

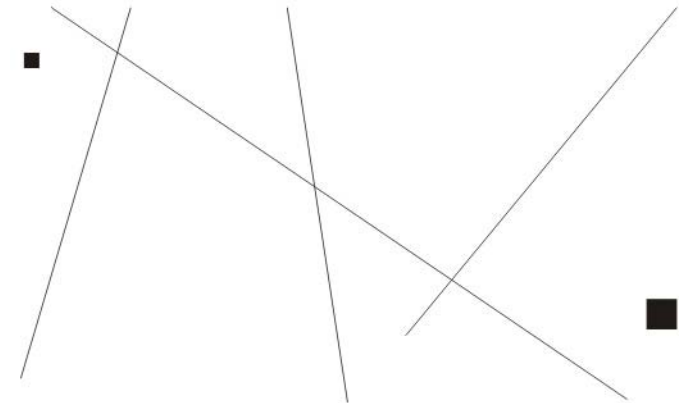
José Maria de Macedo Filho



# Santos

zona de fronteira

Mutações do Largo Marquês de Monte Alegre



São Paulo 2008

# **Livros Grátis**

<http://www.livrosgratis.com.br>

Milhares de livros grátis para download.

**José Maria de Macedo Filho**



**Santos**, zona de fronteira:  
Mutações do Largo Marquês de Monte Alegre

Dissertação apresentada à Faculdade de  
Arquitetura e Urbanismo da Universidade de  
São Paulo como parte dos requisitos  
necessários à obtenção do título de mestre  
em Arquitetura e Urbanismo.

Área de concentração: Projeto de Arquitetura  
Orientador: Edgar Gonçalves Dente

São Paulo 2008

À minha esposa Christiane, amor incansável,  
mesmo nos momentos mais difíceis.



## Agradecimentos

Ao meu querido orientador Edgar, por me conduzir durante este processo, apontando questões a respeito da produção dos grandes mestres da escola de arquitetura paulista e seu legado histórico, através destes depoimentos, ressalto o privilégio que tive de conhecer os pormenores da história da FAUUSP.

Aos meus pais Nair e José, pela motivação e carinho; ao meu irmão Fernando pela assessoria tecnológica, ao Sr. Jorge Ferreira pelo apoio incondicional. Aos amigos Tiago Morgero, Nelson Dias, Merten Nefs e, especialmente, Clarissa Castro Souza.

Aos companheiros professores da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da UNISANTOS, Gino Caldato, Ney Caldato, Cássia Magaldi, Douglas Canjani, José Guilherme Whitaker, Paulo Von Poser e, finalmente, aos professores Leila Diégoli e Silvio Sawaya, que expandiram os horizontes deste trabalho no processo de qualificação.

## Resumo

MACEDO FILHO, Santos, Zona de fronteira: mutações do Largo Marquês de Monte Alegre. 2008. 230p. Dissertação de mestrado – Projeto de arquitetura, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2008.

A verificação dos processos de mutação do Largo Marquês de Monte Alegre, no bairro do Valongo em Santos e, sua conturbada relação com a faixa portuária e frente de água, são o objetivo desta pesquisa. Partindo da análise sistemática de seus elementos constitutivos: geográficos, arquitetônicos, infra-estruturais, urbanos e sociais, são delineados os fatores que determinaram sua construção, sua centralidade e, posteriormente, os fenômenos de degradação e esvaziamento funcional. Aplica-se o termo zona de fronteira ao lugar, por seu caráter emblemático e mutante, onde, através da compreensão e percepção de seu valor histórico, de memória e permanência do patrimônio urbano, é apontada a possibilidade e desejo de sua recuperação, retomando sua condição de centro e elemento indutor da reconversão de toda área histórica da cidade.

## **Abstract**

MACEDO FILHO, Santos, Frontier Zone: mutations of Largo Marquês de Monte Alegre. 2008. 230p. Dissertation (Master) – Projeto de arquitetura, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2008.

The verification of Largo Marquês de Monte Alegre mutation process, in the neighborhood of Valongo in Santos City, and the complex relationship between Santos port and its waterfront, is the main objective of this research. Starting from the systematic analysis of its constituent elements: geographic, infrastructure, urban and social, it's possible to outline the mechanisms that once determined its construction, its centrality and, later, the degradation process and functional emptiness. The term frontier zone can be applied to this place, due to its emblematic and mutant character, where, through the understanding and perception of its historical value, memory and remains of urban patrimony, it opens the possibility and desire for its recovery, bringing back its center condition and inductor element for the whole regeneration of Santos city historical area.

## Lista de ilustrações

Figura 01	Localização do Largo Marquês de Monte Alegre	Pág. 019
Figura 02	Área central - bairro do Valongo em destaque	Pág. 020
Figura 03	Bairro do Valongo – Largo em destaque	Pág. 020
Figura 04	Largo Marquês de Monte Alegre atualmente	Pág. 020
Figura 05	Largo Marquês de Monte Alegre início do século XX	Pág. 021
Figura 06	Área central de Santos - Largo em destaque	Pág. 022
Figura 07	Rua Antonina (atual Rua XV de Novembro) em 1865	Pág. 026
Figura 08	Rua XV de Novembro com bondes puxados por burros	Pág. 027
Figura 09	Panorama de Santos em 1902	Pág. 028
Figura 10	Vista geral da cidade de Santos atualmente	Pág. 030
Figura 11	Antigos limites de Santos	Pág. 033
Figura 12	Atual situação do porto de Santos	Pág. 037
Figura 13	Povoamento do território paulista	Pág. 040
Figura 14	Antigos planos inclinados da serra	Pág. 041
Figura 15	São Paulo porto seco – Santos porto marítimo	Pág. 042
Figura 16	Conexões da região macrometropolitana de S. Paulo	Pág. 044
Figura 17	Traçado do antigo Porto de Canoas e foz do Ribeirão São Bento	Pág. 047
Figura 18	Locação dos elementos constitutivos	Pág. 048
Figura 19	Largo Marquês de Monte Alegre atualmente	Pág. 051
Figura 20	Igreja de Santo Antônio do Valongo na década de 1870	Pág. 051
Figura 21	Aspecto do Porto de Canoas no século XIX	Pág. 052
Figura 22	Santos em 1714	Pág. 055
Figura 23	Largo Marquês de Monte Alegre atualmente	Pág. 059
Figura 24	Estação de trens São Paulo Railway no início do século XIX	Pág. 059
Figura 25	Mapa das estradas de ferro em São Paulo	Pág. 060
Figura 26	Primeira estação da São Paulo Railway em Santos, 1865	Pág. 062
Figura 27	Estação da São Paulo Railway em Santos, início do século XX	Pág. 063
Figura 28	Centro histórico de Santos em 1822	Pág. 065
Figura 29	Centro histórico de Santos em 1980	Pág. 065

Figura 30	Vista geral do atual porto de Santos	Pág. 066	Figura 61	Levantamento dos Casarões do Valongo em 1984	Pág. 117
Figura 31	Largo Marquês de Monte Alegre atualmente	Pág. 068	Figura 62	Primeiro incêndio dos Casarões do Valongo em 1985	Pág. 118
Figura 32	Porto de Santos no início do século XX	Pág. 068	Figura 63	Primeiro desabamento dos Casarões do Valongo em 1986	Pág. 119
Figura 33	Obras no cais da morte	Pág. 070	Figura 64	Aspecto dos Casarões do Valongo arruinados em 2007	Pág. 120
Figura 34	Relação porto – ferrovia junto ao Valongo, 1889	Pág. 071	Figura 65	Habitações em cortiços nas APC(s)	Pág. 123
Figura 35	Porto moderno de Santos em 1902	Pág. 072	Figura 66	Largo Marquês de Monte Alegre em 2007	Pág. 125
Figura 36	Carregadores de café do porto de Santos	Pág. 074	Figura 67	Largo Marquês de Monte Alegre em 2007	Pág. 126
Figura 37	Largo Marquês de Monte Alegre atualmente	Pág. 076	Figura 68	Mapas de uso do solo e níveis de proteção do centro de Santos	Pág. 131
Figura 38	Casarões do Valongo, década de 1960	Pág. 076	Figura 69	Lisboa, Parque das Nações (Expo 98) em 2007	Pág. 137
Figura 39	Casarões do Valongo em 1913	Pág. 077	Figura 70	Rotterdam – Ponte Erasmus, Kop van Zuid	Pág. 143
Figura 40	Corte esquemático do Largo Marquês de Monte Alegre	Pág. 078	Figura 71	Recorte da área inventariada	Pág. 148
Figura 41	Planta de reforma dos Casarões do Valongo em 1913	Pág. 080	Figura 72	Temporada de cruzeiros marítimos de 2007	Pág. 151
Figura 42	Casarões do Valongo no início do século XX	Pág. 082	Figura 73	Eixo da Rua São Bento – rebaixamento da Avenida Portuária	Pág. 153
Figura 43	Largo Marquês de Monte Alegre em 07 de janeiro de 1902	Pág. 084	Figura 74	Sistema Ferroviário e Rodoviário do centro de Santos	Pág. 154
Figura 44	Aspecto da Vila de Santos em 1822	Pág. 085	Figura 75	Estudo para rebaixamento da avenida portuária	Pág. 155
Figura 45	Esquema síntese de formação do Largo	Pág. 087	Figura 76	Estudo para rebaixamento da avenida portuária	Pág. 155
Figura 46	Esquema de relações entre elementos constitutivos e o Largo	Pág. 088	Figura 77	Atracadouro avançado, marina mirante	Pág. 156
Figura 47	Planta de Santos em 1878, traçada por Jules Martins	Pág. 090	Figura 78	Sistemas de sub-centralidades e principais usos atuais	Pág. 159
Figura 48	Áreas funcionais do centro de Santos	Pág. 091	Figura 79	Possibilidade de zoneamento misto	Pág. 160
Figura 49	Carta da cidade de Santos no início do século XX	Pág. 096	Figura 80	Relações entre os Casarões e estacionamentos subterrâneos	Pág. 161
Figura 50	Rua Rangel Pestana em 1907 – vista do canal 01	Pág. 097	Figura 81	Corte esquemático do rebaixamento da avenida portuária	Pág. 161
Figura 51	Igreja de Santo Antônio do Valongo em 2007	Pág. 100	Figura 82	Valongo: Vetores / Linhas e Prótese Urbana	Pág. 163
Figura 52	Estação de trens São Paulo Railway em 2007	Pág. 103	Figura 83	Mobilidade da região macrometropolitana de São Paulo	Pág. 164
Figura 53	Pátio de manobras da Estação em 2007	Pág. 104	Figura 84	Estudo para redesenho do centro histórico - planta	Pág. 168
Figura 54	Área atual do porto de Santos	Pág. 106	Figura 85	Estudo para redesenho do centro histórico – corte geral	Pág. 169
Figura 55	Vista do setor leste do porto a partir do Valongo	Pág. 106	Figura 86	Estudo para redesenho do centro histórico – corte estação	Pág. 170
Figura 56	Intensa movimentação de caminhões junto ao Largo	Pág. 110	Figura 87	Estudo para redesenho do centro histórico – corte casarões	Pág. 171
Figura 57	Expansão portuária na cidade de Santos	Pág. 111	Figuras	Estudos exploratórios volumétricos. Modelos tridimensionais	Páginas
Figura 58	Setor leste do porto, visto a partir do Outeirinhos	Pág. 111	88 a 101		172 a 185
Figura 59	Porto do Valongo situação atual	Pág. 112			
Figura 60	Faixa portuária junto ao Largo em 2007	Pág. 113			

## Lista de tabelas

Tabela 01	Desenvolvimento da população no município de Santos	Pág. 025
Tabela 02	Situação dos principais terminais portuários do Brasil	Pág. 037
Tabela 03	Movimento da São Paulo Railway de 1870 a 1935	Pág. 061
Tabela 04	Concorrência entre a Rodovia e a Ferrovia entre 1947 e 1958	Pág. 103
Tabela 05	Dados demográficos no município de Santos entre 1960 e 1990	Pág. 109

## Lista de abreviaturas e siglas

APC	Área de Proteção Cultural
CEL/COPPEAD	Centro de Estudos em Logística, Cátedra L'Orél de Comportamento do Consumidor - Instituto de Pesquisa e Pós-Graduação em Administração de Empresas da UFRJ
CDS	Companhia Docas de Santos
CONDEPASA	Conselho de Defesa do Patrimônio Cultural de Santos
CONDEPHAAT	Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico do Estado de São Paulo
CODESP	Companhia Docas do Estado de São Paulo
CPC	Corredor de Proteção Cultural
DPH	Departamento do Patrimônio Histórico de São Paulo
FAMS	Fundação Arquivo e Memória de Santos
FAU	Faculdade de Arquitetura e Urbanismo
FEPASA	Ferrovia Paulista S.A.
IAB	Instituto de Arquitetos do Brasil
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia Estatística
IPHAN	Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional
IPTU	Imposto Predial e Territorial Urbano
ISS	Imposto Sobre Serviço
NP	Níveis de proteção
NESE	Núcleo de pesquisa e Estudos Sócio-econômicos da Universidade Santa Cecília dos Bandeirantes
PMS	Prefeitura Municipal de Santos
RMBS	Região Metropolitana da Baixada Santista
SEPLAN	Secretaria de Planejamento de Santos
SEFIN	Secretaria de Finanças
SETUR	Secretaria de Turismo
UNISANTOS	Universidade Católica de Santos
UFRJ	Universidade Federal do Rio de Janeiro
USP	Universidade de São Paulo

# Sumário

<b>Introdução</b> .....	12
<b>Identidade, forma e função</b> .....	16
1.1. Largo Marquês de Monte Alegre .....	17
1.2. Santos .....	23
1.3. Bairro do Valongo.....	31
1.4. Conexões entre litoral e interior .....	38
<b>Consonâncias</b> .....	46
2.1. Elementos Constitutivos.....	49
2.1.1. Igreja do Valongo .....	49
2.1.2. Ferrovia .....	56
2.1.3. Porto .....	67
2.1.4. Casarões do Valongo.....	75
2.2. A nova centralidade.....	83



<b>Dissonâncias</b> .....	92
3.1. Entropia local.....	94
3.1.1. Permanência religiosa.....	98
3.1.2. Declínio do sistema ferroviário.....	101
3.1.3. Mutações portuárias.....	105
3.1.4. Arruinamento dos Casarões do Valongo.....	114
3.2. Perda de Centralidade.....	121
<b>Ressonâncias</b> .....	128
4.1. O lugar do centro.....	128
4.1.1. Disposições Sociais.....	138
4.2. Zona de fronteira.....	144
4.2.1. Imagens para zona de fronteira.....	150
<b>Considerações finais</b> .....	186
<b>Referências bibliográficas</b> .....	191
<b>Apendice A</b> - Fichas de pré-inventário.....	199
<b>Apêndice B</b> - Mapeamento das fichas de pré-inventário.....	227

## Introdução

A cidade de Santos e seu porto estão intimamente ligados desde sua fundação, atualmente operam como organismos distintos, e são alvos de pesquisas e projetos que abordam formas pacíficas de convívio entre si. Ao longo deste trabalho, além dos aspectos físicos e funcionais, foram verificados alguns dos mecanismos que governam os interesses da cidade e porto, que quase na sua totalidade, se apresentam contrários, tornando muito desgastante suas relações.

No centro desta discussão constatamos a presença de grandes áreas urbanas, bairros inteiros, que funcionaram como faixas de extensão das atividades portuárias durante décadas e, hoje, enfrentam intensa deterioração patrimonial, devido aos processos de modernização, mecanização e migração do porto, que deixou para trás importantes frentes de água com infra-estrutura instalada, porém, obsoleta para as atividades portuárias ou, simplesmente, passaram a operar fechados e de costas para a cidade.

Neste sentido, destacamos que o bairro do Valongo, um dos mais antigos da cidade, abriga importantes monumentos arquitetônicos como o Santuário Franciscano, a Estação de Trem e os Casarões do Valongo, além de ser a origem do porto moderno de Santos, com os primeiros 260 metros de cais corridos, executados no final do século XIX, no local do antigo porto do Bispo ou de Canoas. Reflexo da necessidade de expansão e modernização de suas instalações devido à grande demanda de exportação de café, oriundo do interior paulista, cujo escoamento foi viabilizado através das inovadoras instalações da ferrovia São Paulo Railway Company, ligando Santos ao interior em 1865.

O posicionamento geográfico e a construção de tais elementos delinearam um lugar, que havia sido a “porta de saída” da cidade rumo ao planalto, com a chegada da ferrovia e porto modernos, assumiu inicialmente a condição de “porta de entrada” (apesar do posicionamento deslocado) e, na virada do século XIX para o século XX, de “centro da cidade”. Esta última condição levou a sociedade a conhecer este lugar como Largo Marquês de Monte Alegre, local de importantes acontecimentos sociais, religiosos, comerciais e políticos que

refletiam o poder econômico conferido a Santos e ao Estado de São Paulo, devido aos negócios do café.

O fecundo período de pujança econômica trouxe consigo profundas alterações no cotidiano da cidade e sua lógica de crescimento foi orientada a se expandir no sentido leste e sul, através da criação de solo urbano com o projeto dos canais de drenagem de Saturnino de Brito e a conseqüente criação de grandes avenidas. No decorrer do século XX, diante deste novo quadro de ocupação, o centro da cidade, juntamente com o bairro do Valongo, foram submetidos a um complexo processo de esvaziamento do uso residencial e assumiram suas vocações administrativas, comerciais e de prestação de serviços.

No caso do Largo Marquês de Monte Alegre este cenário é caótico. A priorização das atividades portuárias, apesar de obsoletas nesta faixa, configurou um gargalo de passagem de carga e descarga das operações terrestres do porto que, com a intensa movimentação de veículos, trouxe consigo fortes agentes dinamizadores da degradação urbana de seu entorno.

Diante deste quadro, constatamos que a frente de água de Santos é um território que, ao procurar o diálogo com

a cidade, encontra barreiras políticas, institucionais e sociais que dificultam tal relação. Com o processo de desindustrialização da década de 1970, a prioridade para algumas cidades portuárias, em distintas partes do mundo, foi a definição de novas atividades para suas antigas e obsoletas áreas de porto, as quais deveriam ser integradas progressivamente na cidade e absorver sua sociedade, através de projetos multifuncionais. Desde então, o número de cidades que recuperam suas frentes de água degradadas tem aumentado, fomentando o relacionamento público-privado em esferas distintas como o comércio, turismo, indústria ou simplesmente habitação.

Portanto, a pesquisa foi dividida de maneira a possibilitar a clara compreensão dos processos e mecanismos de formação, centralidade e entropia do lugar em questão, sendo que, no primeiro capítulo são apresentados o objeto principal da pesquisa: o Largo Marquês de Monte Alegre com uma breve contextualização histórica e contemporânea de seus elementos constitutivos, priorizando os aspectos simbólicos, morfológicos, funcionais e sociais.

Consonâncias é o título do segundo capítulo e o termo utilizado para expressar a condição que gerou, no passado, a grande centralidade conferida ao Largo, onde a precisa sintonia entre cidade, edifícios, economia e política, fizeram a sociedade santista eleger o Valongo como o centro comercial de Santos na virada do século XIX para o século XX. Neste tópico, portanto, são analisados os processos históricos e de construção dos elementos constitutivos.

No terceiro capítulo verificamos que dissonância é a condição atual do sistema Valongo, onde os mesmos aspectos, econômicos, sociais e políticos levaram o Largo e seus elementos constitutivos, a um acelerado processo de degradação física e funcional de todo seu patrimônio ambiental urbano, deixando um importante questionamento a respeito de seu futuro enquanto documento histórico.

No último capítulo, após a verificação dos processos de construção e entropia urbana do Largo, zona de fronteira é uma possibilidade. Através do estudo das ressonâncias históricas, arquitetônicas e urbanísticas, deste trecho da cidade, o poder público tem procurado atuar buscando reverter o quadro de esvaziamento da área central de Santos, muito embora com ações pontuais, sendo o Valongo uma

delas, visando o incremento das atividades turísticas da cidade, hoje focadas na região da orla das praias. Ao final deste caminho o desejo de reconversão se fez presente e, assim, foi delineado um estudo exploratório de intervenção para reconversão do Largo e sua área envoltória, onde a criação de uma nova imagem está fortemente vinculada às premissas históricas, simbólicas e permanentes do lugar.

Em suma, o recorte foca o Largo Marquês de Monte Alegre e seus processos de mutação ao longo de sua história e das relações entre seus elementos constitutivos: arquitetura; cidade; porto; sociedade. Além de apontar caminhos e criar uma base de dados, uma espécie de *dossiê*, a ser aproveitado em projetos e pesquisas futuras.

## Identidade, forma e função

Lugar em grande escala, ou escala urbana, é interpretado como “genius loci”, como capacidade para fazer aflorar as preexistências ambientais, como objetos reunidos no lugar, como articulação das diversas peças urbanas (praças, ruas, avenidas). Isto é, como paisagem característica. Uma ulterior e mais profunda relação entenderia o conceito de lugar, precisamente, como a correta relação entre a pequena escala do espaço ulterior e a grande escala da implantação.<sup>1</sup>

O Largo Marquês de Monte Alegre é um dos lugares mais emblemáticos de Santos, palco de inúmeras transformações morfológicas e culturais, destaca a força de uma cidade na construção de sua identidade. Originalmente remonta aos primórdios da ocupação portuguesa, no passado recente ostentou momentos de grande pujança econômica, resultante da comunicação com o planalto paulista e da exportação de café e, hoje, está esvaziado de uso e em avançado estado de degradação. A partir destes aspectos, serão delineados os fatores que converteram este local na “saída”, na “entrada” e no “centro” da cidade de Santos.

---

<sup>1</sup> MONTANER, Josep M. A modernidade superada, 2001, p.37.

### 1.1. Largo Marquês de Monte Alegre

O **largo** da igreja é, portanto, como o Largo da Matriz das cidades brasileiras, antes de mais nada, expressão da importância do templo religioso. Repete, nos quadros especiais dos aldeamentos, alguma coisa da oca indígena, em tênue casamento com o fórum ou a ágora, ou a *piazza* itálica. É centro religioso, mas também palco da administração, especialmente, no caso, muito freqüente como se viu, em que o padre superior exerce ao mesmo tempo um poder espiritual e temporal. É palco da limitada vida social, quase sempre adstrita a casamentos, batizados e pouco mais. É local de divergência de trânsito e sede do tronco. É local de reuniões de qualquer tipo, como de divulgação de bandos, editais e quartéis. É, principalmente, o palco, quando é o caso, das festividades religiosas [...].<sup>2</sup>

Situado no Bairro do Valongo, na porção oeste do centro histórico da cidade de Santos, a denominação Largo Marquês de Monte Alegre foi dada pela Câmara Municipal em 1865<sup>3</sup>. Sua morfologia é marcada pela faixa de cais do porto e

---

<sup>2</sup> PETRONE, Pasquale. Aldeamentos paulistas, 1995, p. 229, (grifo nosso).

<sup>3</sup> O Largo tomou emprestado o nome do Marquês de Monte Alegre, José da Costa Carvalho, grande proprietário agrícola que, juntamente com José Antônio Pimenta Bueno, depois Marquês de São Vicente e, Irineu Evangelista de Souza, o Barão de Mauá, foi um dos empresários responsáveis pela construção da ferrovia que ligou Santos a Jundiaí.

por três edifícios significativos, todos tombados com nível 01 de proteção (proteção integral) pelos órgãos de defesa do patrimônio: o Santuário de Santo Antônio do Valongo de 1640, tombado pelo CONDEPASA em 1993; a Estação de Trem da antiga São Paulo Railway de 1867, tombada pelo CONDEPASA em 1990; e, os Casarões do Valongo, tombados pelo CONDEPHAAT em 1983 e pelo CONDEPASA em 1990 (Figs. 01-04).

Murillo Marx verifica que os conventos franciscanos paulistas - incluindo o do Valongo – criaram interessantes espaços de transição através de seus adros:

[...] a presença de seus adros constituiu logradouros que enriqueceram o espaço público e ofereceram a oportunidade de reunião através de suas funções específicas, sendo extremamente marcantes nos processos de estruturação dos núcleos urbanos; sua área, sua forma e a maneira de se coligar com as vias próximas constituíram aportes originais.<sup>4</sup>

---

MINAMI, Issao. Vila Martin Smith, no alto da serra, em São Paulo, um exemplo típico de *model company town*, 1994, p. 135.

<sup>4</sup> Neste caso a presença da igreja é fator preponderante no arranjo da cidade colonial portuguesa - maior que nas colônias espanholas - onde a ausência de um desenho urbano claramente estabelecido possibilitou ou mesmo acolheu tal interferência urbanística, como deve ser tolerado ou

No século XVII, a construção do convento franciscano delimitou a porta de saída da vila em direção ao planalto. Localizado ao fim da Rua Direita, extremo oeste da ocupação, aparentemente um lugar ermo, com pouca movimentação, oposto ao Outeiro de Santa Catarina (local da fundação de Santos), limite leste da cidade.

O advento da ferrovia no final do século XIX, as construções da Estação de trem em 1865, dos Casarões em 1867 e 1872 e, posteriormente, em 1892, dos primeiros 260m de cais corrido do porto, geraram grande movimentação de carga e descarga e intenso fluxo de pessoas, estes fatores acabam convertendo o recém construído Largo na porta de entrada da cidade, e logo, com o arrendamento dos Casarões por parte da Câmara e Prefeitura Municipal em 1895, em seu centro político e administrativo (Fig. 05).

Contudo, ao longo do século XX, foi verificado que uma série de fatos e conjecturas provocaram a degradação urbana deste local, começando pela transferência, em 1939, da Prefeitura e Câmara Municipal para a atual praça Mauá; logo em seguida, a demolição do casario e o alargamento da Rua

---

mesmo ensejado a de outras poderosas instituições. MARX, Murillo. Seis cidades, seis conventos, 1984, pp. 101 - 110.



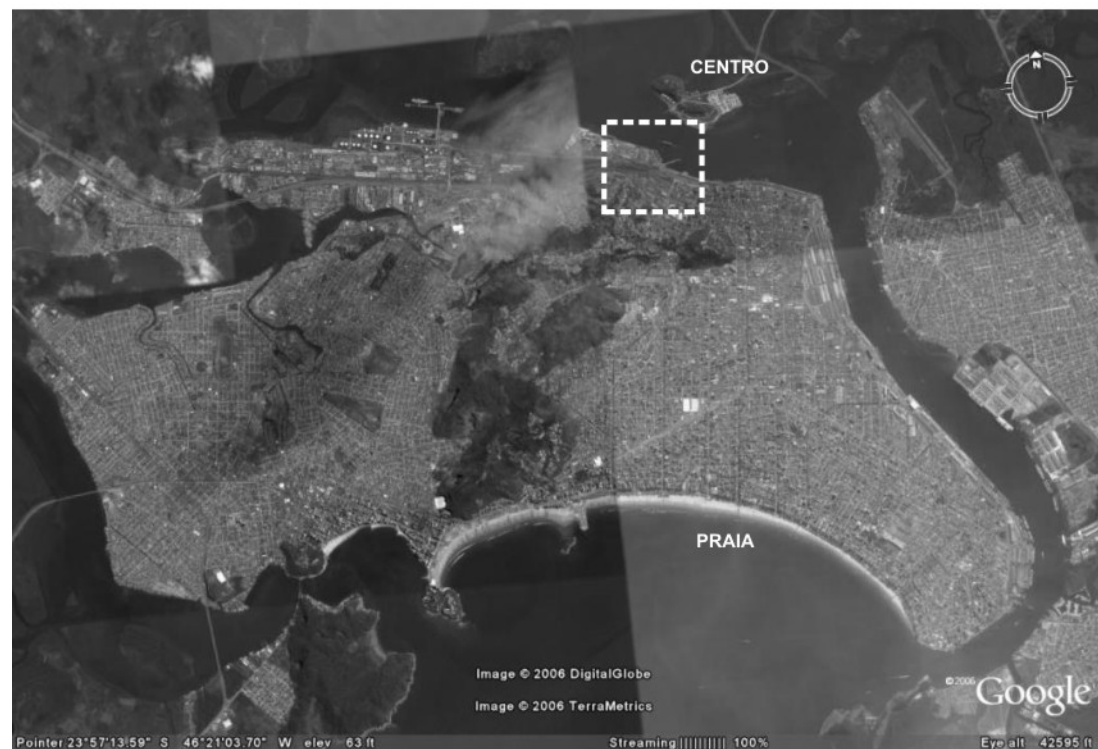
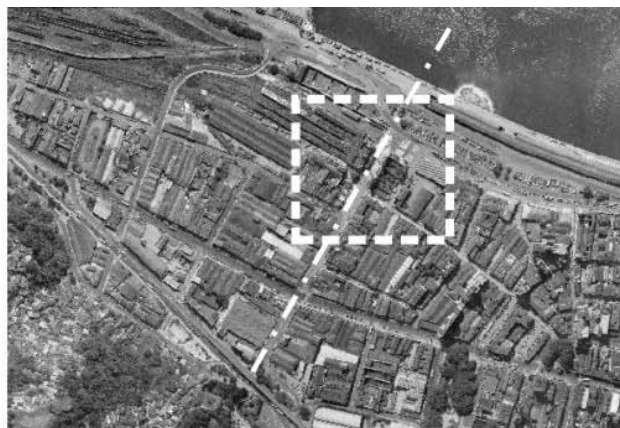


Fig. 01. Localização do Largo Marquês de Monte Alegre em Santos. Fonte da foto de satélite: [www.googleearth.com](http://www.googleearth.com). Acessado 15/08/2006. Imagem criada pelo autor.



02



03



04

Fig. 02. Área central - Bairro Valongo em destaque.

Fig. 03. Bairro do Valongo - Largo em destaque.

Fig. 04. Largo Marquês de Monte Alegre atualmente.

Fonte das fotos de satélite: Secretaria de Planejamento de Santos. Imagens 2 e 3 criadas pelo autor.

São Bento, em 1940, desconstrói a forma do Largo, que passa a ser um grande eixo viário sem uso definido; a relocação das atividades produtivas, relativas ao porto, para a porção leste; a ênfase nos investimentos no sistema de transporte rodoviário em detrimento ao ferroviário que tornou, pouco a pouco, obsoleta a antiga estação de trem da São Paulo Railway; as novas ocupações e usos conflitantes, representados pelos cortiços, comércio retroportuário, comércio informal e, finalmente, a falta de conservação das edificações existentes.

A significação e importância do Largo são frutos de suas mutações que, de acordo com a época estudada, conferiram distintas escalas de valor e importância para este lugar, em relação ao centro histórico da cidade. Apesar das profundas transformações urbanísticas ocorridas, certos mecanismos de transformação “revelam a persistência do caráter de acesso daquele antigo setor ao porto, ao centro tradicional e aos bairros da orla”<sup>5</sup>.

---

<sup>5</sup> MARX, Murillo, op. cit., p. 58.



Fig. 05. Largo Marquês de Monte Alegre no início do século XX. Fonte: Cartão Postal, coleção João Emílio Gerodetti e Carlos Cornejo.

Atualmente, o excesso de significantes aliados à intensa deterioração do local, dificultam a leitura do espaço pelo usuário, além de afetar a unidade ambiental urbana do conjunto, transformando esse rico lugar em uma grande área de passagem para quem entra ou para quem sai do município rumo ao planalto, impossibilitando a percepção do lugar. Não há vida social, a não ser pela pequena movimentação gerada pela igreja e pela população oriunda de alguns cortiços nas imediações. O tráfego de caminhões é intenso e agressivo, tornando inviável o acesso à borda da água, onde é descortinada uma paisagem natural belíssima composta pela água, manguezais e serra do mar (Fig. 06).



Fig. 06. Área central de Santos - à direita o Largo Marquês de Monte Alegre e aspecto da problemática interface entre o porto e a cidade: estacionamento de caminhões e trânsito pesado, em destaque o eixo da Rua São Bento, 1992 - 1993. Fonte: acervo do historiador Waldir Rueda Martins.

## 1.2. Santos

Santos em São Paulo: aquilo era um lamaçal [...] para resolver essa situação, o Engenheiro Saturnino de Brito, um grande especialista em saneamento, soube como estabelecer canais de drenagem das águas, muralhas de cais, aterros, consolidando assim o território para fazer uma cidade onde a princípio seria impossível. O esforço se justifica no caso de Santos porque há outros desejos para que a cidade esteja ali, que impõem a condição daquele lugar. Quais são? Antes de mais nada, o porto. Então alguém diz: “aqui eu pretendo fazer um porto; mas há muita lama... então farei as casas um pouco mais altas... e assim vai.”<sup>6</sup>

Localizada na região central do litoral do Estado de São Paulo e na metade oriental da ilha de São Vicente, Santos, do ponto de vista geográfico, é extremamente privilegiada, o que favoreceu a implantação de seu porto no canal do estuário. Possui uma população de aproximadamente 420 mil habitantes em uma área de 39.4 km<sup>2</sup>, com densidade demográfica de 10 mil habitantes por km<sup>2</sup> <sup>7</sup>. É a principal cidade da Região Metropolitana da Baixada Santista (RMBS), funcionando como grande pólo

---

<sup>6</sup> MENDES DA ROCHA, Paulo. Maquetes de papel, 2007, p 20.

<sup>7</sup> Dados fornecidos pela Secretaria de Planejamento de Santos. (informação pessoal)

dinamizador da economia local, com arrecadação anual próxima a casa dos 850 milhões de reais<sup>8</sup>.

Quanto ao sistema de formação, Santos seguiu os caminhos trilhados por outras cidades brasileiras oriundas do período colonial onde, os espaços religiosos, foram significativos na constituição e articulação da vida cotidiana e, principalmente, de seu espaço urbano.

A presença da igreja e de uma vida religiosa marcaram, de forma decisiva, como de resto em todas as cidades brasileiras do período colonial, a paisagem de Santos. As capelas, oiteiros, mosteiros, conventos constituíam importantes marcos de referência urbana. Mas não foram os únicos elementos decisivos na configuração da cidade. A presença de outros marcos associados à condição portuária e de ponto de acesso ao interior e, portanto, de local de defesa, irão explicar alguns dos movimentos de transferência, expansão e conflito na cidade.<sup>9</sup>

Os exemplos de construções religiosas que se conhece, tais como a Igreja do Carmo, a Igreja do Valongo, ou a Igreja de São Bento, sempre estiveram vinculados a uma

---

<sup>8</sup> Dados fornecidos pelo economista Jorge Manuel de Souza Ferreira, chefe da SEFIN (Secretaria de Finanças da PMS) e coordenador do NESE. (informação pessoal).

