



**Instituto de Estudos Avançados - USP**

**Centro de Síntese USP Cidades Globais**

**Relatório Científico**

**A HINTERLÂNDIA COMO PROMOTORA TERRITORIAL DE  
ÁREAS EM TRANSFORMAÇÃO ADVINDAS DO PROCESSO DE  
DESINDUSTRIALIZAÇÃO**

**Autor**

**Carlos Andrés Hernández Arriagada**

Dr. Arquiteto e Urbanista / Pesquisador e Professor

Laboratório de Estratégias Projetuais (LABSTRATEGY) / [www.lab-strategy.com](http://www.lab-strategy.com)

**Grupo de Pesquisa:** Estratégias Projetuais em Territórios Urbanos Degradados e/ou Portuários.

**Lattes:** <http://lattes.cnpq.br/8524575047516193>

**Supervisor**

Dr. Eduardo Alberto Cusce Nobre

**Período**

2019-2021

**Código do projeto Atena**

3548427

São Paulo, 08 de março de 2021 / **REV1.0 - 30 de junho de 2021**

**Resumo:**

O projeto de pesquisa versa sobre a reestruturação produtiva na zona portuária da cidade Santos avaliando, ao longo da zona investigada, indicadores de desenvolvimento urbano territorial, agentes atuantes no território e a falência das áreas que impactaram setores que poderiam ter induzido a expansão da denominada Hinterlândia, presente no suporte de áreas industriais, em suas respectivas zonas urbanas.

A escolha baseia-se na importância das zonas industriais que permeiam as interconexões com as zonas portuárias as quais, ao longo do século XX, sofreram declínio econômico, gerando falência em regiões ferroviárias atuantes como impulsionadoras das zonas de estoques portuários. Em ambas as estruturas, tanto na Hinterlândia (definida como zona estrutural da cidade/porto) quanto ao longo de suas áreas conectivas, aspectos de degradação em meio aos territórios urbanizados margeantes têm ocasionado impactos em áreas que se caracterizam pelo alto potencial de densidade, de empregabilidade e por originar baixos indicadores de desenvolvimento urbano.

O território avaliado pelas suas características específicas de produtividade, geografia e escala se comporta de maneira autônoma e independente. O Porto de Santos é considerado o segundo maior porto da América Latina em escala de escoamento e abrangência territoriais estando atrás da escala produtiva do Canal do Panamá com os Portos Colón, Cristóbal e Manzanillo na Região do Caribe.

A pesquisa tem como objetivo aplicar estratégias que possibilitem desenvolver cenários projetuais futuros de desenvolvimento das zonas de hinterlândia, estabelecidas pela estrutura ferroviária degradada que corta a cidade de São Paulo, utilizando-se de zonas urbanas interconectadas pela linha férrea e que sofreram processos de deterioração pela falência produtiva e/ou mudanças da sua produção industrial que as caracterizavam. Ainda, impulsionar ações de melhorias territoriais para gerar ferramentas metodológicas apoiadas na reestruturação e no fomento de novos ciclos econômicos para o desenvolvimento destes setores industriais que atuam como implementadores para gerar novas características às atuais Hinterlândias, a fim de ampliar capacidades produtivas e de distribuição advindas destes setores e destinadas ao Hub-Portuários.

O trabalho permite estabelecer estratégias Econômicas, Governamentais, Sustentabilidade e de Urbanidade, estabelecendo aplicabilidade ao longo de tempos pré-estabelecidos para

delinear uma rede urbana articulada permissiva de novas soluções territoriais sustentáveis apoiadas nos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS). Ao compreender os processos econômicos como o elemento indutor das transformações em série é possível ao longo da investigação promover a recuperação da borda portuária e ativar territórios inteligentes e dinâmicos incentivadores de rearranjos de zonas urbanizadas, de empregabilidade e de competitividades através de *Hubs* territoriais.

**Palavras-chave:** Hinterlândia, Zonas Industriais, Reestruturação Produtiva, Desenvolvimento Econômico.

#### **Principais resultados do projeto:**

A investigação possibilitou firmar a conceituação das características das Hinterlândias<sup>1</sup> como a atual oportunidade de integração e fomento no desenvolvimento de zonas industriais ao longo das linhas férreas que se interconectam com a zona portuária e passam pelo processo de desindustrialização entre o Porto de Santos e a cidade de Jundiaí, em São Paulo. A estrutura desenvolvida neste território aponta como possibilidade uma nova reestruturação caracterizada pelo processo de alimentação e de conexão com antigas zonas produtivas, nas quais a ampliação não apenas das Hinterlândias, mas também da eficiência da *Vorland*<sup>2</sup> e, fundamentalmente da *Umland*<sup>3</sup>, esta, ligada diretamente ao território físico que se conecta ao Porto e ao seu perfil quanto às instalações, custos e distintos serviços a que se presta, são viáveis.

Cabe estabelecer, dentro deste debate, a significação técnica da palavra território no contexto da investigação, assim definido por Gausa (2001): “hoje há um novo tipo de espaço que redefine as relações seculares entre a cidade, paisagem e território [...] paradoxal articulado a partir do poder dos grandes sistemas estruturais, dada a mobilidade e a comunicação (capaz de ligar lugares e eventos singulares, únicos, incomuns) [...] não mais definido apenas como forma, mas um sistema complexo de relações e acontecimentos determinados a partir de sucessivas camadas que definem (física, mas também demográfica, biológicas, econômicas, culturais, políticas) [...] e as grandes redes infraestruturais que o articulam (de transporte, de energia, de difusão da informação, de movimentos financeiros) [...] e entre as que podem desencadear processos simultâneos de

ação e reação.” (GAUSA, 2001, p. 580).

Conforme definição de Moraes (1992) referente à Hinterlândia: “[...] diz-se da cidade ou localidade onde se localiza o porto; região do país servida por meio ou vias de transportes terrestres, fluviais ou lacustres para a qual se encaminharam de forma direta as mercadorias desembarcadas no porto ou da qual procedem mercadorias para embarque no mesmo porto; são as faixas litorâneas ou marginais, "contíguas às instalações do porto, ou a baía ou a enseada em que elas se encontrem [...] (Decreto-Lei nº 83, de 26 de dezembro de 1966).” (MORAIS, 1992, p. 65).

O porto apesar de sua autonomia é composto a partir da estruturação de sua infraestrutura que, assim como a estrutura da cidade moderna, possui características próprias por agrupar funções tecnológicas específicas e funcionalidades diversas em suas áreas. O elemento que margeia e que estabelece a estrutura funcional em razão da geografia do porto é a hinterlândia, muitas vezes estabelecendo uma dicotomia independente aos processos de crescimento da urbe.

As características dos sistemas viário, de drenagem pluvial, de abastecimento de água, de esgoto e sanitário, energético e de comunicações, encontram-se alocadas ao longo de uma mesma estrutura de serviço e de abastecimento, como já pontuado anteriormente, uma vez que se trata de uma rede independente. Entre os diversos espaços que conformam territórios, os espaços lindeiros ao mar são zonas de exploração para panoramas futuros, em função da ascensão e composição de infraestruturas que dão suporte aos usuários locais.

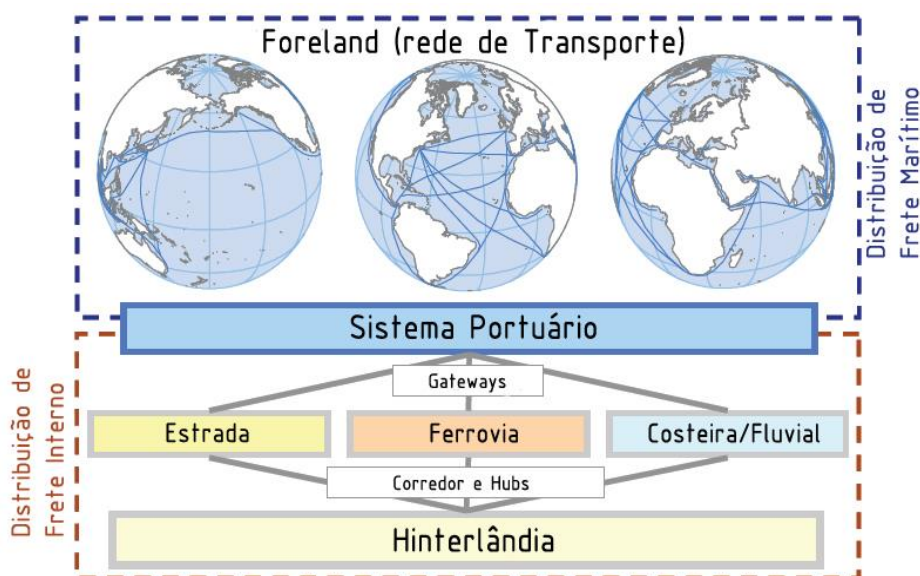
De acordo com Milton Braga (2006), o conceito que permite compreender as infraestruturas - sistemas estruturadores das atividades e dos conglomerados populacionais podem ser assim definidos:

1. O ritmo de fluxos de uma metrópole, portanto, ruas, avenidas, largos, praças, jardins, passarelas, pontes, canais da drenagem urbana, pequenas eclusas, estações dos sistemas de transporte local (os abrigos das paradas destes) e antenas de telefonia celular;
2. Todas as infraestruturas congêneres que dão suporte às atividades de morar e trabalhar, ao lazer habitual e à circulação de pequeno alcance e baixa velocidade intra-urbanos<sup>4</sup>.

Partindo destes elementos e compreendendo a funcionalidade que engloba a construção espacial de um espaço urbano é possível afirmar que as infraestruturas são elementos que

constroem, de maneira física, o espaço público.

Esta contribuição é vista também na cidade portuária, com a implementação de píeres, docas, galpões, instalações mecanizadas, canais, ferrovias, rodovias e hidrovias, sistemas administrativos, alfândegas, terminais de transbordo, de passageiros, edifícios públicos e edifícios particulares e empresariais, sendo todas estas formas estabelecidas e articuladas por um sistema de carga e descarga (Figura 1).



**Figura 1.** Configuração Sistema Portuário e suas vertentes conectivas entre a hinterlândia e a rede de transporte global. Fonte: (RODRIGUE, 2007). Disponível em: <[http://people.hofstra.edu/jeanpaul\\_rodrigue/downloads/107\\_2.2.\\_Rodrigue.pdf](http://people.hofstra.edu/jeanpaul_rodrigue/downloads/107_2.2._Rodrigue.pdf)>. (Acesso em: 12 de janeiro de 2012).

Essa diversidade de condicionantes cria possibilidades projetuais, conforme Marshall (2010), espaços potencializados por transformações, assim como distintas funcionalidades tanto para a cidade quanto para frente marítima<sup>5</sup>, mas a funcionalidade desta, seja como porta de entrada ou estando formulada a partir de uma estrutura de cidade independente, terá abrangência única e exclusivamente pela funcionalidade estabelecida pela hinterlândia. Esta é uma parte que em alguns casos da rede urbana está completamente diferenciada pela economia que ela gera, podendo ser um fenômeno que demarca diferenças entre os países emergentes e os países desenvolvidos. O que demonstra claramente a ausência de infraestrutura de transporte e uma exploração de matérias-primas para a indústria local nos países em via de desenvolvimento, sendo estes portos a entrada para a indústria local.

Esta avaliação é pertinente, pois, a hinterlândia também assume o papel de relação com seus mercados interiores e não atua apenas como indutor de indústria e de produção, porque também permite o crescimento das vias de transporte entre distintos territórios. A vitalidade das cidades ocorre entre as conexões e seu conglomerado urbano por meio de sistemas estruturadores, principalmente por vias terrestres e fluviais, garantindo assim a expansão de suas áreas.

Vias urbanas estão amarradas à tipologia de tecidos da cidade que dão às dimensões quanto aos elementos urbanos, recriando suportes para seu meio e referências para a paisagem.

[...] Os eixos rodoviários da cidade formam um esqueleto que organiza os bairros e setores. Nos níveis da cidade é possível perceber ruas que são limítrofes entre os diferentes tecidos com distintas características; ruas, em contraste, são elementos de penetração da sutura e entre diferentes tecidos, sendo as ruas propriedades morfológicas diferenciais. As áreas de cruzamentos são caracterizadas como seções de mudanças, originando aberturas e cruzamentos para o espaço adjacente, bolsões de organização do espaço urbano, praças e áreas centrais da cidade. A compreensão destes é fundamental para a engenharia urbana, porque têm programas, quadros funcionais para a resolução de seus projetos, e que coloca uma visão sobre as condições do local, definido em uma estrutura mais ampla de abordagens setoriais ao tráfego e circulação [...]<sup>6</sup> (VALLEJOS, 2002, p. 25).

Para a definição destes eixos estruturadores é necessário que sejam citadas as diferentes tipologias de conexões conforme as funções urbanísticas, seus meios de circulação e a sua estruturação com o tecido urbano<sup>7</sup>.

A construção destas malhas, que interagem com a infraestrutura portuária, visa permitir a homogeneidade por meio de tecidos uniformes, compondo uma transição limitante, através de vias de bordos nos mesmos e que se mescla de forma assimétrica. A descontinuidade desta malha passa pela sobreposição de tipologias que margeiam os setores estabelecidos pela hinterlândia, assumindo distintos papéis urbanísticos.

