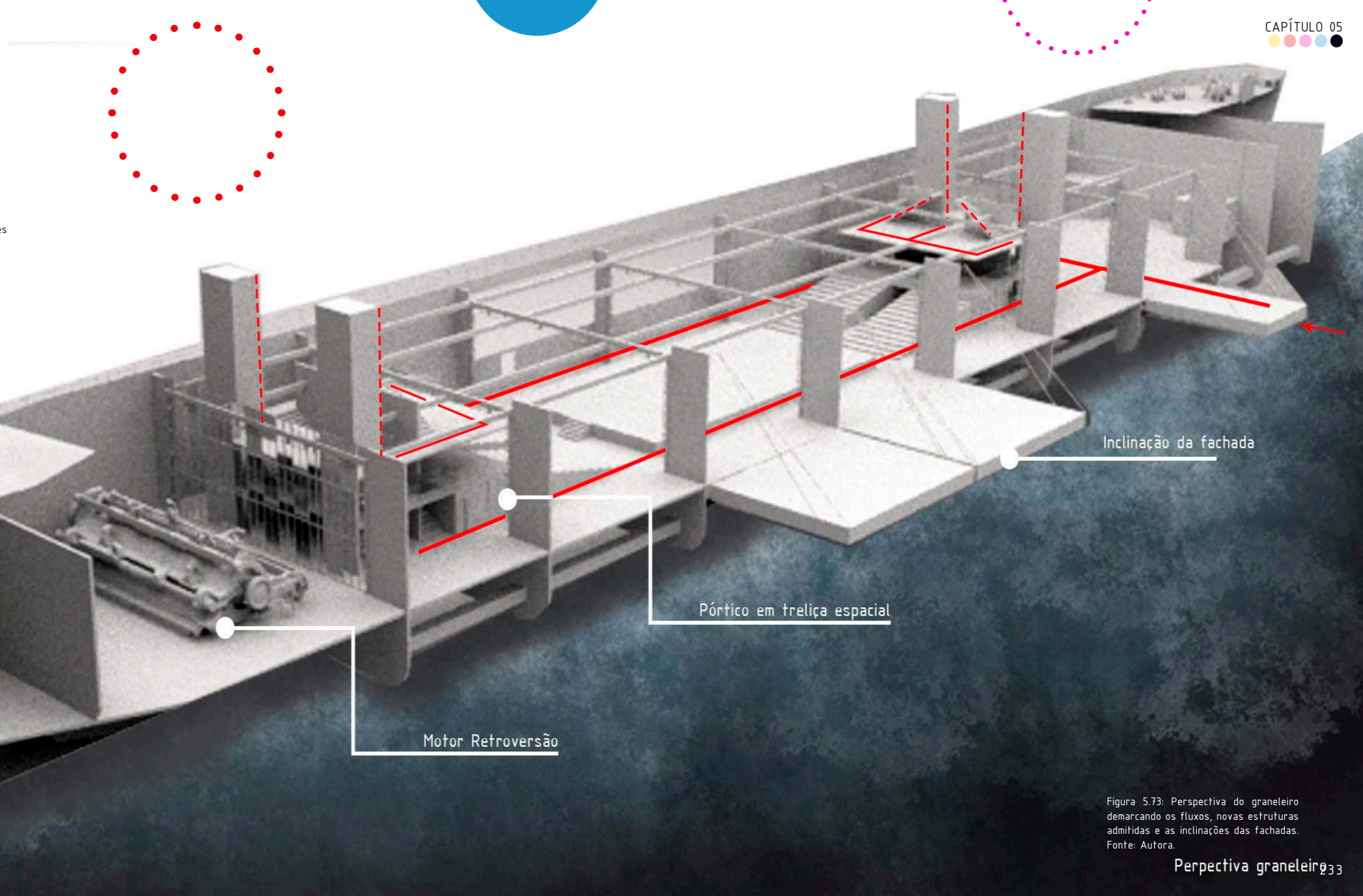
Nome: HHL New York
 Tipo: Graneleiro de carga geral
 Tamanho: 169x25m
 Construído: 2011
 Restaurado Projeto Valongus





Estrutura graneleiro existente

Figura 5.72: Estrutura existente do graneleiro. Base para entendimento e adaptações para Graneleiro do Soleil. Fonte: Autora.



Inclinação da fachada

Pórtico em treliça espacial

Motor Retroversão

Figura 5.73: Perspectiva do graneleiro demarcando os fluxos, novas estruturas admitidas e as inclinações das fachadas. Fonte: Autora.

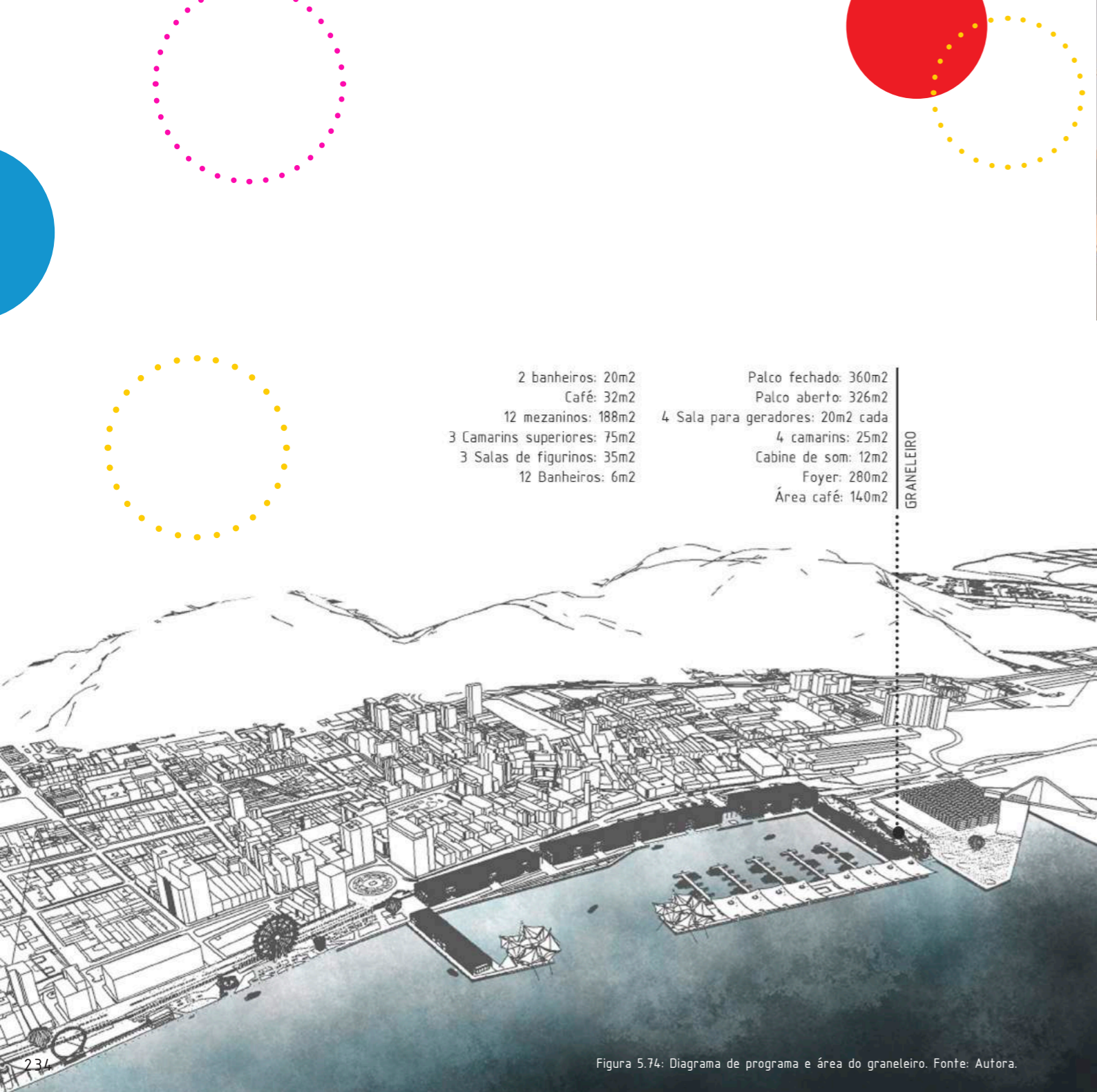


Figura 5.74: Diagrama de programa e área do graneleiro. Fonte: Autora.