<sup>9</sup> LANNA, Ana L. D. Uma cidade na transição Santos 1870 – 1913, 1996, p 40.

série de serviços voltados à comunidade, influenciando a vida cultural da cidade, através de seus eventos religiosos.

Santos passou por aproximadamente 300 anos de estagnação, vivendo apenas da pequena movimentação do porto e agricultura de subsistência. No entanto, com a chegada da ferrovia, que trouxe do planalto paulista o impacto do café, sofreu grandes e rápidas mudanças em seu cotidiano, além de um acelerado crescimento populacional com a chegada dos imigrantes.

A década de 1870 foi para Santos a entrada de novos tempos, tratava-se não só de uma aceleração quantitativa de seu crescimento, mas também de transformações mais profundas. Não um mero acelerar de processos evolutivos, mas uma mudança radical, uma ruptura<sup>10</sup>.

Complementando este aspecto, Andrade afirma que:

No mesmo espaço passaram a ser exercidas novas funções. No início, foi possível fazer algumas adaptações, mas quando o café tomou uma grande dianteira sobre o açúcar, mudanças radicais tiveram de ser propostas. A redimensão do centro foi o início das

---

<sup>10</sup> Ibid., p. 25.

grandes modificações urbanas, conectado com o problema do saneamento.<sup>11</sup>

O problema de saneamento estava relacionado com a necessidade urgente de melhorias no porto e da erradicação dos cortiços superlotados, além das áreas alagadiças de seus arrabaldes, principalmente, na porção leste e sul da ilha (Tabela 01).

ANO	HABITANTES
1854	7.855
1872	9.871
1913	88.967

Tabela. 01 –Desenvolvimento da população no município de Santos. Fonte: Recenseamento Geral do Império de 1872 in LANNA, p. 51.

O crescimento da cidade proporcionou novas formas de apropriação e valorização de áreas urbanizadas a partir da renovação do espaço construído e da redefinição de funções.

A arquitetura colonial foi paulatinamente substituída por imponentes edificações neoclássicas seguidas por belas obras do ecletismo. Rapidamente, foram sendo eliminadas as referências

<sup>11</sup> ANDRADE, Wilma. O discurso do progresso: a evolução urbana de Santos. 1870-1930.1989, p. 121.

do antigo vilarejo portuário, fazendo emergir novos edifícios, que até então a cidade desconhecia, como armazéns de beneficiamento de café, bancos, corretoras; além de trazer uma nova forma de morar, renovando a paisagem urbana, a partir do paradigma da moderna cidade europeia<sup>12</sup> (Figs. 07 e 08).

Este pensamento é também ilustrado no texto de Andrade, que percebeu que as grandes demolições sofridas na cidade, foram resultantes do seguinte pensamento:

O progresso é incompatível com a decadência física e se compraz com o novo. O velho tende a se identificar com sujeira e desleixo e, como tal, é inaceitável pelo mundo moderno.<sup>13</sup>

Em defesa do progresso e do desenvolvimento de Santos, a Câmara Municipal promulgou leis que traduziam intenções de soterrar definitivamente os vestígios do passado. A lei n.º 236, aprovada em 1906, abria concorrência para a apresentação de seis tipos de edifícios, com preferência para aqueles que obedecessem as seguintes recomendações:

<sup>12</sup> BARBOSA, Gino C. Santos e seus arrabaldes: álbum de Militão Augusto de Azevedo, 2004, p. 38.

<sup>13</sup> ANDRADE, Wilma, op. cit., p. 132.

Eliminadas as ombreiras e vergas das portas e janelas, ainda aqueles em mesmo (sic) da cantaria, para que assim se possa fugir do que tão comumente é seguido nesta cidade com grande prejuízo para seu embelezamento.<sup>14</sup>

No decorrer da pesquisa constatamos um fato curioso: a falta de um centro determinante ou bem marcado para a cidade. Ao longo da antiga vila portuária, surgiam pequenas centralidades, que funcionavam, de certa maneira, como sistemas independentes, pequenas freguesias, controladas pelas ordens religiosas ali instaladas. Outro aspecto interessante é o caráter itinerante de tais centralidades, como por exemplo, a mudança de posição da antiga Casa de Câmara e Cadeia, da região da atual alfândega para a praça dos Andradas, posteriormente, somente a Câmara migrou para o Largo Marquês de Monte Alegre e, hoje, encontra-se na praça Mauá, no edifício sede da prefeitura.



---

<sup>14</sup> Câmara Municipal de Santos, lei n.º238 de 10 de outubro de 1906, in BARBOSA, Gino C. op. cit., p.38.

Fig. 07. Rua Antonina (atual XV de novembro) - 1865. Aspecto colonial, edificações com grandes beirais, casario construído com alvenaria de pedra e cal de sambaquis. Foto Militão Augusto de Azevedo. Fonte: Acervo Museu Paulista, in BARBOSA, Gino C., 2004. p.146.



No início do século XX, um amplo projeto urbano e sanitário foi realizado pelo Engenheiro Saturnino de Brito, visando o saneamento e a ocupação de todas as áreas desabitadas dos arredores de Santos, aliviando a densa ocupação da área central (Fig. 09). Para Lanna:

O incremento das atividades de exportação e importação e as inúmeras epidemias que aí grassavam exigiram um conjunto de reformas no porto e na cidade. A implementação de reformas urbanas fizeram de Santos um lugar pioneiro em intervenções urbanísticas com características de plano geral [...] além disso Santos era município com predominância de população urbana, fato raro no país, e desde o início do processo de colonização mantinha relações estreitas com o planalto.<sup>15</sup>

O projeto dos canais de Saturnino de Brito, que permitiu a drenagem de áreas alagadiças, orientou a expansão da malha urbana na ocupação da porção sul da ilha, junto à orla da praia. Hoje, os canais são elementos de referência na paisagem e no espaço existencial da população.



Fig. 08. Santos eclética. Rua XV de Novembro com bondes ainda puxados por burros. Transformações na arquitetura. Início séc XX. Fonte: BARBOSA, Gino C., 2004, p. 55.

<sup>15</sup> LANNA, Ana L.D., op. cit., p. 22 - 23.



Fig. 09. Panorama de Santos - 1902. Largo Marquês de Monte Alegre e Casarões do Valongo no alto à esquerda. Coleção Gilberto Ferrez/Acervo Instituto Moreira Salles. Fonte: BARBOSA, Gino C., 2007, p. 102.

Atualmente, Santos goza de considerável prestígio na esfera turística, ostenta grandes investimentos no setor urbano, principalmente junto à orla da praia. Mas, mesmo com alguns projetos de recuperação sendo implementados, seu centro histórico apresenta áreas degradadas na fronteira entre o porto e a cidade, além de sérias dificuldades políticas para integrar as gestões públicas – federais, estaduais e municipais, apesar da implementação, em 1990, da gestão integrada entre a cidade e a CODESP.

Segundo recente matéria publicada pela revista Exame:

As obras para modernizar o porto de Santos dão uma dimensão da imensa dificuldade que é tirar o Programa de Aceleração do Crescimento do papel, onde além dos problemas de gestão, encontramos legislações antiquadas como, por exemplo, a lei que permitem apenas a contratação de empresas nacionais para a execução dos trabalhos de dragagem dos canais, pois nos últimos anos perderam dois metros de profundidade com o acúmulo de lodo. Sendo que as empresas nacionais não detêm tecnologia adequada para tanto, além dos trâmites vagarosos em departamentos de proteção ambiental para aprovação dos serviços. Segundo a mesma matéria o outro projeto de fundamental importância para a resolução do descongestionamento do porto, responsável pelo escoamento de

um terço do comércio exterior do país, é a conclusão das obras da avenida perimetral. Com orçamento aprovado de 262 milhões de reais, as obras de dragagem tem previsão de início apenas no ano que vem e as obras da avenida perimetral encontram-se paralisadas.<sup>16</sup>

Apesar deste cenário desolador da relação cidade/porto e de não conseguir avançar na direção da interface com a água, devido a estes mecanismos políticos e de planejamento, a municipalidade vem criando programas para o desenvolvimento econômico do centro, recuperando equipamentos de aporte turístico e empresarial, valorizando o patrimônio ambiental urbano com programas de restauração de imóveis históricos, e oferecendo, inclusive, incentivos fiscais, como por exemplo, isenção de cinco anos para IPTU e ISS, porém, de maneira muito lenta e pontual (Fig. 10).

---

<sup>16</sup> PIMENTA, Ângela. Está difícil de sair do lugar, 2007, p. 90.

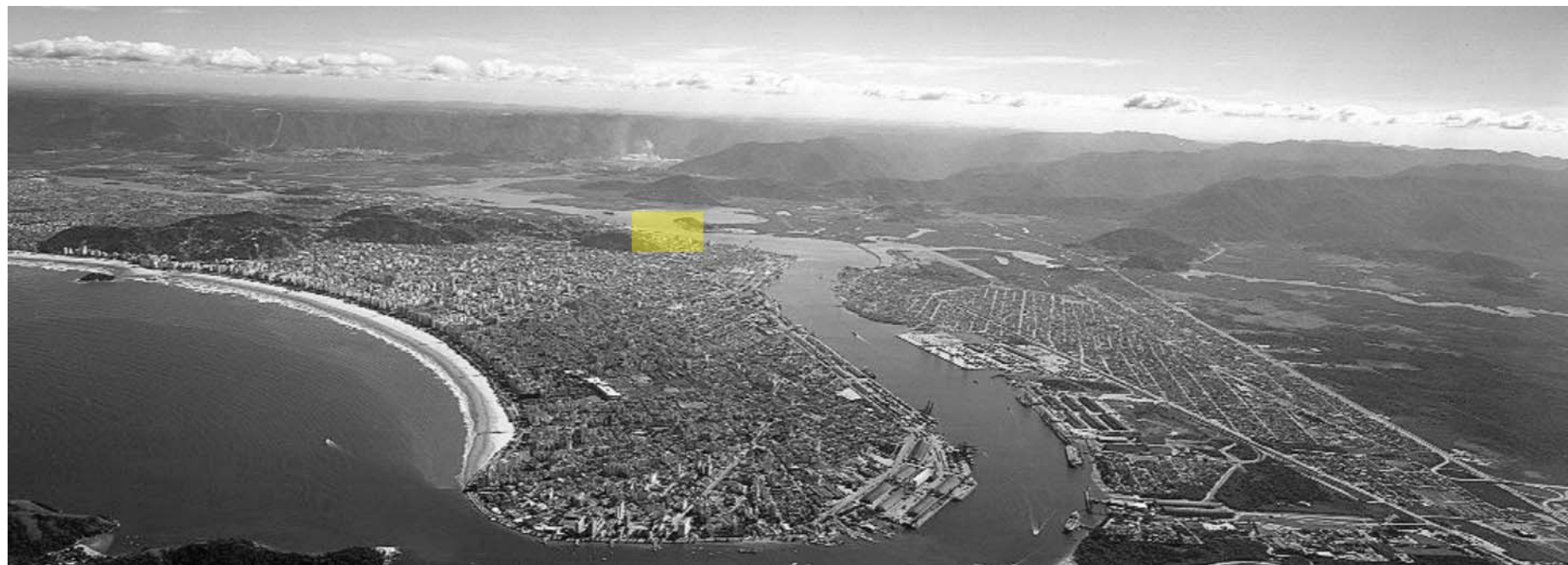


Fig.10. Vista geral da cidade de Santos atualmente. Em primeiro plano a ilha completamente ocupada, com sua faixa de praia à esquerda, contornando a ilha o canal do porto e ao fundo o maciço da Serra do Mar. Em destaque o Bairro do Valongo. Fonte da foto: acervo Movimento Valongo Minha Casa. Imagem criada pelo autor.

### 1.3. Bairro do Valongo

A ocupação do bairro do Valongo<sup>17</sup> coincide com a colonização e as transformações sofridas pela cidade e sua sociedade ao longo da história, configura o menor bairro de Santos, com aproximadamente 34,3ha. Está localizado no extremo oeste da área central e pode ser considerado, efetivamente, um dos núcleos formadores da Vila de Santos. Era cortado pelo Ribeirão de São Bento, que emprestou seu nome para a rua implantada, naquele lugar até os tempos atuais, paralelamente ao seu antigo leito, que se alargava junto ao canal do estuário, servindo como um ancoradouro de canoas, este “Porto das Canoas” passou a ser conhecido como Porto do Bispo.

---

<sup>17</sup> Segundo Francisco Martins dos Santos, esta denominação teria surgido das palavras *vae ao longo*, usadas pelos portugueses quando se referiam ao caminho que servia à antiga vila, *ao longo* das águas do estuário. Com o correr do tempo, o termo virou simplesmente Vallongo (depois, Valongo) e passou a designar o “canto da cidade para os lados da estrada de ferro Inglesa”. O mesmo autor apresenta outra hipótese: desde os tempos da colonização, os genoveses João Adorno e Francisco Adorno usariam a expressão “*la estrada que va al lungo del mare*” para designar a viela que servia os primeiros sítios coloniais, “pelo lado de fora” (junto ao estuário). E como José Adorno morou por aqueles lados, muitos defendem a idéia da transformação de “*va al lungo*” em Vallungo e depois Valongo. SANTOS, Francisco M. História de Santos: 1535-1937. São Paulo, 1937.

A partir deste ponto, as embarcações partiam para o oceano ou demandavam para Cubatão, Piaçaguera e Raiz da Serra. Não existia estrada para o planalto e largos trechos da planície santista se constituíam em verdadeiros mangues, tomados por rios. Não havia cais, apenas rústicos trapiches e pontes de madeira para o acesso às embarcações<sup>18</sup>.

Segundo Andrade, até o século XVIII, ocorreu um movimento de transferência da vila, “das terras iniciais da ocupação, para a região do Valongo, que era mais próxima de Cubatão e facilitava as comunicações com o planalto”<sup>19</sup>.

Frei Gaspar, a quem devemos tantos conhecimentos, explicou a expansão da vila: “teve seu nascimento junto ao outeirinho de Santa Catarina e na sua adolescência ainda não passava do ribeiro do Carmo para o ocidente; mas ao depois de se aumentar o comércio com a vila de São Paulo e povoações de serra acima, aos poucos foi se estendendo para o oeste; porque os paulistas, quando vinham a Santos, alugavam as casas mais próximas ao porto de Cubatão, e mercavam nas primeiras lojas, onde achavam os gêneros que lhes eram necessários”. Vemos por este trecho

---

<sup>18</sup> Leda Mondin ressalta que as águas do pequeno porto invadiam a área hoje ocupada pelo Largo Marquês de Monte Alegre e estação ferroviária, não raro, alagavam o convento franciscano causando transtornos daqueles. MONDIN, Leda. Prosperidade e decadência, as duas faces do Valongo. Jornal A Tribuna de Santos 27 de janeiro de 1983.

<sup>19</sup> ANDRADE, Wilma, op. cit., p. 64.

que a expansão da vila, além de seguir a margem do lagamar, foi na direção do caminho que ia para o planalto e, portanto, o segundo núcleo urbano surgiu em função do abastecimento das vilas de serra acima. O estabelecimento dessa área comercial atraiu os habitantes para o Valongo, reforçado este motivo, pela maior facilidade em obter água das fontes. Por estes dois motivos foi desprezado o terreno oriental e ficou deserto quase todo o lugar, que serviu de berço à vila, o qual se conservou sem moradores até o ano, em que se edificaram os quartéis dos soldados atrás da Matriz.<sup>20</sup>

A vila estava atrelada à função portuária, expandiu-se junto ao estuário e, ao longo da Rua Direita que ligava o bairro do Valongo com a região do Outeiro de Santa Catarina (região dos Quartéis), Lanna discorre sobre os usos e relações entre esses dois pólos principais:

No século XVIII, a vila já era constituída por dois núcleos – o Valongo e os Quartéis. O Valongo, mais recente com predomínio das funções comerciais [...] o dos Quartéis era mais antigo, com predomínio das funções militares e administrativas [...] havia uma forte competição de origem comercial entre os bairros que, ao ganhar “foros de tradição” e se transformar em lutas políticas, passou a preocupar as autoridades. A partir de 1850, as tensões agravaram-se praticamente interditando o acesso às missas no

---

<sup>20</sup> Ibid., pp. 24-25.

Santuário de Santo Antônio pelos quarteleiros e às da Matriz pelos Valongueiros.<sup>21</sup>

Na elaboração de Andrade, foi encontrado um dado interessante com relação aos limites da região do Valongo:

A rua de São Bento, que seguia paralela ao ribeiro de mesmo nome, vindo do morro de São Bento em direção ao mar, foi a última rua da vila durante aproximadamente 200 anos.<sup>22</sup>

A partir destas considerações, verificamos que as fronteiras da vila, no passado, eram constituídas dos seguintes elementos: ao norte, o canal do porto; ao sul o Monte Serrat; a leste o, Outeiro de Santa Catarina; a oeste a Igreja e o Convento de Santo Antônio do Valongo (Fig 11).

Segundo o atual zoneamento da cidade, pela lei de uso e ocupação do solo da área insular de Santos, o Bairro do Valongo está inserido na Zona Central I – ZCI, definida pela Lei Complementar nº. 312 de 24 de novembro de 1998, título II, do uso e ocupação do solo, art. 7º. § III:

Área que agrega maior número de estabelecimentos comerciais e de prestadores de serviços e, o acervo de bens de interesse

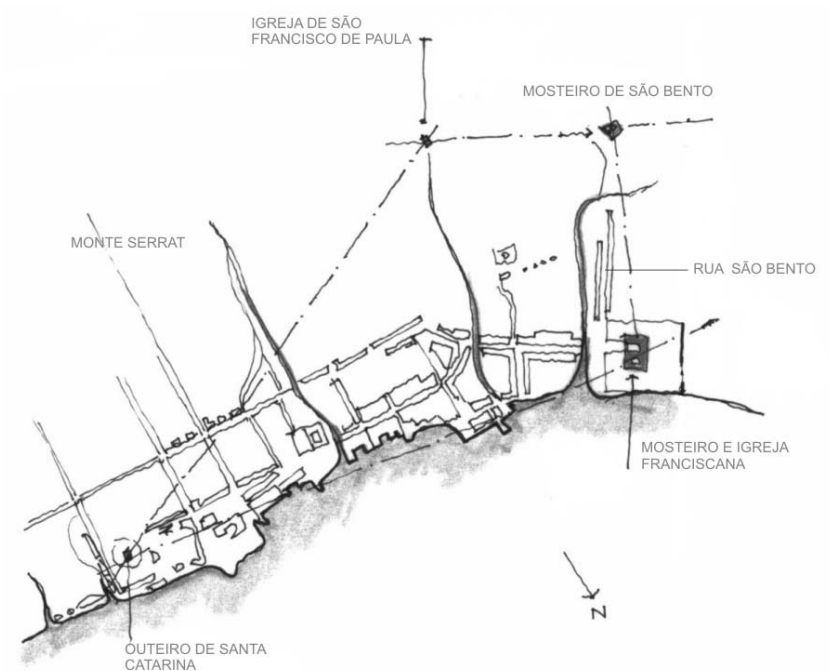


Fig. 11. Antigos limites de Santos. Desenho do autor baseado na “Planta Topographica da Villa de Santos”, 1815, de João da Costa Ferreira, in REIS FILHO, Nestor. *Imagens de vilas e cidades do Brasil colonial*, 2000.

<sup>21</sup> LANNA, Ana L. D., op. cit., p. 41

<sup>22</sup> ANDRADE, Wilma, op. cit., p. 65.

cultural, objeto de programa de revitalização urbana no qual se pretende incentivar a proteção do patrimônio cultural, a transferência dos usos não conformes e a instalação do uso residencial e, proibido uso de caráter retroportuário.<sup>23</sup>

Os Índices definidos para a zona em questão são: coeficiente de aproveitamento de seis vezes a área do lote e taxa de ocupação de 85% até 10 pavimentos e 40% acima de 10 pavimentos, sem exigência de recuos.

O Largo Marquês de Monte Alegre e a Rua São Bento, no trecho entre o Largo e a Avenida Visconde de São Leopoldo, é caracterizado como Corredor de Proteção Cultural – CPC, “com acervo de bens imóveis que se pretende proteger, ampliando os incentivos à recuperação e preservação do conjunto existente, através do instrumento de Transferência do Direito de Construir”<sup>24</sup>. Os imóveis situados nos corredores são enquadrados em três níveis de proteção – NP:

- Nível de Proteção 1 – NP1 corresponde à proteção total e atinge imóveis a serem preservados integralmente, incluindo toda a

edificação, seus elementos construtivos e decorativos, interna e externamente;

- Nível de proteção 2 – NP2 corresponde à proteção parcial e atinge os imóveis a serem preservados parcialmente, incluindo apenas as fachadas, a volumetria e o telhado;
- Nível de proteção 3 – NP3 corresponde à livre opção de projeto, mantendo-se, porém a tipologia predominante dos imóveis NP1 e NP2 existentes na testada da quadra.<sup>25</sup>

O porto na região do Valongo, após sua modernização com a construção dos primeiros 260m de cais em 1892, exatamente no local do antigo Porto do Bispo é, sem dúvida, um dos fatores determinantes da construção deste lugar e um dos responsáveis pela grande centralidade conferida ao Largo no final do séc. XIX e início do séc. XX. Hoje, encontra-se de obsoleto e inoperante na faixa junto ao centro histórico. Da mesma forma que outras cidades portuárias do Brasil e do mundo, o porto de Santos sofreu com o processo de desindustrialização, contudo, ainda é o maior porto da América Latina.

A relação cidade/porto, neste caso, não foge à regra geral, onde a extrema complexidade das frentes portuárias se

<sup>23</sup> Fonte: Diário Oficial de Santos, 25 de novembro de 1998.p. 04.

<sup>24</sup> Ibid., p. 04.

<sup>25</sup> Ibid.,p. 08.



torna um problema de difícil resolução para os planejadores urbanos. Uma das razões consiste no fato de que as frentes portuárias estiveram isoladas do restante da cidade por muito tempo, conservando determinadas características.

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<sup>26</sup>.

Segundo Guimarães, nos últimos anos o porto tem sido alvo de estudos e projetos de intervenção por parte dos planejadores, que têm como objetivo principal o estabelecimento de novos usos e funções na continuidade da realidade física da cidade.

No que diz respeito ao aspecto morfológico, o porto de Santos é caracterizado por seu “cais corrido” com 13 quilômetros de extensão e 116 anos de operação, implantado em uma extensa e “estreita” faixa que vai desde o Valongo

até a Ponta da Praia, ocupando as interfaces com a água no norte, leste e sudeste da ilha.

Esta relação apresenta um ponto nevrálgico: junto ao bairro do Valongo foi verificado que, além da falta de calado, a faixa de cais e a área de retro-terra é muito estreita, provocando um estrangulamento na entrada e saída da cidade e do porto, devido à proximidade da murada do cais com a malha urbana e desta com o sopé do morro de São Bento. Isto implica em um problema muito sério: o porto continua com seu funcionamento, ampliando cada vez mais sua capacidade de operação, podendo chegar ao colapso, justamente por falta de espaço. Não atende, desta maneira, a demanda da complexa logística atual, onde a operação terrestre é tão importante quanto a marítima. Esta falta de infra-estrutura, acaba por transformar o local somente em faixa de passagem.

O porto é parte integrante da história de Santos, de São Paulo e do Brasil, pois, com sua operação, assumiu papel de destaque na movimentação de cargas no mercado interno e externo. Atualmente é responsável por 50% da produção nacional de grãos; 25% do comércio exterior do

---

<sup>26</sup> GUIMARÃES, João F. Cidade portuária, o porto e as suas constantes mutações no contexto europeu e norte-americano. 2006. p. 19.

Brasil; responde por 55% do Pib e sua área de influência representa 45% do mercado consumidor.<sup>27</sup>

A necessidade do escoamento de cargas é necessária para a economia do país e isto é feito através deste estrangulamento ou “gargalo”, o que torna o convívio de tais atividades incompatíveis com as atividades urbanas. Em recente matéria publicada pela revista Exame, é possível perceber a gravidade do problema, devido à falta de investimentos no setor. Segundo Flávio Viegas:

Recentemente a revista britânica *The Economist* se referiu à imagem como o maior engarrafamento do planeta. Ela mostra a fila de caminhões que se forma no acesso ao terminal de Santos, o maior do país, na época da colheita da safra de grãos. No ano passado, em abril, chegou-se a registrar um congestionamento de 20 quilômetros nas rodovias que desembocam no lugar - **no caso o gargalo do Valongo** - [...] Com isso o porto de Santos continua sujeito a novo colapso<sup>28</sup> (Fig. 12).

<sup>27</sup> Dados fornecidos pela Secretaria de Planejamento de Santos – SEPLAN.

<sup>28</sup> VIEGAS, Flávio. O risco do apagão portuário: depois dos aeroportos, os terminais marítimos podem virar o novo drama nacional devido à falta de investimentos do governo no setor. Revista Exame, São Paulo. Edição 906, Novembro de 2007, pp. 44-45. (grifo nosso).

Segundo a mesma matéria, o centro de Estudos em Logística do Coppead, da Universidade Federal do Rio de Janeiro, ouviu os maiores usuários para avaliar as condições dos principais portos brasileiros. Foram analisados quesitos como profundidade do calado, vias de acesso, mão-de-obra e equipamentos. Na tabela 02 estão as notas médias obtidas pelos principais portos do Brasil em uma escala de 0 a 10.

Santos e seu porto precisam enfrentar um sério problema: o processo de regionalização do porto, onde a relação deste com a cidade, é extremamente prejudicada pela distinção de suas gestões, com interesses contrários, apesar de se afirmar, inclusive, em matéria recentemente publicada em um jornal local<sup>29</sup>, que a CODESP e a prefeitura já teriam firmado um convênio para o desenvolvimento conjunto de projetos para os armazéns (1 ao 8), que vão desde o porto do Valongo, junto ao Largo Marquês de Monte Alegre, até as imediações da casa do Trem Bélico na porção leste do centro, convertendo estes edifícios em equipamentos voltados à atividade turística e empresarial.

<sup>29</sup> Prefeitura e CODESP farão convênio para utilização dos Armazéns 1 ao 8, A Tribuna de Santos. Edição 8 de dezembro de 2005.

	Excelente	Bom	Regular	Deficiente
Ponta da Madeira (MA)	9,3			
Tubarão (ES)	9			
Suape (PE)	8,3			
Angra dos Reis (RJ)		7,8		
São Sebastião (SP)		7,5		
Rio Grande (RS)		7,1		
Aratu (BA)		7,1		
Praia Mole (ES)		7		
Imbituba (SC)			6,6	
São Francisco do Sul (SC)			6,5	
Paranaguá (PR)			6,4	
Itajaí (SC)			6,4	
Sepetiba (RJ)			6,2	
Rio de Janeiro (RJ)			6,1	
<b>Santos (SP)</b>				<b>5,7</b>
Fortaleza (CE)				5,7
Vitória (ES)				5,4
Salvador (BA)				5,1

Tabela. 02. Situação dos principais terminais portuários do Brasil Fonte: CEL/COPPEAD/UFERJ in Revista Exame, edição 906, novembro de 2007, p. 45.

Em suma, o bairro do Valongo concentra uma série de monumentos importantes para a história da cidade, abrigando o objeto de pesquisa deste trabalho: o Largo Marquês de Monte Alegre. Além disto, constatamos que é um lugar intimamente relacionado ao porto de Santos, o que configura um grande desafio em qualquer operação de renovação urbana de sua área.

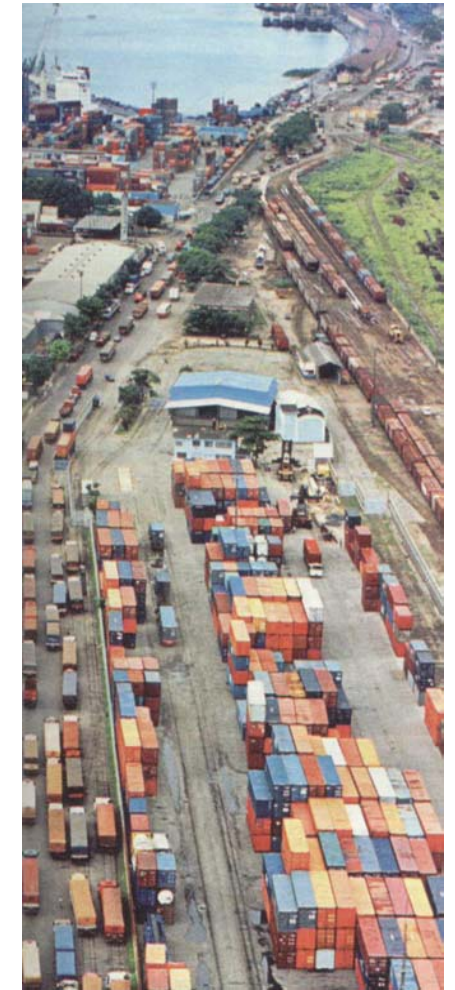


Fig. 12. Atual situação do porto de Santos e o "gargalo" do escoamento na região do Valongo. Fonte: CEL/COPPEAD//FERJ in Revista Exame, edição 906, novembro de 2007, p. 45.

#### 1.4. Conexões entre litoral e interior

Conforme apontado por Lanna e Andrade em suas teses, as relações entre litoral e interior já existiam antes mesmo da chegada dos europeus ao continente americano, segundo Benedito Calixto:

Os indígenas do planalto deveriam ir para o litoral nos meses de maio, junho e julho, a fim de fazer provisão de peixes, ao mesmo tempo que escapavam dos rigores do inverno planaltino<sup>30</sup>.

Por outro lado, nessas ocasiões, ao proveito da pesca juntava-se a catagem do sal que [...] foi sempre ingrediente alimentar procurado, tendo sempre no mar o grande reservatório e a fonte inesgotável<sup>31</sup>.

A necessidade de encurtar a distância entre o planalto e o litoral, fez com que fossem construídos caminhos para a passagem de tropas de mulas, aproveitando as trilhas indígenas, pois estes eram conhecedores da topografia da região. Era preciso ocupar o interior e explorar suas riquezas, além de procurar lugares seguros para a construção de

---

<sup>30</sup> CALIXTO, Benedito. Os primitivos aldeamentos e índios mansos de Itanhaém, R.H.H.G.S.P., v. 10 (1905), p. 503. apud., Petrone, 1995, p. 32.

<sup>31</sup> LEITE, Francisco R. Ia o índio antigo ao mar? Jornal o Estado de São Paulo, 1º de dezembro de 1962.

povoamentos, naquele momento, o litoral não satisfazia nem o colonizador e nem o catequizador. Segundo Pasquale Petrone:

Para os primeiros europeus instalados na Baixada Santista, o conjunto das condições negativas a que se acenou, se deve acrescentar a insegurança representada pelas ameaças constantes, quer de indígenas, quer de piratas estrangeiros, deveria, de modo inevitável, favorecer uma comparação com as condições do planalto. [...] Deve ser ressaltado ainda que as condições climáticas, marcadas por temperaturas elevadas, pequenas amplitudes térmicas, assim como por uma abundante pluviosidade no decorrer do ano, embora com maiores precipitações de verão, associadas às condições de superfície, em especial ao comportamento das águas superficiais, não contribuíram, certamente, para tornar a baixada salubre.<sup>32</sup>

Além destas áreas serem muito próximas, separadas apenas pelo maciço da Serra do Mar, a questão da salubridade e da dificuldade de desenvolvimento econômico da baixada, com áreas de mangue e curtas faixas de terra para o plantio, acabaram estimulando o processo de penetração do interior. Outro fato importante foi a presença

---

<sup>32</sup> PETRONE, Pasquale. op. cit., p. 30.

dos Jesuítas que procuravam se estabelecer em locais próximos aos nativos, para efetivar a catequese.

O jesuíta foi um dos mais significativos fatores de povoamento nos dois primeiros séculos de colonização, os aldeamentos tendo sido a expressão de sua atividade.<sup>33</sup>

No entanto, a busca por melhores condições e locais que viabilizassem o processo de colonização no planalto, não fez com que este neutralizasse o litoral, ao contrário, o colonizador tinha a necessidade da penetração no interior, mas precisava manter seu sistema de comunicação com a metrópole, representado, neste caso, pelas cidades litorâneas (Fig. 13).

A relação de conectividade entre estas regiões encontra recentemente, na elaboração de Petrone, um ponto fundamental: a ligação ferroviária entre Santos e Jundiaí, passando por São Paulo, encontrou um problema geográfico, representado pela Serra do Mar, que ofereceu grande dificuldade para sua transposição e foi determinante para o estabelecimento desta forte linha, pois obrigou a construção de um único caminho que ligava o interior ao porto marítimo.

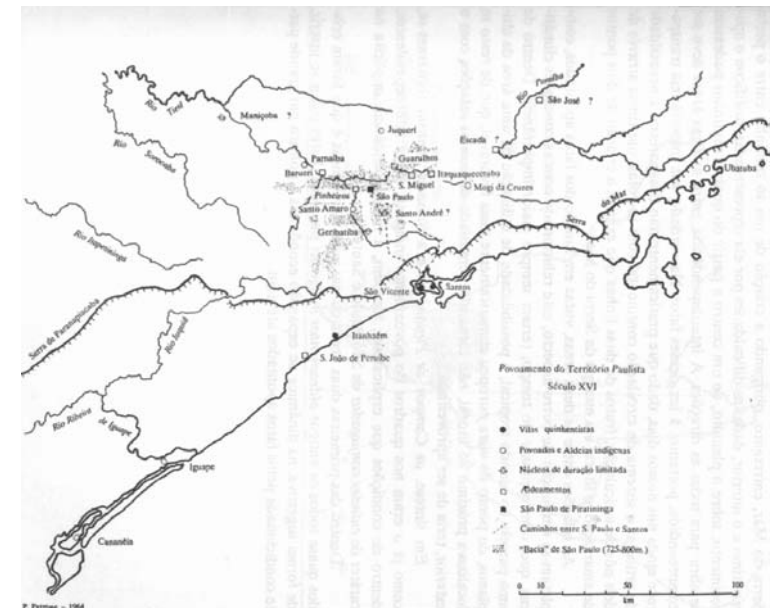
---

<sup>33</sup> Ibid., p. 29.