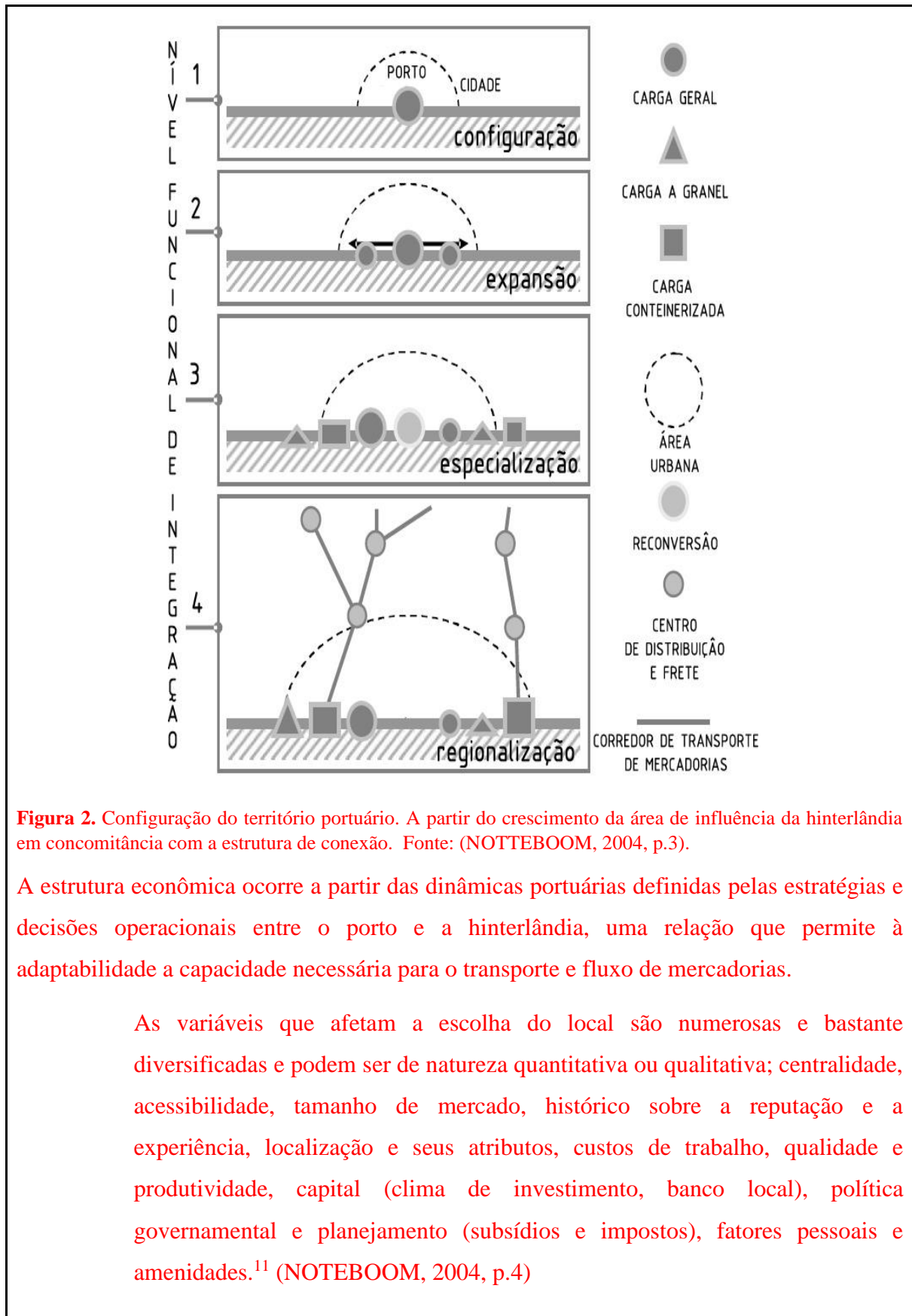
São espaços subutilizados em função das tecnologias existentes nestas localidades, estes são os elementos que norteiam as áreas informais de um porto que também são perceptíveis nos centros urbanos<sup>8</sup>. Portanto, a discussão principal se baseia na escala de abrangência e

na sua relevância no território no qual está inserida e, sua imediata comunicação com o interior permite a sua estruturação dentro de um território multifuncional, com a possibilidade de estabelecimento de conexões territoriais, transoceânicas e bioceânicas, permitindo estratégias de territórios e de criação de múltiplas infraestruturas.

Conforme Jean Rodrigue (2004), as definições e as estruturas, que ocasionaram o desenvolvimento da hinterlândia, se caracterizam por setores geográficos que são desenhados a partir dos negócios que transitam no porto<sup>9</sup> (Figura 2).

A definição de espaço físico da cadeia logística de produção se estabelece na década de 1950, uma hinterlândia dinâmica onde ocorre a interação de uma macroeconomia articulada entre um território físico e interior logístico.<sup>10</sup> Em razão desta configuração territorial a hinterlândia estudada se configura de três maneiras:

1. A hinterlândia macroeconômica – é caracterizada por aglomerações regionais de cargas, tipicamente as de granéis sólidos. Estabelece-se uma relação entre origem e destino pautada na hinterlândia como área de trânsito econômico, os produtos estão relacionados partindo de uma cadeia logística que serve de distribuição regional.
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. O transporte intermodal torna-se a porta de ligação entre os mercados globais, estabelecendo capacidade e eficiência do transporte terrestre.
3. A hinterlândia logística - é uma relação que se articula diretamente com a produção macroeconômica por estruturas flexíveis. Envolve os processos de distribuição de mercadorias e sua relação com a frente marítima ou com áreas fluviais.



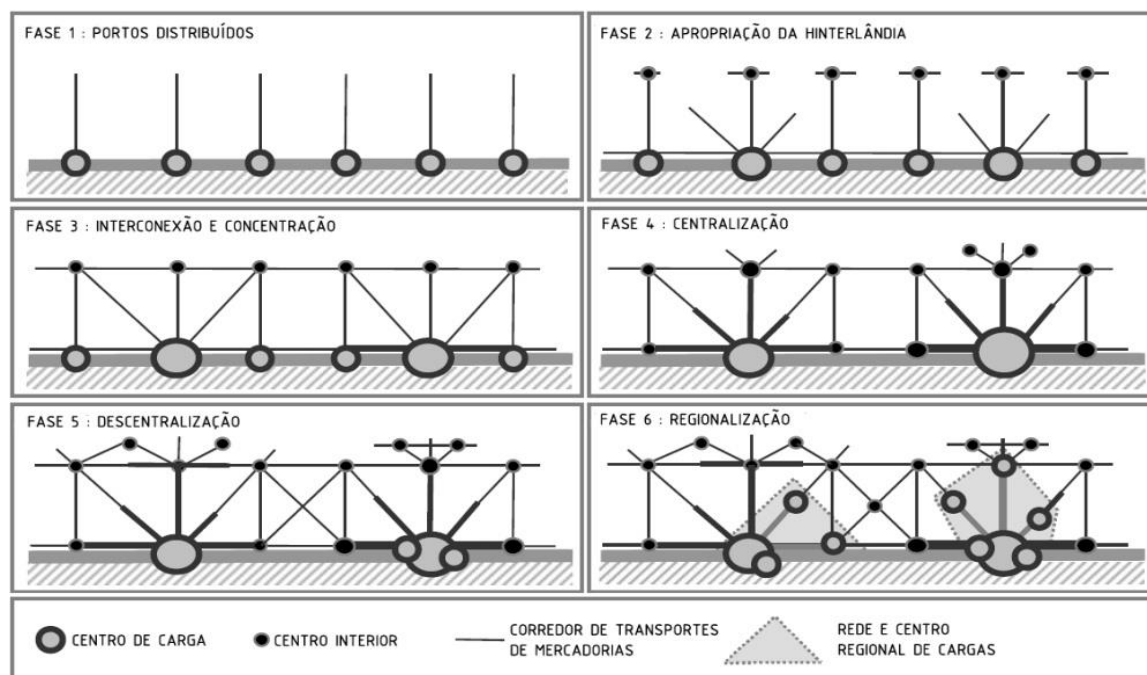
**Figura 2.** Configuração do território portuário. A partir do crescimento da área de influência da hinterlândia em concomitância com a estrutura de conexão. Fonte: (NOTTEBOOM, 2004, p.3).

A estrutura econômica ocorre a partir das dinâmicas portuárias definidas pelas estratégias e decisões operacionais entre o porto e a hinterlândia, uma relação que permite à adaptabilidade a capacidade necessária para o transporte e fluxo de mercadorias.

As variáveis que afetam a escolha do local são numerosas e bastante diversificadas e podem ser de natureza quantitativa ou qualitativa; centralidade, acessibilidade, tamanho de mercado, histórico sobre a reputação e a experiência, localização e seus atributos, custos de trabalho, qualidade e produtividade, capital (clima de investimento, banco local), política governamental e planejamento (subsídios e impostos), fatores pessoais e amenidades.<sup>11</sup> (NOTEBOOM, 2004, p.4)



Estas redes se baseiam nas características infraestruturais para atingir as demandas necessárias para a entrega dos produtos ou insumos ao cliente final de todo o processo, necessidade esta que tem levado a modificar cadeias produtivas havendo adaptação não exclusiva das condicionantes geográficas, e sim de todas as distintas variáveis atendidas (Figura 3).



**Figura 3.** A funcionalidade dos setores de distribuição conectados a partir do desenvolvimento da hinterlândia é perceptível na imagem o processo de crescimento tanto do setor portuário quanto a sua estruturação a partir da diversificação de centros, tanto litorâneos, quanto de cargas, quanto interiores. A imagem também apresenta eixos indutores como os de crescimento e estabelecimento de redes de distribuição, sendo faseado em função das dinâmicas territoriais, permitindo a compreensão do crescimento e do fluxo portuário. (Fonte: NOTTEBOOM, 2004, p. 4).

A definição física da hinterlândia pode ser definida pela sobreposição de camadas articuláveis a partir das funções de infraestrutura, de transporte e da capacidade logística envolvida nos processos:<sup>12</sup>

1. A infraestrutura – camada que estabelece a relação entre a exploração e a prestação da infraestrutura básica para as conexões e para a formulação dos nós de conexão. É neste processo que se estabelecem as redes intermodais e de containerização dentro de um porto no qual a acessibilidade define mercados;
2. O transporte – processo que aponta a articulação entre os nós que o sistema aporta e as possíveis conexões dentro do porto formulando corredores de ligação (*gateway*);

3. A capacidade logística – o desenvolvimento e a organização da cadeia de transporte e a sua integração com a cadeia logística e com as instalações de transbordo.

Quanto mais fundamental e a camada, quanto menor a adaptabilidade (expressa em tempo) para enfrentar mudanças de mercado. Por exemplo, o planejamento e a construção do grande porto e a infraestrutura terrestre (nível infraestrutura), normalmente levam muitos anos. A duração do planejamento e a implementação de corredores ferroviários específicos (nível de transporte) geralmente varia de alguns meses até um ano”<sup>13</sup> (NOTEBOOM, 2004, p.4).

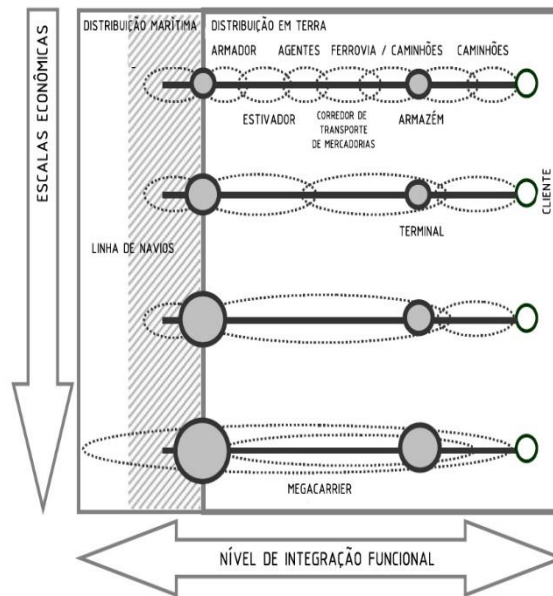
Os aspectos de transformação partindo da cadeia de transportes permitem a ampliação do sistema de transferência de mercadorias e de conexões por meio de sistemas mais eficientes e mais dinâmicos. O processo se articula e se adapta ao crescimento de territórios de estocagem, levando o setor destinado à hinterlândia a se diversificar e crescer frente à possibilidade de conexões advindas dos sistemas de transportes.

A interiorização desse setor é o elemento que cria fluxos mais harmonizados entre políticas nacionais e serve como elemento indutor para consumo, evitando o aparecimento de gargalos no sistema de transporte e de distribuição. Quanto a sua adaptabilidade, esta se baseia na relação macroeconômica frente a sua capacidade logística sendo permitida a reestruturação de cadeias globais que partem efetivamente de mercados internos. Assim sendo, podemos definir, neste processo, como sendo um território de primeiro plano (*foreland*) antecedente à cadeia de distribuição da hinterlândia, mas que permite uma ligação de aspecto simbiótico decorrente do fluxo estabelecido pelo transporte de insumos e de mercadorias (Figura 4).

Quando se articula a relação entre a hinterlândia, o porto e o território de primeiro plano (*foreland*), o porto passa a ser entrelaçado fortemente com o desenvolvimento e o desempenho das redes terrestres de transporte por estar conectado diretamente com os territórios de distribuição de cargas nas regiões interiores.

É evidente a importância dos centros de cargas que dão origem a setores competitivos com as áreas interiores e com os seus sistemas de cargas, estabelecendo assim um sistema regional de conexão entre a hinterlândia e os centros de distribuição. Esta conexão permite a ampliação da escala geográfica da hinterlândia e o alcance de distribuição do porto em

função do acréscimo do seu perímetro.

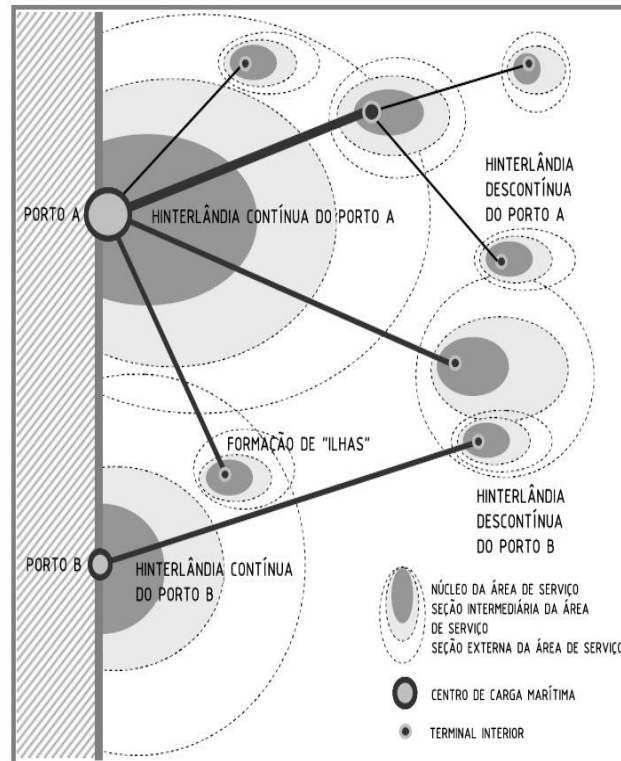


**Figura 4.** As cadeias básicas de distribuição de insumos, lendo-se em consideração os agentes envolvidos, o percurso realizado a conexão existente entre a hinterlândia e o processo logístico de estocagem e transporte. Fonte: (NOTTEBOOM, 2004, p. 6).

A fase de regionalização do Porto é caracterizada por uma forte interdependência funcional e desenvolvimento conjunto de um determinado centro de carga e (selecionado) plataformas logísticas multimodais no seu interior, em última análise, levando a formação de uma carga regional <sup>14</sup> (NOTEBOOM, 2004, p.6).