Figura 5.75 e 5.76: Perspectivas do graneleiro. Fonte: Autora.



Figura 5.77: Perspectiva do Graneleiro do Soleil inserido no complexo do Valongus. Fonte: Autora.



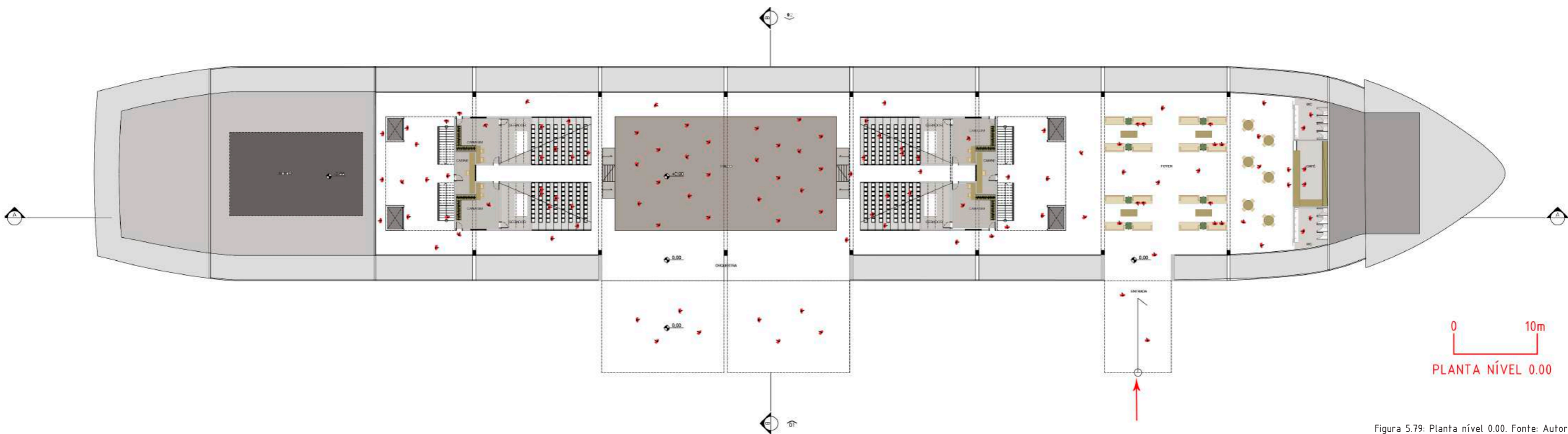


Figura 5.79: Planta nível 0.00. Fonte: Autora.

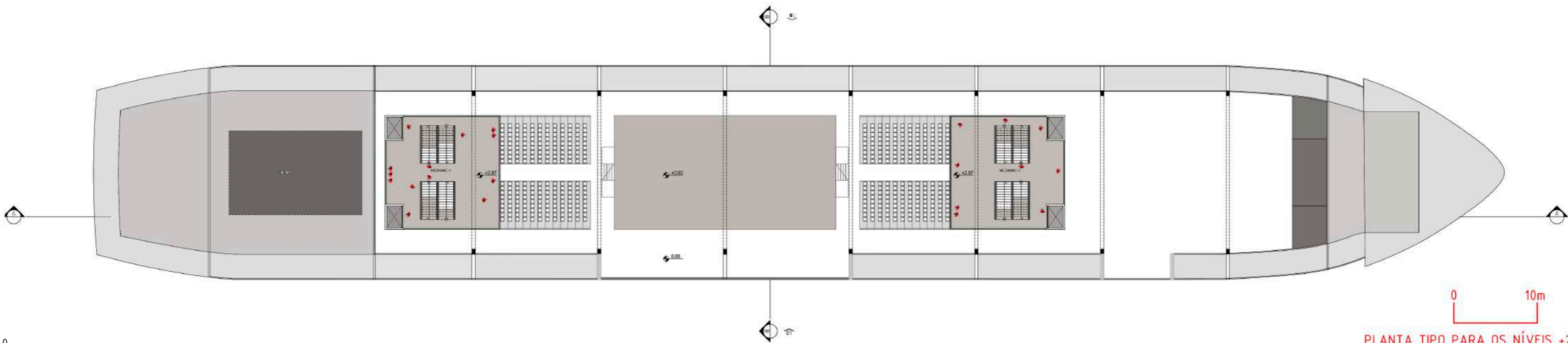


Figura 5.80: Planta tipo para níveis +2,97 e +5,70. Fonte: Autora.

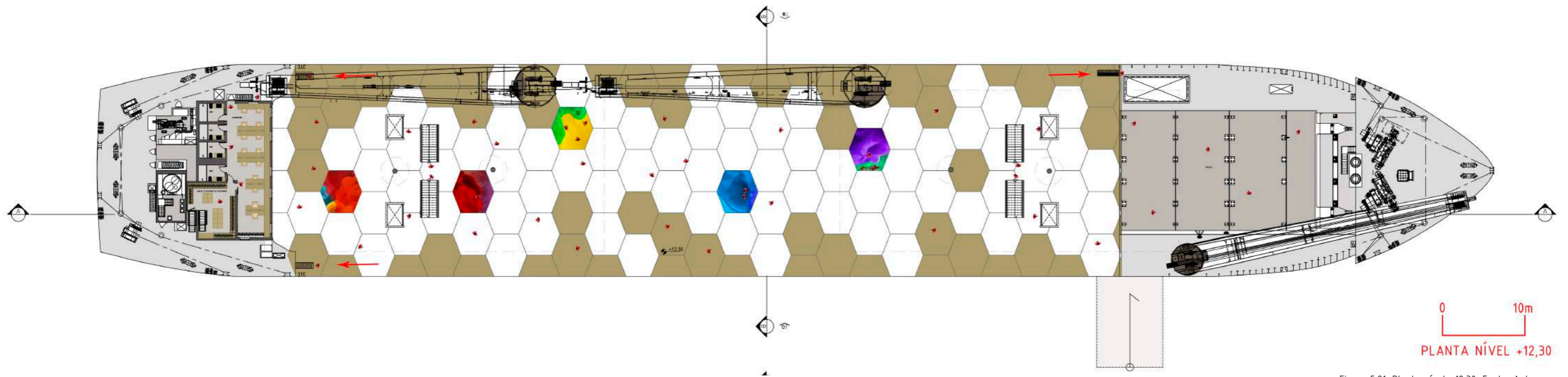
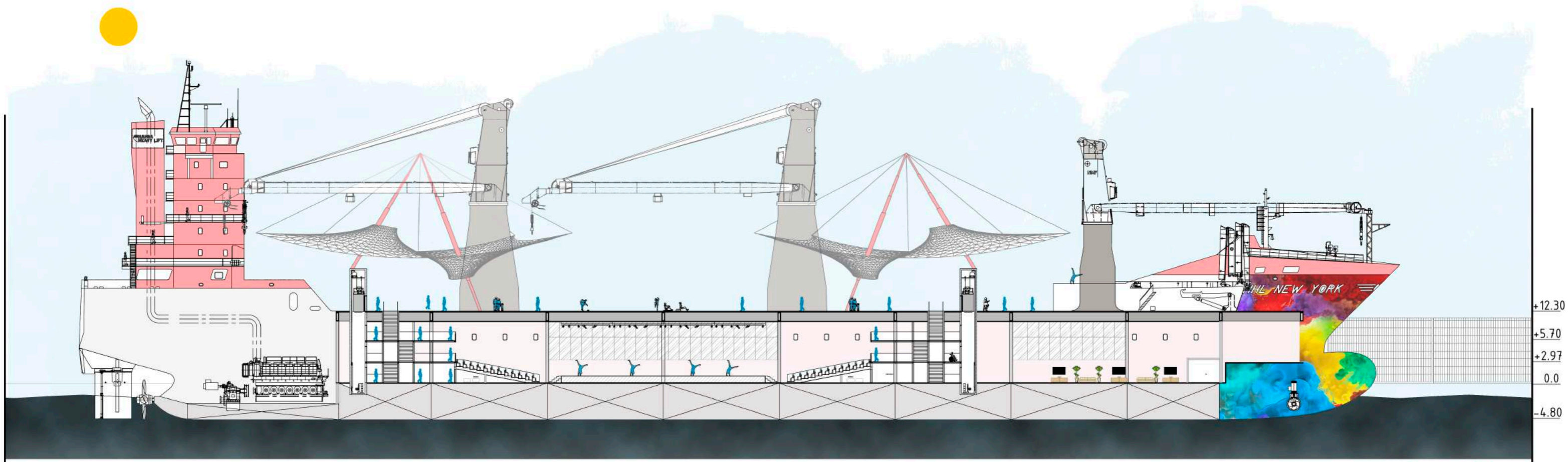


Figura 5.81: Planta nível +12,30. Fonte: Autora.