Sendo assim, São Paulo, no que diz respeito às linhas de circulação e distribuição sobre o território, acabou funcionando como uma extensão do porto de Santos, configurando um centro, a partir do qual, os caminhos pudessem se abrir para todas as direções (Fig. 14).

Segundo Caio Prado Júnior<sup>34</sup>, os Campos de Piratininga estavam muito próximos do alto da serra, com condições muito vantajosas para a circulação no planalto. Este fator levou esta área a assumir a função de local de transbordo. De fato, enquanto no litoral a necessidade de porto se justifica em função das articulações entre as rotas marítimas e rotas terrestres, no alto da Serra do Mar a articulação das conexões com o interior explicam, na prática, a presença de um verdadeiro “porto seco” (Fig. 15).

O porto marítimo é fruto de seleção de pontos de amarração de rotas na linha do litoral, enquanto o porto seco, como se está entendendo, é fruto de amarração de rotas na linha da serra. Em outras palavras, se não existisse o obstáculo da Serra do Mar, a partir do porto marítimo, as rotas continentais possivelmente se



<sup>34</sup> PRADO JUNIOR, Caio. Nova contribuição para o estudo geográfico da cidade de São Paulo, in: Estudos Brasileiros, Ano III, v.7, n.º19,20,21, de junho a dezembro de 1941, São Paulo, pp. 195 a 221.

Fig. 13. Povoamento do território paulista. Fonte: PETRONE, Pasquale. Aldeamentos Paulistas, 1995. p. 47.

abririam em leque para todas as direções, a retro-terra ficando articulada com as rotas marítimas por intermédio de um único ponto.<sup>35</sup>

Petrone nos lembra que as relações entre estas áreas, vistas em função dos fatos apontados, se completam de acordo com outro aspecto: o relacionamento com as condições climáticas que, com o passar do tempo, ganharam importância e, do ponto de vista europeu, evidenciaram a necessidade de utilização da área de serra que, além do clima mais ameno, estava próxima ao litoral favorecendo as complexas relações com o exterior.

Em síntese, os Campos de Piratininga e a Baixada Santista tornaram-se como já o eram nos quadros do povoamento indígena, áreas independentes, dentro de condições que explicariam, também, a interdependência implícita no caráter de “cidades conjugadas” de São Paulo e Santos. Dentro das primeiras duas áreas ou nas suas vizinhanças é que foram criados quase todos os antigos aldeamentos indígenas paulistas.<sup>36</sup>

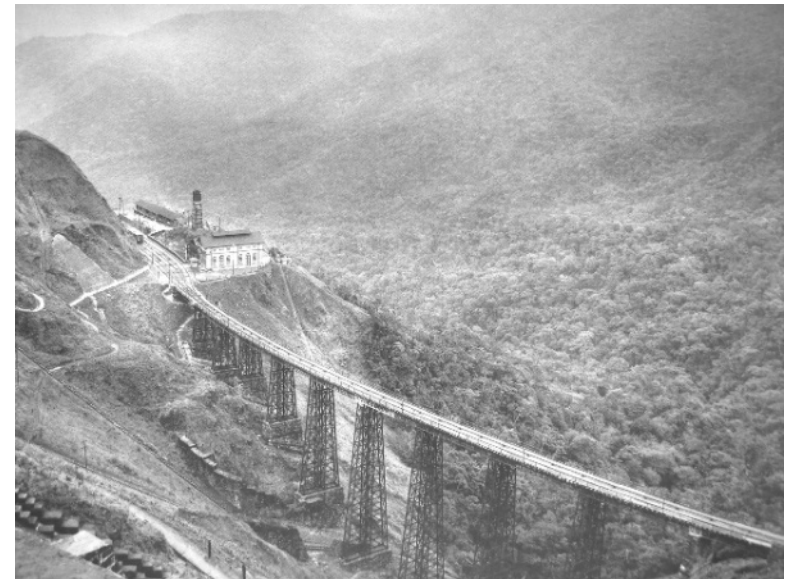


Fig. 14. Antigos Planos Inclinados da Serra: panorama da Serra do Mar, casa de máquinas do terceiro patamar e Viaduto da grota funda, 1898. Fonte: RODRIGUES, Cecília dos Santos, 2005, p. 46.

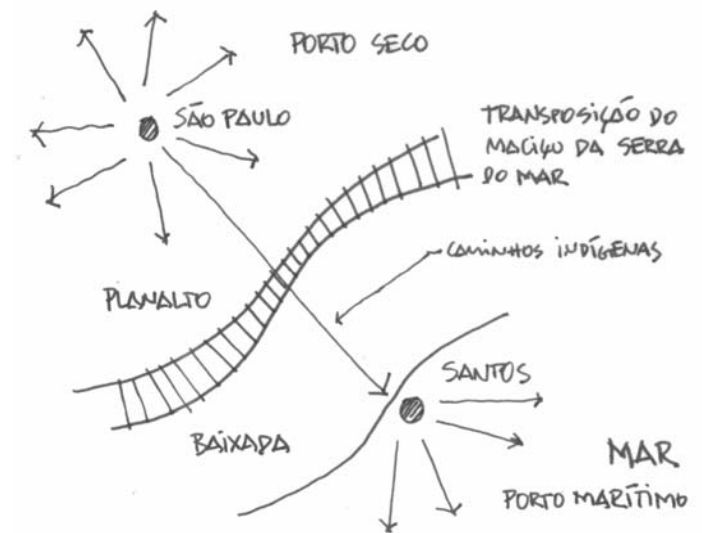
<sup>35</sup> PETRONE, Pasquale. op. cit., p. 47.

<sup>36</sup> Ibid., p 48.

A partir da década de 1970 esta relação tomou novos rumos com as políticas de desconcentração industrial, segundo Pedro Sales:

Tendo como referência básica as diretrizes estabelecidas pelo segundo Plano Nacional de Desenvolvimento – II PND 1975/1979 – (recuperar a qualidade da vida na região metropolitana de São Paulo e diminuir as diferenças de oportunidades e desenvolvimento entre as diversas regiões do Estado), e identificando como “patologia” da rede urbana paulista a exagerada urbanização metropolitana e o crescimento acelerado de metrópoles regionais (Ribeirão Preto, São José do Rio Preto, Marília, Bauru, Presidente Prudente e Sorocaba) diante do esvaziamento das pequenas cidades (65% da população vivendo em cidades de mais de 100.000 habitantes), a “Política de Desenvolvimento Urbano e Regional do Estado de São Paulo – PDUR” (1976) teria como palavras de ordem do planejamento a “**descentralização e a desconcentração**”.<sup>37</sup>

Esta política tem como reflexo a criação de uma rede de cidades industrializadas e conectadas, permitindo a criação do conceito de “**macrometrópole**”:



<sup>37</sup> RIVABEN DE SALES, Pedro M. Santos: A relação entre o porto e a cidade e sua (re)valorização no território macrometropolitano de São Paulo., 1999, p. 53, (grifo do autor).

Fig.15. Croqui elaborado pelo autor a partir do relato de Pasquale Petrone, denotando a questão da posição assumida pela cidade de São Paulo como “Porto Seco”, abrindo caminhos em todas as direções, e sua ligação através dos caminhos da Serra do Mar com o porto de Santos.



Segundo aquele documento de política territorial, embora a metrópole (reconhecida institucionalmente em 1973) apresentasse maior ritmo de crescimento, já seriam “detectados sinais visíveis de um processo espontâneo de descentralização da zona metropolitana e de organização das cidades” (em sistemas hierarquizados ou integrados). Neste sentido, as dimensões significativas logradas pelas cidades de Santos, Campinas, Jundiaí, Sorocaba e São José dos Campos, poderia ser interpretada, também, como uma ampliação do espaço metropolitano, indicando que estas cidades estão desempenhando o papel de absorver o potencial crescimento da metrópole”, deste entendimento nasceria o conceito de “macro-metrópole” para caracterizar a área que reúne os grupos de cidades constituintes da Região Metropolitana de São Paulo e os aglomerados de municípios contíguos. [...] Juntamente com Campinas, São José dos Campos e Sorocaba, verificamos que Santos possui posicionamento estratégico na região macrometropolitana de São Paulo, onde, segundo suas vocações, estas cidades configuram “eixos naturais de penetração”.<sup>38</sup>

---

<sup>38</sup> O conceito de macrometrópole é amplamente verificado na tese de doutoramento de Pedro Sales, além do exaustivo estudo sobre a formação da cidade de Santos, sempre vinculada à história de seu porto, apresenta estudos de caso de cidades como Barcelona, Londres e Rotterdam, conhecidas por seus projetos de renovação urbana e os impactos da pós ocupação. RIVABEN DE SALES, Pedro M., op., cit. pp. 53-77.

Para o entendimento deste trabalho, Santos atua como um centro deslocado da esfera macrometropolitana, sendo a região do Valongo, uma potencial área de expansão programática, com serviços relacionados ao porto, ao centro histórico da cidade e à macro região, além de possuir um parque industrial com características específicas e um franco desenvolvimento no setor turístico (Fig. 16).

O processo de valorização territorial de Santos está associado aos vários estágios de implantação de infra-estruturas regionais:

Ferrovia: escoamento da produção agrícola para o exterior;

Caminho do mar (melhoria), Via Anchieta e Padre Manoel da Nóbrega: demanda de transportes de produtos agrícolas, escoados pelo porto;

Ligação Anchieta-Piaçaguera, em função da implantação do pólo petroquímico e siderúrgico de Cubatão;

Pedro Taques e Piaçaguera-Guaruja: demanda de tráfego turístico à escala da própria Baixada;

Imigrantes: reforço da estrutura de ligação entre a metrópole e suas áreas de interesse econômico na Baixada Santista.<sup>39</sup>

---

<sup>39</sup> RIVABEN DE SALES, Pedro M., op., cit. p. 81.

Portanto, a ligação estabelecida com o planalto, em um primeiro momento, com as estradas construídas a partir dos caminhos indígenas e, posteriormente, sua modernização com a instalação do eixo ferroviário, têm papel determinante no desenvolvimento do Estado de São Paulo. Segundo Petrone, São Paulo e Santos formam interessantes e originais aglomerados urbanos, onde o primeiro tornou-se a maior metrópole brasileira, e o segundo, o principal porto do país e da América Latina, ambos formando, na prática, um só organismo. Fato este, devido à importância da posição geográfica. Assim o aspecto geográfico do passado paulista se entrosa com os fatos do presente para explicar a organização do espaço de nossas cidades.<sup>40</sup>

A condição de fronteira, em permanente estado de mutação, é uma característica importante deste trecho da cidade. A análise de seus processos de formação, conexão e construção de seus edifícios é um importante instrumento de reconhecimento da estrutura, memória e permanência da cidade.

<sup>40</sup> RIVABEN DE SALES, Pedro M. op. cit., passim.



Fig. 16. Esquema de conexões do quadrilátero da região macrometropolitana de São Paulo. Desenho do autor.

A arquitetura é uma música... Ou é a música que é uma arquitetura? A arquitetura é uma música. [...] A arquitetura não é uma forma, nem mesmo tomada esta palavra no sentido mais restrito e elevado de expressão estética voluntária do homem. Pelo contrário, ela resulta a forma com a mesma... bestialidade, desculpem, inocente que um morro, uma árvore, um riacho resultaram as formas que ficaram. E não tem dois morros, duas árvores, nem dois riachos iguais.<sup>41</sup>

---

<sup>41</sup> ANDRADE, Mario de. *Brazil Builds*. in XAVIER, Alberto. Depoimentos de uma geração: arquitetura moderna brasileira, 2003, p. 177.

## Consonâncias

Este capítulo tem como objetivo principal a verificação dos fatores que orientaram a construção da paisagem do Largo Marquês de Monte Alegre. O termo construção, neste sistema, tem a função de nos remeter à idéia do *topos* e da relação da cidade como conjunto indissociável, onde a abordagem dos edifícios está diretamente relacionada à questão do ambiente urbano, que, por sua vez, é um ambiente construído e estruturado através de uma série de equipamentos.

Vale destacar que, além dos edifícios estudados neste capítulo, a presença do Ribeirão de São Bento, antigo Ribeirão de Nossa Senhora do Desterro, influenciou a implantação do conjunto e, posteriormente, se tornou o elemento indutor da configuração do Largo, devido à sua foz mais alargada, servindo como entrada de embarcações oriundas do canal do estuário. Assim, devemos considerar que a construção deste lugar teve como prerrogativa um importante fator geográfico (Figs. 17 e 18).

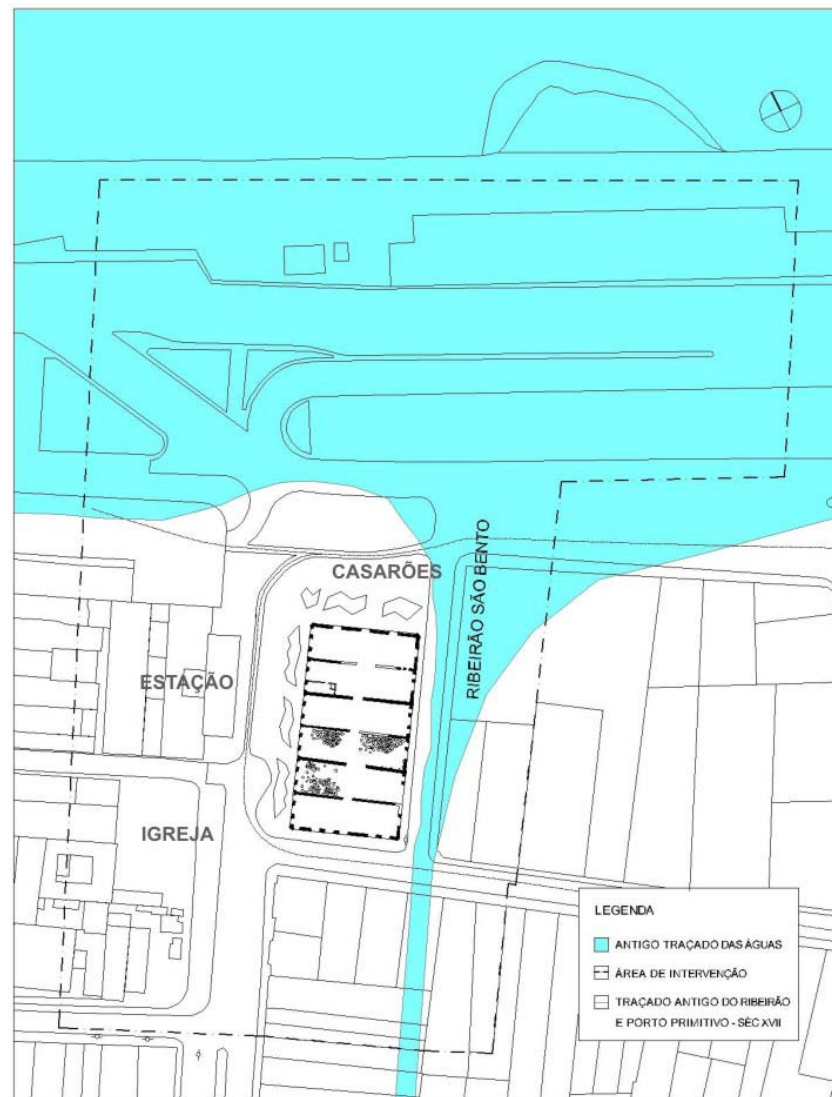


Fig. 17. Traçado do antigo Porto de Canoas e foz do Ribeirão de São Bento. Fonte da base cartográfica: PRODESAN - Progresso e Desenvolvimento de Santos. Imagem criada pelo autor.

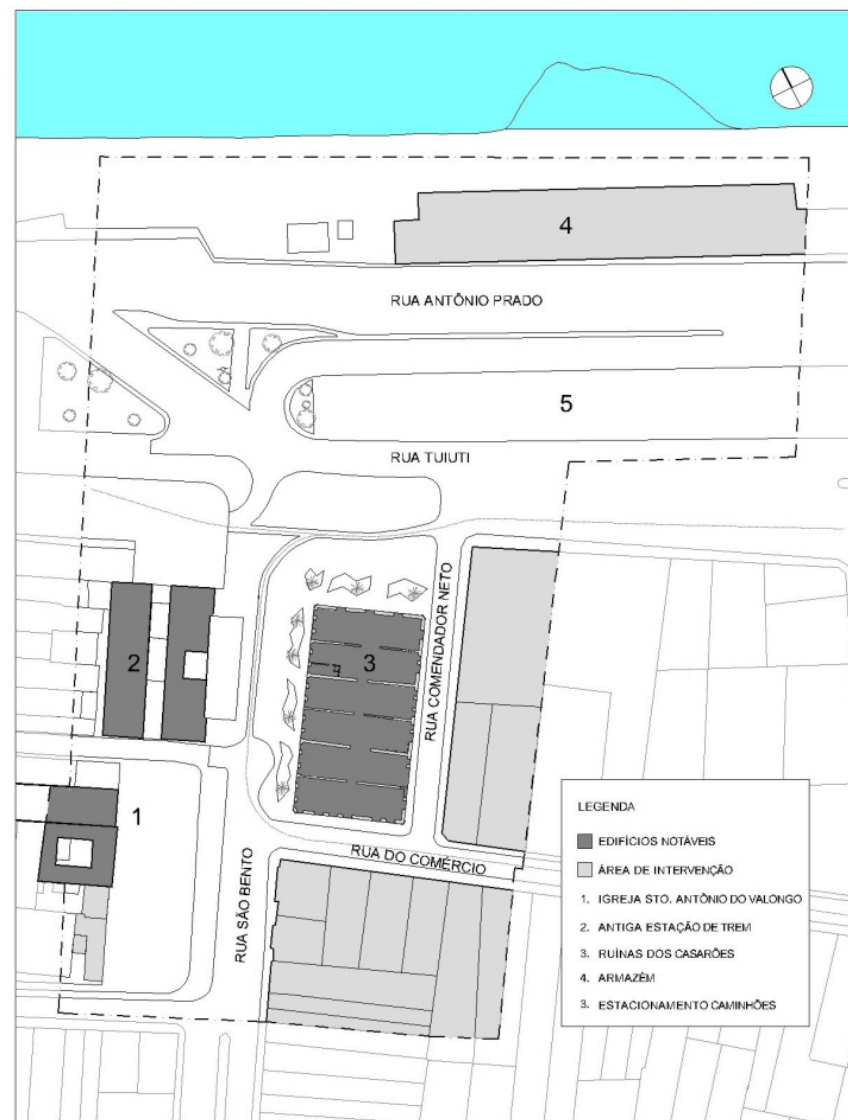


Fig 18. Locação elementos constitutivos. Fonte da base cartográfica: PRODESAN - Progresso e Desenvolvimento de Santos. Imagem criada pelo autor.

## 2.1. Elementos Constitutivos

### 2.1.1. Igreja do Valongo

No fim da Rua do Comércio em Santos, a igreja de Santo Antônio do Valongo. O templo, alguns anexos e, ao lado, a estação ferroviária bloqueiam a passagem de quem se afasta do centro e do porto. Naquele evocador e ainda febril setor urbano, o atual convento franciscano e o terminal da estrada de ferro interrompem uma sucessão de quadras relativamente regulares e divididas em lotes com edifícios de todo o tipo, muito menores. Consultando as plantas urbanas recentes logo se percebe este obstáculo que arremata, se não mais a cidade, a densa zona portuária. Trata-se, com algumas alterações, do que foi a cerca dos frades menores, a primeira capucha a ser erguida ao sul do Rio de Janeiro, nos confins da colônia portuguesa de então e no que hoje é o Estado de São Paulo.<sup>42</sup>

Conforme visto no capítulo anterior, a cidade de Santos, em um primeiro momento, se desenvolveu regida pela vida religiosa, logo, teve seus espaços urbanos marcados pela presença das igrejas. O Santuário do Valongo é o primeiro conjunto arquitetônico a marcar o local e iniciar o

---

<sup>42</sup> Leitura feita por Murillo Marx do entorno do Largo e seu posicionamento em relação ao centro da cidade de Santos por volta de 1984, bem como a importância da presença do antigo convento franciscano para o local. MARX, Murillo, op. cit., p. 24.

processo de configuração do Largo Marquês de Monte Alegre.

Conhecida atualmente como Igreja de Santo Antônio do Valongo, sua construção remonta ao século XVII, sendo um dos mais antigos patrimônios de Santos e região. Em 22 de dezembro de 1638, fez-se um pedido, através da Câmara, ao Custódio e Prelado Maior de todos os conventos, Frei Manoel de Santa Maria, onde o signatário solicitava a fundação de um convento de sua Ordem, na Vila de Santos, e propunha a doação do terreno para tal. O Custódio atendeu o pedido e tratou pessoalmente da escolha do local. Percorreu diversos sítios que lhe foram indicados, optando, por fim, pelo Valongo.

O local tinha à sua frente o antigo Ribeirão de Nossa Senhora do Desterro, posteriormente chamado de Ribeirão de São Bento, próximo ao porto de canoas e, à rota de ligação com o planalto. Murillo Marx destaca que a tela pintada por Benedito Calixto, atesta que o adro e a frontaria do convento do Valongo dominavam a paisagem de um dos mais privilegiados desembarcadouros do antigo núcleo santista, conhecido como Porto de Canoas e, depois, como Porto do Bispo, além de sua condição topográfica,

comprimida entre o morro, o estuário e as possíveis passagens para São Vicente, para a Serra do Mar e para o interior; revelava, ainda, uma predileção da ordem por terrenos marginais ao tabuleiro inicial das ruas<sup>43</sup> (Figs. 19, 20 e 21).

Os religiosos contaram com a colaboração das famílias abastadas da vila, que se concentravam na região do Valongo, para a instalação da ordem. A cessão do terreno para a construção do convento, em 1639, foi feita sem indenização, por quatro proprietários: João Barbosa, Bartolomeu Fernando Murrão, Felipa Ferreira e Gonçalo Ferreira, tendo sido dispensada a generosidade da Câmara.<sup>44</sup>

Os franciscanos chegaram à vila de Santos por volta de 1640, ficaram instalados durante algum tempo na Capela de Nossa Senhora do Desterro e, após receberem doações, iniciaram as obras do convento e da igreja, cuja pedra fundamental foi colocada em 1 de julho de 1640.<sup>45</sup>

<sup>43</sup> Para Murillo Marx a instalação da ordem neste local, serviria como ponto de hospedagem para quem chegasse do planalto ou do alto mar, buscando outras capitânicas, a metrópole ou o sertão. *Ibid.*, pp. 40, 58-59.

<sup>44</sup> DE BIASI; TAMBUR; MOTTA. Valongo: arte e devoção, 1995, p.31.

<sup>45</sup> Encontramos nas diversas fontes de pesquisas, distintas datas de início das obras: 1640 (registrada no frontispício da igreja); 1641 e até mesmo 1642, esta última no trabalho de Murillo Marx.





19



20

Fig. 19. Largo Marquês de Monte Alegre – atualmente.  
Fonte: Secretaria de Planejamento de Santos.

Fig. 20. Igreja do Valongo na década de 1870.  
Fonte: acervo do historiador Waldir Rueda Martins.

A construção do convento de Santo Antônio do Valongo, junto ao mar, em frente ao Ribeirão de Nossa Senhora do Desterro, a partir de 1640, marcou o final da expansão da vila colonial. O convento fechava a vila do lado do ocidente com a fachada principal voltada para a vila, como que detendo seu crescimento. [...] A igreja e convento de Santo Antônio do Valongo tinha à sua retaguarda uma extensão de terra quase desocupada, que foi usada posteriormente como cemitério.<sup>46</sup>

Entre as demais construções de porte da cidade, o conjunto do Valongo se destacava por suas dimensões, que, apesar de singelas, não tinham rivais. O frontispício da igreja apresenta feições da arquitetura do período colonial, no entanto, em seu interior, principalmente o altar mor, apresenta características do período barroco. A construção seguiu as técnicas da época das construções litorâneas: utilização de alvenaria de pedra, assentada com argamassa a base de cal oriunda dos sambaquis ou ostras e revestidas também com argamassa à base de cal. As obras contaram, principalmente, com a força do trabalho escravo e de alguns religiosos. Vale lembrar que, conforme visto no primeiro capítulo, o adro é o



Fig. 21. Aspecto do Porto de Canoas no séc. XIX, em frente à Igreja e convento franciscano no Valongo. Pintura de Benedito Calixto. Fonte: Movimento Valongo Minha Casa.

<sup>46</sup> ANDRADE, Wilma, op. cit., pp. 26-65.

elemento dinamizador das relações da igreja com a malha urbana, fazendo as conexões necessárias da vila.

[...] espaços urbanos, como clareiras na floresta dos edifícios – os largos, os adros das igrejas, as esplanadas, os jardins públicos e, principalmente as praças –, tem constituído, através de milênios, o mais típico lugar da vida urbana: lugar do encontro, da comunicação, do comércio direto de produtos, mercadorias, informação e idéias; lugar, também, das grandes festas populares, das manifestações e, não raro, das mais graves decisões políticas. A idéia de coração da cidade nasce, aliás, da existência, na maior parte das povoações, de espaços que se caracterizam como lugares de concentração das pessoas, centros e fontes da vida urbana. [...] No Brasil, cumpre destacar os largos do período colonial, pelas suas formas espontâneas e suas envolventes proporções, largos dos quais uns poucos sobrevivem e resistem à invasão dos veículos.<sup>47</sup>

O conjunto franciscano foi, durante aproximadamente 220 anos, o limite oeste da vila, localizada no fim da Rua Direita do povoamento. Entretanto, devido à proximidade da rota de ligação com o planalto, no final do século XIX, sofreu uma drástica ruptura no seu cotidiano com a chegada da

ferrovia, que transformou o lugar, junto com o porto, na principal porta de entrada e saída de Santos.

Ao longo destes dois séculos, a ordem passou por uma sucessão de crises que acabaram por esvaziar o conjunto, culminando com a partida de seus noviços e, posteriormente, de seu guardião, pois “os tempos são outros, as mudanças se precipitam e prometem acelerar, Santos cresce e se transforma, o convento fenece”.<sup>48</sup>

Em 1860, o então Barão de Mauá, na condição de concessionário da Companhia da Estrada de Ferro Santos-Jundiaí, ofereceu doze contos de réis por toda a área, o que, inicialmente, não foi aceito pelo Provincial, os frades concordaram apenas em ceder o convento ao preço de vinte contos de réis.<sup>49</sup>

Este fato gerou certa revolta por parte dos integrantes da ordem franciscana e, também, da população local. Segundo Ana De Biasi, encontra-se no Livro de registros da ordem terceira, o seguinte desabafo:

[...] pelo documento que aqui se transcreve fica patente o desinteresse do Provincial, frei Antônio do Coração de Maria e

<sup>47</sup> GRAEFF, Edgar A. Edifício, 1978, pp. 129, 132.

<sup>48</sup> Murillo Marx lembra que segundo anotações do Frei Röwer, o guardião ficou sozinho a partir de 1831, quase cem anos após a fundação do convento na vila. MARX, Murillo, op. cit., p. 130.

<sup>49</sup> DE BIASI; TAMBUR; MOTTA, op. cit., p. 34.

Almeida (que vendeu o convento), não só pelo próprio convento como pela Ordem Terceira que já começou a não ter Comissário Regular Franciscano, em vista do referido Provincial dizer que tinha reduzido número de religiosos e não podia atender o pedido da Ordem Terceira que solicitava a nomeação do Comissário; o Provincial cede a igreja do Convento de Santo Antônio para a estação do caminho de ferro.<sup>50</sup>

A Ordem terceira continuou a protestar contra a destruição de seu patrimônio “dirigindo um ofício para o Provincial, com data de 26 de abril de 1860, afirmando que só desocupariam o local obrigados por força de lei”.<sup>51</sup> No entanto, a situação foi atenuada com a transferência, para a Ordem Terceira, de todas as imagens do convento, juntamente com as jóias que as ornamentavam, ou seja, todos objetos destinados ao culto divino.

Durante os trabalhos de demolição do conjunto, segundo frei Basílio Röwer, no momento da retirada da imagem de Santo Antônio, do altar da igreja, ocorreu um fato curioso: a imagem estava presa de tal forma que não poderia

---

<sup>50</sup> DE BIASI; TAMBUR; MOTTA, op. cit., p. 46.

<sup>51</sup> [...] “firme no seu posto de honra fiel às instituições que observa não cederá de seu mote próprio a sua Igreja para ser profanada senão depois de obrigada por lei”. Ibid., p. 47.

ser retirada sem danificá-la, a população ao saber deste fato, reuniu-se em frente à igreja, protestando contra os trabalhadores da ferrovia inglesa, gerando assim, um movimento muito forte de preservação do edifício, unindo dois grupos opostos existentes na cidade, os valongueiros e os quarteleiros, que juntos, defenderam o patrimônio.

Os valongueiros convocaram os quarteleiros a se unir “contra estrangeiros que pretendem passar nossas tradições e nossos brios! Façamos uma trégua em nossas diferenças! Somos todos santistas!” A população respondendo ao chamado impediu a derrubada da igreja e manteve a imagem no altar. Entretanto, a ferrovia foi construída nesse local, em antigas terras do convento franciscano. O convento do Valongo permaneceu como ponto terminal da cidade marcando a paisagem pela sua imponência (ainda que singela) e localização.<sup>52</sup>

Apenas o convento foi demolido para a construção da estação de trem, alguns atribuem este fato a um milagre divino, outros afirmam que este foi o primeiro movimento de preservação na cidade de Santos. “No entanto, a ordem

---

<sup>52</sup> LANNA, Ana L. D., op. cit., p. 44.

terceira havia conseguido excluir o templo conventual do negócio pelo aviso imperial de 3 de outubro de 1860<sup>53</sup>.

O Largo foi palco de uma série de atividades religiosas, fazia a conexão com a igreja do Carmo, localizada na praça da República, através da antiga Rua Santo Antônio, atual Rua do Comércio e, com o Mosteiro de São Bento, no sopé do morro (Fig. 22). Murillo Marx sintetiza a importância do santuário do Valongo neste sistema:

A grande área concedida aos franciscanos nos seiscentos, de conformação imprecisa e de presença caprichosa, condicionou os incipientes tecidos urbanos de Santos, São Paulo, Itanhaém, bairro de São Francisco em São Sebastião, Taubaté e Itu. Cada um dos sítios eleitos destacou-se na paisagem, no que tange ao relevo, às massas de água e ao subsolo. O caráter marginal, junto aos acessos e distante de outros pólos citadinos importantes, constituiu, regra geral, quanto à localização preferida nos assentamentos humanos existentes. Assim a escolha do terreno dos frades menores foi significativa pelas suas características fundiárias, bem como, pela sua relação com o meio natural e com as terras já ocupadas. Significação que se fez sentir de pronto e ao longo da evolução urbana daqueles seis diferentes núcleos paulistas.<sup>54</sup>

<sup>53</sup> MARX, Murillo, op. cit., p. 147.

<sup>54</sup> Ibid., p. 180.

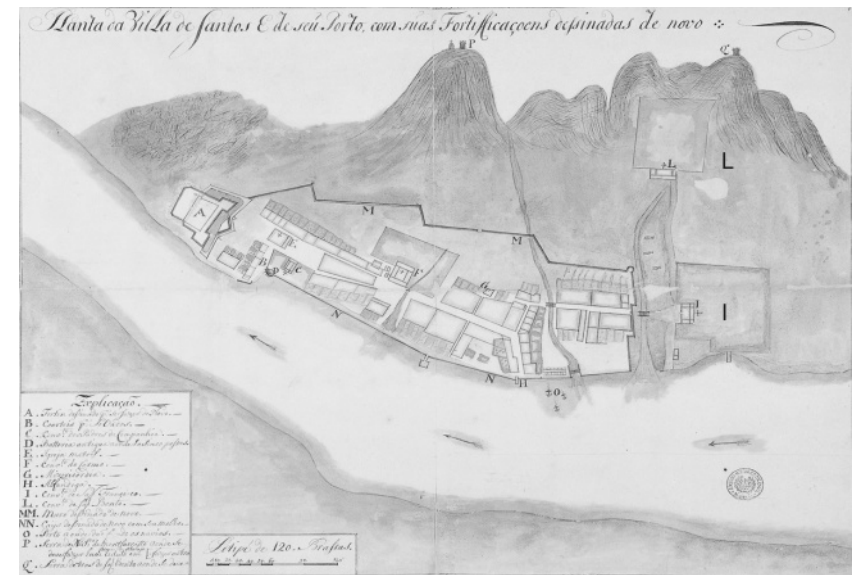


Fig. 22. Santos em 1714. Planta da Villa de Santos e de seu Porto, com suas fortificações desenhadas de novo. Autor: João Massé. Original manuscrito do Arquivo Histórico Ultramarino, Lisboa.

“Entre o novo trecho urbanizado e o córrego, que desce do Mosteiro de São Bento, indicado pela letra L, há um terceiro bairro já formado, ao redor de uma rua, com traçado igualmente regular. Do lado direito, indicado com a letra I, aparece o convento franciscano, ainda hoje existente, ao lado da estação ferroviária, que no século XIX foi instalada no local de uma de suas alas, então demolida. O convento ficaria fora dos muros da vila, que se iniciariam à sua frente, após o cruzamento do córrego, com nascente junto ao Mosteiro de São Bento. A vila tinha praticamente um único eixo, paralelo ao canal, com um traçado tortuoso de início e depois regular, com algumas bifurcações, pequenas transversais e outros tantos becos. No desenho foram assinaladas as casas com seus quintais. Seriam cerca de 50 casas e 70 quintais, o que permite supor algumas subdivisões. As construções que davam fundos para o canal eram geralmente os trapiches, onde eram recolhidas as mercadorias, para embarque e desembarque e se instalavam pontões para acesso aos navios.” Fonte da imagem e texto: REIS FILHO, Nestor Goulart. Imagens de vilas e cidades do Brasil colonial. São Paulo. 2000.