Portanto, todo e qualquer centro ou rede logística articulada como estratégia de distribuição permeia as camadas que formam a infraestrutura e o transporte como processo de definição territorial. As possibilidades de serem criados polos de desenvolvimento se devem ao estabelecimento de funcionalidades relacionadas e originadas pelos desequilíbrios comerciais causados pelas diferenças de produção e consumo (Figura 5).

Desta maneira, as Hinterlândias são estabelecidas como as estruturas fomentadoras para a recuperação territorial, da reestruturação produtiva e da recuperação socioeconômica de setores degradados por meio da avaliação de indicadores de desenvolvimento urbano. Os “Stakeholders” atuantes nas zonas investigadas e a falência de infraestruturas que não possibilitam o surgimento de redes de “Super Hinterlândias”, como elemento indutor de novos setores urbanos, zonas de expansão e articulação entre as diversas características territoriais presentes no continente latino-americano.



**Figura 5.** A possibilidade de conectividade permite a articulação de serviços, a hinterlândia e o elemento indutor para os centros de distribuição e de armazenagem, considerando a possibilidade de áreas de expansão e maior número de setores de estocagem. Fonte: (NOTTEBOOM, 2004, p. 8).

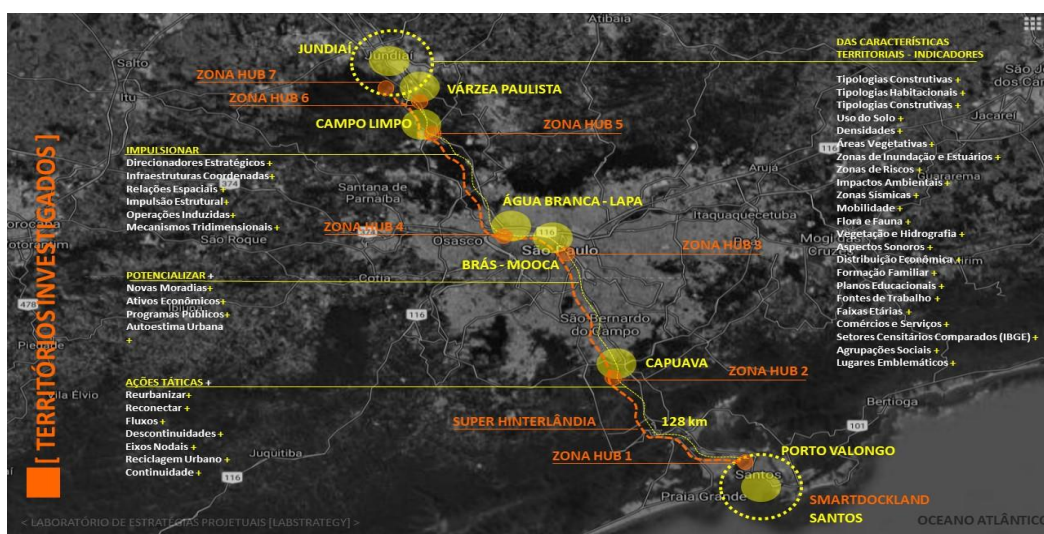
O recorte na cidade de São Paulo junto ao Porto de Santos teve que ser redirecionado ao longo do ano de 2019, visto que inicialmente a abordagem também constaria com setores portuários chilenos entre a conexão do Porto de San Antonio e Santiago. Não obstante, em razão da pandemia (COVID-19), o trabalho teve um redirecionamento específico para zonas com setores de maior impacto junto ao território brasileiro, considerando que esses casos se caracterizam como uma conectividade de geração de macro *Hubs* (zonas de concentração) possível de interconexão, presente nos principais portos indicados pelo CEPAL (Comissão Econômica para a América Latina e Caribe) em 2019.

Essa interconexão promove e potencializa redes articuladas entre as novas cidades, bordas portuárias de maior competitividade, suporte ao território por meio da aplicação de ferramentas metodológicas apoiadas na reestruturação de novos ciclos econômicos e territórios urbanos mais competitivo, ampliando a capacidade produtiva dos setores industriais e de distribuição advindas deles para a geração de novas características dos

Hub-Portuários frente às melhorias territoriais.

Conforme relatório do CEPAL (Comissão Econômica para a América Latina e o Caribe) no qual identifica os 10 principais portos de maior movimentação de contêineres da América Latina, demonstra um volume total da atividade em 2019 acima de 54,2 milhões de TEU que representam 6,5% do movimento total de contêineres (*Throughput*) mundial. Os 10 países com maior contribuição no total de volume de carga operada representam cerca de 81% do movimento regional latino-americano (CEPAL, 2020), sendo: **1.** Colón / Cristóbal / Manzanillo (Caribe), Panamá; **2. Santos (Zona Escolhida), Brasil;** **3.** Manzanillo, México; **4.** Cartagena Bay, Colômbia; **5.** Balboa / Rodman (Pacífico), Panamá; **6.** El Callao, Perú; **7.** Guayaquil, Perú; **8.** San Antonio, Chile; **9.** Kingston, Jamaica; **10.** San Juan, Puerto Rico.

Em função destes aspectos, essas estruturas portuárias possuem características privilegiadas quanto a suas Hinterlândias e geografia, junto aos centros urbanos com os quais se interconectam; em alguns casos apresentam defasagem na modernização das infraestruturas locais e problemas de custos, por carecer em interconectividades de corredores ferroviários cuja eficiência condiciona as zonas de crescimento urbano ou de novos polos. No panorama latino-americano, apresentam diversas aproximações com suas conexões territoriais, mas que fundamentalmente integradas permitem o surgimento de “Super Hinterlândias” como promotoras e integradoras físicas destes territórios (Figura6).



**Figura 6:** Área de investigação, setor ferroviário e eixo metropolitano conectando a zona portuária da Cidade de Santos e a região de Jundiaí na cidade de São Paulo, Brasil. Fonte: (HERNÁNDEZ ARRIAGADA, 2020).

A abordagem deste território permitiu a reconfiguração através de novas conexões permitidas por “Super Hinterlândias” por meio de recuperação de espaço, ampliando as suas capacidades produtivas e o seu desenvolvimento urbano e possibilitando que a pesquisa dê origem a diversos outros cenários projetuais de avanço tais como urbanos, geográficos, morfológicos e de economia com conseqüente requalificação das atuais dinâmicas e demandas globais.

O território consiste linearmente 128 km ao longo da linha férrea, estabelecendo 7 Zonas Hubs que se conformaram da seguinte maneira: **Zona Hub 1:** Valongo/Porto de Santos - SmartDockland; **Zona Hub 2:** Cabuava / SP; **Zona Hub 3:** Brás-Mooça / SP; **Zona Hub 4:** Água Branca - Lapa / SP; **Zona Hub 5:** Campo Limpo / SP; **Zona Hub 6:** Várzea Paulista / SP; **Zona Hub 7:** Jundiaí / SP.

É fundamental resgatar o apontado por Roswin (1967), as cidades denominadas de “gigantes existem as pressões para que algo seja feito a respeito de favelas monstruosas, congestão de tráfego e carência de serviços essenciais; e na hinterlândia há pressões para a criação de oportunidades de investimento, para explorar os recursos e terra com mais intensidade, equilíbrio e, talvez igualmente importante, estabelecer novos pontos de crescimento e áreas de recepção para migrantes, se não se deseja que os problemas de grandes cidades se tornem completamente insolúveis” (Roswin, 1967, p. 79).

A descontinuidade das áreas portuárias é o elemento apresentado principalmente nas cidades do período pós-industrial através das diversas estruturas econômicas que ocasionam a desintegração de sua realidade espacial. São oriundos deste período os problemas de funcionalidade e sucateamento de infraestruturas, como ocorrem nas zonas de conexão com as Hinterlândias, particularmente: equipamentos de serviços, redes de conexões, áreas comerciais ou atividades urbanas que passaram a não interagir mais com o tecido urbano em decorrência do processo de desindustrialização.

A cidade/porto, apesar de ter se contextualizado como território fragmentado de grande preocupação ao longo do século XX, é sem dúvida o elemento propulsor para um novo desenvolvimento, para o surgimento e a invenção de novas estratégias possíveis através da reintegração de áreas, cuja funcionalidade foi decorrente de suas características produtivas.

Conforme Krugman (2002), afirma que quando estabelecido as “grandes cidades têm a

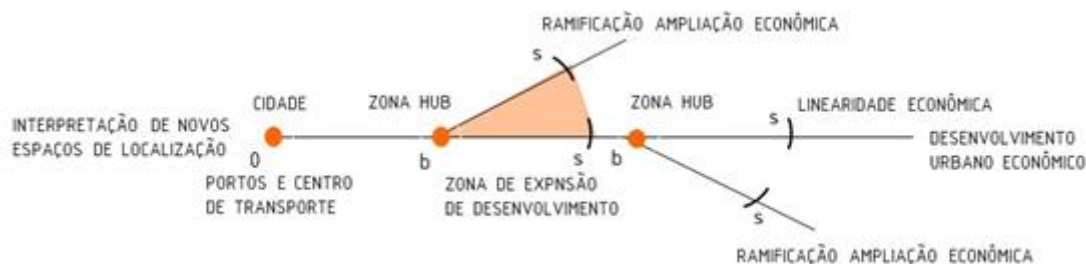
capacidade de ser portuárias, visto algumas vantagens naturais e seus centros expandidos econômicos... É imediatamente aparente que o ponto de ramificação possui um tipo de apelo especial para ser um local urbano” (Krugman, 2002, p. 146).

Desta maneira, visto o processo econômico já compreendido na pesquisa anterior, estabelece que a necessidade da criação de “Super Hinterlândias” decorre do estabelecimento linear de conectividade territorial, cujos *Hubs* de uma zona degradada pode se rearranjar conforme o desenvolvimento local previsto, o atrativo de um novo modelo econômico e a geração de empregos e a proximidade com seus usuários (Figura 7).

A relação espacial é perceptível nas constantes transformações que têm ocasionado modificações nos territórios portuários. Se torna decorrente da desarticulação entre setores sucateados de espaços industrializados, permitindo o aparecimento de terrenos vagos, áreas degradadas, equipamentos e galpões de estocagem. São espaços subutilizados em consequência das tecnologias existentes nestas localidades, que são elementos que norteiam as áreas informais de um Porto no qual são perceptíveis nos centros urbanos (Braga, 2006).

Conforme definição escolhida para nortear a referência do estudo do espaço na pesquisa:

O espaço público é móvel. O espaço privado é estático. O espaço público está espalhado. O espaço privado está concentrado. O espaço público é vazio, é a imaginação. O espaço privado está cheio, são objetos e memórias. O espaço público é indeterminado. O espaço privado é funcional. Espaço público é informação, espaço privado é opinião. Espaço público é apoio. O espaço privado é a mensagem. O espaço público está, enfim, em equilíbrio instável. O espaço privado é por necessidade estável (GAUSA, 2001, p.203).



**Figura 7:** Processo de compreensão da estruturação de “Super Hinterlândia”, apoiada em modelo econômico como fomento de reestruturação territorial. Fonte: (HERNÁNDEZ ARRIAGADA, 2020).

A cidade portuária passa a ser reinventada através de um trinômio que estabelece a possibilidade de urbanidade frente ao território construído pelo resultado de uma interação existente entre infraestrutura, qualidade ambiental (ou de vida) e inovações (Sales, 1999). A partir desse elemento estabelece-se a infraestrutura como o elemento promotor de estratégias que beneficiam a qualidade ambiental, ou seja, permite o aparecimento de urbanidade nos espaços degradados de uma orla portuária através de distintos cenários, sendo a linha férrea a possibilidade de novas potencialidades para a Hinterlândia.

O trabalho coloca-se a implementar as funcionalidades das macrozonas identificadas como sendo a reestruturação econômica a possibilidade integradora para o desenvolvimento territorial através de instrumentos amortecedores de riscos, individuais e coletivos que permitem o surgimento e a qualificação espacial de um território. Para isso, cada um dos casos abordados terá que atender: **A.** os índices de desenvolvimento humano e urbano que caracterizam demandas e impactos no território quanto ao seu desenvolvimento e sua estrutura funcional; **B.** Possíveis ciclos econômicos e as suas relações na produção de atividades econômicas que permitam o desenvolvimento dos seus usuários; **C.** As relações existentes na atualidade entre a mobilidade e a capacidade de conectividade com zonas urbanas consolidadas; **D.** Zonas potenciais de expansão e áreas impactadas devidos a carências de infraestruturas públicas.

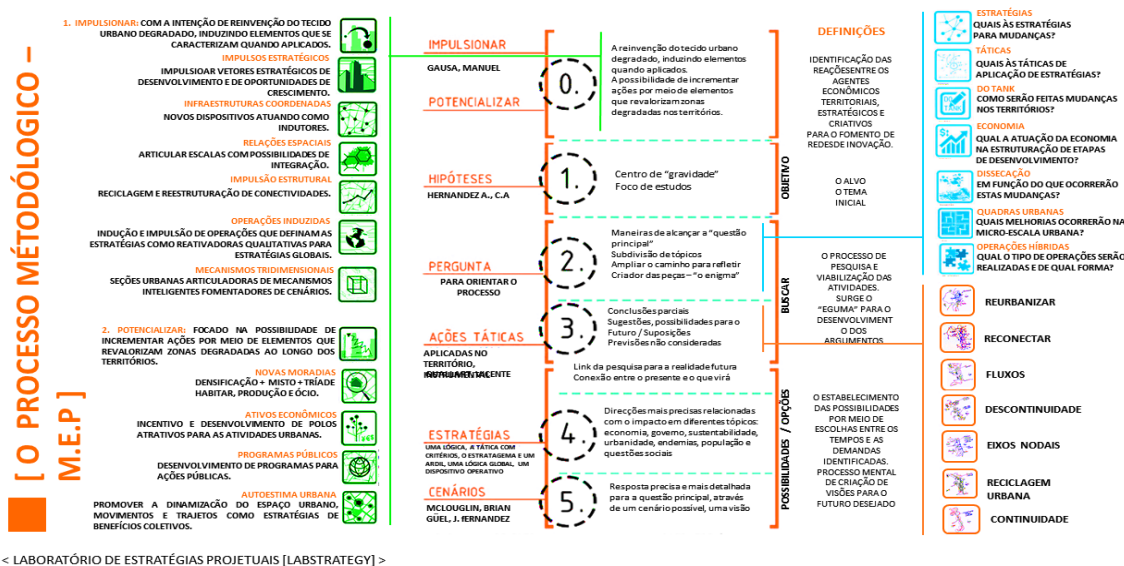
A pesquisa se estruturou metodologicamente em três etapas: **1.** O trabalho de campo orientado pelos levantamentos de dados e produção de indicadores; **2.** Compilação e análise bibliográfica com o suporte de autores norteadores; **3.** Implementação de metodologia em aplicação de estratégias nos territórios latino-americanos, sendo: **A.** Mapeamentos *in loco* de indicadores territoriais, aspectos geográficos e morfológicos, complementados a partir de pesquisa bibliográfica e cartográficas como suporte de compreensão dos ciclos de desenvolvimento das zonas desindustrializadas que promoveram a degradação do território; **B.** Suporte institucional de universidades parceiras na América Latina.