0 10m

CORTE A.A

Figura 5.82: Corte A.A Graneleiro du Soleil. Fonte: Autora.

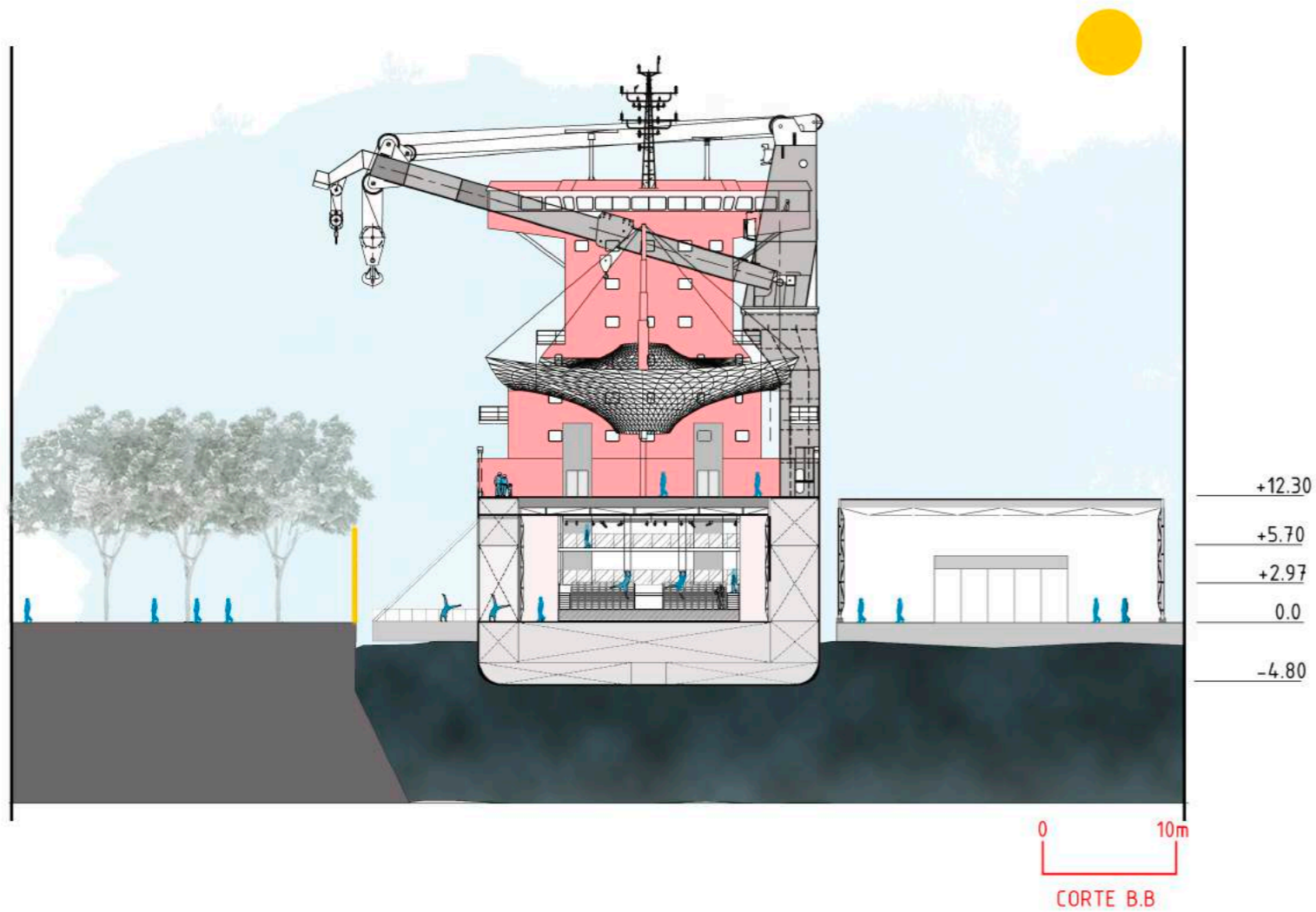


Figura 5.83: Corte B.B Graneleiro du Soleil. Fonte: Autora.

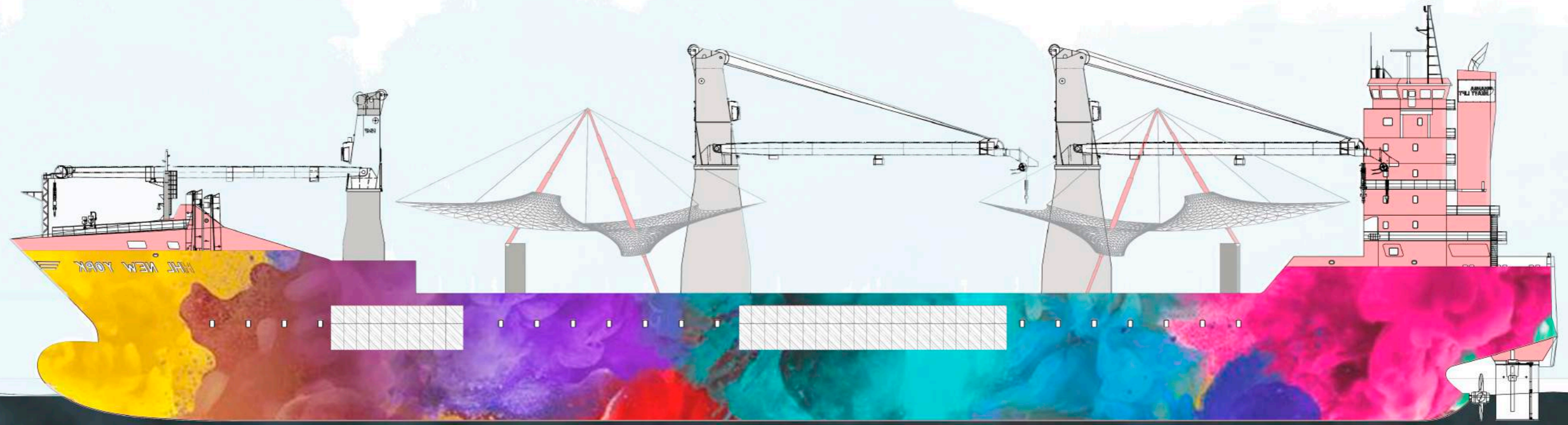


Figura 5.84: Perspectivas Graneleiro du Soleil. Fonte: Autora. 247



0 10m
ELEVAÇÃO 1

Figura 5.85: Elevação 1 Graneleiro do Soleil. Fonte: Autora.



ELEVAÇÃO 2

Figura 5.86: Elevação 2 Graneleiro do Soleil. Fonte: Autora.





CAPÍTULO 6
CONSIDERACOES FINAIS

O Porto Valongo, baseado em seu entendimento histórico, sofreu ao longo dos anos uma degradação e desvalorização no que diz respeito as questões socioeconômicas e aproximação do pedestre para com a área.

Tendo em vista esta problemática apresentada, surge neste momento uma oportunidade de questionamentos quanto a uma requalificação urbana do local que gere e propiciem uma maior urbanidade. O questionamento, de uma maneira geral, desperta um interesse do governo em impulsionar e incentivar projetos com novas perspectivas para a região. É diante deste cenário que se é pensado e desenvolvido este projeto, visando uma nova reconfiguração da área que admita infraestruturas portuárias com urbanidade.

Reconhecendo as condicionantes, potencialidades e deficiências do recorte estudado as soluções funcionais e não funcionais dos estudos de caso, e uma longa imersão no que se quer, no ponto de vista cultural, é iniciado o processo de desenvolvimento desta nova intervenção.