### 2.1.2. Ferrovia

Com suas repercussões sobre a situação demográfica das zonas percorridas, constitui, sem dúvida, um dos estudos mais curiosos e importantes da história paulista. Durante pouco mais de um século, o panorama do nosso crescimento e progresso se desdobra num cenário de colinas riscadas pelos cafezais. Tudo gira em torno do ouro verde, dele tudo emana e a ele tudo se destina: homens, animais, máquinas. A terra cansada que ele abandona, se despoeva, empobrece, definha: a terra virgem que ele deflora logo se empenha de vida ativa, enriquece, progride. O fenômeno é visível a olho nu. Não é necessário ser historiador, economista ou sociólogo para observá-lo. Um golpe de vista descuidado basta. E talvez por isso mesmo, por ser-nos tão peculiar, não desperte o interesse de nossos estudiosos.<sup>55</sup>

A necessidade de escoamento da produção cafeeira do oeste paulista era urgente no final do século XIX, a ligação com o porto de Santos precisava ser eficiente, rápida e econômica. No estudo de Issao Minami, verificamos que, em meados do século XIX, quando tem início a era ferroviária, as condições dos transportes na Província de São Paulo, pouco diferiam dos tempos coloniais. Ocorrendo o mesmo com a

---

<sup>55</sup> MILLIET, Sérgio. O roteiro do café e outros ensaios, 1946, p. 5.

ligação entre o planalto e o porto de Santos que demandava em melhorias.

O Caminho do Mar como era conhecido o “caminho das tropas” no trecho da serra era extremamente precário e o seu calçamento, na gestão de Bernardo José de Lorena, deve-se ao açúcar. Com a melhora do trecho da Serra do Mar, investiu-se na construção de aterros e pontes na baixada santista, estabelecendo-se no início do século XIX, a ligação por terra de Cubatão com Santos. Ainda em função do açúcar, construiu-se, em 1840, a “Estrada da Maioridade”. Com leito carroçável, essa estrada, em 1860, demandava trabalhos constantes de conservação e obras de melhorias para torná-la adequada ao tráfego intenso rumo a Santos, quando já ocorria a decadência da lavoura do açúcar.<sup>56</sup>

A Lei Freijó foi a primeira iniciativa para construção de uma ferrovia em São Paulo em 1836. No entanto, a província teve que esperar até 1867 pela inauguração de sua ferrovia, depois da conjugação de duas outras leis - uma geral, de número 838, de 12 de setembro de 1855, e outra provincial, de número 495, de 17 de março do mesmo ano - que vieram solucionar o importante problema de dotar São Paulo com sua primeira estrada de ferro<sup>57</sup>. Em 1855, um ano após a

<sup>56</sup> MINAMI, Issao, op. cit., p.125.

<sup>57</sup> Ibid., p.133.

abertura do primeiro trecho de via férrea do império, o presidente da província de São Paulo, José Antonio Saraiva, em discurso de abertura da Assembléia da Legislativa Provincial, defendeu a construção de ferrovias em São Paulo, enumerando suas vantagens:

- Desenvolvimento do comércio de Santos;
- Desenvolvimento do trabalho livre e da colonização espontânea;
- Redução do preço dos transportes a uma terça parte do atual custo;
- Melhoria dos processos industriais;
- Valorização das terras;
- Criação do espírito de empresa.

Segundo a narrativa de Minami, para efetuar as obras, a “The São Paulo Railway” assinou contrato com a empresa Robert Sharpe & Sons de Londres em 8 de fevereiro de 1860, pelo qual:

Os empreiteiros encarregaram-se de adquirir os terrenos para a estrada, executar os diversos trabalhos, construir os edifícios, fornecer todo o material rodante, bem como as diversas

instalações de conformidade com as plantas, perfis e explicações de Mr. Brunless. [...] No contracto ficou estipulado um prazo de oito annos ou seja até o fim de 1868, para a conclusão das obras.<sup>58</sup>

A primeira estaca foi fincada em 15 de maio de 1860, junto ao porto e da atual estação de Santos, entre o cais do Valongo e o Convento de São Francisco (Figs. 23 e 24). Após o decreto 2.601 de 6 de junho de 1860, aos 24 de novembro de 1860, teve início a construção da estrada.

A escarpa do planalto, com uma diferença de nível de 800 metros, era um sério problema aos trabalhos da ferrovia. Adotou-se o sistema funicular e, menos de quatro anos mais tarde, aos 28 de julho de 1864, com a presença do presidente da Província de São Paulo, Barão Homem de Melo, inaugurava-se o primeiro plano inclinado da serra. Em 16 de fevereiro de 1867, era inaugurado o tráfego de toda a estrada, 79 quilômetros de Santos a São Paulo e 60 de São Paulo a Jundiaí, num total de aproximadamente 140 quilômetros, apresentando, em especial no trecho de Santos - São Paulo, importantíssimas obras de arte que por muito tempo causariam admiração. O sistema de planos inclinados funcionou sempre com extrema regularidade e só em época recente o processo foi modificado<sup>59</sup> (Fig. 25).

<sup>58</sup> FOX, Daniel, apud MINAMI, Issao, op. cit., p.137.

<sup>59</sup> Ibid., p. 134.

Como visto, a construção da linha tronco ligava Santos a Jundiaí, passando por São Paulo. Portanto, havia uma estação terminal em Santos, outra em Jundiaí e uma estação de passagem, em São Paulo, a Estação da Luz. No entanto, houve, de imediato, uma grande necessidade de se construir ramificações e terminais a partir desta linha. Segundo Cecília Rodrigues dos Santos, a expansão das ramificações foi marcada por investimentos privados incentivados pela isenção fiscal para a importação de materiais e peças – Lei 2.237 de 1873, ou seja, os fazendeiros construíam trechos de via férrea conectando suas fazendas à linha tronco, permitindo, assim, o escoamento até o porto.<sup>60</sup>

<sup>60</sup> RODRIGUES, Cecília S. De Santos a Jundiaí: nos trilhos do café com a São Paulo Railway, 2005, passim.





23



24

Fig. 23. Largo Marquês de Monte Alegre – atualmente.  
Fonte: Secretaria de Planejamento de Santos.

Fig. 24. Estação de trem São Paulo Railway no início do séc. XX. Fonte: Coleção Laire Giraud.

Para o deslocamento, rumo ao oeste, é que se criaram as ferrovias Paulista e Mogiana, com construções iniciadas em 1870 e 1873, respectivamente, dando continuidade à estrada de ferro Santos Jundiaí. Substituíram, também, o sistema viário que dava acesso ao porto de Santos, ao sistema produtivo do interior, ao norte e noroeste do Estado.<sup>61</sup>

Neste instante, o café, a ferrovia e o crescimento de cidades constituem um trinômio que se desenvolve de forma harmônica.

As ferrovias Paulista e Mogiana foram construídas exclusivamente por causa do café, como também todas as outras, menores, construídas na década de 1880, chamadas de ferrovias “cata-café”.<sup>62</sup>

Observando a evolução do processo de expansão da economia cafeeira, verificamos que São Paulo era o pólo irradiador de todas as ferrovias por onde passava todo o fluxo de mercadorias a serem comercializadas. O pólo Campinas destacava-se pela centralização da produção agrícola cafeeira, de lá irradiavam as ferrovias para as zonas Mogiana, Paulista e Araraquarense.



Fig. 25. Mapa das estradas de ferro em São Paulo. Fonte: AZEVEDO, Fernando. Desenho do autor, ferrovias em 1940. In MINAMI, Issao, 1994. p. 155.

<sup>61</sup> MINAMI, Issao. op. cit., p.96.

<sup>62</sup> Ibid., p. 97.

A expansão da rede ferroviária valorizava as terras ainda virgens no interior, além de ser fonte de enormes lucros, às vezes pelo monopólio, como no caso da Santos-Jundiaí. Até que os conflitos se instalassem, na década de 1890, as receitas das 20 principais ferrovias do Estado de São Paulo chegaram a representar 14,5% do valor das exportações de café.<sup>63</sup>

Estava dado o primeiro passo para o desenvolvimento ferroviário de São Paulo. O sistema Santos – São Paulo, da chamada “The São Paulo Railway Company Ltd.”, assegurou o monopólio de transportes ferroviários entre o litoral e o planalto até a década de 1930 (Tabela 03). A transposição da Serra do Mar estava vencida e o Brasil, no fim do século XIX, passou a despertar interesses comerciais internacionais por fornecer matéria prima e consumir o excedente da produção europeia.

A primeira estação de trem inglesa em Santos (Fig. 26) possuía dimensões modestas, com feições neoclássicas, no entanto, posteriormente, com a duplicação das linhas da São Paulo Railway, no final do século XIX, devido à grande demanda e movimentação do trajeto, a estação dobrou suas

<sup>63</sup> BERNARDINI, Sidney P. Os planos da cidade: as políticas de intervenção urbana em Santos, 2005, p. 14.

dimensões e passou a apresentar novo aspecto, seguindo o avanço da arquitetura eclética na substituição da antiga arquitetura colonial da cidade.

MERCADORIAS EM TONELADAS TRANSPORTADAS		NÚMERO DE PASSAGEIROS TRANSPORTADOS	
1870	68 433	1870	75 399
1880	177 482	1880	130 584
1890	607 309	1890	422 355
1900	1 164 959	1900	1 066 638
1910	2 103 892	1910	1 853 722
1920	3 517 302	1920	4 586 141
1930	3 724 296	1930	10 767 653
1940	5 875 777	1940	10 847 497

Tabela 03. Movimento da São Paulo Railway de 1870 a 1935. Fonte dos dados: RODRIGUES, Cecília dos Santos. De Santos a Jundiaí: nos trilhos do café com a São Paulo Railway, 2005, p. 100.

### Segundo Gino Caldato Barbosa:

Em 1865, a estação de trem da empresa São Paulo Railway, marco zero da ferrovia no Estado, estava quase concluída. É possível que, na inauguração do primeiro plano inclinado, já estivesse com as obras bem avançadas. Com feições neoclássicas, evocava a inovação estilística da arquitetura ferroviária, que se encontrava em fase de implementação na linha férrea de Santos a Jundiaí. Havia sido construída no bairro do Valongo, entre o Porto do Bispo e a igreja dos franciscanos, no local do antigo convento. [...] Projetada na Inglaterra, a edificação de dois pavimentos se destacava das demais construções

ferroviárias ao longo da linha implantada no Estado de São Paulo, geralmente caracterizada por pequenas estações térreas, com telhado de duas águas margeando os trilhos. No final do século XIX, passou por ampliações, em que foram acrescentadas as mansardas na cobertura que preserva ainda hoje (Fig.27).

Os vestígios do que restaram do convento são notados no registro que Militão deixou da estação, à direita da imagem (Fig.26). A leitura do conjunto ferroviário é completada com a documentação do armazém e telheiro para máquinas, situados nas proximidades do atracadouro de navios, talvez um indício da orientação do trabalho do fotógrafo para uma encomenda específica. Na imagem da estação, o enquadramento da cena apregoa um vínculo simbólico do momento captado: o novo edifício parece avançar sobre a cidade, superando barreiras, numa espécie de metáfora do progresso em que a ruptura da história se impõe a qualquer preço.<sup>64</sup>

Durante o curso do século XX, o edifício da estação passou por uma série de reformas e transformações que acompanharam as sucessivas crises do sistema ferroviário, sofrendo algumas descaracterizações que acabaram sendo corrigidas com sua completa restauração, concluída em 2003.



Fig. 26. Primeira Estação da São Paulo Railway em Santos, 1865. Ao lado, nota-se os remanescentes da demolição do convento franciscano. Fonte: BARBOSA, Gino C., 2004, p. 155.

<sup>64</sup> BARBOSA, Gino C. (org.), op.cit., p. 154.

A modernização do sistema de transporte de cargas e passageiros gerou profundos impactos na estrutura urbana da cidade de Santos. O antigo porto de canoas e a foz do Ribeirão de São Bento foram aterrados, configurando uma nova estrutura de atracação e base para a expansão de um pontilhão, dotado de linha férrea e ligado diretamente aos navios.

O advento da ferrovia trouxe consigo a idéia de modernidade, alterando a relação espaço-tempo, cuja transição é simbolizada pela adição do relógio à fachada da estação. Este local passou a ser freqüentado pelas elites, surgiram novos hábitos, uma nova maneira de perceber a cidade, tudo com forte inspiração européia, além de ser um vetor de desenvolvimento urbano.

Entretanto, Santos, limitada pelo mar, e não dispondo de espaço para que a linha férrea penetrasse sua malha urbana, acabou não se apropriando dos terrenos marginais a esta, para a construção, por exemplo, de fábricas. Configuram, deste modo, grandes espaços vazios em direção ao oeste, ocupados apenas pelas linhas férreas, oficinas e instalações administrativas da São Paulo Railway (Figs. 28-30).



Fig. 27. Estação da São Paulo Railway em Santos, início do século XX, ampliada no fim do séc. XIX durante as obras de duplicação das linhas, a partir do volume inicial, e, abrigo da parada de bondes. Fonte: acervo Gino Caldato Barbosa.

Neste caso, pareceu mais interessante para a cidade de Santos, o investimento na modernização e grande expansão de seu porto, construindo uma longa e estreita faixa de cais corrido, que vai desde o bairro da Alemoa, na porção oeste, até a Ponta da Praia, na porção oeste, fazendo total interface com o canal do estuário e assumindo definitivamente sua vocação de cidade portuária.

A construção dessa rede ferroviária, que fez aparecer e desaparecer cidades e vilas, consolidou a crise dos demais portos da província de São Paulo, já que o de Santos tinha-se, de fato, transformado em monopolizador de toda a atividade do planalto. [...] A vitalidade santista estava intimamente associada à ferrovia e ao porto que permitiram a consolidação e transformação de suas funções portuárias e comerciais.<sup>65</sup>

Lanna, baseada na elaboração de José Ribeiro de Araújo Filho, destaca que a instalação da ferrovia alavancou o desenvolvimento do porto e, por consequência, da cidade:

Com a instalação da ligação ferroviária entre o porto e o planalto, Santos - São Paulo, “abre-se para a província de São Paulo uma nova era e, para o porto de Santos, uma etapa que vinte e cinco anos depois se concretizaria na construção definitiva. Não é

preciso dizer da importância que este fato teve para um novo período de expansão da lavoura cafeeira paulista, então, já a mais importante riqueza planaltina”.<sup>66</sup>

Por mais de cem anos, a Estação do Valongo foi o principal meio dos paulistanos chegarem a Santos. Ponto zero de toda malha ferroviária que parte de Santos e segue até Jundiaí, foi a primeira do Estado, por onde milhares de pessoas transitaram em trens de passageiros.

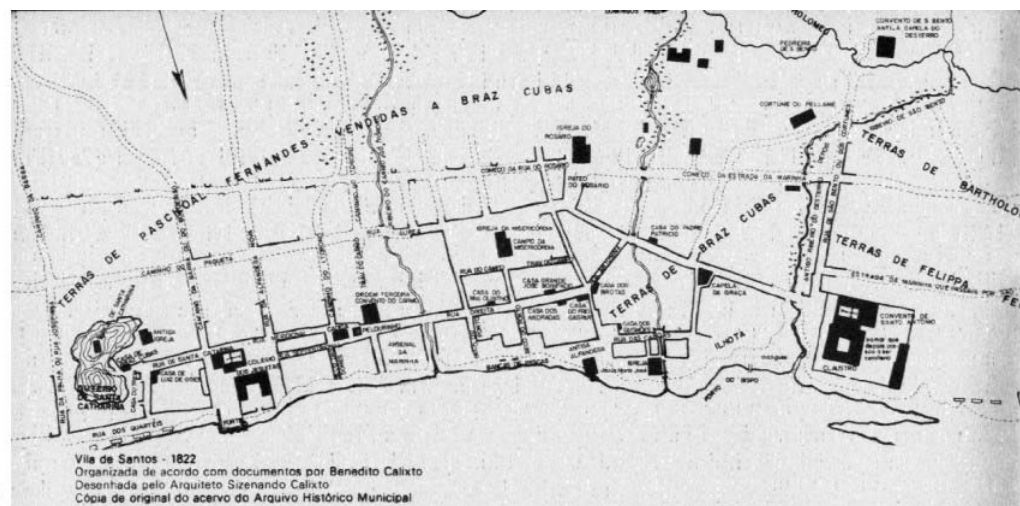
Hoje, o conjunto abriga a Secretaria Municipal de Turismo e o Museu dos Transportes. Dispõe de um pavilhão de exposições e eventos no local das antigas plataformas, em sua parte posterior, com área aproximada de 3.800,00 m<sup>2</sup>.

---

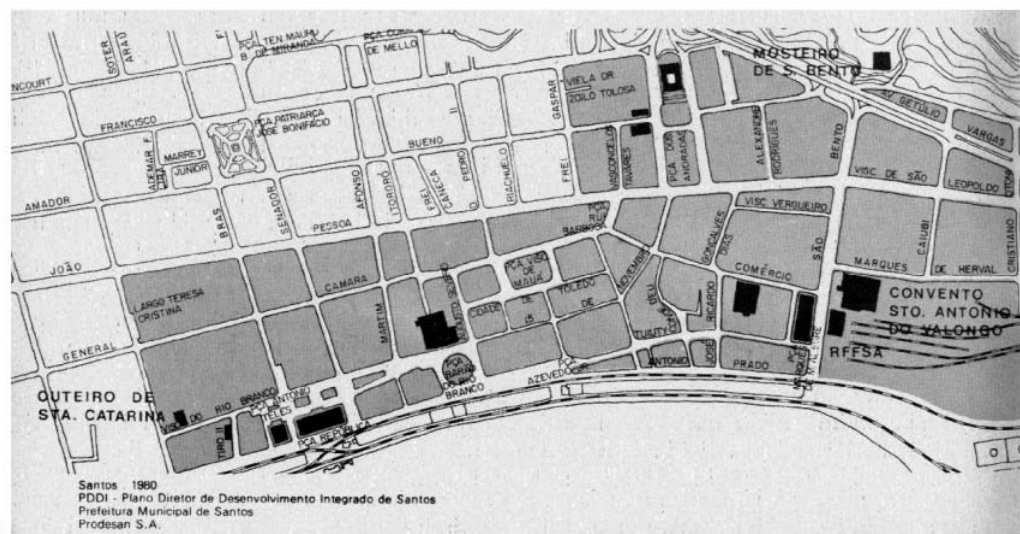
<sup>65</sup> LANNA, Ana L.D., op. cit., p. 44.

---

<sup>66</sup> Ibid., p. 55.



28



29

Figs. 28 e 29. Mapas do centro histórico de Santos. No alto, situação em 1822; abaixo, situação em 1980. Notar a transformação do Largo Marquês de Monte Alegre, com a chegada da ferrovia e o aterro do antigo Porto de Canoas para a construção do novo cais. Fonte: PRODESAN - Progresso e Desenvolvimento de Santos.

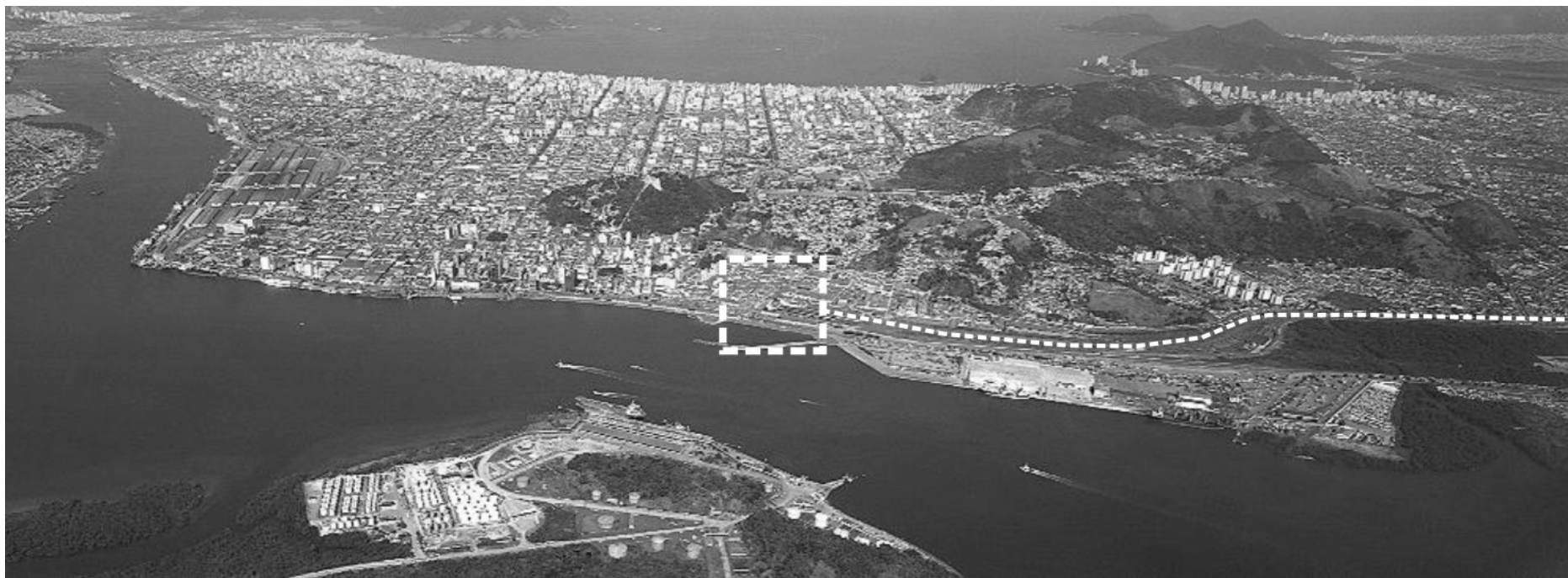


Fig. 30. Vista geral do atual Porto de Santos, em primeiro plano o centro histórico da cidade. Em destaque o Largo Marquês de Monte Alegre e a Ferrovia. Fonte da foto: acervo Movimento Valongo Minha Casa. Imagem criada pelo autor.



### 2.1.3. Porto

Se na cidade pré-industrial, porto e cidade, constituíam uma única identidade econômica e espacial, com o *waterfront* representando o foco da vida urbana, a configuração espacial da cidade portuária industrial do século XX, fundada na expansão do desenvolvimento comercial e industrial e nas novas modalidades de comunicação - ferrovia e “vapor” -, caracterizar-se-ia pela ampliação dos limites do porto sobre novas áreas e pela conseqüente influência que esta ampliação exerceu sobre os padrões de uso do solo urbano. Apesar da imbricação física e funcional que ainda persistia na relação cidade/porto, a lógica que passaria a dominar progressivamente esta relação seria a dominante especialização do *waterfront*.<sup>67</sup>

Com a breve apresentação do problema, no capítulo anterior, verificamos a importância do porto na construção da paisagem do Largo Marquês de Monte Alegre e sua complexa relação com a cidade e região (Figs 31 e 32). Em termos geográficos, o Valongo era muito favorável à instalação e ao funcionamento de um porto, próximo ao planalto, conciliava boas condições naturais, com águas calmas, bom posicionamento para defesa e pedra proveniente dos morros para as construções necessárias.

---

<sup>67</sup> RIVABEN DE SALES, Pedro M., op. cit., p. 113.



31



32

Fig. 31. Largo Marquês de Monte Alegre – atualmente.  
Fonte: Secretaria de Planejamento de Santos.

Fig. 32. Porto de Santos - Largo Marquês de Monte Alegre ao fundo, início do séc. XX. Fonte: Museu do porto.

Do ponto de vista simbólico, a identidade e cultura da cidade portuária estão muito interligadas com as relações desta com a água, através de seus portos. Inicialmente verifica-se o porto como via de ligação e comércio entre cidades e civilizações. O mar constituía o lado negro da vida, o medo, personificado por monstros marinhos e figuras mitológicas como Poseidon (grego) e Netuno (romano) nas antigas civilizações. O medo foi substituído pela curiosidade de descoberta de novos territórios além-mar.<sup>68</sup>

As grandes transformações no porto e na cidade se deram no final do século XIX com o florescimento da vida moderna. A cidade configura um local onde as velhas tradições e hábitos eram confrontados continuamente com o desenvolver de novas tendências econômicas, culturais e sociais. Santos teve um crescimento explosivo, adotou novos modos de vida urbana, onde o caráter e a complexidade do público eram dominantes.

No mesmo período, a evolução econômica do Estado de São Paulo, baseada na produção agrícola exportadora e no grande impulso econômico com o acúmulo de riquezas (provocado pela instalação da ferrovia), acabou gerando complexos problemas urbanos para Santos, principalmente

pelos oportunidades de trabalho e o conseqüente aumento da densidade demográfica da cidade. A pequena concentração populacional logo explode com a chegada sucessiva de imigrantes, comerciantes, negociadores de café e outros produtos.

A cidade passou a ter sérios problemas de infraestrutura, e foi assolada por várias moléstias, devido à falta de saneamento da faixa de água junto ao porto. Este tinha suas instalações dotadas de trapiches particulares e pontilhões de acesso aos navios, eram estruturas ultrapassadas, deficientes e caras para atender à demanda portuária cada vez maior, o colapso era eminente (Fig. 33 e 34).

Tristes tempos aqueles! De velhos pardieiros erigidos em trapiches alfandegados, tortuosas e alquebradas pontes de construção pré-histórica serpenteavam pelo lodaçal até penetrarem algumas braças nas águas turvas da baía. Sob o tremendo bochorno dos dias estivais, a pele suarenta e escaldante, enxameavam por eles turmas de homens brancos, que a sedução de um El Dorado para tantos enganoso atraía de além-mar, de envolta com os negros filhos da raça escravizada da África, arquejando todos ao peso de carga de que iam aliviando o bojo dos navios e atestando os trapiches.<sup>69</sup>

<sup>68</sup> GUIMARÃES, João F., op. cit., pp. 17-18.

<sup>69</sup> Pesquisando velhos textos da imprensa santista o jornalista Carlos Pimentel Mendes apresenta relatos que permitem, junto com o material

Dois anos após a inauguração, feita pelo Barão de Mauá, da ligação ferroviária de Santos com o planalto, a necessidade urgente de resolver estes problemas fez com que, em 1869, fosse promulgada a lei n.º 1746 que autorizava o governo imperial a contratar empresas privadas para a construção de docas e armazéns para carga, descarga e manutenção de mercadorias.

Baseado nessa lei e vencidas duas concessões (1870 -1878 – Conde de Estrela e F.P.A. Pertence - 1881-1886 - Governo Provincial de São Paulo), sem que nenhuma obra tenha sido realizada por falta de recursos, o contrato para a construção de um cais em Santos foi assinado em 1888, entre o governo imperial e a firma encabeçada por José Pinto de Oliveira, Cândido Gafreé e Eduardo Palassin Guinle. A concorrência pública, pautando-se pelo projeto de 1879, elaborado por Silva Sabóia como revisão do projeto do engenheiro inglês W. Milnor Roberts, autorizava obras que constavam de um cais corrido entre um extremo da ponte velha da São Paulo Railway e a Rua Brás Cubas, reservando-se ao longo dele uma faixa de 20 metros de largura para o depósito de mercadorias durante as operações de carga e descarga.<sup>70</sup>

---

iconográfico encontrado, reconstituir a precária situação vivida pelo porto antes de sua modernização. PIMENTEL MENDES, Carlos. História do porto de Santos: no tempo dos trapiches. 1992.

<sup>70</sup> LOBO, H., op. cit., p. 13; LISBOA, A., Portos do Brasil, 1926, p. 420 in Apud RIVABEN DE SALES, Pedro M., op. cit., p. 92.



Fig. 33. Obras no “cais da morte”, necessidade de ampliação devido ao grande congestionamento de navios. Coleção Gilberto Ferrez/Ácervo Instituto Moreira Salles. Fonte: BARBOSA, Gino C., 2007, p. 89.

Carlos Pimentel destaca que todos os contratantes, técnicos e chefe dos serviços eram brasileiros, utilizando capitais exclusivamente privados e nacionais. Sob o comando do engenheiro Guilherme Benjamin Weinschenk, a obra foi iniciada utilizando-se apenas alguns materiais e equipamentos estrangeiros, por não serem fabricados no Brasil.<sup>71</sup> No dia 05 de fevereiro de 1892 o jornal o Estado de São Paulo descrevia:

O trecho do cais entregue ao tráfego tem 260 metros de comprimento e fica entre a rua nova aberta junto ao Arsenal de Marinha e a Alfândega. Passada a quadra epidêmica, a Empresa Melhoramentos do Porto de Santos conta que poderá entregar todos os meses um novo pedaço para o serviço. A inspetoria da Alfândega foi autorizada de acordo com as cláusulas 8ª e 9ª do contrato celebrado com a empresa, a servir-se da parte do mesmo cais já concluída.<sup>72</sup>

Com essa inauguração, Santos passou a ter o primeiro porto que atendia à convocação imperial de 29 de agosto 1828 e tornou-se o primeiro porto organizado do país dentro do que também preconizou a lei n.º 1746, de 1869 (Fig. 35).

---

<sup>71</sup> PIMENTEL MENDES, Carlos. op. cit. passim.

<sup>72</sup> Ibid.



Fig. 34. Relação Porto-Ferrovia junto ao Valongo, 1889. Coleção Gilberto Ferrez/Acervo Instituto Moreira Salles. Fonte: BARBOSA, Gino C., 2007, p. 92.

Este processo de modernização e ampliação provocou, novamente, profundos impactos na malha urbana da cidade e, conseqüentemente, na sua população. Foram estabelecidas novas relações entre cidade e porto:

O porto cresceu fechando-se para a cidade. Fechamento este fisicamente caracterizado pelas muralhas, portões e rígidos controles quanto ao acesso, contrato e ritmos de trabalho das várias turmas de trabalhadores aí envolvidos. Mais ainda, este fechamento tornou evidente a exclusão da elite local do vantajoso comércio portuário e do controle dos impostos alfandegários.<sup>73</sup>

(Fig. 36).

Apesar do aspecto “negativo”, do ponto de vista urbanístico, social e político, da nova relação cidade-porto, Lanna destaca as vantagens para o município e região que, este novo sistema, melhor articulado, acabaria trazendo:

[...] se o porto se fechava fisicamente para a cidade, excluindo parte dos comerciantes locais de sua exportação, ele se abria, ou melhor, integrava-se e estimulava as transformações radicais que estavam ocorrendo no quadro urbano mais global.

<sup>73</sup> Um dos maiores problemas nas antigas instalações portuárias era o roubo e tráfico de mercadorias somados ao controle dos pontilhões e trapiches por parte das elites locais que cobravam altas taxas de atracação. Problemas sanados com a modernização do cais. LANNA, op. cit. p. 59.



Fig. 35. Porto moderno de Santos - 1902 . Coleção Gilberto Ferrez/Acervo Instituto Moreira Salles. Fonte: BARBOSA, Gino C., 2007, p. 107.

Transformações que incluíam uma política de saneamento da cidade e de desobstrução, de ampliação de espaços – largas avenidas, praças, lugares para circulação. Nada de vielas tortuosas, não alinhadas, coloniais. Tratava-se da constituição de corpos saudáveis habilitados à nova ética do trabalho que o desenvolvimento do trabalho impunha. E por fim, mas não menos importante, pretendiam-se edificar cartões postais, cidades que mostrassem a viabilidade dessa sociedade com base nos critérios definidos como desejáveis pelos padrões europeus. Tratava-se de criar novos modos de morar, trabalhar, fruir a cidade adequados à modernidade que se buscava implementar.<sup>74</sup>

Conforme visto, em 1892 foi autorizado o tráfego provisório no trecho de porto do Valongo e, posteriormente, em 1909, de sua extensão até o extremo do chamado cais da Mortona, no Outeirinhos, atingindo 4.720 metros.

[...] Tal dimensão atingida, permaneceria inalterada (se excluída a construção, no final da década de 1920, de 301 metros de cais na Ilha de Barnabé, para movimentação e armazenagem de petróleo), até meados da década de 1940, justamente quando o

café começa a perder sua hegemonia como principal produto exportado por Santos.<sup>75</sup>

Este trecho, ainda sob a ótica de Sales, corresponde à construção da “cidade moderna” de Santos, definindo e fixando o modelo da relação entre ela, o porto e o estuário. Somente neste momento, o porto de Santos passou a se relacionar, diretamente, na configuração do espaço urbano, construindo e participando da paisagem do Largo Marquês de Monte Alegre. Posteriormente, com a grande especialização do porto moderno, estabeleceu fronteiras muito claras com a cidade, separando-se desta.

---

<sup>74</sup> Ana Lanna usa as palavras de Francisco Foot-Hardman, destacando o esforço do governo na execução dessas transformações, que pode ser visto tanto em Santos como no Rio de Janeiro, fazia parte da estratégia de assegurar para o país o papel de parceiro confiável das nações civilizadas. LANNA, Ana L.D., op. cit., p. 63.

---

<sup>75</sup> RIVABEN DE SALES, Pedro M., op. cit., p. 93.



Fig. 36. Carregadores de café do porto de Santos, 1902. Coleção Gilberto Ferrez/Acervo Instituto Moreira Salles. Fonte: BARBOSA, Gino C., 2007, p. 92.



#### **2.1.4. Casarões do Valongo**

Os Casarões do Valongo, talvez constituam o elemento mais emblemático do lugar (Figs 37 e 38), pois levanta uma série de conjecturas acerca de sua história e mutabilidade. Através da observação da iconografia disponível e, mesmo percorrendo seus remanescentes, podemos tecer algumas considerações a respeito de seus aspectos formais e funcionais. É possível verificar que o acelerado processo de transformação da economia local trouxe consigo novas demandas para a cidade, com novos edifícios e novos usos, que estiveram intimamente ligados aos Casarões.

Este edifício possui características das construções da segunda metade do século XIX, com feições neoclássicas, platibandas azulejadas, bandeiras das janelas e portas em arco pleno (romano), vidraças e balcões ornamentados em ferro fundido. Conserva, ainda, alguns traços da arquitetura portuguesa (Fig 39).

Composto por dois blocos idênticos ligados ao nível do térreo por um volume mais baixo (com um único pavimento), partido curioso para a época. Tal configuração permitia



37



38

Fig. 37. Largo Marquês de Monte Alegre – atualmente.  
Fonte: Secretaria de Planejamento de Santos.

Fig. 38. Casarões do Valongo - década de 1960.  
Fonte: Foto Tadeu Nascimento.

grande flexibilidade para o uso multifuncional, devido aos amplos salões e uma série de portas e janelas com alturas e larguras variáveis para todos os lados da edificação. Sem entrada principal marcada, conferia, desta forma, ótima permeabilidade ao edifício; utilizava todo o perímetro do lote para sua implantação; possuía um pátio interno e paredes com revestimentos de azulejos.