A partir dos trabalhos de campo e dos dados dos ciclos econômicos identificando as zonas degradadas junto às áreas de Hinterlândia, estruturando características específicas no desenvolvimento territorial, a pesquisa teve como suporte para a formulação das estratégias: **A.** Identificação das características nos territórios investigados, impulsionados



pelas suas infraestruturas, agentes e indicadores urbanos que permitiram estabelecer os processos de reestruturação produtiva e novas infraestruturas para o fomento de macro e microeconomia territorial; **B.** Investigação de zonas de infraestruturas de suporte nas áreas de estudo que puderam propiciar a reestruturação produtiva e a promoção de ciclos de desenvolvimento econômico que alavancam o aparecimento de zonas degradadas na América Latina.

O sistema metodológico proposto nesta pesquisa é um instrumento para a implementação de estratégias através de análises resultantes de diagnósticos territoriais, com a aplicabilidade específica de uma “Metodologia em Estratégias Projetuais (MEP)”. As soluções estudadas são originadas da aglutinação de características territoriais, indicadores urbanos, atuação de agentes no território, aplicações de ferramentas táticas de desenvolvimento simultâneo que concedem dados palpáveis ao convergirem em adição à construção de cenários temporais, sendo por sua vez, diretrizes para desenhos urbanos, processos de gestão territorial, reestruturação econômica e formulação de políticas públicas (Figura 8).



**FIGURA 8:** Processo metodológico: M.E.P - Metodologia em Estratégias Projetuais. Fonte: (HERNÁNDEZ ARRIAGADA, 2020).

A pesquisa colocou-se a identificar a seguinte hipótese: “A reconfiguração territorial da Hinterlândia através do crescimento produtivo e competitivo somente ocorrerá por meio do

suporte de áreas em transformação advindas do processo de desindustrialização que estão concentradas ao longo das linhas férreas, gerando novas infraestruturas de urbanidade e de produtividade”. Sendo a questão de 1ª ordem:

1. Quais as estratégias de reestruturação territorial necessárias para a ampliação da abrangência da *Umland*, possíveis de potencializar as zonas desindustrializadas e de fomentarem urbanidade na estruturação destes territórios complexos e dinâmicos?

Questão de 2ª ordem:

1. Como as infraestruturas urbanas, cada vez mais complexas, presentes nas zonas de Hinterlândia e que se conectam ao longo das linhas férreas, podem criar reestruturações produtivas que permitam a transformação de áreas desindustrializadas?
2. Como as zonas urbanas degradadas podem se configurar não em meras infraestruturas funcionais esgotadas pelo uso não qualificado ou pelo processo de desindustrialização, mas em áreas estratégicas potenciais para a impulsão econômica no fomento de Hinterlândia como novos modelos de Hubs territoriais?

A reconfiguração deste território permitiu estabelecer panoramas estratégicos que considerem os diversos agentes que atuam nestas áreas, e assim possibilitará novos direcionamentos que a pesquisa possa vir a ter. Também tem como fundamento direcionar observações das transformações de um território que se relaciona com as mudanças econômicas, urbanas, geográficas, morfológicas e que resulta em requalificação de territórios que implementam as atuais dinâmicas e demandas das produções globais.

## Notas

[1] GÔES, Hildebrando de A. *Planejamento portuário*. Rio de Janeiro: Escola de Engenharia, Universidade Federal do Rio de Janeiro, 2002. Este termo caracteriza o potencial territorial para a geração de cargas que é implementada pelo nível de desenvolvimento da região no qual o porto está inserido levando em consideração a infraestrutura de transporte, os custos e o serviço de alimentação.

[2] Ibid. Nomenclatura, termo técnico marítimo de origem alemã, esta nomenclatura define um porto a partir da sua aproximação ou afastamento em relação às rotas de navegação e à área de abrangência marítima.

[3] Ibid. Nomenclatura, termo técnico marítimo de origem alemã.

[4] BRAGA, Milton Liebenritt de Almeida. *Infra-estruturas e Projeto Urbano*. Tese de Doutorado. FAUUSP. São Paulo. 2006.

[5] MARSHALL, Richard. *Waterfront in Post Industrial Cities*. New York. First published. 2001.

[6] HERCE VALLEJO, Manuel; FARRERONS, Joan Miró. *El Soporte Infraestructural de la Ciudad*. Barcelona: Edicions UPC, 2002.

[7] BRAGA, Milton Liebenritt de Almeida. *Infra-estruturas e Projeto Urbano*. Tese de Doutorado. FAUUSP. São Paulo. 2006.

[8] Ibid.

[9] NOTTEBOOM, Theo. RODRIGUE, Jean-Paul. *Re-Assessing Port-Hinterland Relationships in the Context of Global*. ITMMA - University of Antwerp (Belgium) and Department of Economics and Geography - Hofstra University (USA). 2004.

[10] Ibid.

[11] Ibid.

[12] Ibid.

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

[14] Ibid.

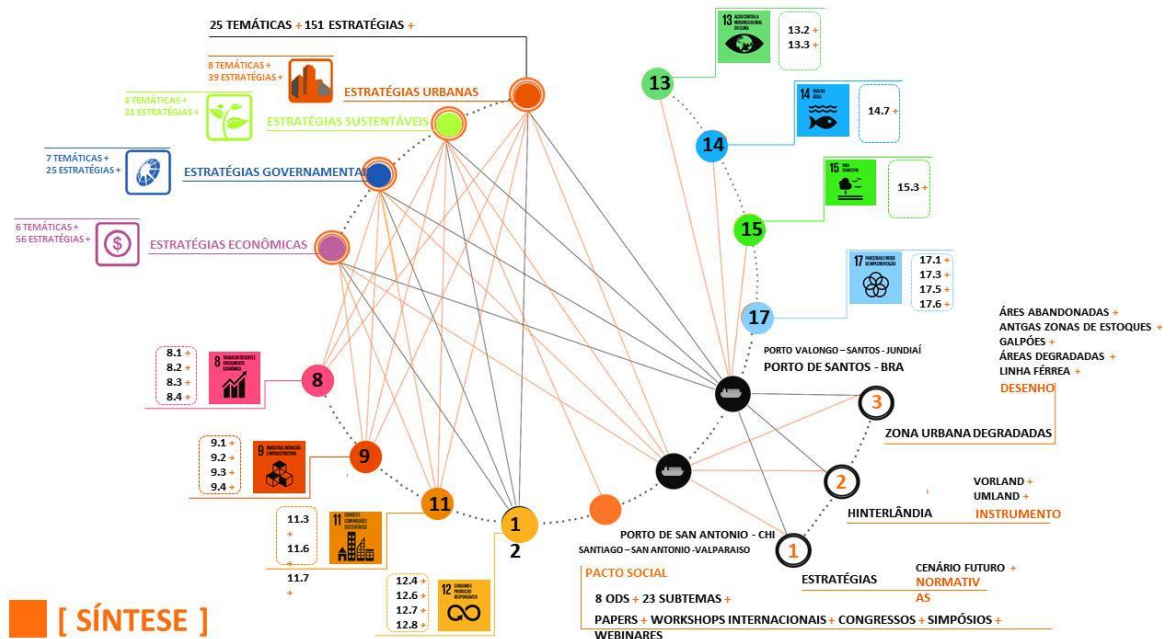
### Conclusões:

A estrutura de funcionalidade prevista e desenvolvido para a formulação dos cenários temporais da pesquisa se organizou a partir do fomento inicial dos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável, com 8 ODS e 23 subtemas: **ODS 8**, 8.1, 8.2, 8.3, 8.4; **ODS 9**, 9.1, 9.2, 9.3, 9.4; **ODS 11**, 11.3, 11.6, 11.7, **ODS 12**, 12.4, 12.6, 12.7, 12.8; **ODS 13**, 13.2, 13.3; **ODS 14**, 14.7; **ODS 15**, 15.3; **ODS 17**, 17.1, 17.3, 17.5, 17.6. Sendo aplicado no território cuja características estão compostas por áreas abandonadas, antigas zonas de estoque, galpões, áreas degradadas e linha férrea.

Desta estrutura a funcionalidade territorial foi possível através do estabelecimento de estratégias: Estratégias Econômicas desenvolvidas em 6 temáticas e 56 estratégias; Estratégias Governamentais desenvolvidas em 7 temáticas e 25 estratégias; Estratégias Sustentáveis desenvolvida em 4 temáticas e 31 estratégias e Estratégias Urbanas desenvolvidas em 8 temáticas e 39 estratégias (Figura 9).

A estrutura do território investigado constou com os seguintes mapeamentos para a geração

de dados: Tipologias Construtivas, Tipologias Habitacionais, Uso do Solo, Densidade, Áreas Vegetativas, Zonas de Inundação e Estuário, Zonas de Risco, Impactos Ambientais, Zonas Sísmicas, Mobilidade, Flora e Fauna, Vegetação e Hidrografia, Aspectos Sonoros, Distribuição Econômica, Formação Familiar, Planos Educacionais, Fontes de Trabalho, Faixas Etárias, Comércio e Serviços, Setores Censitários Comparados (IBGE), Agrupações Sociais e Lugares Emblemáticos.



**FIGURA 9:** Diagrama estrutural da funcionalidade do processo de desenvolvimento do trabalho, integrando ações, ODS e estratégias como uma rede articulada no desenvolvimento de uma Super *Hinterland*. Fonte: HERNÁNDEZ ARRIAGADA, 2020).

A estruturação dos cenários se desenvolveu em 4 fases estruturadas temporalmente até o alcance de 2050, cujos dados estão disponíveis na sua totalidade em: <https://www.lab-strategy.com/iea-usp-pos-doutorado>.

As fases foram subdivididas e tematizadas conforme os núcleos de estratégias, sendo a 1ª Fase de 2002 - 2025: **Estratégias Econômicas:** Otimização e Integração dos espaços; Geração de Empregos; **Estratégias Governamentais:** Projetos Geradores; Cooperação Regional; **Estratégias de Sustentabilidade:** Preservação de Patrimônio; **Estratégias de Urbanidade:** Continuidade de Fluxos.

A 2ª Fase de 2025 - 2030: **Estratégias Econômicas:** Rede de Inovação; Integração Econômica Mútua; **Estratégias Governamentais:** Acordos de Planificação; Parque Linear; **Estratégias de Sustentabilidade:** Valorização do Verde; **Estratégias de Urbanidade:** Reciclagem Urbana; Manifestações.

A 3ª Fase de 2030 - 2040: **Estratégias Econômicas:** *Macro Wikonomics*; **Estratégias Governamentais:** Área de Cultura; Promoção de Parque; **Estratégias de Sustentabilidade:** Redução de Impacto; **Estratégias de Urbanidade:** Conexão Otimizada; Reconquista Urbana.

A 4ª Fase de 2040 - 2050: **Estratégias Econômicas:** Grandes Projetos Urbanos; **Estratégias Governamentais:** Cooperação Regional; **Estratégias de Sustentabilidade:** Gestão Integrada; Osmose Cidade Porto; **Estratégias de Urbanidade:** Desenvolvimento Econômico Sustentável. Os resultados apresentados encontram-se nos anexos deste documento.

A pesquisa ao longo do ano 2019 e 2020 constou com a participação e envolvimento de alunos do curso de arquitetura e urbanismo da Universidade Presbiteriana Mackenzie, sendo suporte para uma disciplina específica em Infraestrutura Urbana e Portuária e em Economia Marítima. Foram desenvolvidos trabalhos correlatos com os alunos de final de curso e publicações de suporte aos trabalhos com a temática portuária.

No ano de 2020 sendo premiado entre os melhores artigos no Seminário Internacional de Investigação em Urbanismo - SIIU 2020 Brasil/Portugal, com um trabalho correlato denominado: *“Estrategias Proyectuales de Desarrollo Territorial en Bordes Costeros Degradados: Caso de Tumbes, Ciudad de Talcahuano, Chile”* - Autores: Carlos A. Hernández A.; Edson Salinas; Miguel Nasar; Enrique Matuschka.

A investigação permitiu aplicar o processo metodológico e submetê-lo a pedido do Centro de Síntese a ensaios locais de modelagem para a cidade de São Paulo, permitindo estabelecer uma rede de investigação com professores colaboradores da Instituição, Dra. Débora Sotto e Dra. Tatiana Cortese, com as quais em conjunto de maneira multidisciplinar foram realizadas atividades nacionais e internacionais.

Coube ao desenvolvimento de subprodutos, mídias, webinars, palestras e fóruns, no qual

estão aqui registrados, e criar um suporte investigativo voltado a aplicabilidade social por meio do relacionamento interinstitucional com o México, Colômbia, Chile, Equador e EUA. Tal trabalho em comum entre estas instituições se desdobra em uma extensão internacional na Universidade Presbiteriana Mackenzie.

### **Bibliografia**

BRAGA, Milton Liebenritt de Almeida. **Infraestruturas e Projeto Urbano**. Tese de Doutorado. FAUUSP. São Paulo, 2006.

CEPAL (2020). **Informe Portuario 2019: La calma antes de la tormenta. Comportamiento del movimiento de contenedores en los puertos de América Latina y el Caribe en 2019 y de los principales puertos durante los primeros meses de 2020**. Santiago: Comisión Económica para América Latina y el Caribe. Disponível em: [https://www.cepal.org/sites/default/files/news/files/2020\\_informe\\_portuario\\_2019\\_v.pdf](https://www.cepal.org/sites/default/files/news/files/2020_informe_portuario_2019_v.pdf)

FERNÁNDEZ GÜEL, JOSÉ Miguel. **Planificación Estratégica de Ciudades: nuevos instrumentos y procesos**. Editora Reverté. Barcelona, 2006.

GAUSA, Manuel; Guallart, Vicente; MÜLLER, Willy; PORRAS, Fernando; MORAIS, José. **Dicionário Metápolis de Arquitetura Avanzada**. Ciudad y Tecnología en la Sociedad de la Información. Instituto Metápolis de Arquitectura Avanzada. Actar. Barcelona, 2001.