O desenvolvimento deste raciocínio foi acompanhado por um breve processo metodológico que se iniciou na formação de uma bibliografia base e nos principais levantamentos da área, levanto para o apontamento da problemática. A construção do desenho, desta forma, foi compreendida e formada como produto da soma dessas duas relações, as pesquisas e levantamentos projetuais.

No entanto, considerou-se neste trabalho o questionamento norteador que nos permitiu reflexionar:

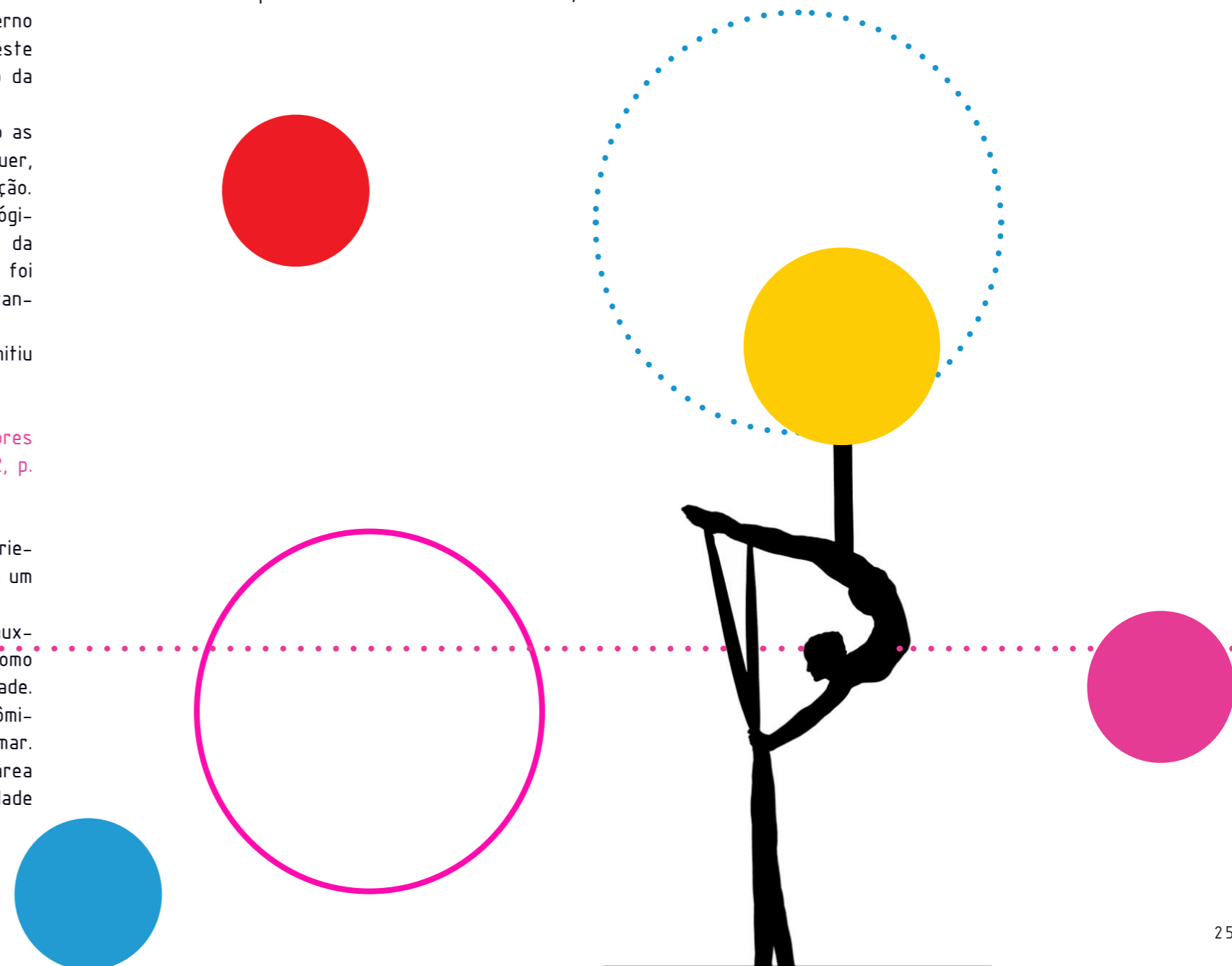
Quais estratégias são adequadas neste momento para proporcionar espaços geradores de urbanidade e a estruturação de um território complexo e dinâmico? (HERNÁNDEZ, 2012, p. 231)

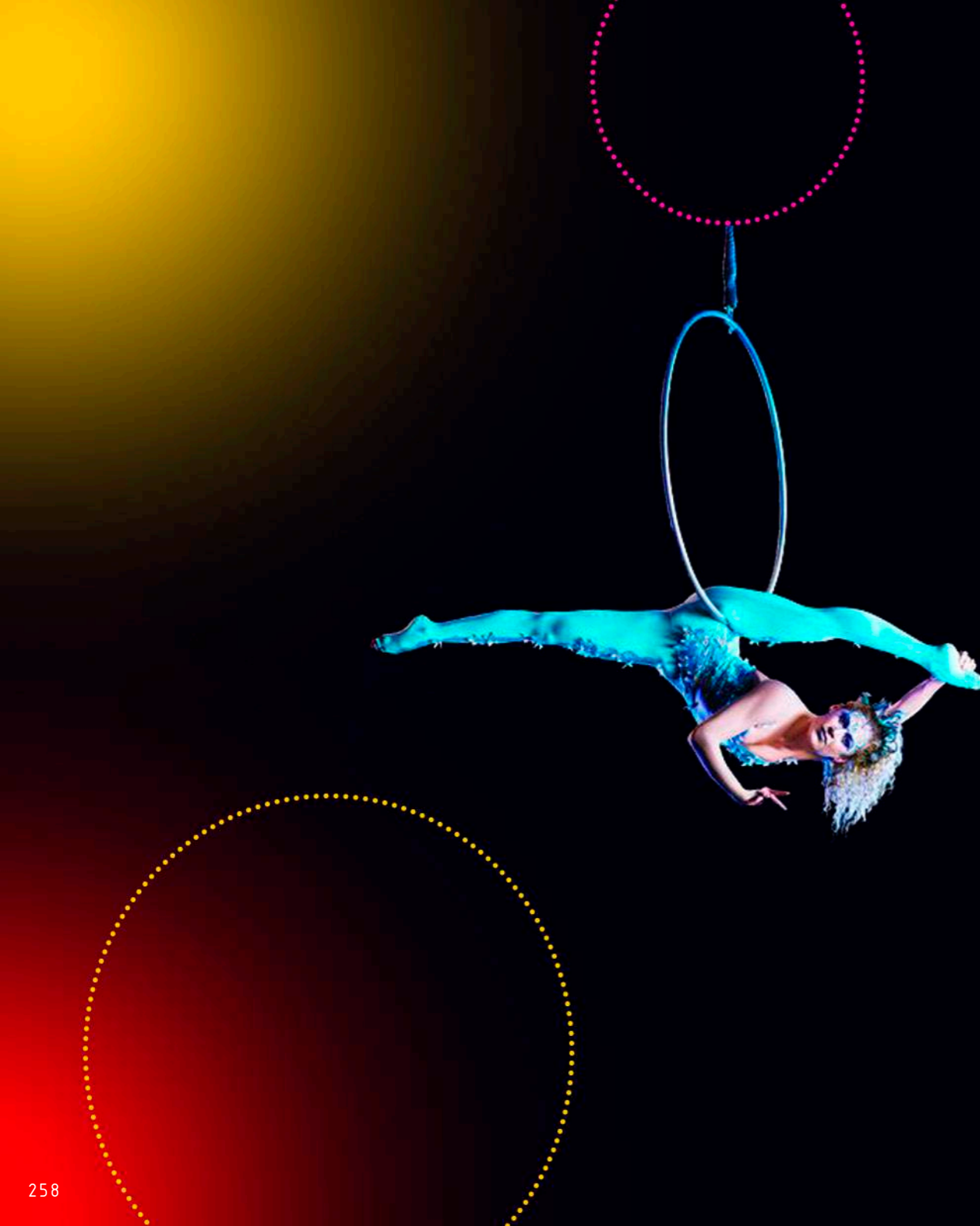
Atendendo ao questionamento, o projeto proposto para o território atua com propriedade sobre as problemáticas apresentadas e que de fato garantem a urbanidade e propicia um desejo de recuperação do local.