Nos pavimentos superiores, percebemos a utilização de gradeado de ferro fundido nos balcões, que permitiam aos seus usuários visuais privilegiadas do entorno: Largo, Estação e Porto, ou seja, toda movimentação de entrada e saída de mercadorias e circulação de pessoas pelo local.

Com cimalthas salientes e azulejadas, o escoamento das águas pluviais era feito através de grandes buzinetes de cobre dispostos ao longo da platibanda do edifício.

Seu caráter monumental e sua implantação lhe atribuíram um grande destaque em relação à área envoltória, principalmente para quem chegava pelo porto ou estação de trem, causando grande impacto visual. Representava assim, a importância do café para a cidade (Fig. 40).

Exatamente devido à estas características, cogitava-se na época, que o governo da província tinha planos de ocupar



Fig. 39. Casarões do Valongo - início do séc. XX, 1913. Foto de José Marques Ferreira. Fonte: acervo Gino Caldatto Barbosa.

o grande Casarão, transferindo suas atividades para Santos. Esta hipótese é comentada por Lanna, ao analisar a estreita relação entre o litoral e o planalto paulista:

[...] essa associação com São Paulo explica, por um lado, as formas e momentos de crescimento de Santos e, por outro, implica permanentes tensões reveladas, por exemplo, nas inúmeras propostas de transferência da capital da província/estado para a cidade portuária.<sup>76</sup>

Em 1894, o Paço Municipal funcionava no velho Casarão da Praça dos Andradas (atual Cadeia Velha). As autoridades sentiam a necessidade de arranjar um edifício, mais amplo e funcional, que abrigasse, de forma conveniente, as dependências do Executivo e do Legislativo. Os Casarões do Largo Marquês de Monte Alegre, além de outras vantagens, ofereciam a proximidade à Estação Ferroviária e ao Porto. Desta forma, o poder político poderia ser inserido neste ponto estratégico, obtendo maior controle das transações efetuadas na cidade.

Em 28 de setembro de 1894, através da Lei 39, assinada pelo Presidente do Estado Bernardino de Campos,

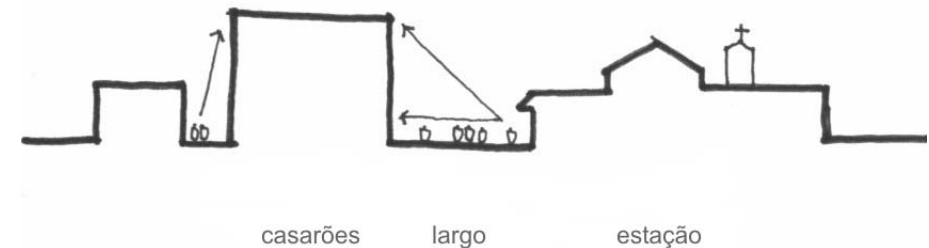


Fig. 40. Corte esquemático, verificação das relações volumétricas dos Casarões em função do Largo. Desenho do autor.

<sup>76</sup> LANNA, Ana L. D., op. cit., p. 23.

a municipalidade foi autorizada a arrendar os Casarões do Valongo. No entanto, o Paço mudou somente no final de 1895, depois de realizadas algumas alterações e adaptações no edifício, ilustradas em suas antigas plantas<sup>77</sup> (Fig. 41).

A Prefeitura e a Câmara estavam distribuídas em dois pavimentos da edificação:

No térreo, havia um depósito e um armazém de secos e molhados. No primeiro andar, sala das comissões, prefeitura, diretoria, secretaria, portaria, vestíbulo, quarto de café, telefone, polícia e higiene, biblioteca da presidência, “hall” e arquivos da câmara. Segundo andar, sala dos engenheiros, amanuenses, diretoria, inspetor de aviação, literária, vestíbulo, sala de contínuos, secretaria, câmara escura, sala dos fiscais.<sup>78</sup>

O pavimento térreo do bloco central, especula-se, e não é descartada a hipótese, de ter servido de abrigo para escravos, já que em Santos, no período de 1862 a 1870, desempenhavam serviços domésticos e serviços ligados às atividades portuárias, junto aos pontilhões e trapiches. Em

<sup>77</sup> Processo 1497/92, Ministério Público do Estado de São Paulo. Juízo de Direito da 2ª vara das Fazendas Públicas de Santos.

<sup>78</sup> Informações disponíveis no Protocolo 4300 – Romão Carvalho - Herança Ferreira Neto, Largo Marquês de Monte Alegre, 03 de novembro de 1913. Fonte: Fundação Arquivo e Memória de Santos (FAMS).

algumas fotos percebemos que este mesmo bloco (Fig 42) aparece em cor diferenciada e com uso comercial.

Já a Câmara utilizava apenas parte do primeiro pavimento do bloco junto à atual Rua do Comércio, onde é possível verificar a utilização de estruturas de madeira nas janelas do primeiro pavimento para a entrada de iluminação Zenital, que era utilizada na seleção de grãos de café pelos corretores deste produto (Fig. 39).

Quanto ao processo de construção dos Casarões, Ferreira Neto<sup>79</sup>, trocou um terreno que possuía na Ribeira de São Jerônimo, por outro, de propriedade da Câmara, próximo ao Porto do Bispo, onde, posteriormente, foi implantada a estação de Ferro Santos-Jundiaí. Como grande empreendedor e visionário, percebeu que o advento da

<sup>79</sup> “Manuel Joaquim Ferreira Neto, nasceu na cidade do Porto, Portugal, em 1810. Banqueiro, armador de navio, negociante de algodão, marca o período do comissariado de café na cidade, monopolizando a comercialização deste produto. Exerceu suas atividades no Rio de Janeiro e, posteriormente, em Santos. Aristocrata agraciado pelo Governo Português, foi provedor da Santa Casa de Santos de 1847 a 1848. Sua influência é reconhecida socialmente também por seus atos de filantropia, conforme notícia veiculada no Jornal local “Revista Comercial”. Construiu em Santos outros importantes edifícios, como por exemplo a Casa da Frontaria Azulejada em 1865, na atual Rua do Comércio. Ferreira Neto foi vereador durante três anos consecutivos, até seu falecimento em 1868”. PIMENTEL MENDES, Carlos, op. cit.

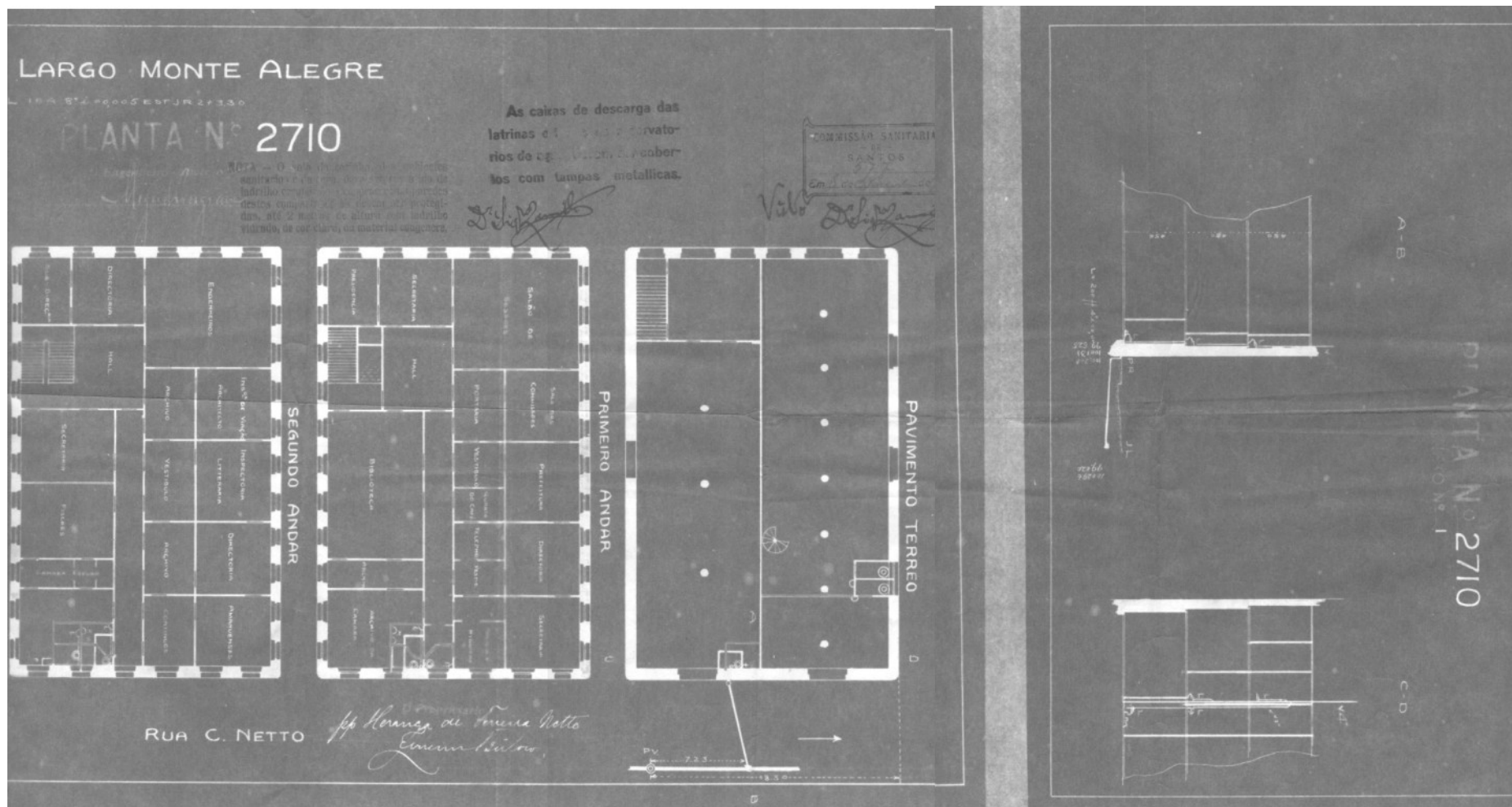


Fig. 41. Planta de reforma dos Casarões do Valongo em 1913, adaptações para a implantação da Câmara e Prefeitura Municipal. Fonte: Fundação Arquivo e Memória de Santos.

ferrovia traria para a cidade um grande impulso econômico, tratou logo de comprar terrenos e imóveis na região do futuro Largo.

Segundo dados disponíveis na Secretaria Municipal de Turismo, o edifício foi construído em duas etapas, o primeiro Bloco ao lado da atual Rua Tuiuti, foi construído em 1867 (inscrição que ainda pode ser vista em sua respectiva platibanda), o outro, ao lado da atual Rua do Comércio, foi concluído em 1872.

Na construção foram utilizados materiais disponíveis na época como a pedra, o saibro e a cal extraída dos sambaquis; o assoalho e o forro eram constituídos de pinho de riga e vigas de carvalho. As paredes externas e internas do pavimento térreo são constituídas de alvenaria de pedra, algumas de grande porte. Nas paredes internas e externas dos pavimentos superiores foi utilizada a alvenaria mista de pedras e tijolos, produzidos no interior paulista na olaria imperial. Para a cobertura foram utilizadas grandes tesouras de madeira, cobertas com telhas francesas, foi constatado o uso de cunhais, ombreiras e vergas de pedra.<sup>80</sup>

<sup>80</sup> MACEDO FILHO, José M. Casarões do Valongo, 2005, pp. 39-42.

Os azulejos e os batentes de pedra Lioz<sup>81</sup>, utilizados na obra, branco no pavimento térreo e rosa nos pavimentos superiores, foram importados da Europa (mais especificamente de Portugal). Quanto aos gradis, não há documentação de sua procedência, levantando-se duas hipóteses: podem ter sido fabricados no Rio de Janeiro ou em São Paulo (Fábrica de Ipanema, Sorocaba) ou importados da Europa.

Na época era comum e freqüente a utilização de grades de ferro forjado sobre as bandeiras das portas do pavimento térreo, no lugar dos vidros, com desenhos e datas na parte central, pois esta solução era ideal para a ventilação natural de lojas e armazéns.

A persistência destes detalhes ainda nas obras do início do século XX, certamente é um exemplo significativo deste tipo de construção e podem ser encontrados em várias cidades do país, principalmente em cidades portuárias, pois estes locais,

<sup>81</sup> “A identificação desse belo calcário marmóreo como pedra de lioz, resultou da expressão  *pierre de liais*  usada pelos escultores franceses que, como Chanterenne, tanto fizeram pelo apuro da arte quinhentista portuguesa, para designar o calcário duro e compacto, porém macio ao corte a que estavam afeitos no seu país, e como na época o fonema  *ais*  ainda se escrevia  *oys* , a leitura das especificações pelos portugueses consagrou a pedra como lioz.” COSTA, Lúcio. Arquitetura, 2002, p.45.

geralmente eram usados como armazéns e, portanto precisavam de ventilação permanente.<sup>82</sup>

Após a desocupação por parte da Prefeitura e Câmara Municipal, ali se instalaram escritórios, em períodos distintos, casas comissárias, armazéns, a Faculdade de Farmácia e Odontologia de Santos e, posteriormente, o uso retroportuário. A intensa deterioração da área e a prostituição afastaram as famílias remanescentes do bairro e os Casarões passaram a abrigar bares, pensões e cortiços.

A grande flexibilidade programática e racionalidade de sua construção, bem como os processos de transformação urbana, converteram os casarões em um conjunto híbrido, capaz de assimilar as mais diversas demandas funcionais, estabelecendo uma forte relação com o Largo Marquês de Monte Alegre, tornando-o um elemento indissociável desta centralidade.



---

<sup>82</sup> REIS FILHO, Nestor G. Quadro da Arquitetura no Brasil, 1978, p.28.

Fig. 42. Casarões do Valongo no início do século XX. Fonte: coleção Laire Giraud.



## 2.2. A nova centralidade

A cidade mantém uma série de ligações com o mundo exterior a ela, ligações que envolvem fluxos de capitais, mercadorias, pessoas e idéias. Para isto, ela é um foco de transportes inter-regionais. Este é um lugar comum a respeito da cidade, mesmo em uma fase pré-capitalista ou na fase mercantilista do capitalismo.

Com a revolução industrial, as ligações da cidade com o mundo exterior a ela ampliaram-se qualitativa e quantitativamente. Nesta ampliação as ferrovias tiveram um papel de destaque, tornando-se a partir da segunda metade do século XIX, o mais importante meio de transporte inter-regional. Numerosas empresas e linhas foram criadas pelo capital privado, sendo elas razoavelmente independentes umas das outras.

A localização dos terminais ferroviários dentro das grandes cidades, fez-se o mais próximo possível um do outro e próximo ainda, quando foi o caso, do terminal marítimo. Isto garantia diminuição de custos de transbordo.<sup>83</sup>

A visão empreendedora de Ferreira Neto foi confirmada pelos investimentos no local: a ação do poder público ensejou, direta e indiretamente, o desmantelamento da grande propriedade dos franciscanos, incentivou o

---

<sup>83</sup> CORRÊA, Roberto L. O Espaço Urbano, 1995, p. 38.

redesenho do velho contorno da região com a implantação da ferrovia e sucessivas remodelações, inclusive “o recuo da cerca do antigo convento para o alargamento da rua, que levava até o largo fronteiro à estação de trem, acabou por constituir o Largo Marquês de Monte Alegre”<sup>84</sup> no grande centro febril da nova Santos, dinamizado pelo porto. Era o local de chegada e partida, ali circulavam pessoas, mercadorias, se faziam negócios. Esta harmonia ou consonância foi o resultado do perfeito funcionamento de um novo sistema, cujos elementos eram representados pelo adro da igreja, pela ferrovia, pelo cais do porto e pelos casarões do Valongo com a Câmara e Prefeitura (Fig. 43).

Verificando os mapas e o próprio traçado urbano do Largo, junto com os edifícios remanescentes, podemos constatar a importância deste novo centro, com forte vocação para o comércio exportador. Ali se instalaram casas comissárias exportadoras de café, consulados e bancos. A antiga rua Direita e Antonina (atuais Rua XV de Novembro e



Fig. 43. Largo Marquês de Monte Alegre em 07 de janeiro de 1902. Consonância. Fonte: acervo Movimento Valongo Minha Casa.

---

<sup>84</sup> Para Murillo Marx os realinhamentos passam a interessar por trazerem até nossos dias os ecos da data de terra seiscentista. MARX, Murillo, op. cit., p. 164.

Rua do Comércio) funcionaram como eixo comercial, fazendo a conexão entre a estação ferroviária e a Alfândega, localizada na praça da República (Fig. 44). Segundo Lanna:

Todos estes novos espaços foram circundados por ruas que arruadas, calçadas e com construções alinhadas (as platibandas e sacadas em ferro substituindo os antigos beirais) deveriam servir para as atividades e para os encontros desta cidade moderna. A antiga Rua Direita transformou-se num elegante boulevard, de não mais de 300 metros, agora com o nome de XV de Novembro. Lojas com vitrinas, bancos, a imponente associação comercial, calçadas que separavam o tráfego da rua e o das pessoas compunham o cenário desta via que era um dos orgulhos locais e um dos mais evidentes sinais das forças de transformação que passava a cidade.<sup>85</sup>

Porém, a implantação da estação de trem na região do Valongo, no extremo oeste da ocupação da vila, trouxe consigo alguns fatores que nortearam as formas de crescimento da cidade. Diferentemente de outras localidades a estação não conseguiu penetrar na malha urbana, ficando à margem da ocupação e configurando uma nova “porta de entrada” para a cidade, tanto para quem vinha de São Paulo,



Fig. 44. Aspecto da vila de Santos em 1822, ao centro da composição é possível verificar o encontro do Ribeirão de São Bento com o canal do estuário e, à direita, o convento franciscano antes de sua demolição. Pintura de Benedito Calixto. Fonte: Pinacoteca Benedito Calixto.

<sup>85</sup> LANNA, Ana L. D., op. cit., p. 94.

como para quem chegava do mar, através do porto, ou uma nova “porta de saída” em direção ao planalto.

Logo, como visto, este lugar despertou o interesse do poder público e tornou-se centro, através da ocupação dos Casarões de Ferreira Neto por parte da Prefeitura e Câmara (Figs. 45 e 46).

No entanto, sob a ótica de Sales:

A estação do Valongo, implantada precisamente nos limites orientais da área urbana, assumindo o papel de “porta” para o planalto, de um lado reforça o “tradicional” caráter comercial e de negócios das quadras fronteiriças à ela.<sup>86</sup>

De fato, o sistema porto-ferrovia foi o grande elemento propulsor da economia e das drásticas alterações urbanas e sociais da cidade de Santos, conferindo centralidade comercial e política ao Valongo. Este novo centro comercial passa a ser ocupado pelos trabalhadores do porto e ferrovia, tendo como alternativa de crescimento urbano o vetor sul que vai ser explorado pelas elites locais, com a construção de novos bairros residenciais dotados de moderna infraestrutura.

---

<sup>86</sup> RIVABEN DE SALES, Pedro M., op. cit., p. 134.

A Ferrovia [...] obra fantástica de engenharia trouxe uma velocidade nova que permitiu uma agilização no comércio do café e incrementou suas relações com o planalto. Criou novas possibilidades de emprego para a população da cidade funcionando como elemento de atração de mão-de-obra. A seu redor apareciam novos lugares de convivência. Os quiosques instalados na estação rapidamente transformaram-se em locais de encontro da população. Alterou o tecido urbano e ao associar-se com o porto definiu esta área da cidade como essencialmente comercial. Daí para frente as elites locais foram gradativamente abandonando o Valongo e dirigindo-se para áreas novas da cidade em expansão. Esta região consolidou-se como de habitação de trabalhadores ligados ao porto e à ferrovia e aos inúmeros armazéns e depósitos instalados na região.<sup>87</sup>

Sales apresenta, ainda, três padrões diferenciados de traçado que marcavam o território até pelo menos 1903: “A estrutura mais irregular de origem colonial, os arruamentos ortogonais da nova expansão urbana e a faixa residencial litorânea”.<sup>88</sup>

---

<sup>87</sup> Lanna destaca que o porto e a ferrovia conferiram uma grande movimentação e mobilidade ao lugar. “Santos reforçava assim sua vocação comercial e portuária. Lugar de ganhar a vida, de estar de passagem. Não um espaço para viver”. LANNA, Ana L. D., op. cit., p. 56.

<sup>88</sup> RIVABEN DE SALES, Pedro M., op. cit., p. 134.

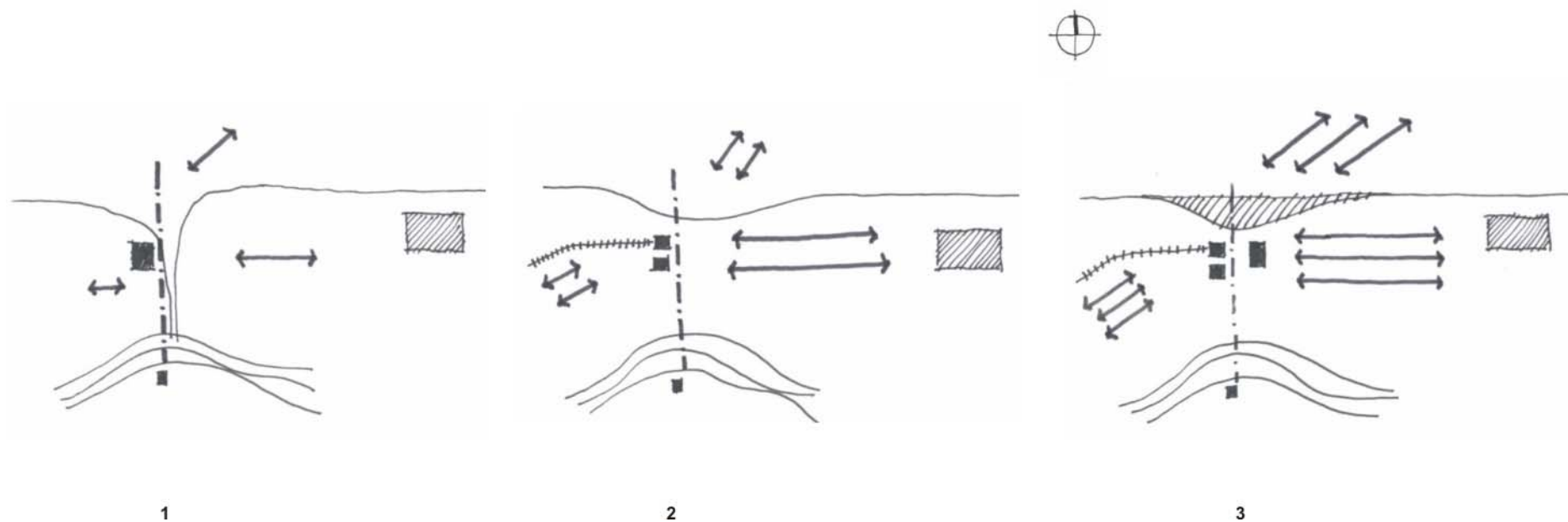


Fig. 45. Esquema síntese da formação do Largo Marquês de Monte Alegre no espaço entre o morro e o canal do estuário | Elementos constitutivos.

1 - Século XVIII - Ribeirão de São Bento | Santuário Franciscano | Modestas relações com o centro da cidade e com o Mosteiro de São Bento no sopé do morro.

2 - Século XIX - Demolição de parte do Santuário Franciscano com e chegada da ferrovia | Aumento das relações com o centro da cidade, porto e planalto.

3 - Século XIX - 260m de cais no porto concluídos | Casarões construídos | O Largo assume a função de centro | Intensas relações com a cidade, porto e planalto.

Desenhos do autor.

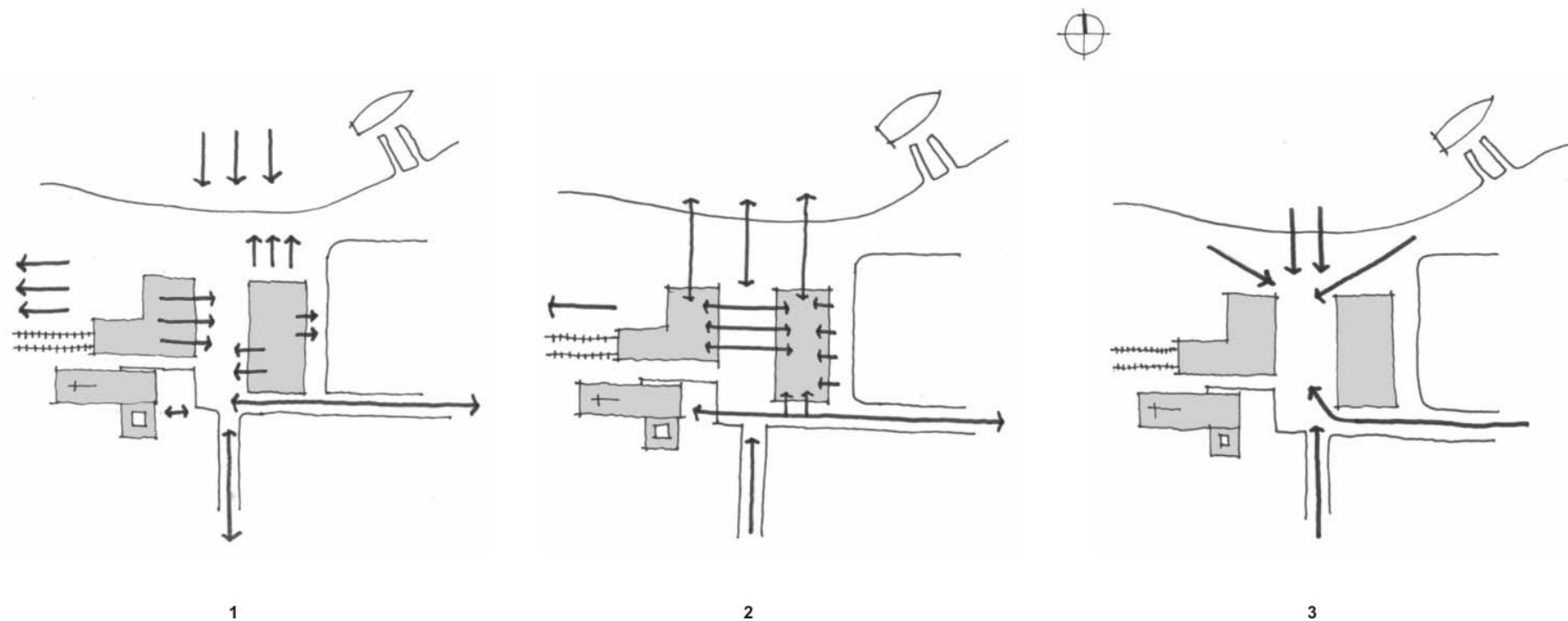


Fig. 46. Esquema de relações entre os elementos constitutivos e o Largo.

1 - Aspectos funcionais entre edifícios e área envoltória.

2 - Associação entre edifícios e fluxos urbanos.

3 - Relações de convergência do conjunto.

Desenhos do autor.

Já para Corrêa, junto às áreas próximas aos terminais ferroviários e portuários, se localizam:

[...] atividades, muita delas então nascentes ou em ampliação, voltadas para o mundo exterior à cidade, o comércio atacadista, depósitos, escritórios, e a indústria. A localização junto aos terminais de transporte era essencial, significando diminuição de custos. Estas atividades criaram enorme mercado de trabalho, fazendo com que a área se tornasse, além de foco de transportes inter-regionais, o foco de transportes intra-urbanos, que também, a partir da segunda metade do século XIX, foram largamente ampliados. Emerge assim uma grande área de maior acessibilidade dentro da grande cidade.<sup>89</sup>

Murillo Marx lembra que o levantamento feito por Jules Martin, em 1878, revela uma Santos profundamente transformada e em plena expansão. Multiplicaram-se, até o sopé do morro, quadras mais regulares, largas e praças, destacando-se as que ocupam o antigo campo da misericórdia e a dos Andradas, diante da antiga Casa de Câmara e Cadeia (Fig. 47).

Mas é sobre tudo a estação ferroviária que mal insinua no papel, seu verdadeiro impacto sobre o tecido urbano acanhado de

poucos anos atrás. Torna evidente, entretanto o papel transformador do adro da igreja, que aparece aberto e integrado ao largo fronteiro à estação, entretanto, é mantido o caráter terminal persistente do conjunto religioso, onde suas transformações morfológicas sempre atenderam a diferentes e significativas exigências cidadinas.<sup>90</sup>

As forças transformadoras continuaram atuando sobre a cidade, ilustradas pela ocupação de toda a porção leste da ilha, viabilizada com o projeto dos canais de drenagem de Saturnino de Brito, que orientou o crescimento da cidade (Fig. 48). Entretanto, no Largo Marquês de Monte Alegre, onde a história econômica e social repercutiu materialmente na paisagem física de modo marcante registrando a riqueza de outros tempos, outras grandes transformações econômicas, junto à frivolidade dos mercados trouxeram profundos impactos urbanísticos, deixando grandes áreas dotadas de infra-estrutura obsoletas e sem uso, iniciando um processo complexo de degradação de todo seu patrimônio ambiental urbano.

<sup>89</sup> CORRÊA, Roberto L., op. cit., p. 39.

<sup>90</sup> Murillo discorre sobre as profundas transformações urbanas sofridas por Santos com a chegada da ferrovia, onde o adro da igreja tem papel preponderante na formação desta nova centralidade. MARX, Murillo, op.cit., p. 95.

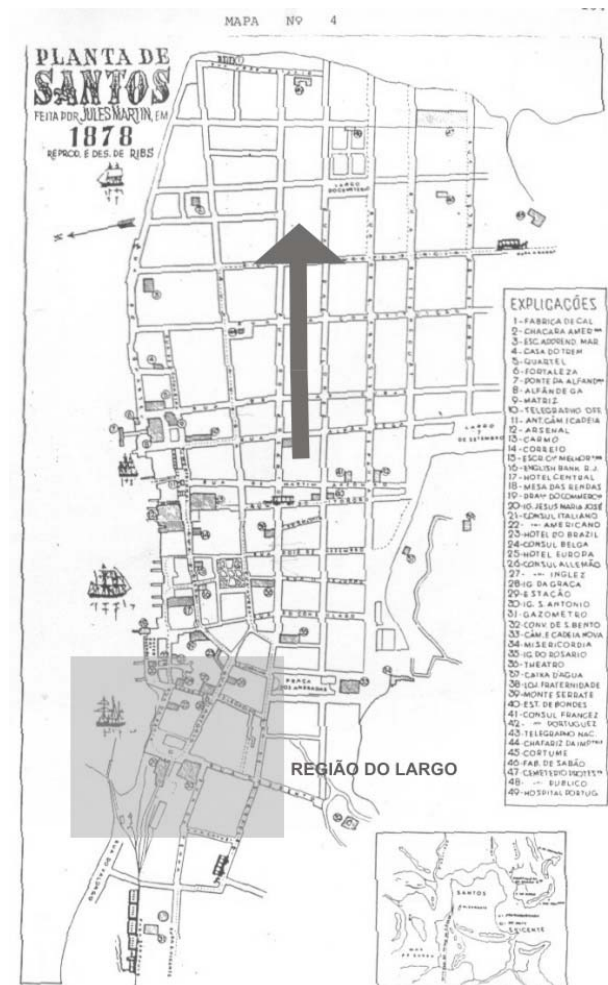
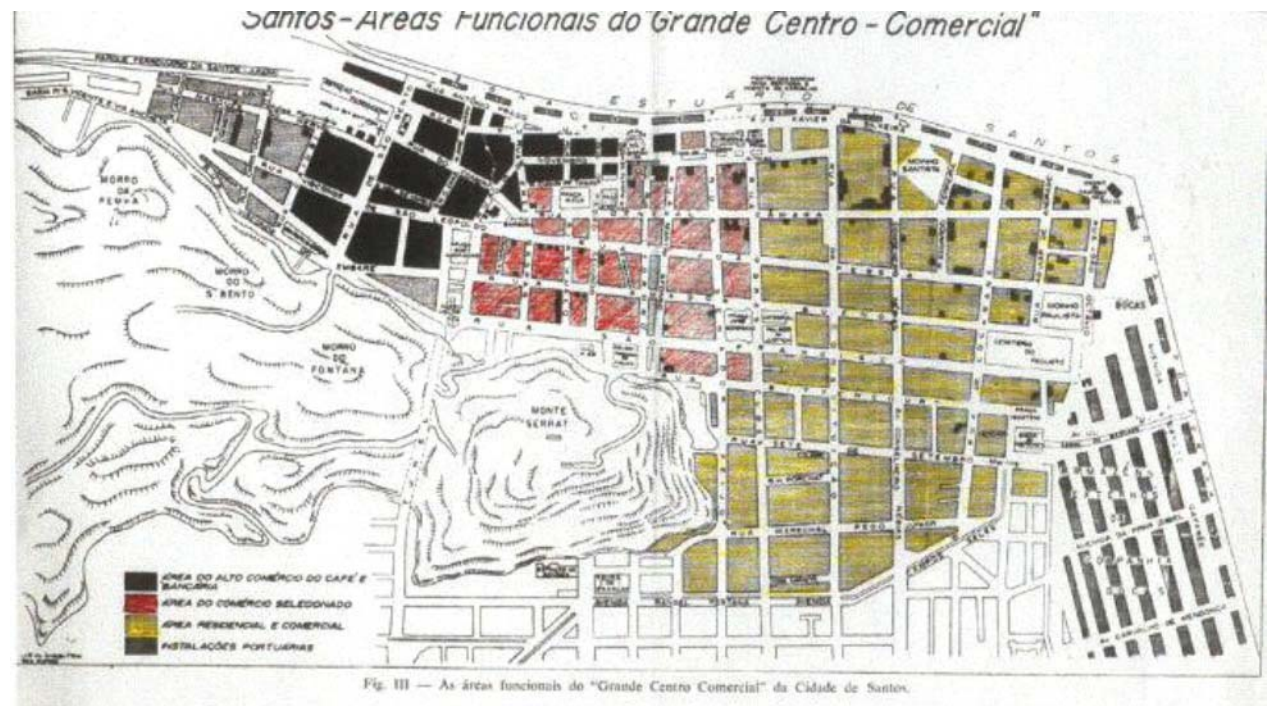


Fig. 47. Planta da cidade de Santos em 1878, traçada por Jules Martins em 1878. O porto funciona ainda com trapiches e a cidade passa a crescer no sentido Leste. Fonte da base cartográfica: ANDRADE, 1989, p. 104. Imagem criada pelo autor.