HERCE VALLEJO, Manuel; FARRERONS, Joan Miró. **El Soporte Infraestructural de la Ciudad**. Barcelona: Edicions UPC, 2002.

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.

KRUGMAN, Paul; FUJITA, Masahisa; VENABLES, Anthony J. **Economia Espacial. Urbanização, prosperidade econômica e desenvolvimento humano no mundo**. Editora Futura. 2002.

LEAL, Abinael Moraes. **Dicionário de Termos Náuticos, Marítimos e Portuários**. Editora Aduaneiras. São Paulo, 1992.

OECD DEVELOPMENT CENTRE. **Perspectivas económicas de América Latina 2018. Repensando las instituciones para el desarrollo**. 2018. Disponível em:

[https://read.oecdilibrary.org/development/perspectivas-economicas-de-america-latina-2018\\_leo-2018es#page99](https://read.oecdilibrary.org/development/perspectivas-economicas-de-america-latina-2018_leo-2018es#page99).

RODWIN, Lloyd. **Países y Ciudades – Comparación de Estrategias para el Crecimiento Urbano**. Ediciones SIAP. Buenos Aires. 1972.

SALES, Pedro; SANTOS, M. R. **A Relação entre o Porto e a Cidade e sua (Re): valorização no território macro metropolitano de São Paulo**. 1999. Tese (Doutorado) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo. Universidade de São Paulo. São Paulo. 1999.

MARSHALL, Richard. **Waterfront in Post Industrial Cities**. New York. First published. 2001.

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

**Relação das principais produções científico-culturais e participações em eventos científico-culturais:**

**Artigos completos publicados em periódicos**

1. TOLEDO, Paula Von Zeska; HERNÁNDEZ ARRIAGADA, Carlos Andrés. Estratégias de mitigação para o estabelecimento de protocolos de prevenção da costa de Joinville contra o aumento do nível dos oceanos. **Periódico Técnico e Científico Cidades Verdes**. V. 8, p.18 - 35, 2020. (<http://dx.doi.org/10.17271/2317860482020202744>).
2. HERNÁNDEZ ARRIAGADA, Carlos Andrés; CUBOS, Amanda Domingues. Estratégias para implementação de Legislação Costeira como instrumento de fomento para novas territorialidades: o caso da Orla de Fortaleza. **Periódico Técnico e Científico Cidades Verdes**. V. 8, p.1 - 17, 2020. (<http://dx.doi.org/10.17271/2317860482020202743>).
3. HERNÁNDEZ ARRIAGADA, Carlos Andrés; GOUVEIA, Teo Felipe Bruder. O corredor bioceânico: Reestruturação territorial de novas hinterlândias. **Periódico Técnico e Científico Cidades Verdes**. V. 8, p.16 - 32, 2020.

(<http://dx.doi.org/10.17271/2317860482120202756>).

4. MILAN, Beatriz; HERNÁNDEZ ARRIAGADA, Carlos Andrés. Planejamento estratégico de reestruturação econômica e territorial de infraestrutura na Cidade de Hodeidah - Iêmen. **Periódico Técnico e Científico Cidades Verdes**. V. 8, p.61 - 78, 2020. (<http://dx.doi.org/10.17271/23178604820202747>).
5. BUCKERIDGE, Marcos; PHILIPPI JR, Arlindo; HERNÁNDEZ ARRIAGADA, Carlos Andrés *et al.* **Guia para Cidades Sustentáveis – Eleições 2020**. Instituto de Estudos Avançados da USP. Novembro 2020. (<http://www.iea.usp.br/eventos/eventos-procedimentos-e-normas/materiais-de-referencia/guia-para-cidades-sustentaveis-eleicoes-2020-4>).
6. HERNÁNDEZ ARRIAGADA, Carlos Andrés; GARCIA SANTOS, Glauca. Estratégias projetuais no território do Porto de Santos - São Paulo (Brasil). **Espacios Revista de Geografía**. V. 9, p.135 - 173, 2019. (<https://doi.org/10.25074/07197209.17.1226>).
7. HERNÁNDEZ ARRIAGADA, Carlos Andrés; GARCIA SANTOS, Glauca. Motores de desenvolvimento territorial em estaleiros: o caso da área portuária do Rio de Janeiro, Brasil. **Espacios Revista de Geografia**. V. 8, p.179 - 206, 2019. (<https://doi.org/10.25074/07197209.16.1117>).

#### **Trabalhos publicados em anais de eventos (completo)**

1. HERNÁNDEZ ARRIAGADA, Carlos Andrés; AYCAGUER, Enrique Arnaldo, DACCARETT, Miguel Nazar; VARELA, Edison. Estrategias proyectuales de desarrollo territorial en bordes costeros degradados caso de Tumbes, ciudad de Talcahuano, Chile. In: SIIU 2020 XII SEMINARIO INTERNACIONAL DE INVESTIGACIÓN EN URBANISMO, 2020, São Paulo/Lisboa. **Anais do SIIU 2020**, p. 193-194. Aprovado para publicação em Livro XII SIIU - editora Taylor & Francis. ([http://siiu2020.fa.ulisboa.pt/openconf/data/SIIU2020\\_Book\\_of\\_Abstracts.pdf](http://siiu2020.fa.ulisboa.pt/openconf/data/SIIU2020_Book_of_Abstracts.pdf)).
2. HERNÁNDEZ ARRIAGADA, Carlos Andrés; GARCIA-LIMA, Claudia;



GONZÁLEZ, Verónica Alarcón; GARCIA SANTOS, Glaucia. Infraestructuras verdes como estrategias de recomposición territorial casos de San Pedro de la Paz y Coronel, Concepción Metropolitana, Chile. In: SIIU 2020 XII SEMINARIO INTERNACIONAL DE INVESTIGACIÓN EN URBANISMO, 2020, São Paulo/Lisboa. **Anais do SIIU 2020.** (<https://revistes.upc.edu/index.php/SIIU/article/view/9749>).

3. HERNÁNDEZ ARRIAGADA, Carlos Andrés. Estratégias projetuais no território do Porto de Santos – São Paulo (Brasil). In: XVIII ENAMPUR - TEMPOS EM TRANSFORMAÇÃO - UTOPIAS, 2019, Natal. **Anais XVIII ENANPUR 2019.** (<http://anpur.org.br/xviiienanpur/anaisadmin/capapdf.php?reqid=1499>).
4. HERNÁNDEZ ARRIAGADA, Carlos Andrés; ALARCÓN, Mabel; MATUSHKA, Enrique. Estrategias para la regeneración de centros urbanos deteriorados en ciudades portuarias. Oportunidades desde Talcahuano, Chile. In: SIIU 2019 - SEMINARIO INTERNACIONAL DE INVESTIGACIÓN EN URBANISMO, 2019, Santiago de Chile.
5. HERNÁNDEZ ARRIAGADA, Carlos Andrés; LEMOS, Marcelo. Estratégias de recuperação do patrimônio industrial da Vila de Paranapiacaba. In: 9º FÓRUM PESQUISA FAU-MACKENZIE. São Paulo: Mackenzie, 2019.
6. HERNÁNDEZ ARRIAGADA, Carlos Andrés; FERRATONE, Giulia. Soluções náuticas para a zona portuária de Santos In: 9º FÓRUM PESQUISA FAU-MACKENZIE. São Paulo. Mackenzie, 2019.

#### **Artigos submetidos**

1. GARCIA-LIMA, Claudia; HERNÁNDEZ ARRIAGADA, Carlos Andrés; TEXIDO ZLATAR, Alberto; GARCIA SANTOS, Glaucia. **Urban Management, Governace and Sustainability: Comparative analysis an d evolution after 20 years of Decalogue to good practices for city port relationship.** Submetido em dezembro de 2020 no European Journal of Creative Practices in Cities and

Landscapes (CPCL) - ISSN 2612-0496.

2. CORTESE, Tatiana Tucunduva Philippi; HERNÁNDEZ ARRIAGADA, Carlos Andrés; NERY, Marcelo; LOPES, Roseli. **Desigualdade de gênero na pandemia: ODS 5 no cenário pós-COVID (Gender inequality in the pandemic: SDG5 in the post-COVID scenery)**. Submetido em dezembro de 2020 na Revista REURB – Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais.
3. HERNÁNDEZ ARRIAGADA, Carlos Andrés; SOTTO, Débora; CORTESE, Tatiana Tucunduva Philippi. **Vulnerabilidad al Coronavirus (COVID-19) en la ciudad de Sao Paulo. Aplicación metodológica de estrategias proyectuales para la contención epidémica**. Submetido em julho de 2020 à Revista de Geografia Norte Grande (Chile).

#### **Participação em eventos / Apresentação de trabalho e palestra**

1. HERNÁNDEZ ARRIAGADA, Carlos Andrés; CORTESE, Tatiana Tucunduva Philippi; SOTTO, Débora. **UrbanSus - Pesquisas/Investigaciones Latino-Americanas: Inquietações em Equador, Colômbia e México**. 2020. Instituto de Estudos Avançados da USP, 2020. (<http://www.iea.usp.br/eventos/urbansus-pesquisas-investigaciones>).
2. HERNÁNDEZ ARRIAGADA, Carlos Andrés; CORTESE, Tatiana Tucunduva Philippi; SOTTO, Débora. **O Desenvolvimento Portuário Latino-Americano: Casos dos Portos Chilenos**. Instituto de Estudos Avançados da USP, 2020. (<http://www.iea.usp.br/midiateca/video/videos-2020/urbansus-o-desenvolvimento-portuario-latino-americano-casos-dos-portos-chilenos-2-de-2>).
3. Centro de Síntese USP Cidades Globais. **UrbanSus – Gestão e Planejamento de Cidades: Contribuições das pesquisas do Centro de Síntese USP Cidades Globais**. Instituto de Estudos Avançados USP, 2020. (<http://www.iea.usp.br/eventos/urbansus-contribuicoes-das-pesquisas-grupo-1>).
4. HERNÁNDEZ ARRIAGADA, Carlos Andrés; CORTESE, Tatiana Tucunduva

- Philippi; SOTTO, Débora. **Territórios em Intempérie - Desigualdade de Gênero na Pandemia: o ODS 5 no Cenário Pós-COVID-19.** Instituto de Estudos Avançados da USP. São Paulo, 2020. (<http://www.iea.usp.br/midioteca/video/videos-2020/territorios-em-intempérie-desigualdade-de-genero-na-pandemia-o-ods-5-no-cenario-pos-covid-19>).
5. HERNÁNDEZ ARRIAGADA, Carlos Andrés; CORTESE, Tatiana Tucunduva Philippi; BONILLA, Alejandra; MARAGNO, Gogliardo; MURDOCH, Carlos. **Território em Intempérie - Pós-covid-19: Desacelerando a Mudança Climática.** Universidade Veiga de Almeida – YouTube, 2020. ([https://youtu.be/XcuF3\\_ZxeyU](https://youtu.be/XcuF3_ZxeyU)).
6. CORTESE, Tatiana Tucunduva Philippi; HERNÁNDEZ ARRIAGADA, Carlos Andrés; NERY, Marcelo Batista; ITIKAMA, Luciana Fugimoto. **UrbanSus ONU: Desigualdades e Interseccionalidades de Gênero nas Cidades Durante a Pandemia.** Instituto de Estudos Avançados da USP. 2020. (<http://www.iea.usp.br/eventos/urbansus-onu-pandemia>).
7. HERNÁNDEZ ARRIAGADA, Carlos Andrés; MURDOCH, Carlos; GARCIA-LIMA, Claudia; SOTTO, Débora. **Território em Intempérie: Pós-Covid 19 - Protocolos Emergenciais.** 2020. (<https://www.youtube.com/watch?v=VmekMqZkgQg>).
8. HERNÁNDEZ ARRIAGADA, Carlos Andrés; GARCIA-LIMA, Claudia. **Enfoque estratégico para la comprensión de los procesos urbanos.** 5º Encuentro Latinoamericano - Introducción a la enseñanza de la Arquitectura. Concepción, 2020.
9. MURDOCH, Carlos; HERNÁNDEZ ARRIAGADA, Carlos Andrés *et al.* **Plano de Governo: 2020 - 2024 / Rio de Janeiro** (Equipe Plano de Governo - Cidade e Sustentabilidade), 2020.

#### Artigos em jornal de notícias

1. CORTESE, Tatiana Tucunduva Philippi; SOTTO, Débora; HERNÁNDEZ ARRIAGADA, Carlos Andrés; BUCKERIDGE, Marcos. Emergência climática na

pandemia: nossas cidades estão preparadas? **JORNAL DA USP**. São Paulo, 2020.

(<https://jornal.usp.br/artigos/emergencia-climatica-na-pandemia-nossas-cidades-estao-preparadas/>).

2. HERNÁNDEZ ARRIAGADA, Carlos Andrés; SOTTO, Débora; CORTESE, Tatiana. Tempestade de Areia no Interior Paulista. **JORNAL DA USP**. Cidade de São Paulo, 2020. (<https://jornal.usp.br/artigos/tempestade-de-areia-no-interior-paulista/>).

### **Entrevistas concedidas**

1. HERNÁNDEZ ARRIAGADA, Carlos Andrés. População da cidade de São Paulo aumenta 20 vezes em 100 anos. [Entrevista concedida a] Joyce Ribeiro. **R7**, São Paulo, 25 de janeiro de 2021. (<https://noticias.r7.com/sao-paulo/populacao-da-cidade-de-sao-paulo-aumenta-20-vezes-em-100-anos-25012021?amp>).
2. HERNÁNDEZ ARRIAGADA, Carlos Andrés. Porto & Cidade - Mesas de diálogo como instrumento de gestão pública dos portos. [Entrevista concedida a] Vera Gasparetto. **Portogente**, Santos, 29 de junho de 2020. (<https://portogente.com.br/noticias/transporte-logistica/112695-mesas-de-dialogo-como-instrumento-de-gestao-publica-dos-portos>).
3. HERNÁNDEZ ARRIAGADA, Carlos Andrés. Hinterlândia: Elemento importante à sustentabilidade das atividades portuárias. [Entrevista concedida a] Vera Gasparetto. **Portogente**, Santos, 03 de julho de 2020. (<https://portogente.com.br/noticias/transporte-logistica/112736-hinterlancia-elemento-importante-a-sustentabilidade-das-atividades-portuarias>).