Para enfrentar o abandono, foi admitido uma grande potência circense na área que auxiliará tanto para com Santos quanto a nível nacional. A sede do Cirque du Soleil se insere como peça atrativa tanto como forma de programa quanto para os residentes e turistas da cidade.

Sob as águas, foi projetado infraestruturas que agreguem para com os números econômicos de Santos, assim como permite uma aproximação do pedestre com a linha de borda e o mar. Rompendo com o vazio, o projeto de maneira geral, interliga as principais deficiências da área e cumpre com sua função estrutural educacional, da mesma forma que se abre para a cidade com seus atrativos comerciais e sócio-culturais.

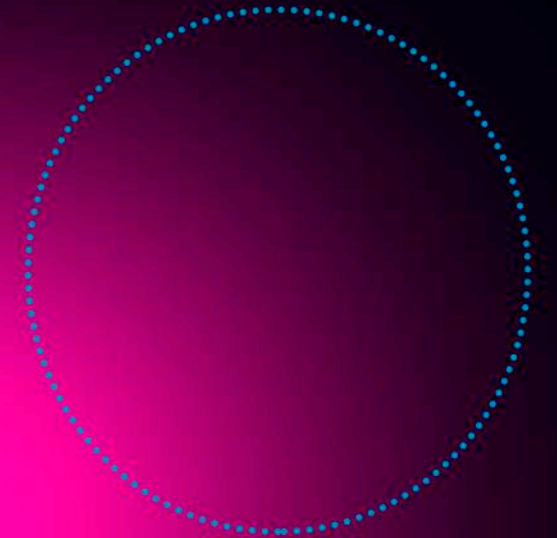
Pode-se concluir que o projeto supre as carências apontadas criando uma nova perspectiva de borda marítima. O complexo se apresenta não de maneira pragmática, mas aberto e flexível a dinâmicas artísticas imprevisíveis, onde cada parte foi projetada como um cenário de apresentação, de modo que ele sempre esteja conectado com sua identidade e memória, ainda que admita constantes transformações na cidade.





CAPÍTULO 7

LISTAS



CAPÍTULO 01:

ALMEIDA, André Moraes de (2016). *Urbanismo Tático: da Experiência do fazer a um Urbanismo Afetivo*. 178 f. Dissertação para obtenção do grau de Mestre em desenvolvimento urbano – Universidade Federal de Pernambuco, Pernambuco, Recife.

ANTAQ. (2020). Agência Nacional de Transportes Aquaviários. Disponível em: <<http://portal.antaq.gov.br/index.php/estatisticas/>>. Acesso em: 18/12/2020.

BRIGATTI, Fernanda (2020). *Movimentação de Cargas no Porto de Santos bate recorde no Primeiro Trimestre*. Disponível em: <<https://www1.folha.uol.com.br/mercado/2020/04/movimentacao-de-cargas-no-porto-de-santos-bate-recorde-no-primeiro-trimestre.shtml>>. Acesso em: 01/09/2020.

CARRIÇO, José Marques (2016). *O Plano de Saturnino de Brito para Santos: Urbanismo e Planejamento Urbano entre o Discurso e a Prática*. Trabalho apresentado no curso de Pós-graduação da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo. FAUUSP. São Paulo.

CEPAL. (2018). Comissão Econômica para América Latina e o Caribe. Disponível em: de <<https://www.cepal.org/pt-br/notas/informe-atividade-portuaria-america-latina-o-caribe-2018>>. Acesso em: 18/12/2020.

CODESP (2001). Companhia Docas do Estado de São Paulo. *Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto de Santos*. Santos.

COLLYER Wesley O. (2008). *Lei dos Portos. O conselho de Autoridade Portuária e a Busca da Eficiência*. Lex Editora S.A. São Paulo, Brasil.

CUNHA, Icaro A. da. (2006). *Fronteiras da gestão: os conflitos ambientais das atividades portuárias*. Rev. Adm. Pública, Rio de Janeiro, v.40, n.6, p.1019-1040, Dec. Disponível em: <https://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0034-76122006000600005&lng=en&nrm=iso>. Acesso em: 09/07/2020.

FERNÁNDEZ GÜELL, J.M. (2006). *Planificación Estratégica de Ciudades: nuevos instrumentos y procesos*. Barcelona: Editorial Reverté.

FERRATONE, Giulia Baioco (2019). *Cidade e Porto: A requalificação urbana do Valongo*. 118 f. Trabalho final de Graduação – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Presbiteriana Mackenzie, São Paulo.

GONÇALVES, Alcino; PAULA NUNES, Luiz Antônio (2008). *O grande Porto*. São Paulo. Realejo; Edição 1.
GUIMAR ES, João F. (2006). *Cidade portuária, o porto e as suas constantes mutações no contexto europeu e norte-americano*. p.19.

HERNÁNDEZ ARRIAGADA, Carlos Andrés (2012). *Estratégias projetuais no território do porto de Santos*. 280 f. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) – Universidade Presbiteriana Mackenzie, São Paulo.

HERNÁNDEZ ARRIAGADA, Carlos Andrés. GARCIA DOS SANTOS, Glaucia Cristina (2019). *Estratégias Projetuais no Território do Porto de Santos – São Paulo (Brasil)*. Publicação revista de geografia Espacios, n 17, vol.9,2019: 135 – 173.

JUSBRASIL. (2013). Artigo 30 da Lei nº 12.815 de 05 de junho de 2013. Disponível em: <<https://www.jusbrasil.com.br/topicos/26855305/artigo-30-da-lei-n-12815-de-05-de-junho-de-2013>>. Acesso em: 18/12/2020.

LANNA, Ana Lúcia Duarte (1995). *Uma Cidade na Transição – Santos: 1870– 1913*. Santos: Hucitec.

MACEDO FILHO, José Maria de. (2008). *Santos, Zona de Fronteira: Mutações do Largo Marquês de Monte Alegre*, 2008. Dissertação (mestrado em projeto de arquitetura) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo.

NOTTEBOOM, Theo. RODRIGUES, Jean-Paul (2004). *Re-Assessing Port-Hinterland Relationships in the Context of Globa. ITMMA – University of Antwerp (Belgium) and Department of Economics and Geography – Hofstra University (USA)*.

ORNELLAS SANTOS, Ronaldo (2008). *Relação Porto/ Cidade: O Caso de Santos*. 141 f. Programa de pós graduação em geografia humana – Universidade de São Paulo. São Paulo.

PAUL, Clotilde (2012). *PORTO DE SANTOS: 120 anos de história*. São Paulo: Editora Brasileira de Arte e Cultura.

PRODESAN – Progresso e Desenvolvimento de Santos. *Plano Diretor Físico: Política de Desenvolvimento Físico*. Santos, 1968.

RESOLUÇÃO N 03, de 21 de março de 2011 – Consolidada pelo Programa de Investimentos em Infraestrutura de Transportes Rodoviários, Ferroviários e Hidroviários de Interesse Estratégico para Logística, Acessibilidade e Competitividade do Porto Organizado de Santos. Pag. 1. Disponível em: <<http://www.portodesantos.com.br/cap/2011/003.pdf>>. Acesso em: 15/12/2020.

RODRIGUES, Cecilia dos Santos (2005). *De Santos a Jundiá: Nos Trilhos do Café com São Paulo Railway*. São Paulo. Editora Magma Cultural.

SALES, Pedro Manuel Rivaben de. (1999). *Santos a Relação entre o Porto e a Cidade e sua (re)valorização no Território Macrometropolitano de São Paulo*. Tese (Doutorado em estruturas ambientais urbanas) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo.

SANTOS. Ministério do Meio Ambiente. *Biodiversidade Brasileira*. Disponível em: <https://www.mma.gov.br/biodiversidade/biodiversidade-brasileira>. Acesso em: 03/09/2020.

SANTOS. (2018) Prefeitura de Santos. *Cartilha Síntese. LUOS I Lei de Uso e Ocupação do Solo da área insular do município de Santos*. Prefeitura de Santos.

SOUZA, Clarissa Duarte de Castro. (2006). *Planejamento Urbano e Políticas Públicas em projetos de requalificação de Áreas Portuárias: Porto de Santos – Desafio deste novo século*. 287 f. Dissertação (Mestrado) – Curso de Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo.