- Alto comércio do café e bancário
- Comércio selecionado
- Área residencial
- Funções portuárias

Fig. 48. Áreas funcionais do centro comercial de Santos: notar a concentração do comércio do café na região do Valongo e o afastamento do uso residencial na direção leste a partir do centro e, posteriormente, na direção sul, acompanhando o plano dos canais de Saturnino de Brito. Fonte da imagem: ARAÚJO FILHO, J.R., 1969 in SOUZA, 2006. p. 104.

## Dissonâncias

Atualmente, a abolição das distâncias de tempo operada pelos diversos meios de comunicação e telecomunicação resultou em uma confusão, cujos efeitos (diretos e indiretos), são sofridos pela imagem da cidade, efeitos de torção e distorção iconológicas, cujas referências mais fundamentais desaparecem uma após as outras: referências simbólicas e históricas, com o declínio da centralidade, da axialidade urbana; referências arquitetônicas, com a perda de significado dos equipamentos industriais, dos monumentos, mas, sobretudo, *referências geométricas*, com a desvalorização do antigo recorte, da antiga repartição das dimensões físicas.<sup>91</sup>

A desconstrução da paisagem do Largo faz o roteiro deste capítulo. Serão apresentados alguns dos fatores que levaram este lugar à sua atual condição frente ao centro histórico da cidade: um local de passagem e parada de veículos pesados, associados ao escoamento da produção do país junto ao porto, estrangulando a interface entre cidade e água.

Devemos reafirmar o importante paradoxo na história deste lugar: a implantação da ferrovia. Pois, na medida que

---

<sup>91</sup> VIRILIO, Paul. O espaço crítico e as perspectivas do tempo real, 2005, p. 22.

este elemento passou a atuar na malha urbana, trouxe consigo transformações infra-estruturais, tecnológicas e econômicas, além de ter gerado a grande centralidade e importância ao Valongo. No entanto, este mesmo posicionamento, com o passar do tempo e a necessidade de expansão da cidade, mostrou-se inapropriado e logo perdeu força, colaborando decisivamente com o processo de entropia do Largo Marquês de Monte Alegre.

Se o significado e a força das comunicações com o planalto determinaram a constituição (no ponto mais próximo da subida da serra) e a manutenção (induzida pela “porta” ferroviária) do centro principal da cidade na “entrada” da cidade, esta mesma posição urbana mostrar-se-ia, de forma aparentemente contraditória, “deslocada” quando o processo de crescimento urbano define outros vetores de expansão.<sup>92</sup>

Além disso, o centro histórico de Santos passou por um processo de descentralização que está associado ao crescimento da cidade, tanto em termos demográficos como espaciais, ampliando as distâncias entre a área central e as novas áreas residenciais.

---

<sup>92</sup> RIVABEN DE SALES, Pedro M., op. cit., p. 134.

Do ponto de vista empresarial, a competição entre as empresas pressupunha, anteriormente, uma localização central, agora, adicionalmente, várias localizações descentralizadas. As novas atividades, já podem surgir em áreas não centrais: nascem assim descentralizadas, evitando possíveis desvantagens do centro e, ao mesmo tempo beneficiando-se das vantagens de áreas distantes deste. Este fenômeno de descentralização foi viabilizado pelo desenvolvimento de meios de transportes mais flexíveis, como os ônibus, caminhões e automóveis, não mais presos aos trilhos. Resultou também dos interesses dos proprietários fundiários e promotores imobiliários. Segundo Corrêa é preciso considerar, entretanto, a própria dinâmica capitalista, que, de modo ponderável, atua subjacentemente aos fatores de repulsão e atração acima mencionados, além do presente interesse dos industriais do setor de transporte.<sup>93</sup>

Como método, através da observação do comportamento de seus elementos constitutivos, diante dos diversos cenários políticos, econômicos e sociais, mutantes ao longo do século XX, foi trilhado um caminho que, possivelmente, aponte alguns fatores que levaram o Largo Marquês de Monte Alegre a perder sua condição de centro.

---

<sup>93</sup> CORRÊA, Roberto L., op. cit., p. 39.

### 3.1. Entropia local

Verificando o processo de crescimento acelerado e a falta de planejamento das cidades brasileiras, percebemos o desmoronamento da cidade tradicional de maneira contraditória: em alguns casos com o aumento do fluxo de pessoas e veículos nos centros antigos e a demanda por novas e mais modernas construções; em outros, com o esvaziamento funcional de tais áreas, devido aos novos paradigmas de comunicação e transportes e aos processos de especulação imobiliária que, geralmente, acabam evitando locais com concentração de imóveis tombados.

No caso de Santos, o processo de expansão urbana de seu antigo núcleo, foi contrário ao posicionamento da centralidade “deslocada” conferida ao Valongo pela chegada da ferrovia<sup>94</sup>, neste sentido:

Tendo sido ocupada toda a faixa norte, compreendida entre o morro e o estuário, o crescimento populacional e os

---

<sup>94</sup> Apesar da intenção dos ingleses de penetrar com esta malha ferroviária até as imediações da antiga igreja matriz, operação abortada devido a grande resistência oferecida pela população, tendo como grande exemplo, a manifestação contra a demolição do convento franciscano, além da dificuldade para desapropriação das quadras entre o Valongo e a atual Praça da República.

desdobramentos urbanos dos negócios do café definiram o vetor sul como a nova direção da expansão da cidade, fazendo ocupar, primeiramente, apenas os terrenos mais secos da ilha.<sup>95</sup>

Desta maneira, constatamos a presença de dois grandes eixos de circulação que faziam a conexão entre o centro e as praias, representados pela Avenida Conselheiro Nébias e a Avenida Ana Costa. No início, eram servidos por bondes de tração animal que transpunham o espaço intermediário alagadiço, inadequado para a ocupação. Segundo Lanna, a construção destas avenidas foi fundamental para que a cidade ultrapassasse, de forma como o fez, os limites a que estava restrita desde os tempos coloniais, que poderia ter crescido para o vetor oeste na direção de Cubatão, movimento inicial de expansão dada a proximidade com o planalto (Fig. 49).

A construção do terminal ferroviário nesta região garantindo a ligação com São Paulo, associado a descoberta da praia, foram elementos importantes para reorientar o sentido de expansão da cidade. A proximidade que se precisava garantir com o planalto era comercial e estava dada pela ferrovia. Além disso, sua associação com o porto e os mecanismos de controle instituídos

durante as reformas funcionaram de forma a fechar esta área. Hoje a ocupação da área do Valongo é de população bastante pobre.<sup>96</sup>

Ana Lanna, estudando os relatórios dos inspetores sanitários, constatou o empobrecimento local e a proliferação de cortiços e, apontou um fator ainda mais preocupante, materializado na estratificação social e seus mecanismos de ocupação do território:

A cidade cresceu também na sua parte baixa, ultrapassando os limites dos quartéis. É a região chamada de suburbana [...], pois as principais atividades econômicas estavam voltadas para a região do Valongo, que foi inicialmente ocupada pelos membros das camadas mais abastadas. Rapidamente, trabalhadores, desde os mais pobres até os mais remediados e donos de pequenos negócios, ocuparam estas regiões. Os relatórios dos inspetores sanitários dizem que esta zona, por ser de ocupação mais recente, não sofria tanto as mazelas dos distritos mais antigos. No entanto, isso não garantia uma qualidade de vida maior para seus ocupantes. Apesar da insistência da Sanitária, rapidamente centenas de cortiços povoaram este pedaço da cidade [...] A cidade dos ricos, a cidade moderna, procurou outros caminhos. As linhas de bonde ligaram a cidade com a Ponta da Praia, criando o

<sup>95</sup> RIVABEN DE SALES, P. M., op. cit., p. 134.

<sup>96</sup> LANNA, Ana L. D., op. cit., p. 99.

bairro do Gonzaga cuja formação esta associada ao loteamento de Vila Matias.<sup>97</sup>

Deste modo, a implantação dos canais de drenagem, concebidos pelo engenheiro sanitaria Saturnino de Brito, (que faziam parte de seu plano de desenvolvimento de 1905), permitiu a ocupação de toda a superfície da porção leste da ilha.

[...] não só drenando os terrenos (o que combina as razões de erradicação dos perigos das epidemias, grande objetivo dos trabalhos da Comissão de Saneamento com a possibilidade de criação de solo urbano) mas, também, orientando e estruturando, através da disposição desses mesmos canais, os processos de crescimento futuro da cidade. Além de se transformarem em grandes elementos de referência paisagística e simbólica, constituindo poderosa imagem da expansão da cidade, oferecendo-se como potentes estruturas de viabilização e identidade das transformações urbanas sucessivas<sup>98</sup> (Fig. 50).

Além destes mecanismos de expansão urbana e especulação imobiliária, determinantes para o esvaziamento funcional da área do Largo Marquês de Monte Alegre,

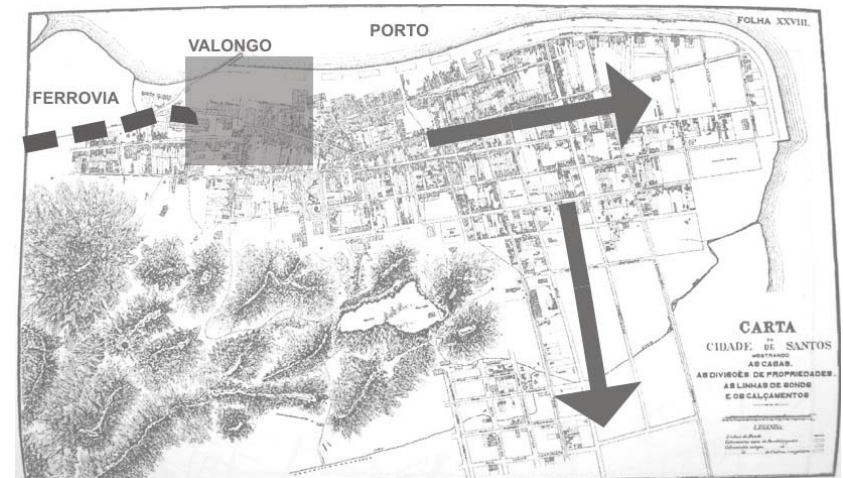


Fig. 49. Carta da cidade de Santos no início do século XX. A ferrovia não penetra na malha urbana, Percebemos que esta se expande no sentido oposto ao da estação ferroviária: vetores leste e sul. Fonte da base cartográfica: BERNARDINI, Os planos da cidade: as políticas de intervenção urbana em Santos – de Estevam Fuertes a Saturnino de Brito (1892-1910), 2006. Imagem criada pelo autor.

<sup>97</sup> LANNA, Ana L. D., op. cit., p. 99.

<sup>98</sup> RIVABEN DE SALES, Pedro M., op. cit., p. 134.

podemos ainda discorrer sobre os processos de degradação física deste lugar a partir de seus elementos constitutivos, iniciando esta análise a partir de seu mais antigo edifício: a Igreja Franciscana de Santo Antônio do Valongo.



Fig. 50. Rua Rangel Pestana em 1907 – Vista do Canal 1 na altura da Vila Matias, Rangel Pestana esquina com a Rua Julio Conceição (à direita), olhando-se em direção à Rua Brás Cubas. Em 1922, a Rua Julio Conceição foi oficializada. Foto: José Marques Pereira. Disponível em [www.canaisdesantos.com.br](http://www.canaisdesantos.com.br)

### 3.1.1. Permanência religiosa

Durante a pesquisa verificamos que Murillo Marx analisa o problema do ordenamento espacial urbano de Santos e seus processos de degradação, observando como as autoridades públicas não perceberam ou não valorizaram o edifício religioso como elemento indutor de atividades ou pólo atrativo de indivíduos e fluxos urbanos.

[...] Faltou algo, então, para que estas concessões consubstanciassem um claro ordenamento espacial para a distribuição da terra urbana. Faltou uma antevisão dos estabelecimentos coloniais, apoiadas num desenho urbanístico explicitado nos procedimentos formais e a submissão ao mesmo de todos os detentores de lotes, “vizinhos” e “moradores”.<sup>99</sup>

Daí decorre, segundo Marx, que a prosperidade do convento e de seu respectivo centro urbano eram percebidas, de maneira crescente e gradativa, através dos investimentos recebidos:

Através dos investimentos realizados, raramente iguados e nunca superados naquele meio; através do adro peculiar, na função e na forma, que se moldou e ofereceu espaço ao comum;

---

<sup>99</sup> MARX, Murillo, op. cit., pp. 182-183.



através das atividades levadas a efeito dentro da cerca “ou no adro fora dela”, com todos os seus reflexos nos arredores.<sup>100</sup>

As autoridades públicas, principalmente os oficiais da Câmara, permaneceram à margem ou a reboque de tais impactos transformadores do quadro urbano.

Além de não constituírem tão bem para si como esta e as demais congregações religiosas, não constituíram, como fizeram os castelhanos, um grande espaço público centralizador da vida e do panorama citadino, sequer estipularam a conformação deste novo adro que, por sua conta e do seu jeito, se voltava para a urbe, cujo espaço passava a integrar. Aceitaram a polarização exercida pelo convento e morosamente sancionaram os seus efeitos.<sup>101</sup>

Com o início do processo de esvaziamento do convento, decorrente da falta seminaristas (apesar de outros conventos prosperarem e, às vezes, mudarem radicalmente) o Estado como um todo se mostrou tímido em sua atitude frente ao potencial dos edifícios religiosos.

Unido que estava à igreja, por certo cobiçou o patrimônio deixado a mingua pela orientação do governo imperial. Porém, não implementou, em largos termos, a sua reapropriação e revitalização; muito menos, o seu acondicionamento urbanístico.

---

<sup>100</sup> MARX, Murillo, op. cit., p.182-183.

<sup>101</sup> Ibid., pp. 182-183.

As características físicas da gleba continuaram – séculos depois! – a prevalecer, embora as benfeitorias já derruíssem e tivessem fenecido suas atividades. Aconteceu, ao sabor das circunstâncias, a reciclagem dos referidos bens algumas vezes patrocinada por alguma esfera governamental. Deu-se a alienação de toda a propriedade, valorizada pelo seu porte e situação em aglomerados crescidos e adensados, ou o seu parcelamento. Sobreveio, enfim, o ajuste de sua faixa lindeira em que a municipalidade ia impondo um acerto aqui, um arremate ali. Sob o império e a república, as instituições já reformadas não tiveram força ou visão para reconsiderar tão importante e quase abandonada parcela do chão urbanizado.<sup>102</sup>

Atualmente a Igreja de Santo Antônio do Valongo (Fig. 51), apesar de continuar com suas atividades, gera pouco movimento ao lugar, mantêm uma cerca fechada, delimitando seu lote e controlando o acesso às suas instalações, acaba funcionando como um elemento autônomo em relação ao Largo. Do ponto de vista administrativo, conta com a ajuda de uma Organização Não Governamental intitulada Movimento Valongo Minha Casa, formada por um grupo de profissionais liberais e membros da comunidade, tem como objetivo

---

<sup>102</sup> Ibid., pp. 182-183.

principal dar prosseguimento aos trabalhos de restauração iniciados em 1995 e 1996 (primeiramente, o restauro da igreja e, posteriormente, do claustro pertencente à Ordem Terceira).



Fig. 51. Igreja Santo Antônio do Valongo. Foto do autor, 17 de novembro de 2007.

### 3.1.2. Declínio do sistema ferroviário

Foi verificado, nos capítulos anteriores, que a ferrovia e a Estação da São Paulo Railway tiveram papel crucial como elementos indutores do desenvolvimento urbano da cidade de Santos e, como, através de sua força, criou um “centro deslocado” no bairro do Valongo, sendo o Largo Marquês de Monte Alegre o núcleo gerador.

Neste sentido, sob a ótica do desenvolvimento infra-estrutural baseado na ênfase da expansão do modelo rodoviário sobre o modelo ferroviário, Pedro Sales afirma que, em 1938, a implantação das linhas Mairinque-Santos e Sorocabana, marcou o fim do monopólio da São Paulo Railway no transporte ferroviário através da serra. Este fato, de forma aparentemente contraditória, coincidiu com o início de um novo processo, no qual, a ferrovia começou a perder gradativamente força como elemento estruturador do território.

A já referida ausência de um plano geral ferroviário, ao sabor dos interesses imediatos do café, a perda por parte do mesmo café, do papel de elemento dinâmico da economia, bem como o modelo concentrador de recursos e população na capital do Estado, todos estes fatores já analisados por Flávio Saes, levariam a um

crescente déficit operacional das companhias ferroviárias, culminando com a sua encampação pública, na década de 1950. Assim, a progressiva descapitalização do serviço ferroviário e a conseqüente obsolescência da malha ferroviária, dando-se por consumada a sua exploração financeira, retiram-lhe a capacidade infra-estrutural que tinha em sua origem.<sup>103</sup>

Rodrigues lembra que não se deve desconsiderar, também, a contribuição da rápida evolução do transporte rodoviário, que vinha sendo incrementado desde o início do século XX e passou a representar uma séria competição para a ferrovia no Brasil a partir da década de 1940:

No ano de 1908 [...] começou a funcionar [...] a primeira montadora de veículos automotores, enquanto que a rede ferroviária nacional tinha uma extensão de 18.633 quilômetros, equivalentes a 50,33% da extensão que esta mesma rede iria atingir em 1952. O ritmo de crescimento da rede ferroviária brasileira diminui a partir da década de 1920, sendo que, entre 1930 e 1950, não foram realizadas substituição ou expansão material, a fim de repor material desgastado e atender às necessidades de modernização e ao aumento do tráfego, enquanto que a expansão da rede crescia apenas 10,33% entre 1930 e 1949, tendo apresentado, no período de 1950 e 1962, um decréscimo de 0,3%, conseqüência da eliminação de ramais

economicamente não justificados [...] Em 1946 o Brasil adotou uma política rodoviária arrojada, consubstanciada em duas medidas de grande alcance: maior autonomia concedida ao Departamento de Estradas de Rodagem e a instituição de fundos destinados especificamente à abertura e pavimentação de estradas, supridos por taxas cobradas aos consumidores de combustíveis líquidos, enquanto o Departamento Nacional de Estradas de Ferro continuava carente de recursos para manutenção e crescimento.<sup>104</sup>

O resultado foi que, em dez anos, a rede de estradas de rodagem federal aumentou em 136%, enquanto as estradas de ferro em 5%:

Era o início do “rodoviarismo”, que indiretamente, e depois diretamente, subvencionou o transporte rodoviário em detrimento do transporte ferroviário, então predominante no país. Durante o governo de Juscelino Kubtschek, o sistema ferroviário foi relegado ao abandono [...] O Decreto Federal nº 58.341, de 03 de maio de 1966, disciplinava a erradicação de ferrovias e ramais considerados “antieconômicos”, determinando que fossem substituídos por rodovias<sup>105</sup> (tabela 04).

<sup>103</sup> RIVABEN DE SALES, Pedro M., op. cit., p. 48.

<sup>104</sup> RODRIGUES, Cecília S. op. cit., pp. 97-98.

<sup>105</sup> Ibid., p. 98.

1949=100	rodoviário	ferroviário
1947	92,00	97,5
1951	116,7	123,6
1953	162,3	122,1
1958	203,4	137,0

Tabela 04. Concorrência entre a rodovia e a ferrovia, quanto à iniciativa de lançamento de novas estradas para o período compreendido entre 1947 e 1958, data do início das operações das vias Anchieta e Anhanguera. Fonte: RIVABEN DE SALES, Pedro M., 1999, p. 52.

Apesar deste quadro desfavorável à manutenção da malha ferroviária no país, a estação do Valongo continuou operando até meados da década de 1990, quando em 30 de novembro de 1996 foi desativada definitivamente com a chegada do último trem de passageiros (Figs. 52 e 53).



Fig. 52. Edifício da Estação, atual Museu dos Transportes e Secretaria Municipal de Turismo, visto a partir do porto. Foto do autor, 18 de outubro de 2007.



Fig. 53. Antigo pátio de manobras da São Paulo Railway com o porto à direita e o morro à esquerda. Atualmente a área pertence ao poder municipal. Foto do autor, 13 de setembro de 2007.

### 3.1.3. Mutações portuárias

As cidades portuárias têm sido acompanhadas, ao longo dos tempos, por uma combinação entre charme, sedução e prosperidade. Nos últimos quarenta anos, essa combinação transformou-se em abandono, declínio e degradação, realidade que tem sido alvo de estudo e de discussão partilhada entre autoridades (Porto, Município e Estado) e planejadores urbanos em diversas cidades dos quatro cantos do mundo. As cidades assistem ao isolamento dos portos por necessidades tecnológicas, funcionais e de segurança, que resultam na quebra da relação cidade/porto. O contato entre a cidade e porto era feito (é feito) por necessidades funcionais, num território ocupado por grandes vias, indústrias e armazéns onde imperava (e impera) o movimento, a poluição e o medo.<sup>106</sup>

O Porto e a cidade de Santos sempre mantiveram uma relação intensa de trocas e movimentos que se iniciava na água, tendo conseqüências no porto, na cidade e na região. Durante séculos, a frente portuária esteve aberta à cidade, funcionando como elemento de transição entre esta e a água. O porto e a cidade continham um simbolismo associado às partidas e chegadas (Fig. 54 e 55).

---

<sup>106</sup> GUIMARÃES, João F., op. cit., p. 17.





54



55

Fig. 54. Área atual do porto de Santos e sua abrangência nos municípios de Santos e Guarujá. Fonte: SOUZA, Clarissa D.C., 2006, p.39.

Fig. 55. Vista do setor leste do porto, trecho com intensa operação. Foto: acervo Movimento Valongo Minha Casa.



Ao longo dos tempos, os portos foram se adaptando às necessidades que lhe eram impostas, tendo como aliada a tecnologia, a qual tem sido uma das principais responsáveis pela evolução, ampliação ou mesmo abandono de portos:

Em grande medida, devido à sua própria natureza técnica e gerencial, a infra-estrutura portuária incide nos modelos de crescimento urbano através dos efeitos persistentes, duradouros, verdadeiras marcas inerciais que imprime no tecido da cidade, condicionando sua definição física, o uso que se faz dos seus espaços, bem como dos modelos de sua apropriação e controle.<sup>107</sup>

Pedro Sales lembra que é necessário ter cautela na análise dos processos de desenvolvimento e transformação urbana junto às áreas portuárias, pois a análise da relação cidade/porto, apresenta uma dificuldade: a de isolar, de especificar as relações bilaterais “puras”, “isentas” da incidência de outros elementos, entre o porto e a cidade.

Tendo como objetivo identificar as marcas que o porto imprimiu à estruturação e configuração dos espaços e usos do bairro do Valongo e sua adjacência imediata, o Largo Marquês de Monte Alegre, foram consideradas as regras dos

processos de crescimento e transformação do lugar, se referindo aos aspectos ambientais, de mobilidade, de centralidade, de permanência do patrimônio e produtivos.

O século XIX foi determinante. Com a transformação da indústria, os portos tiveram que, inevitavelmente, se alterar, foram impostos novos sistemas mecânicos, ampliação de docas, de paredões, da capacidade de armazenamento, bem como da capacidade de escoamento. Iniciava-se assim a ruptura com os portos ditos tradicionais.<sup>108</sup>

O processo de ruptura entre cidade e porto se inicia no final do século XX, onde este deixa de ser um elemento de transição entre a cidade e a água, transformando-se em “elemento-barreira”, que se vira completamente para esta e, enfatiza somente as atividades portuárias, excluindo, desta forma, o habitante local. Essa divisão é acentuada com a construção de edificações e vias de acesso, neste caso, rodovias e vias férreas de intenso fluxo. Esta ruptura dá origem a duas realidades: cidade e porto, administradas por entidades distintas, com políticas e objetivos opostos, que acabam aumentando a distância entre si.

<sup>107</sup> RIVABEN DE SALES, Pedro M., op. cit., p. 125.

<sup>108</sup> GUIMARÃES, João F., op. cit., p. 7.

As transformações derivadas da economia e tecnologia são agravadas com a alteração das cargas. Não do seu conteúdo, mas da forma como são transportadas. Inicia-se o uso dos contêineres (década de 1960), necessitando assim de maiores territórios para o seu acondicionamento, bem como para uma melhor efetividade na sua movimentação. Os antigos armazéns deixam de ter capacidade para responder ao volume de carga que representam os contêineres, bem como as gruas, barcos, docas, vias, etc. Muitos portos com séculos ou décadas de história não tinham capacidade, nomeadamente territorial e aquática, para dar resposta a todas as novas necessidades e exigências. Foram essas as razões que levaram muitas autoridades portuárias a procurarem novas áreas, mais amplas, não construídas, privilegiando os estuários dos rios.<sup>109</sup>

Além disso, existem elementos complexos comuns às áreas portuárias de diversas cidades europeias e norte-americanas, que podem ser aplicados ao caso de Santos:

Os bairros, que constituem um vínculo tradicional entre o porto e a cidade, são um desses elementos. Integram-se na envolvente das estruturas portuárias mais antigas, servindo de residência aos estivadores e a outros trabalhadores do porto. Albergam também alguma indústria, que, por necessidade logística, aí se foi implementando. Estes locais tem características diferentes de

outros locais da cidade. Aqui o movimento sempre foi uma constante: movimento de mercadorias, de passageiros que chegavam e partiam e de marinheiros que procuravam, em terra, algum descanso e divertimento. É também um local de contrastes: famílias versus marinheiros “solitários”, ou igrejas, escolas e mercadorias versus bares, casas de diversão e cabarés.<sup>110</sup>

Esta realidade, feita de contrastes tão profundos, se alterou com as inovações tecnológicas introduzidas na atividade portuária. Os navios têm cada vez maior capacidade, não utilizam as velhas estruturas portuárias urbanas e necessitam de menor número de marinheiros que, por sua vez, acabam sendo substituídos por equipamentos mecânicos. Os navios, que anteriormente atracavam por vários dias ou semanas, atualmente, passam apenas algumas horas, ou um ou dois dias no porto. “A consequência destas alterações é o progressivo abandono dos bairros portuários, um pouco à imagem do que aconteceu com os bairros medievais, ditos históricos, das cidades”.<sup>111</sup>

Em suma, a consequência mais efetiva deste processo foi o progressivo abandono dos portos ditos tradicionais,

---

<sup>109</sup> GUIMARÃES, João F., op. cit., p. 08.

---

<sup>110</sup> Ibid., p. 135.

<sup>111</sup> Ibid., pp. 135 – 136.

muitos dos quais são vítimas de forte degradação, devido à falta de atividade. Poucos foram os portos que conseguiram responder aos novos desafios.

No caso do porto na região do Valongo, estas alterações não foram diferentes, as transformações tecnológicas portuárias fizeram as operações migrarem para o leste, junto aos terminais próximos ao Outeiro de Santa Catarina, no bairro do Paquetá, e, posteriormente, para a região do Outerinhos, além da expansão na direção oeste (terminais petroquímicos) e para a outra margem do canal na região de Vicente de Carvalho. Deixando, desta maneira, a infra-estrutura na interface com a água junto ao Largo obsoleta. Como consequência, este local passou a abrigar, incentivado pelo plano diretor de 1968<sup>112</sup>, atividades secundárias de caráter retro-portuário e de apoio ao próprio porto, com oficinas de manutenção de veículos, maquinários

<sup>112</sup> Embora enfatizando a necessidade de diversificação da economia como alternativa à base portuária-turística ao mesmo tempo que propõe maior adensamento da ilha, abre brechas legais, pela indefinição ou mesmo permissividade do zoneamento, por onde as atividades retroportuárias acabariam invadindo o tecido urbano ao longo da faixa estuarina. [...] Por outro lado não consegue captar a expansão das atividades retroportuárias, que deveriam (embora na Ponta da Praia já estivesse em operação o terminal graneleiro) ficar contidas nos bairros do Valongo e Paquetá. RIVABEN DE SALES, Pedro M., op. cit., pp. 140-141.

e pequenos armazéns. A população, que antes habitava estas áreas, migrou para os bairros do vetor sul, restando apenas uma pequena concentração de famílias de baixa renda, em moradias encortiçadas (Fig. 56).

Mesmo considerando a importância socioeconômica que o porto representa para a cidade, é importante notar a crescente incompatibilidade entre as instalações e atividades portuárias e a vida urbana. Este conflito se torna evidente quando verificamos o grande decréscimo da densidade populacional de áreas contíguas ao porto (Tabela 05).

Ano Hab/ha	Centro	Valongo	Paquetá	Vila Nova	Macuco	Estuário
1968	86	<b>108</b>	129	178	143	131
1991	17,3	<b>19,77</b>	60,15	103,96	120,75	138,81

Tabela. 05 – Dados demográficos no município de Santos entre 1960 e 1990. Fonte: Prefeitura Municipal de Santos in RIVABEN DE SALES, Pedro M., 1999, p. 158.

Outro fator agravante do conflito cidade/porto foi que a expansão portuária em toda extensão norte e leste da ilha, na região central, impediram qualquer vínculo entre a água e o centro histórico. Posteriormente, com o plano de desenvolvimento do porto de 1926, foi estabelecido o monopólio da Companhia Docas sobre o domínio de toda a

faixa portuária, desde a Alemoa até a Ponta da Praia. Esta “privatização” de território federal acabou impedindo a cidade de todo o contato direto com o estuário e definiu, facilitada por uma legislação municipal permissiva, os tipos de atividades que seriam implantadas ao longo da faixa contígua ao porto (Figs. 57 e 58).

Tais atividades transformam a paisagem dos bairros que acabam sofrendo forte desvalorização para o uso residencial, como por exemplo, o bairro do Paquetá e o próprio Valongo.

Este processo de “contaminação” de áreas urbanas contido até meados dos anos 1970, devido ao referido plano de 1968, no bairro do Valongo, estendeu-se por toda a faixa vizinha ao porto, abrigando atividades relacionadas a este, quando não desapropriadas para sua própria expansão. Obviamente esta situação acabou gerando conflitos devido à incompatibilidade física e funcional existentes entre as duas entidades, cidade e porto, e suas lógicas de ocupação do espaço, acabou provocando constrangimentos e ineficiências mútuas.<sup>113</sup>

---

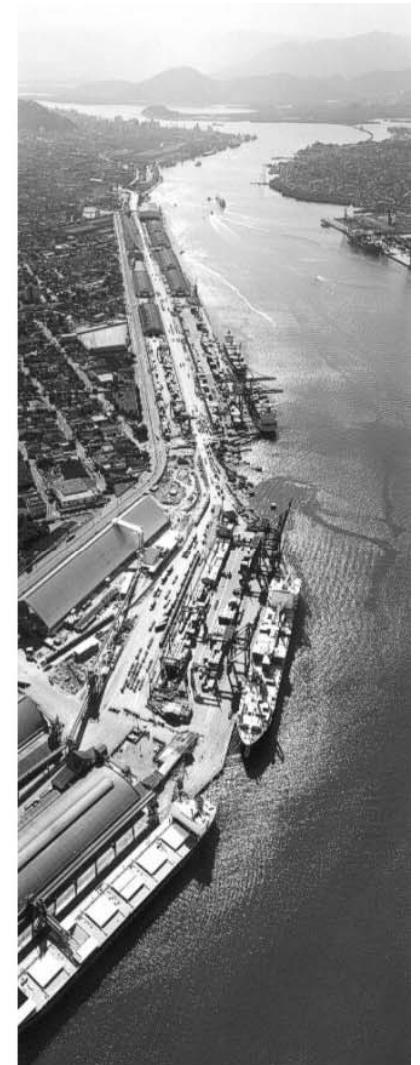
<sup>113</sup> Com relação aos contínuos reclamos da administração portuária sobre o fato de que era a cidade que devia adaptar-se ao porto: “o crescimento urbano de Santos veio a conturbar o crescimento do porto”. RIVABEN DE SALES, Pedro M., op. cit., pp. 184-185.



Fig. 56. Aspecto da intensa movimentação de caminhões na faixa portuária fronteiriça ao Largo. Foto do autor, 18 de outubro de 2007.



57



58

Fig. 57. Expansão portuária na cidade de Santos, elaborado com base nos dados da CODESP, verificamos o crescimento linear do porto e a invasão de áreas urbanas para atividades a ele ligadas. Fonte: SOUZA, Clarissa D.C., 2006, p.37.

Fig. 58. Setor leste do porto, visto a partir dos Outeirinhos, Valongo ao fundo. Foto: acervo Movimento Valongo Minha Casa.

Ainda segundo Sales, vale destacar que o fato de não se proceder à reserva de áreas necessárias ao futuro desenvolvimento do porto, resultou no estrangulamento, que observamos no trecho do Valongo-Paquetá, o que ensejou a elaboração de estudos visando o alargamento dessa fatia do cais, que compreende justamente o centro histórico com seu patrimônio arquitetônico.

Este alargamento aguarda solução desde a década de 1920: isto talvez mostre com clareza que a política da Companhia Docas sempre se orientou pela anexação de novas áreas e uso extensivo do território<sup>114</sup> (Fig. 59).

No entanto, atualmente, o poder municipal desenvolve projetos de ocupação desta faixa visando a exploração turística e a devolução da frente estuarina à cidade, apoiada pelo programa de desenvolvimento da área central denominado Alegria Centro.

Ainda que tenha sido antes a estação ferroviária o elemento catalizador da concentração de funções comerciais cafeeiras, [...] na verdade [...], o porto moderno, como espaço crescentemente organizado em termos de especialização, acabou constituindo um elemento separado do corpo urbano [...], portanto, além de cortar



Fig. 59. Porto do Valongo, situação atual. À esquerda o Largo, à direita o porto e armazéns inativos, ao centro estacionamento de caminhões no solo ganho do mar. Em destaque o eixo da Rua São Bento. Foto: acervo Movimento Valongo Minha Casa. Imagem criada pelo autor.

<sup>114</sup> RIVABEN DE SALES, Pedro M., op. cit., p.185.



de maneira absoluta qualquer vínculo que a cidade pudesse manter com o estuário, as instalações portuárias introduziram um desenho da interface, que moldado de forma a atender as exigências de suas operações, acabou repelindo outras funções que não as interessadas a elas mesmas.<sup>115</sup>

Os velhos portos são vistos, atualmente, como território plausível de intervenção. Por um lado, assistimos à incapacidade do velho porto em dar respostas às novas necessidades portuárias; por outro, a cidade pressiona o porto a abandonar a frente de água. Ambas situações resultam na liberação de território junto aos centros históricos, financeiros e administrativos (Fig. 60).