### **Aplicações possíveis:**

- **EGAL 2021 / XVIII Encuentro de geografías de América Latina – VIII Congreso Nacional de Geografía de Universidades Públicas, Argentina.** Título da Mesa: “*Relaciones De Estructuración Territorial Entre Zonas Productivas Y Los Bordes De Las Ciudades – Puerto Latinoamericanos*” (Aprovada) Eixo Temático: *Eje11 – Producción del espacio y políticas públicas: planificación, gestión y*

*ordenamiento territorial*. Data: 1 a 4 de dezembro de 2021. Coordenador: Dr. Carlos Andrés Hernández Arriagada - FAUMACK. Coordenadores de apoio: Dr. Voltaire Alvarado Peterson – Universidad Católica de Chile, Ms.c Carlos Murdoch – Universidade Veiga de Almeida - Rio de Janeiro, Mestranda Glaucia Garcia dos Santos – FAUUSP.

**Atividades desenvolvidas no âmbito do Centro de Síntese USP Cidades Globais:**

- Apresentação URBANSUS de Resultados 2021 – Gestão e Planejamento de Cidade: Contribuições do Centro de Síntese USP Cidades Globais (data a ser definida pelo IEA USP). Apresentação: 2ª Etapa de apresentação dos resultados da pesquisa de pós-doutoramento. Tema: A hinterlândia como promotora territorial de áreas em transformação advindas do processo de desindustrialização. Supervisor: Dr. Eduardo Alberto Cusce Nobre – FAUUSP.
- Pesquisa: Metrôpoles Latino-Americanas: Instrumentos Sustentáveis Para o Desenvolvimento Territorial Frente a Intempéries: Casos de São Paulo / BR, Santiago/ CL, Quito / EC. Líder da Pesquisa: Dra. Tatiana Tucunduva P. Cortese – UNINOVE/ IEA USP. Professores Nacionais Participantes: Ms.c Carlos Murdoch – Universidade Veiga de Almeida - Rio de Janeiro, Dra. Débora Sotto – IEA USP, Pós-doutorando Carlos Andrés Hernández Arriagada – FAU MACKENZIE / IEA USP, Mestranda Glaucia Garcia dos Santos – FAU USP. Professores Internacionais Participantes: Dr. Voltaire Alvarado Peterson – Universidad Católica de Chile, Ms.c Claudia Lima – FAUG Universidad de Concepción, Dr. Gustavo Durán – FLACSO – Equador.

**Contribuições, impactos, recomendações e tendências sobre o tema estudado:**

O tema é pertinente para a atual necessidade do estabelecimento de uma política pública nacional de desenvolvimento de Setores Portuários e Costeiros, entende-se que essa pesquisa possa dar ao Instituto de Estudos Avançados a origem a um núcleo de estudos multidisciplinar que permita o envolvimento de outros setores do conhecimento entre agentes público e agentes privados.

Esse núcleo permitiria o encontro no Instituto de outros acadêmicos, assim como estudantes de graduação, mestrado e doutorado para serem colaboradores, não apenas nacionais, mas também internacionais como a atual rede de colaboradores já existente em função da temática abordada.

Sendo um núcleo fomentador para que sejam desdobradas extensões com possibilidade de políticas públicas em diversas cidades portuárias brasileiras, possibilitando propiciar soluções para as mais de 450 cidades litorâneas, frente aos seus impactos econômicos e geográficos.

Essa prática possibilita a aproximação e aplicabilidade entre a Academia e a Sociedade Civil, assim como permitiria a ampliação da equidade social que tanto as universidades fomentam.

#### **Perspectivas profissionais e acadêmicas:**

- Trabalho associativo entre: Grupo de Pesquisa Estratégias Projetuais em Territórios Urbanos Degradados e Portuários (LABSTRATEGY) - FAUMACK e o Grupo de *Investigación Territorios del Miedo* em Bogotá – FAUGC. (Convênio Guardachuva em Desenvolvimento). Líderes de Pesquisa: Dr. Carlos Andrés Hernández Arriagada- FAUMACK, Doutorando Edgar Castillo – Universidad Gran Colombia. Atividades: “Workshop de Estratégias Projetuais de Recomposição Territorial do Rio Bogotá”. Data: 1º Semestre de 2021 (data em tratativa) Convidado: Dr. Carlos Andrés Hernández Arriagada, Grupo de Pesquisa: Estratégias Projetuais em Territórios Urbanos Degradados e Portuários – LABSTRATEGY – [www.lab-strategy.com](http://www.lab-strategy.com). Atividades: Taller Internacional Vertical. Data: 1º ou 2º Semestre de 2021 (data em tratativa). Convidado: Dr. Carlos Andrés Hernández Arriagada, Grupo de Pesquisa: Estratégias Projetuais em Territórios Urbanos Degradados e Portuários – LABSTRATEGY – [www.lab-strategy.com](http://www.lab-strategy.com). Atividades: palestra. Tema: Estratégias Projetuais, Processos Metodológicos em Territórios Urbanos Degradados. Para a disciplina de “Teses de Graduação”. Data: 1º ou 2º Semestre de 2021 (data em tratativa). Convidado: Dr. Carlos Andrés Hernández Arriagada, Grupo de Pesquisa: Estratégias Projetuais em Territórios

Urbanos Degradados e Portuários – LABSTRATEGY – [www.lab-strategy.com](http://www.lab-strategy.com).

Participação na Organização do 3º Congresso de Arquitetura de Pelotas – BR.

- Trabalho Associativo em Conjunto: *Centro de Investigación Marítimo Portuario (CIMP)* de la Universidad Católica de la Santísima Concepción, Chile. (Convênio Guardachuva em Desenvolvimento). Parceria: Dr. Jorge Beyer Barrientos, Ingeniero Civil Industrial, Dr. Ordenación del Territorio, Urbanismo y Medio Ambiente Director Centro de Investigación Marítimo Portuario. 4 Atividades: Intercâmbio de pesquisa entre professores e alunos do Centro Marítimo e o Grupo de Pesquisa, Estratégias Projetuais em Território Urbanos: Degradados / Portuários. Desenvolvimento de extensão e palestras em conjunto, desenvolvimento de dossiê de território portuário.
- *Trienal de Arquitectura: Ciudades Humana – Encuentro De Arquitectura Y Ciudad Al Sur Del Mundo – Concepción / Chile*. Atividade: Workshop Internacional: *Estrategias De Producción De Ciudades + Humanas / Concepción – Chile*. Data: De 05 a 11 de abril de 2021. Convidado: Dr. Carlos Andrés Hernández Arriagada, Grupo de Pesquisa: Estratégias Projetuais em Territórios Urbanos Degradados e Portuários – LABSTRATEGY – [www.lab-strategy.com](http://www.lab-strategy.com). Atividade - Exposição de Resultados: Workshop Internacional: *Estrategias de Producción de Ciudades + Humanas / Concepción – Chile*. Data: De 20 a 28 de maio de 2021. Convidado: Dr. Carlos Andrés Hernández Arriagada, Grupo de Pesquisa: Estratégias Projetuais em Territórios Urbanos Degradados e Portuários – LABSTRATEGY – [www.lab-strategy.com](http://www.lab-strategy.com).

**Apreciação circunstanciada do supervisor:**

O pesquisador desenvolveu importante pesquisa sobre estratégias projetuais para a regeneração urbana de áreas portuárias advindas de processo de desindustrialização, atendendo vários objetivos das Metas do Milênio, resultando em prancha com propostas específicas para a Area do Valongo, em Santos, SP. Além do que o pesquisador apresentou uma postura bastante proativa em outras atividades definidas, tendo participado e

organizado inúmeros seminários e palestras no âmbito do IEA USP Cidades Globais, envolvendo também seus alunos, disciplinas e atividades acadêmicas junto à Universidade Mackenzie e ao Grupo de Pesquisa Labstrategy. Os resultados da pesquisa podem ser comprovados por profícua produção científica no período, algumas individuais, várias em coautoria, algumas inclusive com outros pesquisadores e supervisores do IEA. Meu parecer é pela aprovação das atividades de pós-doutorado do pesquisador Carlos Andrés Hernández Arriagada.



Eduardo Alberto Cuscè Nobre

#### **Sugestões para aperfeiçoamento do Centro de Síntese USP Cidades Globais:**

O Centro de Síntese USP Cidades Globais é a oportunidade de aglutinar a pesquisa científica aplicada à sociedade civil, com resultados tangíveis entre todas as pesquisas, possibilitando soluções aos territórios investigados, para a gestão pública, normativas e patentes, indo além do fomento e da possibilidade de publicações acadêmicas.

Devido às diversas expertises, o Instituto deveria manter uma estrutura de núcleos de trabalho, aglutinando os mestrados, doutores e grupos de pesquisa nas temáticas específicas investigadas, o que ampliaria a capacidade de produção científica.

Aglutinar através de algum programa de convite a jovens com Iniciações Científicas correlatas, atuar como incubadora para trabalhos temáticos de mestrado e poder ser a ponte entre doutorados, os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável e Sociedade Civil. Esses mecanismos alavancados por uma plataforma dinâmica de dados e informações tematizadas.

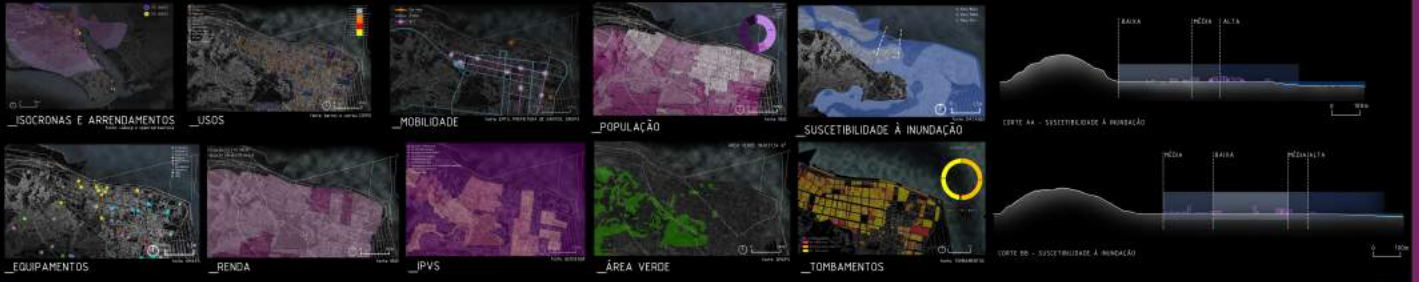
**Anexo Resultados.**



# ESTRATÉGIAS PROJETAIS APLICADAS NO DESENVOLVIMENTO DE HINTERLÂNDIA COMO PROMOTORA TERRITORIAL DE ÁREAS EM TRANSFORMAÇÃO ADVINDAS DO PROCESSO DE DESINDUSTRIALIZAÇÃO

VALONGO - SANTOS/SP

## INDICADORES



## IMPULSIONAR



## POTENCIALIZAR



## HIPÓTESE



A reconfiguração territorial da Hinterlândia através do crescimento produtivo e competitivo somente ocorrerá por meio do suporte de áreas em transformação advindas do processo de desindustrialização que estão concentradas ao longo das linhas férreas, gerando novas infraestruturas de urbanidade e de produtividade.

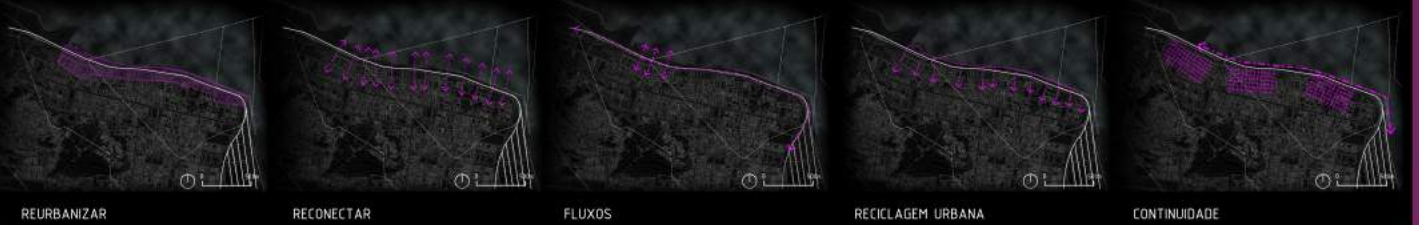
## PERGUNTAS

Questões de 1ª ordem:  
19 - Quais as estratégias de reestruturação territorial necessárias para a ampliação da abrangência da Umland, a qual passa potencializar zonas desindustrializadas para que possam fomentar urbanidade na estruturação destes territórios complexos e dinâmicos?

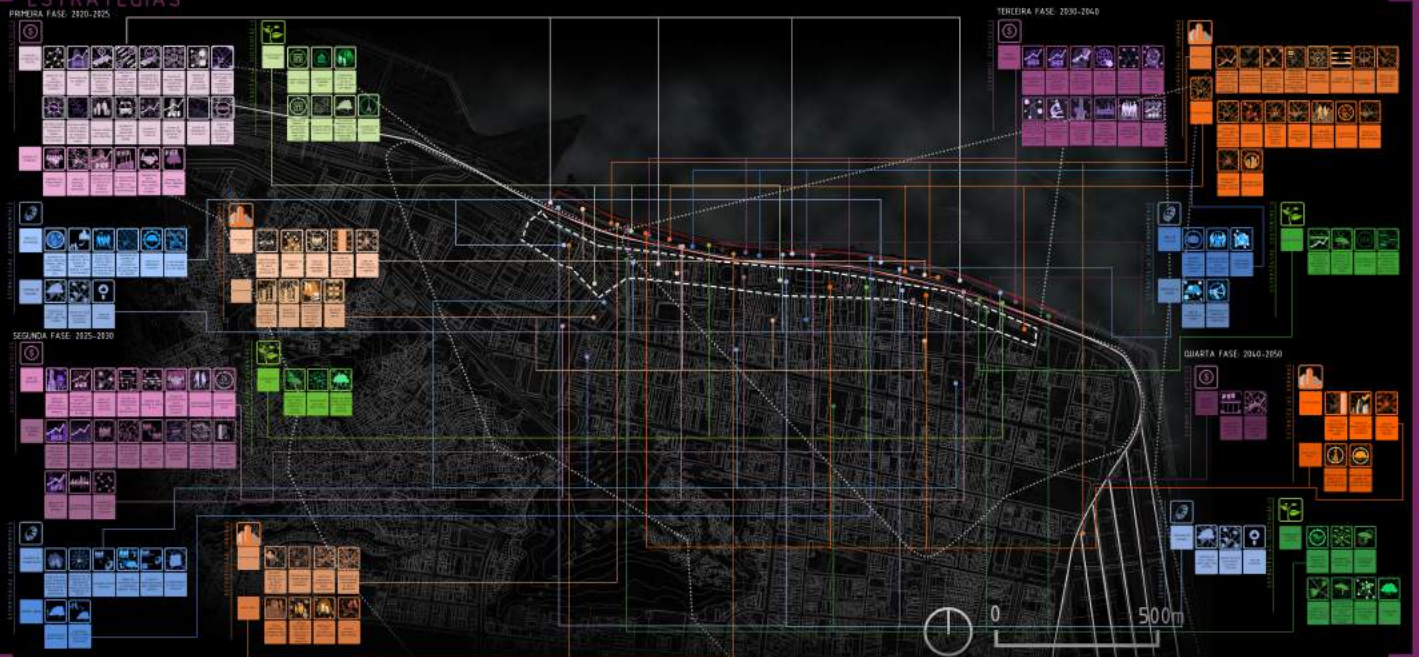
Questões de 2ª ordem:  
19 - Como as infraestruturas urbanas presentes nas zonas de Hinterlândia que se conectam ao longo das linhas férreas, cada vez mais complexas, podem fomentar reestruturações produtivas que permitam a transformação de áreas desindustrializadas?