CAPÍTULO 02:

ANTAQ. (2020) O desempenho portuário nacional frente à pandemia da Covid-19. Disponível em: <http://portal.antaq.gov.br/wp-content/uploads/2020/05/O_desempenho_portuario_nacional_frente_a_pandemia_da_Covid_19_v1.3_.pdf>. Acesso em: 22/02/2020.

BBC NEWS. (2021) Vacina contra Covid: Os Países que lideram o ranking de imunização no mundo. Disponível em: <<https://www.bbc.com/portuguese/internacional-55550798>>. Acesso em 21/02/2021.

BARRUCHO, Luís. (2020) Crise do Coronavírus pode levar 14 milhões de brasileiros à pobreza. Colaboração para BBC News. Disponível em: <<https://economia.ig.com.br/2020-06-12/crise-do-coronavirus-pode-levar-14-milhoes-de-brasileiros-a-pobreza.html>>. Acesso em: 22/02/2021

CANAL DE PANAMÁ. (2020) Brasil e sua logística pelo Canal do Panamá. Disponível em: <<https://www.forumbrasillexport.com.br/wp-content/uploads/2020/08/Brasil-webinar-agosto-4-2020v2.pdf>>. Acesso em: 18/03/2021.

CEPAL. (2018) Comissão Econômica para América Latina e o Caribe. Disponível em: <<https://www.cepal.org/pt-br/notas/informe-atividade-portuaria-america-latina-o-caribe-2018>>. Acesso em: 18/12/2020.

CEPAL. (2020). Rendimento de contêineres nos portos da região mantido estável em 2019 e contratado no primeiro semestre de 2020 devido à pandemia COVID-19. Disponível em: <<https://www.cepal.org/en/pressreleases/containers-throughput-regions-ports-held-steady-2019-and-contracted-first-half-2020-due>>. Acesso em: 15/03/2021.

COSTA, Débora. (2020) O setor portuário em tempos de pandemia. Colaboração para Direitonet. Disponível em: <<https://www.direitonet.com.br/artigos/exibir/11770/0-setor-portuario-em-tempos-de-pandemia>>. Acesso em: 22/02/2021.

CASA CIVIL. (2020) Serviços essenciais: decreto presidencial inclui mais atividades à lista do que não podem para durante a pandemia. Colaboração para Presidência da República do Brasil. Disponível em: <<https://www.gov.br/casacivil/pt-br/assuntos/noticias/2020/maio/servicos-essenciais-decreto-presidencial-inclui-mais-atividades-a-lista-do-que-nao-podem-parar-durante-a-pandemia>>. Acesso em: 21/02/2021.

GARDNER, Lauren. (2020) COVID-19 Portal: Public Health. Colaboração para Johns Hopkins Whiting School of Engineering. Disponível em: <<https://systems.jhu.edu/research/public-health/ncov/>>. Acesso em: 21/02/2021.

G1. (2020) Primeiro caso confirmado de Covid-19 no Brasil ocorreu em SP e completa seis meses nesta quarta. Disponível em: <<https://g1.globo.com/sp/sao-paulo/noticia/2020/08/26/primeiro-caso-confirmado-de-covid-19-no-brasil-ocorreu-em-sp-e-completa-seis-meses-nesta-quarta.ghtml>>. Acesso em 21/02/2021.

HERNÁNDEZ ARRIAGADA, Carlos Andrés (2012). Estratégias projetuais no território do porto de Santos. 280 f. Tese Doutorado em Arquitetura e Urbanismo. Universidade Presbiteriana Mackenzie, São Paulo, Brasil.

OMS, Organização Mundial da Saúde. (2021) COVID-19 VACINAS. Disponível em: <<https://www.who.int/emergencies/diseases/novel-coronavirus-2019/covid-19-vaccines>>. Acesso em 21/02/2021. Tradução nossa.

POVIA, Mário. (2020) O setor portuário nacional em tempos de Covid-19. Colaboração para PortosEnavios. Disponível em: <<https://www.portosenavios.com.br/artigos/artigos-de-opiniao/o-setor-portuario-nacional-em-tempos-de-covid-19>>. Acesso em: 22/02/2021.

PREFEITURA DE SANTOS. (2016). Bairro do Valongo passa por um momento especial. Disponível em: <<https://www.santos.sp.gov.br/?q=noticia/bairro-do-valongo-passa-por-momento-especial>>. Acesso em: 08/03/2021.

SÁ, Dominichi Miranda de. (2020) Especial Covid-19: Os historiadores e a pandemia. Colaboração para Fundação Oswaldo Cruz. Disponível em: <<http://www.coc.fiocruz.br/index.php/pt/todas-as-noticias/1853-especial-covid-19-os-historiadores-e-a-pandemia.html#.YDKIdOhKjIU>> Acesso em 21/02/2021.

SANTOS PORT AUTHORITY. Complexo Portuário de Santos. Disponível em: <<http://www.portodesantos.com.br/conheca-o-porto/o-porto-de-santos/>>. Acesso em: 18/03/2021.

SENADO NOTÍCIAS. (2020) Publicada lei que socorre setores portuário e aeronáutico na pandemia. Disponível em: <<https://www12.senado.leg.br/noticias/materias/2020/08/25/publicada-lei-que-socorre-setores-portuario-e-aeronautico-na-pandemia>>. Acesso em: 21/02/2021.

UNCTAD. (2020) Revisão do transporte marítimo 2020: Destaques e figuras Latino Americanas e Caribenhas. Disponível em: <<https://unctad.org/press-material/unctads-review-maritime-transport-2020-highlights-and-figures-latin-america-and>>. Acesso em: 15/03/2021.

CAPÍTULO 03:

ANDRADE, José Carlos dos Santos. (2006) O Espaço Cênico Circense. Trabalho desenvolvido para a obtenção do título de mestre em Artes. Departamento de Artes Cênicas da Escola de Comunicações e Artes da Universidade de São Paulo, São Paulo, Brasil.

ÁVILA, Fernando Silva de. (2008) Território Circense. Trabalho desenvolvido para obtenção do título de mestre em geografia. Faculdade de Ciências e Tecnologia da Unesp, Presidente Prudente, São Paulo, Brasil.

CAMINHA, PERO VAZ. (1500) A carta de Pero Vaz Caminha. Disponível em: <<http://www.dominiopublico.gov.br/download/texto/ua000283.pdf>>. Acesso em: 13/05/2021.

CIRQUE DU SOLEIL. (2021) História do Cirque du Soleil. Disponível em: <<https://www.cirquedusoleil.com/about-us/history>> Acesso em: 11/02/2021.

CORREIO DO POVO. (2020). Cirque du Soleil volta ao Caribe mexicano, apesar de crise e pandemia. Disponível em: <<https://www.correiodopovo.com.br/arteagenda/cirque-du-soleil-volta-ao-caribe-mexicano-apesar-de-crise-e-pandemia-1.453247>> Acesso em: 14/03/2021.

CORONEL, Raquel Andreia Monteiro. (2016) Circo: Modo de Habitar e Construir. Trabalho desenvolvido para obtenção do título de mestre em arquitetura. Faculdade de Arquitetura e Artes, Universidade Lusíada, Lisboa, Portugal.

FOLHA DE SÃO PAULO. (2020) Cirque du Soleil sai de recuperação judicial após novo acordo com credores. Disponível em: <<https://www1.folha.uol.com.br/ilustrada/2020/11/cirque-du-soleil-sai-de-recuperacao-judicial-apos-novo-acordo-com-credores.shtml>> Acesso em: 14/03/2021.

ISTOÉ. (2020). Pandemia impacta Cirque du Soleil, que entra em recuperação judicial. Disponível em: <<https://istoemais.com.br/pandemia-impacta-cirque-du-soleil-que-entra-em-recuperacao-judicial/>> Acesso em: 14/03/2021.

SATTLER HOLANDA, Aline de. (2016) Da Trama à Trama Anteprojeto de uma Escola de circo. 2016. 87 f. Trabalho final de Graduação – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Rio Grande do Norte, Brasil.

NOEL, Daniel (editor). (2008) The circus: 1870–1950. Taschen, 2008.

CAPÍTULO 04:

ARCHDAILY. Disponível em: < <https://www.archdaily.com/74288/omas-masterplan-unveiled>>. Acesso em: 03/12/2020.