O velho território portuário, para além de seu posicionamento geográfico favorável, ocupa, também, um lugar muito especial na identidade e cultura do passado da cidade, servindo de mote para as intervenções de regeneração e revitalização urbanas.<sup>116</sup>



---

<sup>115</sup> RIVABEN DE SALES, Pedro M., op. cit., p. 165.

<sup>116</sup> GUIMARÃES, João F., op. cit., p. 17.

Fig. 60. Aspecto da faixa portuária junto ao Largo, armazéns abandonados e degradados, ao fundo torre do Palácio do Café. Foto do autor, 18 de outubro de 2007.

### 3.1.4. Arruinamento dos Casarões do Valongo

Conforme visto, os Casarões do Valongo foram um dos elementos constituintes determinantes na construção urbana do Largo Marquês de Monte Alegre, exatamente por abrigar atividades fundamentais para a manutenção da centralidade e formação da paisagem local, com suas características arquitetônicas peculiares e grande flexibilidade e mutabilidade de usos. Após um período de coleta e classificação de informações, podemos delinear uma cronologia contextualizada da ocupação e usos dos Casarões:

- 1872 Sede comercial da firma Teles Neto e Cia., cujo chefe do armazém era José Domingues Martins;
- 1873 Funcionou o Clube XV, fundado em 1869;
- 1894 Autorização para arrendamento do prédio pela Câmara Municipal;
- 1895 Instalação da Câmara Municipal;
- 1900 No início deste século, o Valongo era uma área privilegiada no centro da cidade, reforçado pela presença da Estação Ferroviária São Paulo Railway e construção dos primeiros 260 metros de cais no porto. Essa área foi tradicionalmente palco do comércio cafeeiro, constando de casas comissárias e armazéns;
- 1902 Instituída a Prefeitura Municipal, os casarões passaram a dividir suas instalações com a Câmara, que havia abandonado a cadeia velha;



- 1926 Modernização e calçamento do Caminho do Mar, a ferrovia começou a ser ultrapassada pelo transporte rodoviário, a estrada do mar favoreceu o turismo aristocrático com a difusão de carros importados;
- 1928/31 Funcionou a Faculdade de Farmácia e Odontologia de Santos;
- 1929 A crise de 1929 acentuou o decréscimo nos transportes ferroviários;
- 1930 A Revolução de 1930 fez da área um centro vital em termos políticos e militares;
- 1932 Após a Revolução Constitucionalista e intervenção federal, as decisões da valorização da área dos prédios e das decisões políticas locais, impulsionaram o crescimento da cidade em direção às praias e o deslocamento do eixo político-comercial para a Praça Mauá, próximo à Alfândega, assinalaram a decadência e deterioração da área e dos Casarões;
- 1939 Os Casarões são abandonados pela Prefeitura e pela Câmara, devido ao crescimento urbano e conseqüente crescimento dos serviços burocráticos da municipalidade, que se transferiu para a Praça Mauá quando foi inaugurado, solenemente, em 26 de janeiro de 1939, o novo prédio, dentro dos festejos comemorativos do centenário da elevação de Santos à categoria de cidade;
- 1940 Esta década assinalou a decadência da ferrovia como meio de transporte de passageiros e, em futuro próximo, de carga;
- 1946/47 Com a implantação da Via Anchieta, o processo de decadência da área do Valongo foi acelerado, provocando uma concentração de caminhões de transporte ligados aos armazéns e depósitos da área. Surge a prostituição no Largo, o que acabou expulsando as famílias remanescentes do local;
- 1956/70 A implantação da indústria automobilística no país, o favorecimento dos transportes rodoviários, através dos baixos preços dos combustíveis e facilidade de manutenção, além do turismo nas praias com a expansão dos condomínios de apartamentos na orla marítima, acentuaram a deterioração e esquecimento do centro;
- 1982 Tombamento dos Casarões pelo CONDEPHAAT, processo n. 18.785;<sup>117</sup>
- 1984 Os Casarões estavam alugados e subalugados (cortiço), havia sido instalado um hotel de alta rotatividade no térreo, dois bares, entrada para mais dois hotéis e um estacionamento para motocicletas. Na Rua Tuiuti, havia uma borracharia. Na Rua Comendador Neto, armazéns de sacarias de café. Na Rua do Comércio, um barbeiro. O Edifício foi modificado devido a reformas recebidas para a adaptação dos novos usos no primeiro e segundo pavimentos, onde funcionavam os hotéis, sendo que as divisórias eram feitas com placas de madeira<sup>118</sup> (Fig. 61);
- 1985 Um Incêndio no dia 05 de agosto de 1985 destrói o bloco junto à Rua Tuiuti;
- 1986 No dia 23 de agosto, em virtude de uma forte ventania, ocorreu o desabamento de parte da parede junto à Rua Tuiuti, já comprometida pelo incêndio;
- 1989 Consolidação provisória das paredes remanescentes, com uso de estruturas metálicas, executadas pela Prefeitura Municipal de Santos;
- 1990 Tombamento, pelo CONDEPASA, do Casarão remanescente e das ruínas, resultantes do primeiro incêndio;
- 1992 No dia 15 de junho, um outro incêndio destrói o segundo bloco, junto à

<sup>117</sup> Resenha do historiador Haroldo L. Camargo, 16 de junho de 1992, parte integrante do processo n.º 1497/92, Ministério Público Estadual.

<sup>118</sup> Último levantamento de campo realizado nos casarões antes dos incêndios. ARDITO, Leonarda E. C. Revitalização e Preservação dos Casarões do Largo Marquês de Monte Alegre: Antiga Câmara de Santos, 1984, pp. 10-12.

Rua do Comércio, provocando o desabamento dos dois pisos e das paredes internas e externas da Rua Comendador Neto, restou apenas a parede de frente para o Largo e Estação de Trem, as demais ficaram apenas até a altura do primeiro pavimento;

2004 Em Fevereiro desmoronou a parede do térreo, que separava o terceiro salão aberto para a Rua Tuiuti, do quarto salão, indo em direção a Rua do Comércio.<sup>119</sup>

A partir da década de 1980, este edifício passa a ser descaracterizado e esvaziado funcionalmente, devido a dois incêndios que o levaram à sua atual condição de ruína. Podemos afirmar que existe uma “coincidência” marcante quanto ao fato destes incêndios. O primeiro bloco, junto à Rua Tuiuti, foi destruído pelo fogo em 04 de agosto de 1985, três anos após o tombamento dos Casarões pelo CONDEPHAAT. Oito anos depois, estes foram tombados pelo CONDEPASA. Em 1990, dois anos mais tarde, no dia 15 de junho de 1992, um segundo incêndio veio a destruir o segundo bloco, junto à Rua do Comércio<sup>120</sup>. Estes dois fatos, e sua similitude, não descartam, por parte de críticos e especialistas locais, a possibilidade dos dois incêndios serem

<sup>119</sup> MACEDO FILHO, José M., op. cit., p. 61.

<sup>120</sup> Os dois incêndios foram narrados pelo Jornal A Tribuna de Santos de 06 de agosto de 1985 e do dia 17 de julho de 1992, respectivamente.

premeditados, pois como é sabido, o processo de tombamento, na estreita visão de seus proprietários, não é bem visto (Figs. 62 e 63).

A falta de incentivos ou financiamentos, por parte do poder público, para projetos de intervenção e restauração em propriedades privadas, acaba gerando grandes problemas. Segundo o arquiteto do DPH Walter Pires, o volume de processo com imóveis tombados é muito grande e a legislação é frágil no aspecto da viabilização do restauro: “é necessário que haja políticas públicas neste sentido, de linhas de financiamento para recuperação de imóveis, pois existem forças complexas, impasses, jogo de interesses e muita discussão”<sup>121</sup>.

Vemos alguns episódios espalhados pelo país onde, na eminência de um edifício ser tombado, seu proprietário executa sua demolição de imediato, invalidando, portanto, o tombamento e garantido o “valor” do terreno promovido pelos agentes urbanos especuladores.

<sup>121</sup> Informação fornecida por Walter Pires em Santos, em 2005. (informação pessoal).

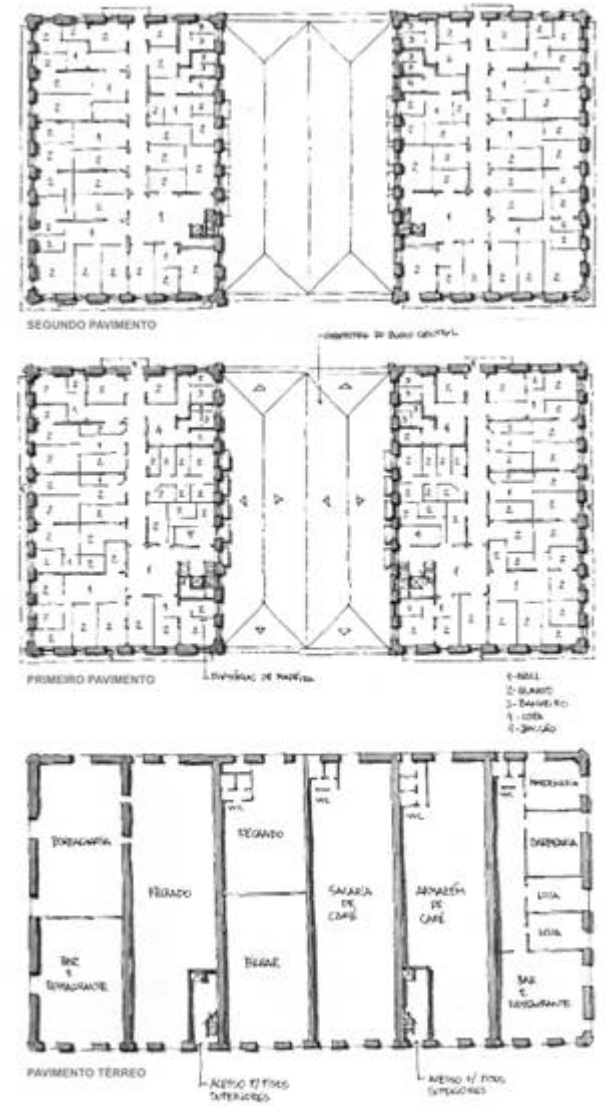


Fig. 61. Último levantamento elaborado antes dos incêndios por M. L. Ardito em 1984. Desenho do autor. Fonte: MACEDO FILHO, José M. op. cit., p. 59.

O segundo incêndio levantou, novamente, a questão acerca do risco de desabamento e até mesmo a demolição do edifício, pois sua estrutura, já abalada com o primeiro incêndio, ficou ainda mais comprometida. Para a consolidação da estrutura, a prefeitura optou por fazer um escoramento provisório com estrutura metálica (que pode ser visto até o presente momento). A preservação das ruínas, foi fruto da militância de um grupo de arquitetos santistas, que entraram com o processo número 1497/92, livro 18, folha 109, de solicitação da consolidação dos remanescentes dos Casarões, junto ao ministério público e Prefeitura Municipal, solicitando agilidade na decisão e isolamento permanente do local.

Os irmãos Gino e Ney Caldato e o diretor da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo de Santos, Fábio Serrano, estão preocupados com as ruínas e os elementos arquitetônicos do imóvel, que poderão ser dilapidados por empresas ou moradores da área, que ignoram o valor e o significado histórico da obra. Existem calhas de cobre e cantarias de pedra de grande valor histórico, devem ser coletados e guardados pela municipalidade. É necessário manter as ruínas para depois restaurar o imóvel.<sup>122</sup>

---

<sup>122</sup> Jornal A Tribuna de Santos, 17 de junho de 1992.



Fig. 62. Primeiro incêndio dos Casarões. Foto: Nivair Neves - 05 de agosto de 1985. Fonte: Acervo Waldir Rueda.

As ruínas do antigo edifício, atualmente, continuam em precário estado de conservação, apesar da prefeitura já ter a propriedade do imóvel e ter elaborado, em um primeiro momento, um projeto para a construção de um memorial em homenagem a José Bonifácio:

A Prefeitura já tem permissão do Estado para utilizar as ruínas do casarão do Valongo. Com o anúncio, feito ontem pelo governador Cláudio Lembo, em meio às celebrações pela abertura da semana da pátria na cidade, o Município está liberado para reconstruir o imóvel e nele instalar o Memorial José Bonifácio, que conterà documentos relacionados com o santista José Bonifácio de Andrada e Silva (1763-1838), o Patriarca da Independência do Brasil [...] as pendências judiciais de desapropriação do imóvel foram resolvidas na quinta-feira com as famílias proprietárias do edifício. O objetivo da Administração é conseguir dinheiro privado para recuperar o casarão, por meio da Lei Rouanet - legislação federal que assegura a investidores o desconto, no Imposto de Renda, do valor aplicado em projetos culturais.<sup>123</sup>

No entanto, recentemente, o poder público mudou seu plano com relação ao memorial, anunciando um novo projeto para o edifício: a implantação do Museu Pelé. Segundo o Jornal da Orla de 25 de agosto de 2007, a prefeitura calcula

<sup>123</sup> Jornal A Tribuna de Santos, 01 de setembro de 2006.



Fig. 63. Primeiro desabamento dos Casarões em 1986, após o primeiro incêndio. Fonte: acervo historiador Waldir Rueda Martins.

um investimento de 16 milhões de reais, captados diretamente da iniciativa privada, por meio da *Lei Rouanet*. Segundo a municipalidade, este novo projeto no centro histórico de Santos, será parte integrante de um conjunto de iniciativas para viabilização da renovação urbana da área com a instalação de um terminal de passageiros, centro náutico, estaleiros, áreas de entretenimento, entre outras atividades.

Portanto, percebemos que o poder público simpatiza com a idéia de retomar a força do Largo, dos Casarões e do Centro, de uma maneira geral. Porém, devemos estar atentos aos acontecimentos, no sentido de evitar possíveis erros no momento de reconstrução de nossa memória e identidade (Fig. 64).



Fig. 64. Aspecto dos Casarões arruinados, situação atual. Foto do autor, 18 de outubro de 2007.

### 3.2. Perda de Centralidade

Historicamente o processo de descentralização é mais recente que o de centralização. Aparece em razão de vários fatores. De um lado, como uma medida das empresas visando as deseconomias geradas pela excessiva centralização na área central. De outro, resulta de uma menor rigidez locacional no âmbito da cidade, em razão do aparecimento de fatores de atração em áreas não centrais.<sup>124</sup>

[...] quando se reflete a respeito da centralidade urbana, evidencia-se o fato de que, nas condições da sociedade contemporânea, nem o templo e nem o palácio constituem focos suficientemente vigorosos para animar o coração da cidade; os homens pouco esperam dos deuses, e já não acreditam nas origens divinas ou de sangue do poder político.<sup>125</sup>

O processo de construção do Largo Marquês de Monte Alegre é interessante por expressar em três fases distintas a história deste trecho da cidade de Santos: a primeira fase com a construção da Igreja de Santo Antônio do Valongo e o convento franciscano, com pouca movimentação; depois de quase três séculos de estagnação, uma fase de apogeu e pujança econômica com o advento da ferrovia, a exportação

---

<sup>124</sup> CORRÊA, Roberto L., op. cit., p. 45.

<sup>125</sup> GRAEFF, Edgar, op. cit., p. 133.

do café e a ampliação e modernização portuária; e em seguida, um período de decadência e entropia, fruto de uma série de mecanismos, sociais, políticos e econômicos, verificados ao longo deste capítulo, através da análise de seus elementos constitutivos.

O próprio alargamento da Rua São Bento<sup>126</sup> desconstrói a ideia de Largo que, com a demolição dos edifícios e casario, passou a ser um grande eixo sem uso definido. A relocação das atividades produtivas, a implantação das vias de transporte rodoviária (em detrimento às ferroviárias), as novas ocupações sociais (cortiços e comércio informal), o grande número de intervenções e a falta

---

<sup>126</sup> Segundo o jornalista Carlos Pimentel Mendes, desde que a Rua São Bento foi alargada, em 1940, o Valongo só passou por melhorias na administração do ex-prefeito Antônio Manoel de Carvalho. “Ele falava em transformar o Largo Marquês de Monte Alegre em um terminal intermodal, ligando diversas modalidades de transporte. Ou seja, fazer uma integração rodoviária, ferroviária e hidroviária. Pretendia-se garantir ao Valongo um retorno ao passado, mas com a comodidade do presente. Houve remanejamento de guias e passeios, regularização da pavimentação em paralelepípedos, iluminação, sinalização, arborização e instalação de canteiros centrais. Mais, a relocação do antigo abrigo construído por volta de 1890 e desmontado em 1960, defronte ao prédio da estação ferroviária. A reposição da antiga cobertura garantiu a devolução ao edifício do seu aspecto original. PIMENTEL MENDES, Carlos. op. cit.

de conservação das edificações existentes, colaboram com o processo de degradação ambiental.

Hoje, a tipologia predominante no bairro é de edificações de gabarito baixo, térreas - no caso dos grandes armazéns - e com dois pavimentos, principalmente as que obedecem ao antigo padrão de parcelamento do solo, com lotes estreitos e compridos, típicos do período colonial<sup>127</sup>. As quadras são ocupadas, predominantemente, por usos de serviços relacionados à atividade portuária que, por sua vez, traz consigo o trânsito de caminhões e com eles oficinas, borracharias, etc. Estas atividades degenerativas do tecido urbano e das edificações do entorno também são frutos do plano diretor de 1968 que permitiu tais usos, tendo como agravante, a proibição do uso residencial no bairro, proliferando apenas habitações encortiçadas (Fig. 65).

No caso da região do Largo, estes fatos são associados, aos fenômenos de desindustrialização do tecido urbano, sendo o porto o maior responsável, com a obsolescência de suas áreas provocada pelas novas tecnologias de transporte marítimo (conteneirização). A

---

<sup>127</sup> REIS FILHO, Nestor G. Imagens de vilas e cidades do Brasil colonial. op. cit., passim.



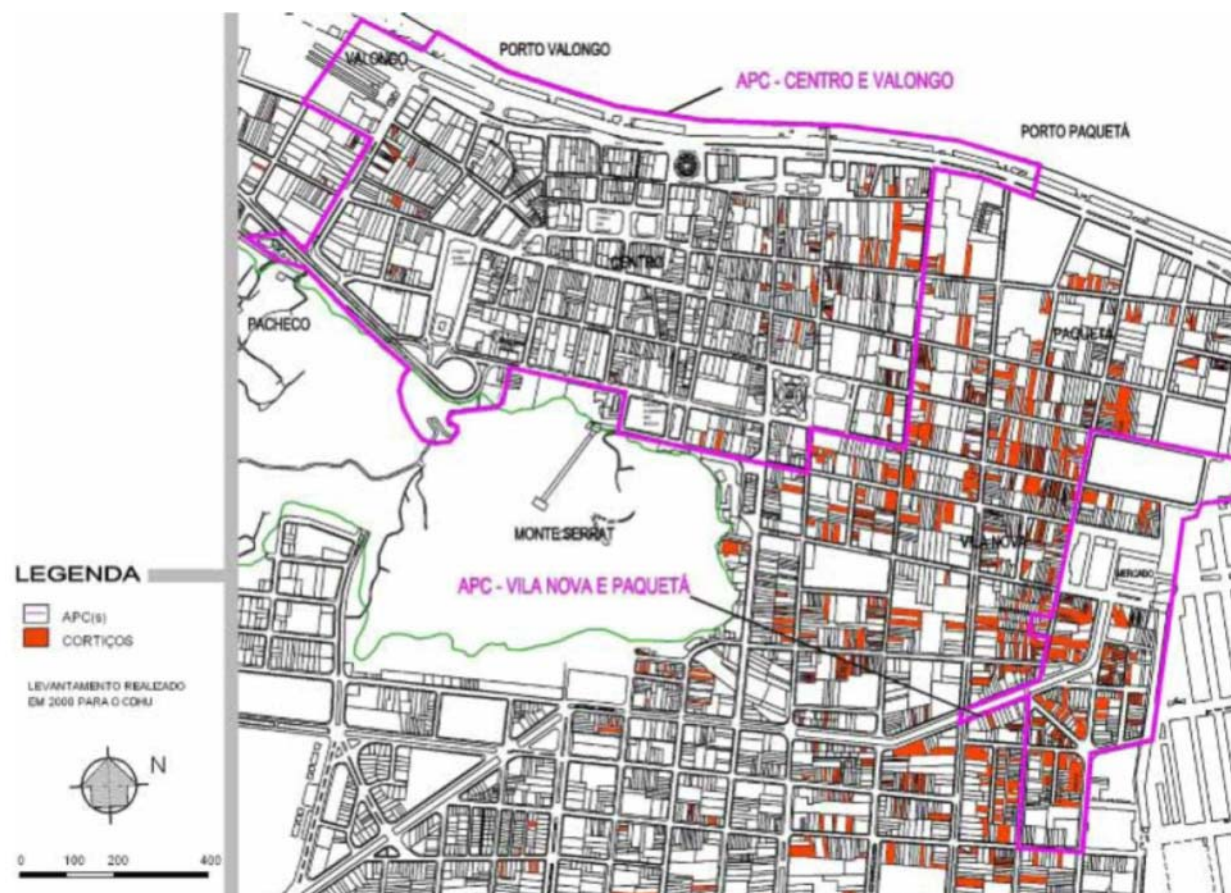


Fig. 65. Habitação em cortiços nas APC(s) - Área de Proteção Cultural: Centro, Valongo, Vila Nova e Paquetá. Situação atual dos cortiços na área central de Santos, cuja concentração no bairro do Paquetá está em torno de 70% das habitações existentes. Este fato revela a fragilidade da área enquanto espaço de ocupação da população de baixa renda, sendo que a média dos domicílios não próprios é de quase 90%. Fonte Programa de Atuação em Cortiço - PAC: CDHU/SEADE, 2002. in SOUZA, Clarissa D.C., 2006, p.87.

ocupação destas instalações sem uso na frente de água, em um ponto urbano estratégico para o desenvolvimento do centro histórico de Santos, de uma maneira geral, é no mínimo contraditória.

Neste sentido, em seu ensaio sobre desenvolvimento local e projetos urbanos, Somekh e Campos apontam algumas das características gerais da desindustrialização no tecido urbano e seu legado econômico:

Surgimento de grandes áreas ociosas ou subutilizadas, particularmente nas cidades e setores urbanos, cujo crescimento havia se amparado na indústria de transformação;

Atividades manufatureiras subitamente se viram compelidas a encerrar suas atividades ou, tiveram que proceder a importantes transformações em seus métodos e cadeias produtivas, muitas vezes deslocando unidades de produção para outras regiões, em um processo já conhecido em suas conseqüências econômicas, sociais e urbanísticas;

Perspectivas sombrias: desemprego, perda do dinamismo econômico, desgaste dos tecidos sociais organizados tradicionalmente em torno da fábrica;

A produção deixa de ser o antigo núcleo fabril que começa a ser identificado com a própria cidade, com a região ou com uma rede transnacional, que passa a sediar um intrincado complexo de

atividades produtivas e terciárias, organizadas de maneira flexível e fragmentada;

Legado de degradação ambiental e baixa qualidade da ocupação espacial urbana;

Queda da arrecadação fiscal nas cidades em que o setor terciário tinha pouca expressão deixou o poder local enfraquecido no momento em que deveria enfrentar a gama de velhos e novos problemas;

Quadro de impotência agravado pelo desmonte do aparelho estatal nas diversas esferas de governo, no âmbito de políticas liberais justificadas pela suposta falência do Estado do bem-estar e do planejamento integrado;

O Estado Abdica dos grandes esquemas de previsão e controle, o horizonte da intervenção urbanística passaria então a se concentrar nos planos de oportunidade e nos projetos urbanos.<sup>128</sup>

Diante deste quadro dramático, o poder municipal procura reagir de maneira a incrementar as políticas sociais compensatórias:

Ação sindical, de um lado, com a reinserção de trabalhadores e de outro, constituindo-se em novo agente do desenvolvimento urbano, assumindo o ponto de vista do empreendedor, procurando

---

<sup>128</sup> SOMEKH, Nádia; CAMPOS, Cândido Malta. Desenvolvimento local e projetos urbanos. Disponível em <http://www.vitruvius.com.br /arquitextos>, 2005.

dinamizar a economia urbana por meio da busca da atratividade e da competitividade.<sup>129</sup>

No entanto, no caso do porto de Santos e suas instalações, além da tentativa de atuação do poder municipal e, apesar dos investimentos realizados pelo setor privado (junto com o governo federal), em obras de infra-estrutura, equipamentos e sistemas de informática, ainda são insuficientes para superar a obsolescência de amplos setores portuários, notadamente os mais antigos: Valongo e Paquetá, sub-utilizados há muitos anos, além do Outeirinhos que funciona como uma versão mecanizada dos antigos trapiches.

É precisamente a partir do reconhecimento da identidade desta estrutura e imagem urbana, suas potencialidades e debilidades, onde se pode fundar alternativas de transformação da cidade, detectando através da geração de novas relações as oportunidades para ações inovadoras de intervenção.<sup>130</sup>

Estes acontecimentos acabam atuando de maneira prejudicial na idéia de permanência da identidade e memória deste lugar, podendo inclusive, resultar na sua perda (Fig. 66).

---

<sup>129</sup> SOMEKH, Nádia; CAMPOS, Cândido Malta. op. cit.

<sup>130</sup> RIVABEN DE SALES, Pedro M., op. cit., p. 166.



Fig. 66. Largo Marquês de Monte Alegre atualmente, visto da cidade para o porto. Foto do autor, fevereiro de 2007.

Leda Mondin narra as características do cotidiano do Valongo nesta última fase:

Quem vê o Valongo de agora, tão encardido e decadente, na certa não imagina que o bairro foi em outros tempos o mais próspero de Santos. O tradicional Porto do Bispo, que ficava onde é hoje o Largo Marquês de Monte Alegre, concentrava boa parte do movimento de carga e descarga de mercadorias dessa Santos que já figurava como um destacado centro comercial. No começo do século XX, a estreita Rua São Bento vivia congestionada por carroças puxadas [...] A elite cultural e administrativa da Cidade caminhava empertigada, discutindo as manchetes dos jornais e apontando soluções para os problemas do mundo inteiro. [...] Os armazéns e as comissárias de café [...] perderam importância e cederam suas instalações para borracharias e oficinas mecânicas, hotéis de rotatividade, bares e restaurantes de baixa frequência [...] As poucas famílias existentes resistem por falta de opção: em troca de aluguéis menos elevados, se sujeitam a conviver em sobrados úmidos, com seus amplos porões subdivididos em dezenas de minúsculos quartos. As condições de moradia são muito precárias, porque os donos dos imóveis só estão interessados em receber o aluguel no final do mês. Não se importam se a casa precisa de reforma, se alguma instalação sofreu avaria e coisas do tipo<sup>131</sup> (Fig. 67).

---

<sup>131</sup> MONDIN, Leda, op. cit., Jornal A Tribuna de Santos, 27 de janeiro de 1983.



Fig. 67. Largo Marquês de Monte Alegre atualmente, visto do porto para a cidade. Foto do autor, 18 de outubro de 2007.

Esta situação colaborou, e ainda colabora, com o constante processo de degradação da área, que tem como forte aliado, a presença do medo no local, a sensação de insegurança diante de um ambiente degradado, com pouca movimentação, principalmente a partir do início da Rua do Comércio até o Largo. Recentemente, as ruínas dos Casarões do Valongo foram lacradas com telas pela Prefeitura na tentativa de impedir o acesso de pessoas que ali se alojavam para consumir drogas. Este é, sem dúvida, um cenário adverso para quem deseja caminhar, relaxar, contemplar a cidade e sua história.

O conteúdo deste capítulo, juntamente com aquele do capítulo anterior, revelam a importância do Valongo e do Largo Marquês de Monte Alegre que, através da verificação histórica de seus monumentos e seu valor simbólico, acenam para a idéia de Zona de Fronteira. Talvez essa seja a denominação mais adequada ao local, sempre no limiar entre a cidade e a água, entre a chegada e a partida, entre o lugar e o não lugar.

## Ressonâncias

### 4.1. O lugar do centro

A vontade de aproximar a cidade da frente de água portuária teve grande ênfase no final do século XVIII e no século XIX. A água (mar ou rio) e o porto transformaram-se em locais de fascínio e de visita por parte dos habitantes da cidade. Esta aproximação esteve adormecida, posteriormente, por quase um século. Atualmente, têm sido desenvolvidas estratégias de devolução dos temas centrais de cultura e entretenimento à frente de água portuária.<sup>132</sup>

Todo processo histórico e de transformação urbana da zona portuária de Santos traz consigo uma nova questão urbana e social: o que fazer aos bairros adjacentes e ao porto? A cidade começou a pensar em requalificação e reabilitação como uma oportunidade única e determinante de recuperação destes degradados espaços públicos.

Segundo Guimarães, nestes casos, o primeiro interventor pode ser a autoridade pública, criando infra-estruturas e condições aliantes para os investidores privados, através da melhoria dos espaços públicos e da

---

<sup>132</sup> GUIMARÃES, João F., op. cit., p. 18.

promoção de novas atividades econômicas. Desta forma, o investimento público na reabilitação das antigas estruturas portuárias pode ser o motor de arranque para a reabilitação das estruturas privadas dos bairros que abrigam habitação e comércio. O desenvolvimento de atividades econômicas que, posteriormente, poderão ser geridas por entidades privadas (museus, equipamentos desportivos, parques temáticos, marinas, hotéis, terminais de passageiros) criam oportunidades de emprego e riqueza.

A reconversão e reabilitação da tradição, da atividade e do património do porto e bairros adjacentes, delinearão as diretrizes mestras da política urbana a ser implementada nas cidades portuárias. Não funcionará, com certeza, como uma espécie de solução ideal, aplicável a todas as cidades (um pouco à imagem dos EUA), pois, embora existam realidades comuns, existem outras bastante distintas, como, por exemplo, a relação da área portuária (bairros e porto) com a realidade urbana envolvente. Neste sentido a troca de experiências passa a ser uma poderosa arma de intervenção no complexo processo de reabilitação e revitalização das frentes de água portuárias.<sup>133</sup>

---

<sup>133</sup> Guimarães nos lembra, em seu estudo, que tudo é comum, mas tudo se torna distinto, variando também, com a relação entre a cidade e seu porto, com a região, com o país ou mesmo com outras cidades congêneres internacionais. É importante, inclusive, a dimensão que a

Economia, política, desenvolvimento tecnológico e cultural são alguns dos elementos responsáveis pela mutação sofrida pelo território urbano. No contexto europeu, norte-americano, e em alguns casos bem sucedidos na América Latina, diferentes linhas de pensamento crítico surgem com relação à real contribuição do investimento público.

No passado o Estado operava como investidor e promotor do território, sobretudo com fins sociais ou de dinamização da economia (habitação social e ou equipamentos). Nos últimos vinte anos o poder público tem dado maior ênfase a iniciativas que impulsionem o investimento, servindo de regulador e fiscalizador do desenvolvimento no território. Segundo Peter Hall:

Houve um momento na década de 70, em que o movimento urbanístico começou a plantar bananeira e a virar do avesso; pareceu mesmo, por vezes, durante os anos 80, estar à beira da autodestruição. O planejamento convencional, a utilização de planos e regulamentos para guiar o uso do solo parecia cada vez mais desacreditada. Em vez disso, o planejamento deixou de controlar o crescimento urbano e passou a encorajá-lo por todos os meios possíveis e imagináveis. Cidades, a nova mensagem

---

cidade possui em nível territorial, populacional e econômico. GUIMARÃES, João F., op. cit., p. 136.

soou em alto e bom som, eram máquinas de produzir riquezas; o primeiro e principal objetivo do planejamento devia ser o de azeitar a máquina. O planejador foi se confundindo cada vez mais com seu tradicional adversário, o empreendedor; o guarda-caça transformava-se em caçador furtivo.<sup>134</sup>

Guimarães afirma que as cidades têm buscado mecanismos de investimentos não apenas na esfera pública, mas também na esfera privada, estabelecendo ou não parcerias:

Não rejeitando a sua responsabilidade sobre o planejamento territorial, o poder público tem buscado estreitar suas relações com os investidores privados, incentivando-os a participar ativamente no desenvolvimento urbano, seja através da participação de capital público e capital privado em investimentos conjuntos, seja através do desenvolvimento de modelos estimuladores do envolvimento da iniciativa privada em projetos de satisfação de interesses públicos.<sup>135</sup>

A cidade de Santos já direciona esforços neste sentido e dispõe de alguns projetos de renovação urbana baseados nestes conceitos. A Prefeitura Municipal vem fomentando a revitalização do centro com o plano de revitalização da região

central e histórica de Santos, cujo objetivo principal é a retomada de seu desenvolvimento. Para tanto vem implementando políticas de apoio à instalação de novos empreendimentos na área, através da valorização do patrimônio arquitetônico e ambiental urbano, recuperação e melhor aproveitamento da infra-estrutura, da melhora da mobilidade dos equipamentos públicos e, finalmente, do bem-estar social.

Diversos projetos mobilizaram recursos acima de trinta milhões de reais (na área pública e privada), como projetos de recuperação de edifícios antigos, transferência das sedes de órgãos da administração pública para o centro da cidade, modernização da infra-estrutura viária e de transportes coletivos e, talvez, o instrumento mais importante: a criação do Projeto Alegria Centro por meio da Secretaria de Planejamento (SEPLAN). Este projeto, que recebeu a colaboração de diversas secretarias do governo municipal, prevê isenções fiscais para os empreendimentos instalados na região central nas Áreas de Proteção Cultural - APC<sup>136</sup> (Fig. 68).

<sup>134</sup> HALL, Peter. Cidades do amanhã, 2002, p. 407.

<sup>135</sup> GUIMARÃES, João F., op. cit., p. 137.

<sup>136</sup> Dados fornecidos pela Secretaria de Planejamento de Santos – SEPLAN. (informação pessoal).