29 - Como as zonas urbanas degradadas podem se configurar não em meras infraestruturas funcionais esgotadas pelo uso não qualificado ou pelo processo de desindustrialização, mas em áreas estratégicas potenciais para a impulsionamento econômico no fomento de Hinterlândia como novos modelos de Hub's?

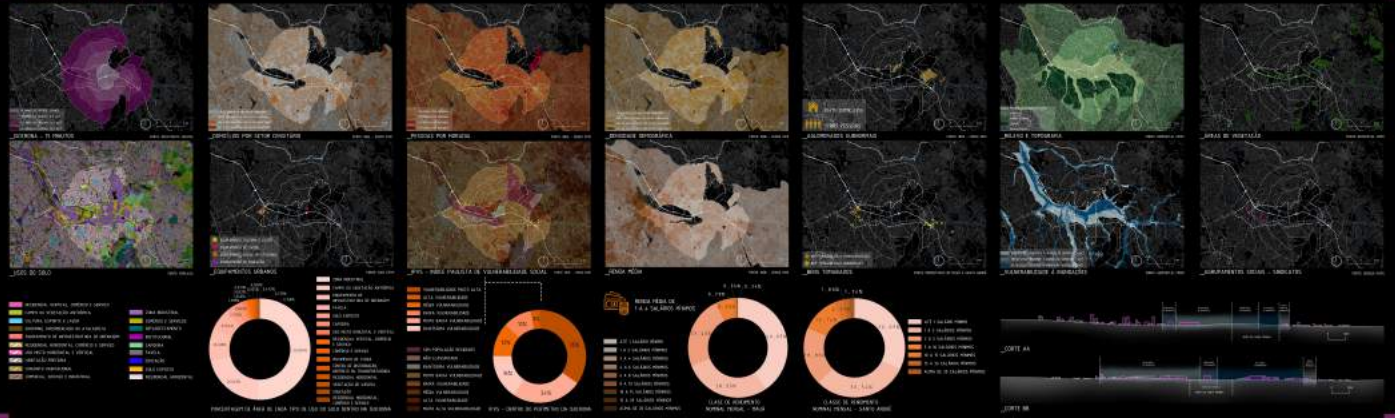
## AÇÕES TÁTICAS



## ESTRATÉGIAS



INDICADORES



IMPULSIONAR

**1. IMPULSIONAR** com a intenção de reativação do tecido urbano degradado: reorganizar o elemento que se caracteriza pelo mau uso do espaço.

IMPULSIONAR ESTRUTURAS DE REATIVAÇÃO URBANA E DE OPORTUNIDADES DE INVESTIMENTO.

INFRAESTRUTURAS TERRESTRES, NOVAS DISPOSITIVOS ATUANDO COMO INSTÂNCIAS DE REATIVAÇÃO URBANA.

RELAÇÕES ESPACIAIS: ARTICULAÇÃO DE ESPAÇOS COM POSSIBILIDADES DE INTEGRAÇÃO.

POTENCIALIZAR

**2. POTENCIALIZAR** focado na possibilidade de incrementar ações por meio de elementos que possam ser transformados ao longo do tempo.

ATIVOS ECONÔMICOS, INCENTIVOS E DESenvolvimento de polos atrativos para as atividades urbanas.

POSSIBILIDADES DE DESENVOLVIMENTO DE PROJETOS PARA ACESSIBILIDADE.

HIPÓTESE

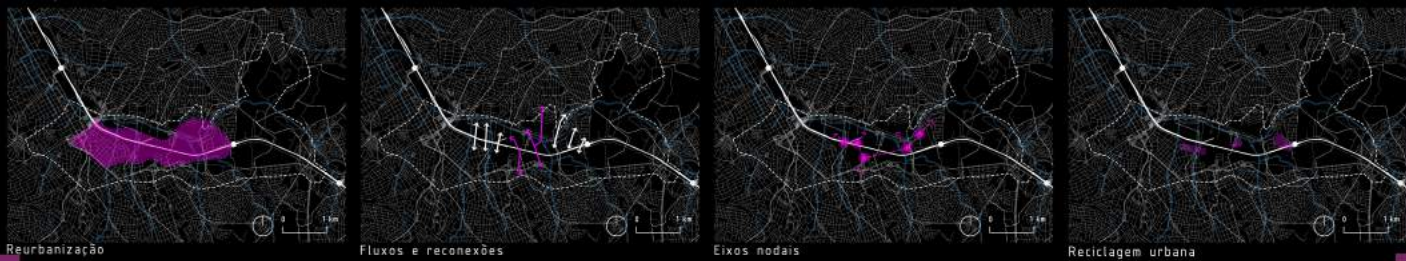


A reconfiguração territorial da Hinterlândia através do crescimento produtivo e competitivo somente ocorrerá por meio do suporte de áreas em transformação advindas do processo de desindustrialização que estão concentradas ao longo das linhas férreas, gerando novas infraestruturas de urbanidade e de produtividade.

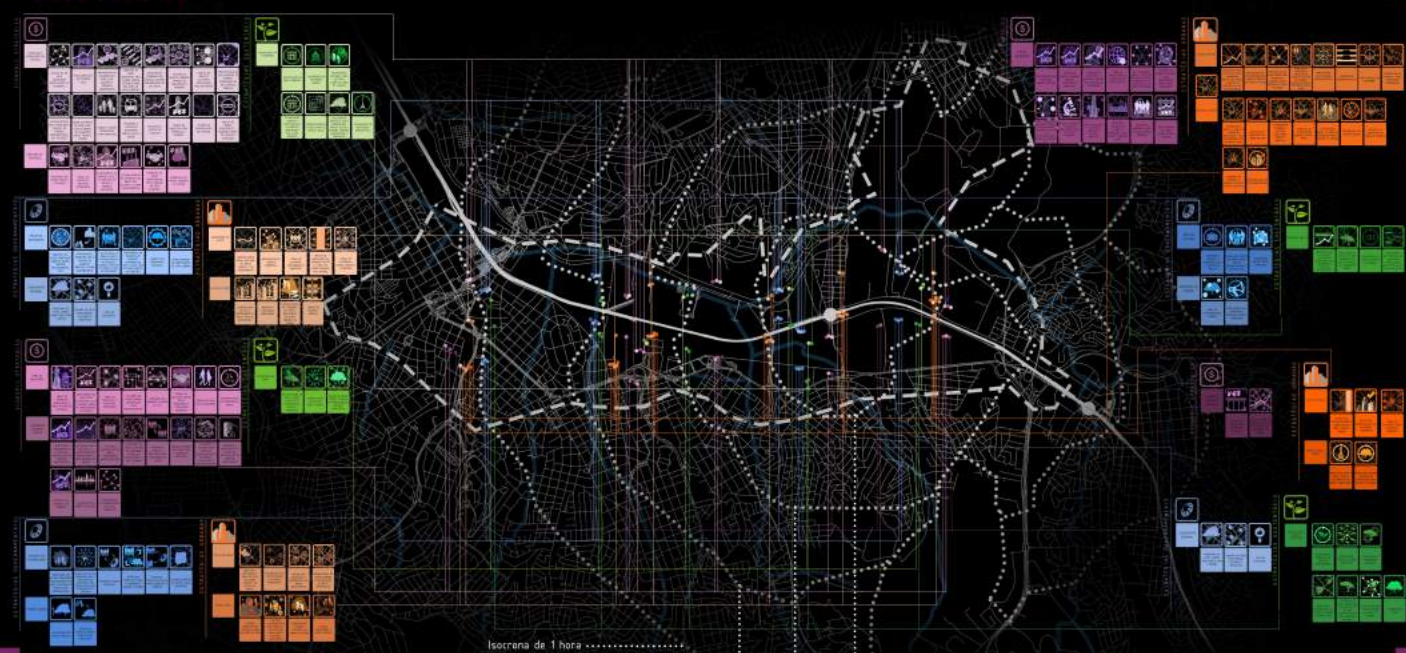
PERGUNTAS

- Questões de 1ª ordem:
- 12 - Quais as estratégias de reestruturação territorial necessárias para a ampliação da abrangência da Umland, a qual possa potencializar zonas desindustrializadas para que possam fomentar urbanidade na estruturação destes territórios complexos e dinâmicos?
- Questões de 2ª ordem:
- 19 - Como as infraestruturas urbanas presentes nas zonas de Hinterlândia que se conectam ao longo das linhas férreas, cada vez mais complexas, podem fomentar reestruturações produtivas que permitam a transformação de áreas desindustrializadas?
- 29 - Como as zonas urbanas degradadas podem se configurar não em meras infraestruturas funcionais esgotadas pelo uso não qualificado ou pelo processo de desindustrialização, mas em áreas estratégicas potenciais para a impulsão econômica no fomento de Hinterlândia como novos modelos de Hub's territoriais?

AÇÕES TÁTICAS

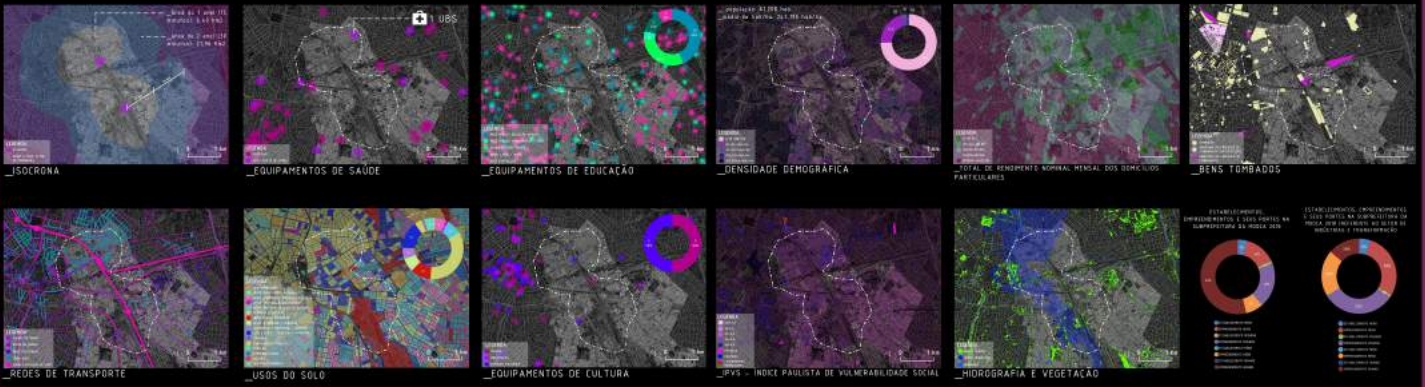


ESTRATÉGIAS



# ESTRATÉGIAS PROJETAIS APLICADAS NO DESENVOLVIMENTO DE HINTERLÂNDIA COMO PROMOTORA TERRITORIAL DE ÁREAS EM TRANSFORMAÇÃO ADVINDAS DO PROCESSO DE DESINDUSTRIALIZAÇÃO - BRÁS / MOOCA - SÃO PAULO / SP

## INDICADORES



## IMPULSIONAR

**1. IMPULSIONAR** COM A INTENÇÃO DE REINTEGRAÇÃO DO TÍPO URBANO DEGRADADO INDUZINDO ELEMENTO QUE SE CARACTERIZAM QUANDO APLICADOS

- IMPULSIONAR ESTRATÉGICO: IMPULSIONAR NOVOS ESTRATÉGIAS DE DESENVOLVIMENTO E DE OPORTUNIDADES DE CRESCIMENTO
- INFRAESTRUTURAS CONECTADAS: NOVOS DISPOSITIVOS ATUANDO COMO INDUTORES
- RELAÇÕES ESPACIAIS: ARTICULAR ESCALAS COMO POSSIBILIDADES DE INTEGRAÇÃO

**2. POTENCIALIZAR** FOCADO NA POSSIBILIDADE DE INCENTIVAR AÇÕES POR MEIO DE ELEMENTOS QUE REVALORIZAM ZONAS DEGRADADAS AO LONGO DAS TERREIROS

- NOVAS MORADIAS: DENSIFICAÇÃO - MISTO - TRIPLA HABITAR, PRODUÇÃO E ÓCIO
- ATIVOS ECONÔMICOS: INCENTIVO E DESENVOLVIMENTO DE POLOS ATRATIVOS PARA AS ATIVIDADES URBANAS
- PROGRAMAS PÚBLICOS: DESENVOLVIMENTO DE PROGRAMAS PARA AÇÕES PÚBLICAS
- AUTOGESTÃO URBANA: PROMOVER A DINAMIZAÇÃO DO ESPAÇO URBANO, MOVIMENTOS E TRAJETÓRIAS COMO ESTRATÉGIAS DE BENEFÍCIOS LOCAIS

## HIPÓTESE



A reconfiguração territorial da Hinterlândia através do crescimento produtivo e competitivo somente ocorrerá por meio do suporte de áreas em transformação advindas do processo de desindustrialização que estão concentradas ao longo das linhas férreas, gerando novas infraestruturas de urbanidade e de produtividade