AZEVEDO, André Nunes; PIO, Leopoldo Guilherme. Entre o porto e a história: revitalização urbana e novas historicidades no porto do Rio de Janeiro com vistas às Olimpíadas de 2016. Revista Tempo e Argumento, Florianópolis, v. 8, n. 19, p. 185–208. set./dez. 2016

COLCHETE FILHO, Antonio Ferreira; COSTA, Lúcia Maria Sá Antunes; JESUS, Karine Dias de. Porto Maravilha – RJ: Comércio, Espetáculo e Cidade. Triades (Online), 2019. Rio de Janeiro, p. 79–93.

COSTA, Alex Franulovic da. Porto Maravilha: A Evolução urbana da região portuária e os cinco primeiros anos da operação urbana consorciada. 2015. 84 f. Monografia (Especialização) – Curso de Políticas Públicas e Gestão Governamental, Escola de Políticas Públicas e Gestão Governamental, Rio de Janeiro, 2015.

NASCIMENTO, Bruno Pereira; SILVA, William Ribeiro. Zona Portuária do Rio de Janeiro e suas novas territorialidades. Revista GEO UERJ, Rio de Janeiro, n. 26, 2015, p. 191–210.

OMA. Disponível em: <<https://oma.eu/projects/west-kowloon-cultural-district>>. Acesso em: 02/12/2020.

PERSONAL BRASIL. (2012) A sede do Cirque Du Soleil, no Canadá, garante um passeio único. 2012. Disponível em: < <http://personalbrasiltour.blogspot.com/2012/06/visitar-sede-do-cirque-du-soleil-no.html>>. Acesso em 13/04/2020.

CAPÍTULO 05:

CIRINO, Marcelo. 10 anos de dança de rua em festivais. Jornal Dança Brasil, Diretor Ivan Grandi, ano XIV, p. 7–9, jan. 2005.

GARAUDY, Roger. Dançar a Vida. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1980.

HERNÁNDEZ ARRIAGADA, Carlos Andrés (2012). Estratégias projetuais no território do porto de Santos. 280 f. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) – Universidade Presbiteriana Mackenzie, São Paulo.

HERSCHMANN, Micael. O Funk e o Hip-Hop invadem a cena. Rio de Janeiro: UFRJ, 2005.

REBELLO, Yopanan C. P.. A concepção estrutural e a arquitetura. São Paulo : Ziguarte, 2000. 270p.



AGLOMERAÇÃO¹: Espaço circunscrito e contínuo.

ATRACAÇÃO²: Ação ou efeito de atracar, de chegar uma embarcação a outra. Ação ou efeito de fixar porta, vigilante ao seu local.

CAIS³: Plataforma onde um navio atraca para embarque e desembarque de passageiros e carga.

CALADO⁴: Distância entre a quilha do navio e a linha de flutuação. Espaço ocupado pelo navio dentro da água.

CENÁRIOS⁵: Reunião do que se utiliza para compor e criar o ambiente de uma ação dramática, um espetáculo teatral, televisivo ou cinematográfico. Lugar onde acontece essa ação dramática ou qualquer outro acontecimento: cenário fictício; cenário do crime.

COLAPSO⁶: Estado daquilo que está desmoronando, do que está em crise ou prestes a acabar; ruína.

DIRETRIZ⁷: Rascunho delineado de um plano, um prospecto, um programa: o prefeito tem traçado novas diretrizes para o governo do município.

DRAGAGEM⁸: A técnica de Dragagem consiste na limpeza, desassoreamento, alargamento, desobstrução, remoção, derrocamento ou escavação de material do fundo de rios, lagoas, mares, baías e canais.

EMBOCADURA⁹: Foz; a entrada ou o início de um rio.

ENTREPOSTO¹⁰: Lugar com grande fluxo comercial; empório.

ESPAÇOS CIRCENSES¹¹: Uma área determinada, abrangendo dois setores específicos: um para os que se apresentam e outro para os que assistem.

ESTRATÉGIA¹²: A estratégia é uma lógica, a tática de um critério, um estratagema ardiloso, refere-se a lógica global – um sistema abstrato – capaz de dirigir as operações; é um conjunto de regras e relações – é um dispositivo operativo – necessário para facilitar sua evolução local; a estratégia e uma aplicação – uma astúcia – contingente.

GRANÉIS¹³: Carga que, possuindo características uniformes, não é susceptível de contagem unitária e não se apresenta embalada.

HINTERLÂNDIA ¹⁴: é o termo que caracteriza o potencial territorial para a geração de cargas implementada pelo nível de desenvolvimento da região na qual o porto está inserido, levando em consideração a infraestrutura de transporte, os custos e o serviço de alimentação.

HUB PORTUÁRIO ¹⁵: Hub port consiste em um porto concentrador de cargas e de linhas de navegação.

ITINERÂNCIA ¹⁶: Que se desloca de lugar em lugar no exercício de uma função (aplica-se a pessoa, a instituição pública ou privada, a uma atividade de grupo).

MODUS OPERANDIS ¹⁷: modo pelo qual um indivíduo ou uma organização desenvolve suas atividades ou opera. Nômade: Pessoa que não tem habitação fixa; itinerante.

NÔMADE ¹⁸: Pessoa que não tem habitação fixa; itinerante.

PANDEMIA ¹⁹: Epidemia que se dissemina por toda uma região; extensão de uma epidemia a todo um continente, a todo o globo terrestre.

PICADEIRO ²⁰: Parte central, circular, dos circos, onde se fazem as exibições; arena.

RECONEXÃO ²¹: Ação de reconectar, de se conectar novamente, de estabelecer uma nova conexão, união ou ligação, entre uma coisa e outra.

REDE ²²: Espaço descontínuo e não homogêneo.

TALENTO ²³: Aptidão incomum que, natural ou adquirida, leva alguém a fazer alguma coisa com maestria; engenheiro: possui talento para o magistério.

TERRITÓRIO ²⁴: Um novo tipo de espaço que proclama as relações seculares entre cidade, paisagem e território. Paradoxal a partir da sua potencialização por meio dos sistemas estruturais, da mobilidade e da comunicação, que os estruturam (capazes de estruturar lugares e acontecimentos singulares, únicos e insólitos...). Quanto a este no ideário urbano, assume uma referência figurativa, caracterizado por elementos formais, evidenciando um novo espaço, aleatório...articulado a partir de uma escala não tradicional, partindo da continuidade do edifício, mas também a partir das grandes redes responsáveis pela sua estruturação, promovendo acontecimentos autônomos destinados a propiciar seu desenvolvimento.

VALONGUS ²⁵: Nome fictício criado para este trabalho para remeter a um nome de apresentação do Cirque du Soleil, inspirado no território de estudo, Valongo.

NOTAS:

¹ MACEDO FILHO, José Maria de. (2008). Santos, Zona de Fronteira: Mutações do Largo Marquês de Monte Alegre, 2008. Dissertação (mestrado em projeto de arquitetura) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo.

² Disponível em: <<https://www.dicio.com.br/atracacao/>>. Acesso em: 19/05/2021.

³ Disponível em: <<https://www.dicio.com.br/cais/>>. Acesso em: 19/05/2021.

⁴ Disponível em: <<https://www.dicio.com.br/calado/>>. Acesso em: 19/05/2021.

⁵ Disponível em: <<https://www.dicio.com.br/cenario/>>. Acesso em: 19/05/2021.

⁶ Disponível em: <<https://www.dicio.com.br/colapso/>>. Acesso em: 19/05/2021.

⁷ Disponível em: <<https://www.dicio.com.br/diretriz/>>. Acesso em: 19/05/2021.

⁸ Disponível em: <<https://ambscience.com/dragagem-o-que-e-como-funciona/#:~:text=A%20t%C3%A9cnica%20de%20Dragagem%20consiste,%2C%20mares%2C%20ba%C3%ADas%20e%20canais>>. Acesso em: 19/05/2021.

⁹ Disponível em: <<https://www.dicio.com.br/embocadura/>>. Acesso em: 19/05/2021.

¹⁰ Disponível em: <<https://www.dicio.com.br/entrepasto/>>. Acesso em: 19/05/2021.

¹¹ ANDRADE, José Carlos dos Santos. (2006) O Espaço Cênico Circense. Trabalho desenvolvido para a obtenção do título de mestre em Artes. Departamento de Artes Cênicas da Escola de Comunicações e Artes da Universidade de São Paulo, São Paulo, Brasil.

