



Foca na Pauta

Alunos da Unisantos falam sobre a revitalização do Porto e Centro de Santos

Ideia é ligar os bairros Valongo e Paquetá para viabilizar o projeto Parque Valongo.

HÁ 2 DIAS · EM EDUCAÇÃO

Projeto de revitalização do Porto de Santos inclui renovação urbana no Centro

Ideia é ligar os bairros Valongo e Paquetá para viabilizar o projeto Parque Valongo.



Por Ana Claudia Gomes*
11/08/2018 06h13 - Atualizado 11/08/2018 06h13



Projeto Parque Valongo visa transformar a área dos armazéns no Porto de Santos, SP (Foto: Luíza Machado)

A pós mais de 20 anos de promessas de revitalização do Porto de Santos, no litoral de São Paulo, a prefeitura estuda um novo projeto, o Parque Valongo. De acordo com o secretário-adjunto de Desenvolvimento Urbano, Glaucus Renzo Farinello, a ideia é de um centro voltado para o lazer, turismo e esporte, sem incluir a atividade portuária, como o terminal de cruzeiros. O projeto foi adaptado para a situação atual do município, além de integrar a política urbana.

Para que essa nova proposta seja viável, Farinello afirma que é necessário repovoar a área central. “Durante 30 anos, de forma legal, forçamos a desocupação da região, porque era proibido ter moradias no Centro. Santos é uma cidade compacta, e sua dinâmica exige que as coisas aconteçam o mais próximo possível de onde se mora”. Os bairros Valongo e Paquetá seriam as principais peças para essa renovação urbana, já que estão mais livres de restrições do Patrimônio Histórico.

Segundo o secretário, o Parque Valongo será um vetor de desenvolvimento, uma vez que Santos está muito ligada à praia, e a maioria das pessoas quer morar perto de um ponto de lazer. Por isso, ele acredita que a área dos antigos armazéns é essencial para que se consiga mudar um pouco a dinâmica na região central.

“Essa área não tem mais uso portuário, então, existe potencial para que seja feito esse resgate para a cidade. A ideia é ligar esses dois bairros, que são polos de renovação urbana, e toda a frente do Centro com esse parque urbano, para que as pessoas consigam opções de passeio”, explica Farinello.

Ele avalia, ainda, que a transformação urbana não pode ser pensada em curto prazo. Para isso, a prefeitura, a Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp) e a Rumo, concessionária ferroviária que atua no cais, conversam para estabelecer as premissas de cada esfera, e chegar a um acordo final, que não impeça o desenvolvimento do Porto.

CONTINUA DEPOIS DA PUBLICIDADE



Com esses projetos alinhados, é possível que a prefeitura mobilize recursos para que, aos poucos, consiga transformar a região dos armazéns. O secretário-adjunto considera importante estabelecer uma agenda, fazer as intervenções que cabem ao município e, desse modo, trazer dinheiro privado para viabilizar a renovação urbana, construção de moradias e revitalização.

“Em curto prazo, vamos ter ações pontuais, como o funcionamento do VLT [Veículo Leve sobre Trilhos], as intervenções, viabilização de calçadas e planejamento do parque. Então, talvez daqui a cinco anos, a gente consiga ver grandes mudanças”, prevê Farinello.

Projeto abandonado

Este não é o primeiro projeto para a área que o município tenta viabilizar nessa década. No início de 2012, a Prefeitura de Santos anunciou o Porto Valongo, um complexo turístico e de atividades portuárias localizado entre os armazéns abandonados 1 e 8, que não saiu do papel.

Motivado pela situação da cidade na época, que atraiu muitos investimentos por conta da expectativa de extração de petróleo e gás no pré-sal, o projeto apresentado pela empresa especializada Ove Arup & Partners era ambicioso. O complexo contaria com um terminal de cruzeiros com capacidade para três navios, bases oceanográficas da Universidade de São Paulo e da Universidade Federal de São Paulo, e uma marina pública com 195 pontos de atracação, além de restaurantes, hotéis, lojas, escritórios e o Museu Marítimo do Porto.

Seriam, no total, 140 mil m² de área construída, em um investimento de quase R\$ 555 milhões da iniciativa privada. Além disso, visando melhorar o trânsito rodoferroviário no cais do Saboó, seria construído o Mergulhão, uma pista subterrânea de 1.130 metros.

No início deste ano, a Codesp desistiu de prosseguir com o Mergulhão. O alto custo da obra, de aproximadamente R\$ 1 bilhão, mais a falta de tempo e a necessidade de interromper o acesso ao Porto por dois anos para que a obra fosse realizada, foram os principais motivos. Com isso, o projeto Porto Valongo parou de vez.

Para o professor universitário Hélio Hallite, especialista em assuntos portuários, a ideia do Porto Valongo já surgiu com problemas. “O Mergulhão nasceu ambíguo, com muitos erros conceituais”. Ele cita como exemplo a convivência do turismo com o fluxo dos modais logísticos de caminhões e trens.

Hallite ainda comenta que, para realizar a revitalização da área portuária, é importante solucionar os problemas logísticos. “Trata-se de implementar um projeto de perfeição técnica. Temos que entender a expansão do transporte ferroviário, inclusive os vagões para contêineres, além do tráfego de caminhões com cargas especiais de grandes dimensões. Tudo isso em um cenário de revitalização do Centro Histórico, onde as pessoas seriam convidadas a caminhar na área dos antigos armazéns completamente restaurados, com diversas opções de entretenimento”.

Além disso, ele destaca que o Porto de Santos tem muitas prioridades, como demandas de reconstrução do patrimônio histórico, conclusão dos projetos das perimetrais e ampliação das retroáreas. Isso tudo, avalia, seria resultado da falta de planejamento em décadas passadas, ou de sucessivos adiamentos. “É como se estivéssemos começando a história de um novo porto”.

**Sob supervisão de Ivair Vieira Jr, do G1 Santos*