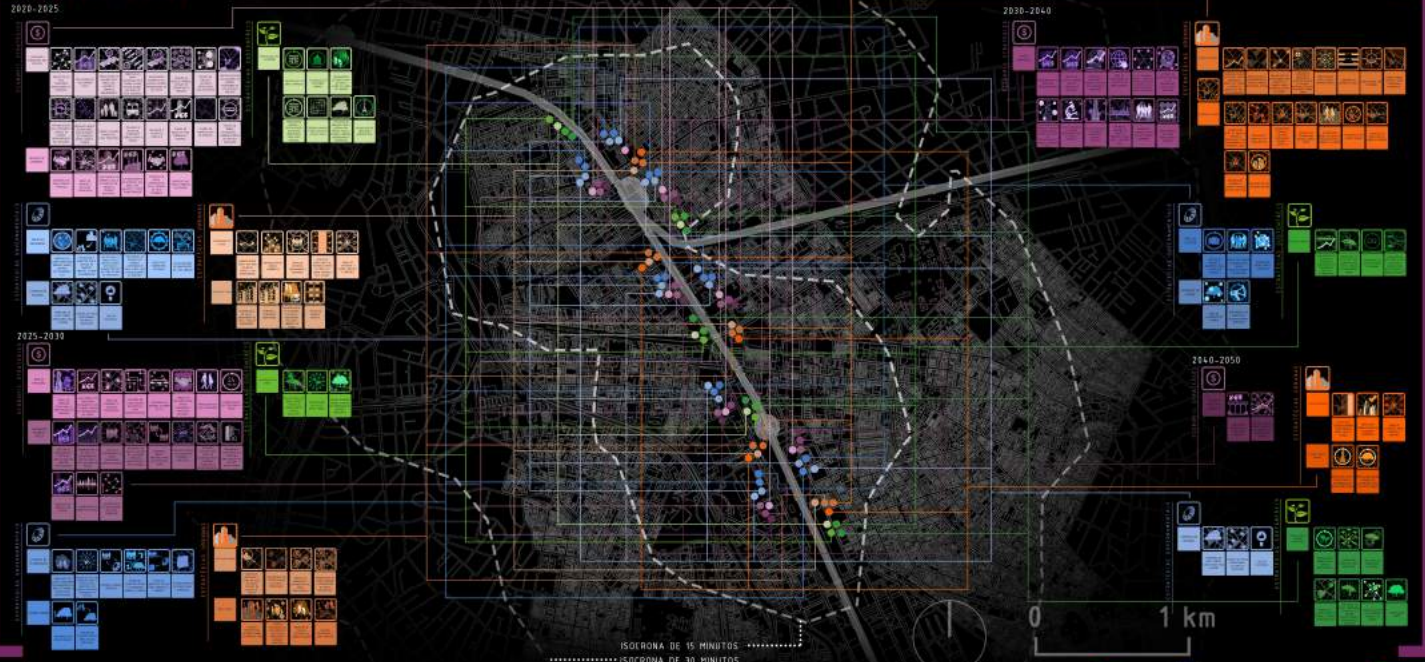
## PERGUNTAS

- Questões de 1º ordem:
- 1º - Quais as estratégias de reestruturação territorial necessárias para a ampliação da abrangência da Umland, a qual possa potencializar zonas desindustrializadas para que possam fomentar urbanidade na estruturação destes territórios complexos e dinâmicos?
- Questões de 2º ordem:
- 10 - Como as infraestruturas urbanas presentes nas zonas de Hinterlândia que se conectam ao longo das linhas férreas, cada vez mais complexas, podem fomentar reestruturações produtivas que permitam a transformação de áreas desindustrializadas?
- 2º - Como as zonas urbanas degradadas podem se configurar não em meras infraestruturas funcionais esgotadas pelo uso não qualificado ou pelo processo de desindustrialização, mas em áreas estratégicas potenciais para a impulsionamento econômica no fomento de Hinterlândia como novos modelos de Hub's territoriais?

## AÇÕES TÁTICAS



## ESTRATÉGIAS



# ESTRATÉGIAS PROJETAIS APLICADAS NO DESENVOLVIMENTO DE HINTERLÂNDIA COMO PROMOTORA TERRITORIAL DE ÁREAS EM TRANSFORMAÇÃO ADVINDAS DO PROCESSO DE DESINDUSTRIALIZAÇÃO - ÁGUA BRANCA- LAPA/SP

## INDICADORES



## IMPULSIONAR

**1. IMPULSIONAR** COM A INTENÇÃO DE REINICIAR O CICLO URBANO DESGASTADO INDICANDO ELEMENTOS QUE SE TRANSFORMAM DURANTE O FLUXO.

- IMPULSIONAR ESTRUTURAS: IMPLANTANDO UM TIPO DE ESTRUTURA DE DESENVOLVIMENTO E DE APROPRIAÇÃO DE ESPACIAMENTO.
- REESTRUTURAR: COORDENAR NOVOS E EXISTENTES EIXOS COMO INDICADORES.
- INDICAR ESTRATÉGIAS: ARTICULAR ESCALAS COMO POSSIBILIDADES DE INTERAÇÃO.

## POTENCIALIZAR

**2. POTENCIALIZAR** PERMITIR A POSSIBILIDADE DE PRESENTAR ACESSO PARA PODER DE IMPLEMENTAR NOVOS MODELOS DE ZONAS RECONSTRUIDAS AO LONGO DOS TERRITÓRIOS.

- NOVAS MENSURAS DE QUALIFICAÇÃO - MISTO - TRAJE: HABITAR, PRODUCIR E OLER.
- ATIVAR ECONOMIAS: INCENTIVO E DESENVOLVIMENTO DE POLOS ATRATIVOS PARA AS ATIVIDADES URBANAS.
- RECICLAGEM URBANA: PREVENIR A DIMINUIÇÃO DE ESPAÇOS URBANOS, MOVIMENTOS E TRAJETÓRIAS COMO ESTRATÉGIAS DE BENEFÍCIOS COLETIVOS.
- PROGRAMAS PÚBLICOS: DESENVOLVIMENTO DE PROGRAMAS PARA AÇÕES PÚBLICAS.

## HIPÓTESE



## PERGUNTAS

- Questões de 1ª ordem:
- 1ª - Quais as estratégias de reestruturação territorial necessárias para a ampliação da abrangência da Umland, a qual possa potencializar zonas desindustrializadas para que possam fomentar urbanidade na estruturação destes territórios complexos e dinâmicos?
- Questões de 2ª ordem:
- 2ª - Como as infraestruturas urbanas presentes nas zonas de Hinterlândia que se conectam ao longo das linhas férreas, cada vez mais complexas, podem fomentar reestruturações produtivas que permitam a transformação de áreas desindustrializadas?
- 2ª - Como as zonas urbanas degradadas podem se configurar não em meras infraestruturas funcionais esgotadas pelo uso não qualificado ou pelo processo de desindustrialização, mas em áreas estratégicas potenciais para a impulsão econômica no fomento de Hinterlândia como novos modelos de Hub's territoriais?

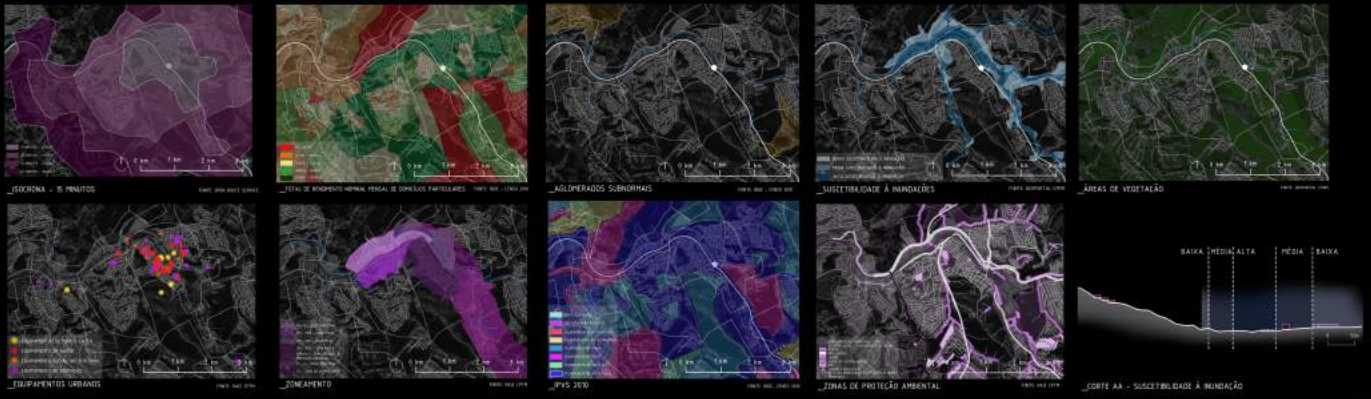
## AÇÕES TÁTICAS



## ESTRATÉGIAS



INDICADORES



IMPULSIONAR

- 1. **IMPULSIONAR** COM A INTENÇÃO DE REINVENÇÃO DO TECIDO URBANO DEGRADADO: REORGANIZANDO ELEMENTOS QUE SE CARACTERIZAM (MANTENDO APLICAÇÃO)
- 2. **IMPULSIONAR** ESTRUTURANDO IMPLANTAÇÃO DE NOVAS ESTRUTURAS DE RECONEXÃO URBANA E DE OPORTUNIDADES DE INTERVENÇÃO
- 3. **INFRAESTRUTURAS** TERRESTRES, NOVAS DISPOSITIVOS ATUANDO COMO INSERTEIS
- 4. **REINVENÇÃO** ESPACIAIS: ARTICULANDO ESPAÇOS COM POSSIBILIDADES DE INTEGRAÇÃO



- 1. **IMPULSIONAR** ESTRUTURAS RECONEXÃO E RE-ESTRUTURAR DE CONECTIVIDADES
- 2. **OPORTUNIDADES** PRODUTIVAS, INDUÇÃO E IMPULSION DE OPORTUNIDADES QUE GERAM AS ESTRATÉGIAS COMO REATIVIDADE QUALITATIVAS PARA ESTRATÉGIAS URBANAS
- 3. **RECONEXÃO** TERRESTRES ENLACE URBANO RECONEXÃO DE RECONEXÃO, INTELIGENTES FUNDAMENTOS DE CÂMBIOS

POTENCIALIZAR



- 1. **POTENCIALIZAR** FOCADO NA POSSIBILIDADE DE INCREMENTAR AÇÕES POR MEIO DE ELEMENTOS QUE RELEVAM COM ZONAS REORGANIZANDO AO LONGO DO TUDO TUDO
- 2. **ATIVIDADES** ECONÔMICAS, INCENTIVO E DESARROLVIMENTO DE BOLSAS ATRATIVAS PARA AS ATIVIDADES URBANAS
- 3. **PROGRAMAS** PÚBLICOS, DESENVOLVIMENTO DE PROGRAMA PARA AÇÕES PÚBLICAS

HIPÓTESE



A reconfiguração territorial da Hinterlândia através do crescimento produtivo e competitivo somente ocorrerá por meio do suporte de áreas em transformação advindas do processo de desindustrialização que estão concentradas ao longo das linhas férreas, gerando novas infraestruturas de urbanidade e de produtividade

PERGUNTAS

- Questões de 1ª ordem:
- 18 - Quais as estratégias de reestruturação territorial necessárias para a ampliação da abrangência da Umland, a qual possa potencializar zonas desindustrializadas para que possam fomentar urbanidade na estruturação destes territórios complexos e dinâmicos?
- Questões de 2ª ordem:
- 19 - Como as infraestruturas urbanas presentes nas zonas de Hinterlândia que se conectam ao longo das linhas férreas, cada vez mais complexas, podem fomentar reestruturações produtivas que permitam a transformação de áreas desindustrializadas?
- 20 - Como as zonas urbanas degradadas podem se configurar não em meras infraestruturas funcionais esgotadas pelo uso não qualificado ou pelo processo de desindustrialização, mas em áreas estratégicas potenciais para a impulsion econômica no fomento de Hinterlândia como novos modelos de Hub's territoriais?

AÇÕES TÁTICAS



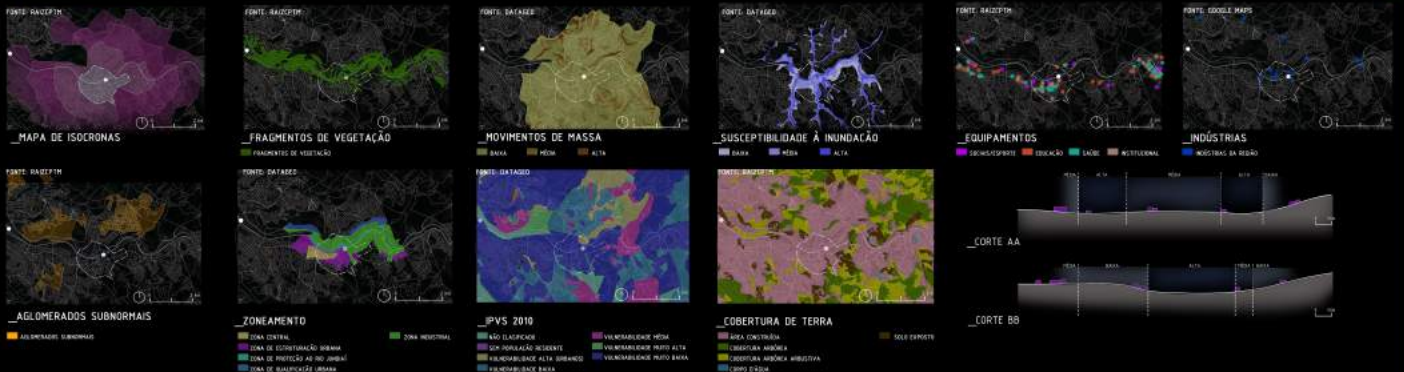
ESTRATÉGIAS



# ESTRATÉGIAS PROJETAIS APLICADAS NO DESENVOLVIMENTO DE HINTERLÂNDIA COMO PROMOTORA TERRITORIAL DE ÁREAS EM TRANSFORMAÇÃO ADVINDAS DO PROCESSO DE DESINDUSTRIALIZAÇÃO

VÁRZEA PAULISTA / JUNDIAÍ - SP

## INDICADORES



## IMPULSIONAR



## POTENCIALIZAR



## HIPÓTESE



## PERGUNTAS

- Questões de 18ª ordem:
- 18 - Quais as estratégias de reestruturação territorial necessárias para a ampliação da abrangência da Umland, a qual possa potencializar zonas desindustrializadas para que possam fomentar urbanidade na estruturação destes territórios complexos e dinâmicos?
- Questões de 2ª ordem:
- 19 - Como as infraestruturas urbanas presentes nas zonas de Hinterlândia que se conectam ao longo das linhas férreas, cada vez mais complexas, podem fomentar reestruturações produtivas que permitam a transformação de áreas desindustrializadas?
- 20 - Como as zonas urbanas degradadas podem se configurar não em meras infraestruturas funcionais esgotadas pelo uso não qualificado ou pelo processo de desindustrialização, mas em áreas estratégicas potenciais para a impulsão econômica no fomento de Hinterlândia como novos modelos de Hub's territoriais?

## AÇÕES TÁTICAS



## ESTRATÉGIAS