¹² GAUSA, MANUEL; GUALLART, VICENTE; MÜLLER, J; WILLY, SORIANC, FEDERICO; PORRAS, FERNANDO; MORALES, JOSÉ. Diccionario Metápolis de Arquitectura Avanzada - ciudad y tecnología en la sociedad de la información. Barcelona. 2001. Pág.211.

¹³ Disponível em: <<http://www.appa.pr.gov.br/modules/noticias/article.php?storyid=494>>. Acesso em: 19/05/2021.

¹⁴ HERNÁNDEZ ARRIAGADA, Carlos Andrés. Estratégias projetuais no território do Porto de Santos. 2012. 279 f. Tese (Doutorado) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Presbiteriana Mackenzie, São Paulo, 2012.

¹⁵ Disponível em: <<https://portogente.com.br/portopedia/73181-hub-port-porto-concentrador>>. Acesso em: 19/05/2021.

¹⁶ Disponível em: <<https://www.google.com/search?q=itinerancia+o+que+%C3%A9&aq=chrome..69i57j0i22i30j0i10i22i30j0i22i30l7.3597j1j7&sourceid=chrome&ie=UTF-8>>. Acesso em: 19/05/2021.

¹⁷ Disponível em: <https://www.google.com/search?q=modus+operandis+que+%C3%A9&sxsrf=ALeK-k03NFt_BIB-M-0CuYyDSDLqFgj5d0Q%3A1621429372700&ei=fAylYOCiKr0850UPo82duAk&aq=modus+operan-diso+que+%C3%A9&gs_lcp=Cgdn3Mtd2l6EAMyBAGAEA06BggAEAcQHjoHCCMQsAIQJzoHCAAQsQMQDTtoECAAQHjo-CAAQCBABKEB46BggAEAgQHjoCAAQCBABKEB46CggAEAgQBxAKEB46BggAEA0QHjoCAAQCBANEB5Qo9ICWJXiAmDI4w-JoAHACeACAAbcCiAHREJIBCDuMTUuMC4xmAEAoAEBqgEHZ3dzLXdpesABAQ&sclient=gws-wiz&ved=0ahUKEwjg0Ka-059XwAhUzHrkGHaNmB5cQ4dUDCA4&uact=5>. Acesso em: 19/05/2021.

¹⁸ Disponível em: <<https://www.dicio.com.br/nomade-2/>>. Acesso em: 19/05/2021.

¹⁹ Disponível em: <<https://www.dicio.com.br/pandemia/>>. Acesso em: 19/05/2021.

²⁰ Disponível em: <<https://www.dicio.com.br/picadeiro/>>. Acesso em: 19/05/2021.

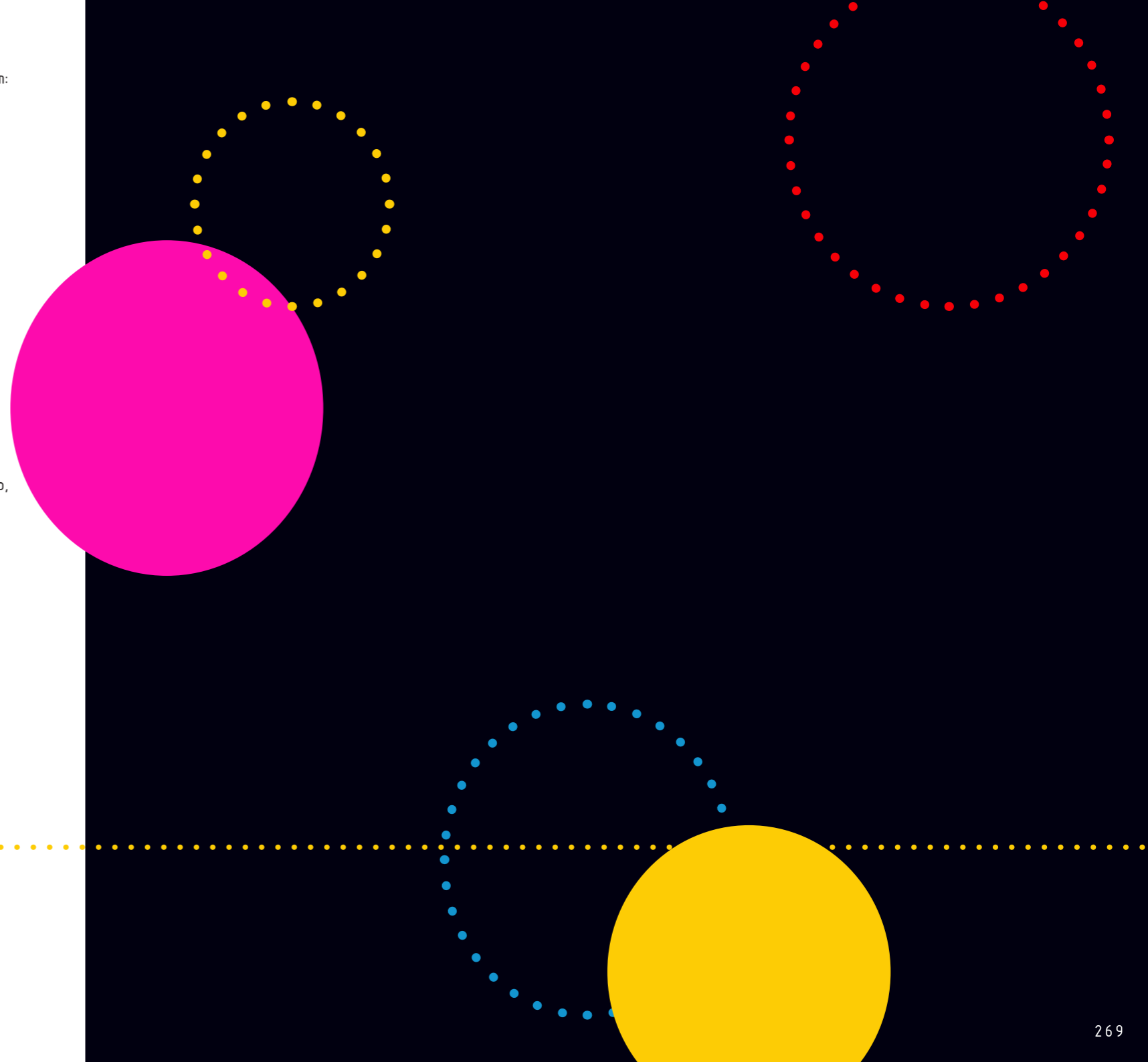
²¹ Disponível em: <<https://www.dicio.com.br/reconexao/>>. Acesso em: 19/05/2021.

²² MACEDO FILHO, José Maria de. (2008). Santos, Zona de Fronteira: Mutações do Largo Marquês de Monte Alegre, 2008. Dissertação (mestrado em projeto de arquitetura) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo.

²³ Disponível em: <<https://www.dicio.com.br/talento/>>. Acesso em: 19/05/2021.

²⁴ GAUSA, MANUEL; GUALLART, VICENTE; MULLER, J; WILLY, SORIANC, FEDERICO; PORRAS, FERNANDO; MORALES, JOSÉ. Dicionario Metápolis de Arquitectura Avanzada – ciudad y tecnología en la sociedad de la información. Barcelona. 2001. Pg.571.

²⁵ Autor.



Jamais desista de ser feliz, pois a vida é um espetáculo imperdível, ainda que se apresentem dezenas de fatores a demonstrarem o contrário.

Augusto Cury





O que já te fez sorrir hoje?
Autor



VIDEO

- Este ingresso é válido para o entendimento do projeto desenvolvido como requisito à obtenção do grau de Bacharel em Arquitetura e Urbanismo.
- Qualquer alteração de programação ou data poderá ser efetuada e informada ao usuário através dos meios de comunicação, ficando este ingresso válido para a nova data a ser prioritariamente marcada, sem qualquer prejuízo as partes.
- Este ingresso possui diversos itens de segurança e controle. A organização não se responsabilizará por compra de ingresso fora dos postos credenciados ou de pessoas não autorizadas.
- Não serão válidos ingressos com partes rasgadas ou danificadas ou que tenham características suspeitas de fabricação ou fraude, bem como faltando canhoto.
- Fotos só poderão ser tiradas sem flash para não atrapalhar o desempenho dos artistas.

INGRESSO VIP

BOM ESPETÁCULO!