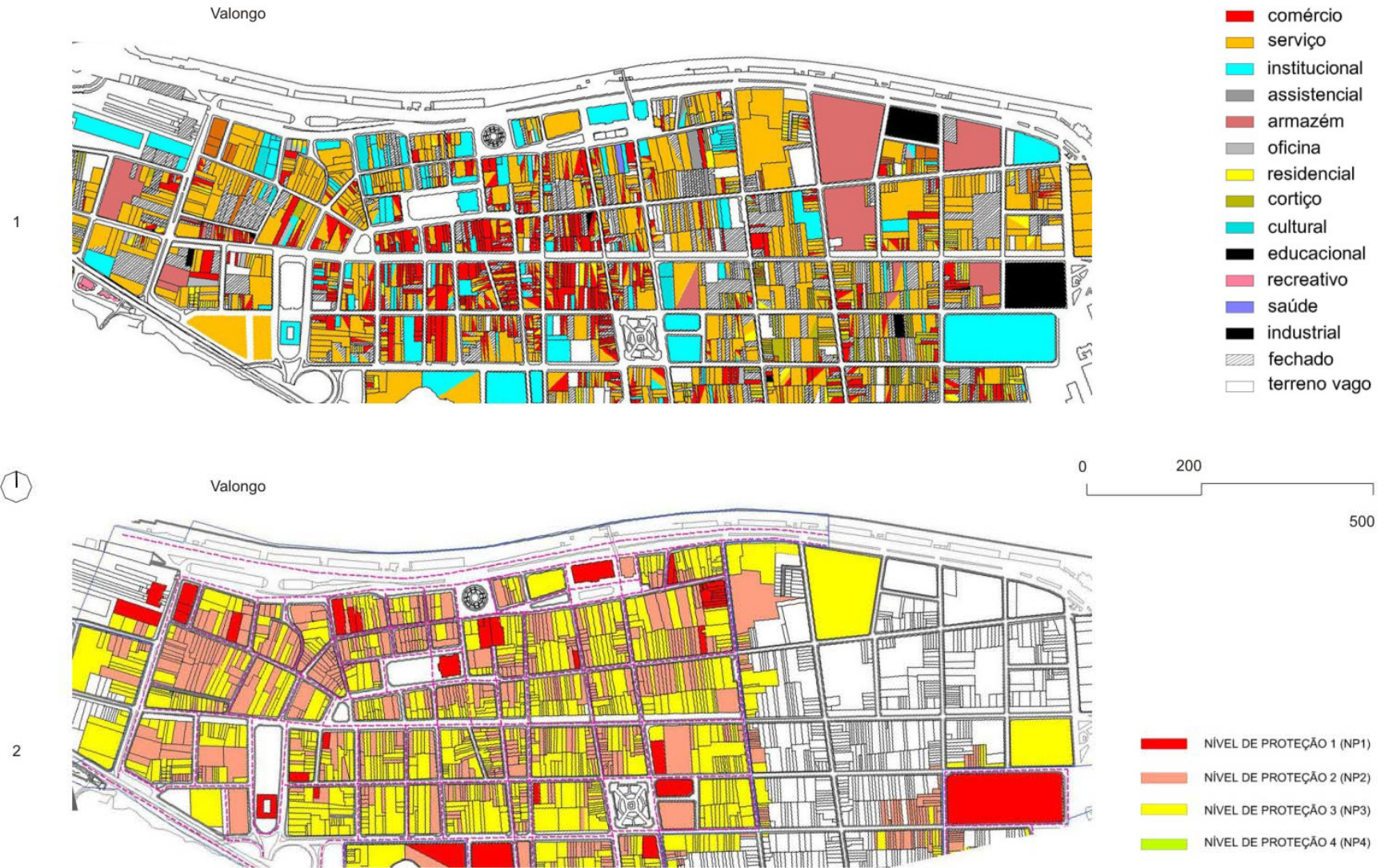


Fig. 68. 1 - Mapas de uso do solo | 2 - Níveis de proteção do centro histórico de Santos. Fonte da base cartográfica: SEPLAN - Secretaria de Planejamento de Santos.

O objetivo do Alegria Centro é retomar o desenvolvimento socioeconômico do centro e beneficiando, por consequência, a cidade como um todo, através da instalação de empresas na região central por meio de iniciativas voltadas à diversificação de atividades como o comércio, entretenimento e turismo - possibilitando o fluxo de pessoas e o uso do centro por 24 horas - em conjunto com a valorização da paisagem urbana e da recuperação do patrimônio histórico. Este programa dispõe ainda de fortes instrumentos de divulgação que visam a valorização deste trecho da cidade, transformando-o na principal atração da região.

Além destes mecanismos, a Prefeitura Municipal de Santos, por meio da Secretaria de Planejamento, criou um Escritório Técnico - previsto na Lei nº 470/2003 - que se encontra devidamente pronto para assessorar a implementação de empreendimentos no centro. Profissionais da administração municipal fornecem aos empresários, dentre outras informações, identificação dos imóveis que poderão receber novas empresas e dados estatísticos da região central. O Escritório Técnico do Alegria Centro está localizado

no pavimento térreo da Estação do Valongo (Largo Marquês de Monte Alegre, s/nº).<sup>137</sup>

Entretanto, a recuperação da interface portuária configura um desafio muito mais complexo, exigindo um plano diretor detalhado, além profundos estudos e investimentos que fogem ao alcance do Projeto Alegria Centro e seu escritório técnico. Guimarães nos lembra que cada cidade, agência ou promotor faz uma leitura muito própria do território, variando aspectos formais e sociais em função dos objetivos estratégicos de cada entidade, sem ter por base um grande pormenor de desenho. No entanto, algumas características são comuns aos planos:

- Implementação de serviços;
- Reforço e expansão dos centros cívicos e econômicos;
- Produção de “gentrification”;
- Regeneração, revitalização e reabilitação de edifícios para novos usos;
- Reavaliação contínua do processo de financiamento, uma vez que se trata de um investimento de alto risco.<sup>138</sup>

<sup>137</sup> Fonte: site oficial da PMS, [www.santos.sp.gov.br/planejamento/revita.htm](http://www.santos.sp.gov.br/planejamento/revita.htm). Acessado 20 de Agosto de 2007, 16h12.

<sup>138</sup> GUIMARÃES, João F., op. cit., p. 145.

Ainda segundo Guimarães, os usos dominantes nestes casos são: serviços, habitação, comércio, recreio, lazer e turismo. Nas últimas duas décadas surgiram novos usos, tais como a indústria de alta tecnologia e de informação, que ocupam velhos edifícios ou propõem edifícios novos cada vez mais emblemáticos.

Junto a estas intervenções fomenta-se a introdução de transportes públicos, como o metrô de superfície ou subterrâneo, elétricos ou linhas de ônibus urbanos, funcionando como elementos dinamizadores das atividades locais e permitindo a diminuição do excesso de veículos privados, facilitando o acesso ao comércio, lazer e trabalho.<sup>139</sup>

Do ponto de vista de Borja e Castells, em todas as escalas do planejamento:

O modelo de gestão exige uma liderança forte capaz de garantir a coerência do conjunto e que defina e assuma um projeto de cidade. Esta liderança deve coordenar uma série de procedimentos ou atuações estratégicas correspondentes a um projeto de consenso global. Segundo esta ótica as atuações estratégicas baseiam-se em um conjunto de ações aparentemente setoriais, especializadas e polivalentes, transformadoras e articuladas em um conjunto coerente, cabendo às atuações

públicas as operações não rentáveis, e aos atores privados a promoção e o desenvolvimento das iniciativas não lucrativas.<sup>140</sup>

Desta forma, o projeto pode ser pensado em diferentes instâncias, de maneira que a sua execução seja possível e plausível, utilizando a infra estrutura existente e respeitando o tecido urbano envolvente. As novas estruturas devem ser aplicadas com extremo cuidado, fomentando a renovação e atração de atividades, sem gerar novos problemas.

Ao longo dos últimos anos foi possível vislumbrar que importantes cidades europeias, norte-americanas e sul-americanas recuperaram suas áreas portuárias obsoletas, convertendo-as em projetos de renovação urbana com grande poder atrativo de investimentos. Nestes processos de revitalização e reabilitação se destacam algumas questões importantes que devem ser resolvidas:

**Aquisição do terreno:** é um dos maiores obstáculos iniciais, envolvendo negociações que podem se prolongar durante anos e condenar, logo de início, qualquer idéia de projeto, exigindo em muitos casos processos de expropriação e regimes de exceção de apoio à intervenção;

<sup>139</sup> GUIMARÃES, João F., op. cit., p. 146.

<sup>140</sup> BORJA, Jordi; CASTELLS. Local y Global: la gestión de las ciudades en la era de la información, 1997, p. 259.

**Estudo do meio envolvente:** é essencial estudar o entorno dos novos projetos, no sentido de se avaliar suas potencialidades e proceder a uma adequada integração dos novos territórios, tentando eliminar a criação de novos guetos;

**Complexidades construtivas:** a construção de novos edifícios e de novas infra-estruturas em territórios muito marcados por anteriores usos e, a necessidade de proceder à reabilitação de muitos edifícios marcantes denotam processos construtivos complexos;

**Capacidade de acessos e transportes:** muitas destas áreas são inacessíveis à população devido à sua localização e à existência de obstáculos físicos, tais como velhos armazéns, vias férreas e auto-estradas, dando origem a discussões alargadas entre diferentes autoridades públicas, que acabam fazendo estender e ampliar um dos fatores mais adversos ao desenvolvimento: o tempo;

**Desenvolvimento do plano geral:** O plano geral deverá ser aprovado pelos interventores públicos e privados, levantando questões sobre o que o plano irá oferecer e retirar à cidade e às suas comunidades (necessidade de discussão pública);

**Aceitação do projeto por parte da comunidade:** Em diversos casos, os interesses defendidos pela comunidade e pelos investidores entram em rota de colisão, uma vez que os primeiros defendem as necessidades sociais e ambientais, enquanto os segundos procuram apenas lucro. Trata-se de proceder a

discussões que visam chegar a um quadro de intenções e compromissos entre a comunidade e o investidor.<sup>141</sup>

A cidade de Santos enfrenta os mesmos problemas, sendo a aquisição do terreno, um destes pontos, já solucionado. Em matéria publicada no Diário Oficial de Santos, constatamos que a prefeitura adquiriu um terreno de 43 mil metros quadrados, junto à Estação do Valongo, “a escritura foi assinada na tarde do dia 24 de março de 2006 e custou aos cofres público R\$ 11,7 milhões”<sup>142</sup>, além das negociações entre a prefeitura e a CODESP acerca do convênio para a utilização dos armazéns junto ao centro histórico, desativados a aproximadamente vinte anos.

A municipalidade tem como objetivo principal a criação de equipamentos voltados para atividades turísticas, de lazer e empresariais, além de centros de treinamento voltados à atividades portuárias.<sup>143</sup>

Conforme apontado, no caso de Santos, a questão da propriedade e concessão de usos das áreas a serem renovadas, parece estar resolvida, no entanto, o caminho a

<sup>141</sup> GUIMARÃES, João F., op. cit., p. 146, (grifo nosso).

<sup>142</sup> Diário Oficial de Santos. Edição 25 de março de 2006.

<sup>143</sup> Jornal A Tribuna de Santos. Edição 8 de dezembro de 2005.

percorrer é longo e requer cuidados. Guimarães nos lembra que, quando esta questão está de fato resolvida, se inicia outra discussão:

Quem fica responsável pela gestão do novo território? A agência, a sociedade responsável pelo desenvolvimento do projeto, as autoridades municipais da cidade ou a autoridade portuária? Quem recebe os impostos taxados sobre os novos usos? Será que nas próximas décadas as cidades serão compostas por diversos espaços de uso público, mas geridos por agências e sociedades privadas? Quais são os limites dos territórios? Como solucionar as zonas de contato? A responsabilidade cabe à agência A ou B?<sup>144</sup>

Quanto aos equipamentos, as atividades desportivas, culturais e recreativas, edificadas ou em espaço aberto, são elementos de referência programática para projetos de intervenção na reconversão portuária. Por vezes, as novas ocupações geram a imagem da cidade e transformam os territórios em locais capazes de atrair o turista e o simples transeunte. Temos como exemplo, as seguintes cidades:

*South Street Sea Port*, Nova Iorque;  
*Inner Harbor*, Baltimore;

*Quincy Market*, Boston;  
*Pier 39 / Fisherman's Wharf*, São Francisco;  
*Isle of Dogs*, Londres;  
*Porto Vecchio*, Gênova;  
*Port Vell*, Barcelona;  
*EXPO'98*, Lisboa (Fig. 69).  
*Puerto Madero*, Buenos Aires.<sup>145</sup>

Concluindo sua teoria, Guimarães afirma que, para realizar corretamente a reconversão de determinado território, deverá ser adotado um esquema base regulador que defina as opções de infra-estruturas e os princípios gerais de transformação.

Há que contornar a rigidez das abstrações do planejamento tradicional e oferecer uma imagem que torne possível o debate e se chegue a conclusões capazes de fazer avançar o processo de reconversão, tentando sempre avaliar e contornar a questão da regulação total da proposta de intervenção, evitando assim impasses que diretamente prejudicarão todo o processo de regeneração. Uma divisão continental tem por base predominantemente em diferentes realidades de intervenção sobre a frente portuária e respectivo legado físico diferenças

<sup>144</sup> GUIMARÃES, João F., op.cit., p. 146.

<sup>145</sup> Ibid., p. 123.

culturais, econômicas, urbanas e sociais, que por sua vez são elementos fundamentais das intervenções.<sup>146</sup>

Do ponto de vista social, as cidades portuárias têm se confrontado com a perda de indústria e atividades portuárias, tendo que encarar novas questões sócio-econômicas e culturais. A perda de empregos aliada ao aumento do número de habitantes sem grande qualificação, no limiar da pobreza, faz com que parte deles emigre para as áreas onde existe indústria e trabalho.

No entanto, a cidade, ao reabilitar as suas velhas infra-estruturas introduzindo novas ofertas e atividades que não visam os residentes menos qualificados e privilegia os trabalhadores mais especializados, esbarra em outro problema:

O custo de vida, o preço dos imóveis e dos aluguéis de habitações e do comércio, é inflacionado. Esta nova cidade acaba se voltando para uma elite de classe média-alta, a qual, com o decorrer do tempo, vai ser a residente do território que anteriormente era um gueto onde viviam estivadores e trabalhadores das indústrias.

Esta transformação de mão-de-obra intensiva é definida nos países anglo-saxônicos como *gentrification*.<sup>147</sup>

Nestes casos, o que se observa de importante é a ligação dos locais socialmente “limpos” - espaços públicos recuperados que representam a prosperidade econômica - com redes locais e internacionais de turismo e comércio, destinados à uma pequena camada da sociedade, desconsiderando o significado de espaço público como espaço democrático.

Para Raquel Rolnik, no momento de se pensar em requalificação urbana nas cidades brasileiras:

Devemos levar em consideração as extensas áreas de infraestrutura existente, discutir com a sociedade e apoiar os municípios a elaborarem planos que dêem conta da complexidade da nossa realidade, distinta do que a apresentada pelas cidades dos países ricos.[...] Reabilitar os centros, segundo a estratégia de

<sup>146</sup> GUIMARÃES, João F., op. cit., pp. 123 - 124.

<sup>147</sup> Segundo Bidou-Zachariassen, em seu livro *De Volta às Cidades*, o termo “gentrification” foi utilizado pela primeira vez por Ruth Glass, no início dos anos sessenta (Glass, 1963) para descrever o processo mediante o qual famílias de classe média haviam povoado antigos bairros desvalorizados do centro de Londres, ao invés de se instalarem nos subúrbios residenciais, segundo o modelo até então dominante para essas classes sociais. BIDOU-ZACHARIASEN, Catherine. *De Volta à Cidade: dos processos de gentrificação às políticas de revitalização dos centros urbanos*, 2006, p. 22.

ampliar o espaço da urbanidade para todos, é o desafio que se coloca àqueles comprometidos com a produção de cidades mais justas, humanas e democráticas.<sup>148</sup>

Tais considerações fomentam a elaboração de ensaios ou possibilidades de ocupação e restauração do Largo, funcionando como uma espécie de antecâmara filosófica, onde o desenho da forma urbana deve ser entendido como uma disciplina autônoma, capaz de lidar com diferentes forças e influências que podem afetar o tecido urbano e, neste caso, como conjectura, podemos estabelecer formas de re-apropriação deste tecido na fronteira entre cidade e porto.



---

<sup>148</sup> ROLNIK, Raquel. In BIDOZ-ZACHARIASEN, Catherine. op. cit., p. 295.

Fig. 69. Lisboa- Parque das Nações - Expo 98. Foto do autor, 11 de julho de 2007.



#### 4.1.1. Disposições Sociais

Que fique, portanto, bem claro: a conservação dos antigos conjuntos arquitetônicos está ligada à conservação integral de seu conteúdo social; sua evolução está ligada à possível evolução histórica da antiga função. A substituição do velho conteúdo por um novo, por seu turno, conduziria rapidamente à transformação radical e à ruína das formas antigas [...] Uma só, portanto é a contradição a evitar: que as zonas de interesse histórico e artístico – as quais, no interesse geral, deveriam ser subtraídas ao interesses particulares dos especuladores – esses especuladores continuem a fazer o que bem entendem sem outro freio senão um débil regulamento edilício ou as proibições, freqüentemente impotentes, das superintendências das antiguidades e dos monumentos. A verdadeira, irredutível incompatibilidade não está na diversidade dos estilos históricos da arquitetura; está entre a sociedade histórica que mora nos centros antigos e, apesar de tudo, os conserva para a vida e a sociedade que pratica a especulação imobiliária e que não é, apesar da potência e prepotência econômica, a verdadeira sociedade de hoje e de amanhã.<sup>149</sup>

A exemplo de cidades americanas e européias, nos últimos anos, percebemos um aumento no número de cidades brasileiras que propõem intervir nos seus centros

---

<sup>149</sup> ARGAN, Giulio C. Projeto e destino, 2004, pp. 105-106.



antigos para recuperar qualidades ou funções que estariam sendo perdidas. No princípio eram pequenas intervenções voltadas, principalmente, para a revitalização do patrimônio. Mas, hoje, as propostas são mais complexas e articulam projetos de transformações das funções, do uso e do valor do solo.

Vários pesquisadores, na Europa, Estados Unidos e América Latina, estão preocupados com os efeitos que as intervenções de requalificação podem causar nas áreas centrais, pois existem muitos casos em que as famílias moradoras mais pobres foram substituídas por outras de classe média superior, fenômeno que tem sido chamado de gentrificação. Também no Brasil essa preocupação tem sido levantada no mundo acadêmico e pelos setores populares ligados a projetos habitacionais ou sociais nas áreas centrais.<sup>150</sup>

Além do processo de gentrificação encontramos outras questões nas políticas e estratégias de intervenções urbanas que merecem maior atenção e que, segundo Somekh e Campos, após duas décadas de grandes projetos de renovação urbana inseridos nos cenários do planejamento estratégico, é possível verificar alguns limites desse modelo:

Ao passar ao largo das carências habitacionais, de infra-estrutura e de serviços sociais que continuam comprometendo as regiões metropolitanas, particularmente no Terceiro Mundo, os projetos estratégicos parecem constituir uma faca de dois gumes no que se refere aos problemas da integração econômica, do desemprego e do combate à exclusão social;

Na medida em que a recuperação da valorização imobiliária (por meio das entidades autônomas que implementam os projetos) financia melhorias urbanísticas, de infra-estrutura e atratividade na área de intervenção, tais qualidades acabam sendo usufruídas primordialmente pelos próprios "investidores" e seus clientes. Na melhor das hipóteses, uma parte da valorização imobiliária pode ser empregada pelo poder local para financiar algumas obras mais abrangentes de infra-estrutura, habitação e equipamentos sociais; Áreas de lazer e espaços livres podem ser disponibilizados para a população em geral, democratizando o acesso ao incremento da qualidade urbana – talvez o maior ganho efetivo proporcionado pela implementação de tais projetos.<sup>151</sup>

Mas, segundo este raciocínio, é justamente na esfera econômica que comparecem algumas das principais

---

<sup>150</sup> BARRETO SILVA, Helena M., 2006, in BIDOU-ZACHARIASEN, Catherine., op. cit., pp. 7- 8.

<sup>151</sup> SOMEKH, Nádia; CAMPOS, Cândido Malta, op. cit., disponível em <http://www.vitruvius.com.br /arquitextos>, 2005.

limitações, onde a criação de empregos, quando ocorre, se concentra nos extremos da escala social:

Postos altamente qualificados, de um lado, e *menial services*, de outro; vantagens e lucros encaixados nos fluxos financeiros internacionais não revertem necessariamente em benefício da esfera local; exclusivas e diferenciadas, as áreas centrais requalificadas acentuam o contraste centro-periferia; os grandes projetos de renovação urbana acabam exacerbando tendências vigentes na urbanização contemporânea. Os benefícios fiscais e de desregulamentação precisam ser realçados, assim como os investimentos públicos em infra-estrutura, aumentando, do ponto de vista da cidade, o ônus da iniciativa.<sup>152</sup>

Portanto, promover o desenvolvimento de áreas degradadas de maneira que a comunidade local seja inserida nestes processos de reativação urbana e econômica e figura, sem dúvida, como prioridade e deve estar contemplada nas novas políticas públicas. Neste sentido, são considerados dois pontos apresentados por Somekh e Campos:

Primeiro a busca da inclusão de diferentes setores populares, em um quadro de crescimento e evolução econômica. Combatem-se os efeitos excludentes da nova ordem mundial com linhas de

---

<sup>152</sup> SOMEKH, Nádia; CAMPOS, Cândido Malta, op. cit., disponível em <http://www.vitruvius.com.br /arquitectos>, 2005.

ação, programas e projetos que tirem proveito das especificidades e potencialidades de cada região, sempre partindo dos interesses da população local e, a aplicação do conceito de governança urbana<sup>153</sup>, como medida da capacidade de gestão compartilhada entre diversos agentes, permitindo que o processo de tomada e implementação de decisões seja assumido, de maneira democrática, participativa, negociada e transparente, pelas forças locais.

Segundo, as ações da União Européia e do Fundo Europeu de Desenvolvimento Regional 1990, Somekh e Campos, constataram algumas medidas que podem surtir efeito e minimizar os impactos das políticas liberais, tais como: Financiar projetos-piloto de renovação em diversas cidades, envolvendo uma gama de setores de atuação, como meio ambiente, habitação, saneamento, cultura, etc., incluindo projetos de regeneração urbana e conversão industrial, onde a ênfase da atuação do fundo foi concedida à regeneração estratégica de áreas urbanas.<sup>154</sup>

Somekh e Campos afirmam que, no caso europeu, nas antigas regiões manufatureiras ou portuárias afetadas pela decadência econômica, o programa começou a buscar

---

<sup>153</sup> Lipietz define o conceito de governança como abrangendo todas as formas de regulação que não são mercantis nem específicas do Estado. Governança seria a sociedade civil menos o mercado, mais a sociedade política local, os notáveis e as prefeituras. *ibid.*

<sup>154</sup> *Ibid.*

soluções inovadoras para diversos problemas de esvaziamento funcional, comprometimento ambiental e exclusão social. Implementaram projetos em pequena escala, financiados com aportes da União Européia e dos governos locais, cujo objetivo foi alavancar, por meio de intervenções específicas, um processo mais amplo de revitalização econômica – enfatizando a geração de emprego e renda; o apoio às pequenas e médias empresas; a qualificação profissional, considerando as iniciativas comunitárias. Desta forma, classificam os seguintes exemplos práticos:

Em Völklingen, na região do Saar (Alemanha) abandonada pela indústria siderúrgica, foi criado um centro comercial e tecnológico para sediar pequenas e médias empresas, concentradas nas áreas de informática, design e propaganda;

Em Wolverhampton, na Inglaterra, também um antigo centro siderúrgico, estabeleceu-se um "bairro cultural" que entre 1993 e 1998 atraiu 75 empresas, muitas delas na área de mídia e produção cultural, gerando mais de 1500 empregos;

Em Mulhouse, na Alsácia, abalada pelo fechamento das minas de potassa, foi criada uma incubadora para novos negócios e atividades industriais, gerida por empresa privada, com o fornecimento de empréstimos a juros baixos, bancados pelo Fundo, treinamento e assessoria para pequenos empreendedores;

Em Stoke-on-Trent, a indústria cerâmica ganhou novas perspectivas a partir da instalação de um centro de design;

Kop van Zuid, em Rotterdam, o programa financiou um centro de referência profissional com foco na questão do desemprego;

Groningen, Holanda, foi montada uma Rede de Desenvolvimento Sócio-Econômico baseada na cooperação entre empresas, associações comunitárias, ONGs e o governo local, buscando soluções conjuntas para a geração de empregos e a revitalização econômica.<sup>155</sup>

No entanto, ressaltam que nem sempre essas novidades constituem uma solução. Em muitos casos é flagrante o contraste entre a pujança das antigas atividades industriais e a pequena expressão das micro-iniciativas terciárias que pretendem ocupar seu lugar.

Com relação aos países do Terceiro Mundo e concluindo seu ensaio, Somekh e Campos, consideram que:

As agências multilaterais de financiamento também têm enfatizado as iniciativas de desenvolvimento local, na medida em que correspondem a seus ideais de participação comunitária, simplicidade de soluções e recurso ao potencial de cada região, no entanto, poucas vezes essa perspectiva têm levado em conta

---

<sup>155</sup> SOMEKH, Nádia; CAMPOS, Cândido Malta, op. cit., disponível em <http://www.vitruvius.com.br/arquitextos>, 2005.

os problemas relacionados ao esvaziamento de áreas industriais. Assim, torna-se mais espinhoso o enfrentamento da questão nos pólos manufatureiros em processo de reestruturação econômica.<sup>156</sup>

No caso de Santos, além do esvaziamento funcional de grandes áreas degradadas junto à faixa portuária contígua ao centro histórico, não percebemos o incentivo do uso habitacional nestes setores, o próprio poder municipal em seus projetos não aborda esta questão. Talvez, o incentivo ao uso residencial devesse ser contemplado, a exemplo de alguns modelos de reconversão urbana bem sucedidos, como o caso de *Kop van Zuid*<sup>157</sup>, na Holanda, onde este se mostra um importante dinamizador das atividades, usos, funcionamento local e inclusão social (Fig. 70).

<sup>156</sup> SOMEKH, Nádia; CAMPOS, Cândido Malta, op. cit., disponível em <http://www.vitruvius.com.br/arquitextos>, 2005.

<sup>157</sup> Em sua Tese de Doutorado, Pedro Sales faz uma análise minuciosa dos processos de renovação urbana de Rotterdam e, constata que *Kop van Zuid* é um dos melhores modelos europeus, onde mesmo com a implantação de grandes projetos, enfatizaram o desenvolvimento local. A Ponte *Erasmus* funciona como elemento chave na conexão da margem norte com a margem sul do rio *Maas*, esta conexão permitiu que empresas multinacionais se instalassem nesta margem, inserindo o bairro de *Kop Van Zuid*, antes empobrecido, em um dos centros de atividades da cidade. Além disso, criaram empresas com de caráter local, e habitações sociais, sem gentrificação. RIVABEN DE SALES, Pedro M., op. cit., passim.

As cidades devem ser capazes de oferecer condições para a inserção de grandes empresas multinacionais (captando para proveito para a economia do país, da região e da cidade) e ao mesmo tempo não perder as de pequena e média dimensão (com conseqüências diretas para a economia do bairro e da cidade).<sup>158</sup>

Para Argan a manutenção integral do conteúdo social é fundamental para a coerente conservação e recuperação dos centros históricos, com seus edifícios e monumentos:

O critério da intangibilidade dos centros históricos, enquanto sedes de uma sociedade ainda viva e felizmente não classificada pela renda como nos novos bairros, é portanto um critério progressista e não conservador. Mas intangibilidade não significa mumificação. Repete-se que o centro histórico de uma cidade não pode se tornar um museu. Mas pode continuar sendo, como é no mais das vezes, uma obra de arte. Para conservar as obras de artes temos um procedimento científico, o restauro, e este é a consolidação das velhas estruturas, mas também a eliminação racional dos acréscimos incongruentes. E esses acréscimos, levando-se em conta apenas os piores e mais recentes, são muitos. Não se trata de recuperar, como dizem os acadêmicos, “as características estilísticas dos monumentos”, mas a dimensão, o sentido de um espaço, já que este foi especialmente alterado ao longo do tempo, e mais gravemente nos últimos tempos, com a

<sup>158</sup> GUIMARÃES, João F., op.cit., p. 84.

inserção de construções intensivas, com a sobrelevações, com a ocupação de cada metro quadrado de terreno livre. Entende-se que a conservação e a reacomodação dos bairros antigos comportaria ônus financeiros muito superiores às possibilidades da população que ali vive; mas não existe outro caminho se quiser conservar algo mais do que os despojos frios e miseramente corrompíveis das cidades históricas.<sup>159</sup>



---

<sup>159</sup> ARGAN, Giulio C., op. cit., p. 105.

Fig. 70. Rotterdam – Ponte Erasmus, bairro de *Kop Van Zuid*, modelo de desenvolvimento urbano e serviços sociais. Fonte da imagem: [www.portofrotterdam.com](http://www.portofrotterdam.com)

## 4.2. Zona de fronteira

A palavra fronteira origina-se do latim *frons* ou *frontis* que significa frente, frontaria, face de uma coisa. Também do latim, in fronte (a partir da evolução do radical *frontis*). Ressaltando o caráter histórico deste conceito, Martin (1997, p.21) afirma que: “as próprias fronteiras do império foram chamadas de ‘limes’, o que originalmente significa ‘confim entre dois campos’ e que se referia, portanto à propriedade fundiária individual” [...] Falar de fronteira é falar do território mundial, antigo e atual. Em sentido etimológico, o termo abrange o universo geográfico, histórico, econômico, social, cultural, jurídico, ambiental, político e urbanístico nos espaços habitados da terra [...] quanto às formas e significados de fronteiras, na antiguidade eram representadas por muralhas, fortificações, fossos ou valas que tinham um sentido defensivo. Às vezes eram espaços vazios e imprecisos, formando fronteiras-zonas a separar Estados como a Caldéia e o Egito.<sup>160</sup>

Zona de fronteira é uma possibilidade. Estar entre a cidade e a água. No ponto de conexão entre a chegada e a partida. Construção de um novo lugar a partir do antigo com sua significação: é a investigação de uma nova imagem. A ênfase, neste sistema, está no fato da zona de fronteira ser “entendida e orientada para fora (força centrífuga), diferente

---

<sup>160</sup> TORRECILHA, Maria L. A fronteira, as cidades e a linha, 2004, pp. 19-25.

de limite, que está orientado para dentro (forças centrípetas)”<sup>161</sup>. Neste sentido o Valongo, a partir do Largo Marquês de Monte Alegre, funciona como um sistema intermediário (fronteira), fazendo a transição entre as diferentes regiões, atuando em uma das bordas da cidade, através dos elementos de conexão entre os sistemas gerais, apoiados nas “grandes vias e nos sistemas locais, pois a acessibilidade é o grande alimento das nossas cidades”.<sup>162</sup>

A visão de Solà-Morales, a respeito de nossa atividade como agentes transformadores do espaço urbano, deve ser considerada enquanto justificativa para este processo produtivo:

[...] a respeito de nossa atividade como pessoas que intervêm na cidade, muito menos capazes, muito menos potentes, muito menos compreensivas, enormemente limitadas nos meios, nas idéias, no tempo e em todas as condicionantes. Mas não podemos por isso, deixar de considerar princípios de ação que possa pelo menos dar a ilusão de que nossa capacidade de criar nosso

<sup>161</sup> MACHADO, Lia. Limites, fronteiras, redes, 1998, p.42.

<sup>162</sup> SOLÀ-MORALES, Manuel. O Centro da Metrópole: reflexões e propostas para a cidade democrática do século XXI. 2001. p.118.

próprio meio não é utópica nem fictícia, mas apesar de imperfeita, pode produzir.<sup>163</sup>

Portanto, se faz necessário conceituar a forma com que será abordada, neste trabalho, a questão da elaboração e representação da possibilidade do novo desenho urbano. Considerando que esta dissertação pode ser vista como um ensaio, logo, todas as propostas também o são, não se descartando a possibilidade de ligação com a realidade, através da materialização do trabalho na cidade ou, ainda, servindo como uma idéia matriz a ser aproveitada em alguma intervenção futura. Considerando a realidade mais próxima do trabalho - a “hipótese” - abre-se a oportunidade da experiência, da EXPERIMENTAÇÃO, da exploração, tanto do pensamento, como do projeto: “à interpretação se opõe à experimentação”.<sup>164</sup>

Se observarmos o trabalho como um processo de pesquisa, coleta e classificação de informação, associação, articulação de idéias, conceitos e propostas, veremos uma

<sup>163</sup> Ibid., p.114.

<sup>164</sup> “Interpretar é nossa maneira moderna de crer e ser piedoso”. DELEUZE, Gilles. GUATTARI, Félix. Mil platôs, capitalismo e esquizofrenia. Volume 01, 1995, p.22. ss.

estrutura metodológica com conteúdo muito amplo. Sabemos que este processo de pesquisa, geralmente, se estende durante anos e que cada estágio concluído representa o término de um ciclo, revela o contexto em que foi elaborado. Portanto, o trabalho aqui apresentado, revela o processo de busca, de utopia, o “fim” ou conclusão fica em aberto, representa apenas uma instância ou fase: o momento de formação do arquiteto.

Talvez o pensamento arquitetônico não exista. Mas se realmente algum pensamento devesse existir, só poderia ser expresso com as dimensões do alto, do supremo e do sublime. Vista desta forma a arquitetura não é uma questão de espaço, mas uma experiência do supremo, que não é superior, mas de certo modo mais antigo que o espaço, portanto, é uma espacialização do tempo.<sup>165</sup>

Desta maneira, com relação ao desenho urbano, Oliveira Elias o considera:

[...] sempre redesenho, das organizações inteiramente novas (que só podem configurar-se mediante faixas de redundância), às renovações parcelares e destas à proteção e manutenção do “patrimônio cultural” (que comporta critérios eletivos e graus de intervenção variáveis). Há, pois neste desenho aquela

<sup>165</sup> DERRIDA, Jacques. Escrever é um Modo de Morar, 1989. pp. 114–116.

interdependência e mútua-interferência passado/presente/futuro que implicando revisões e incertezas abriga a “regressão na progressão” e a “progressão da regressão” da qual fala Edgar Morin. Aliás, para Morin, a evolução [...] Não obedece nem às leis nem a um determinismo preponderante [...] não é nem mecânica nem linear. Não há fator dominante permanente que comande a evolução. O futuro seria, com efeito, muito fácil de predizer se a evolução dependesse de um fator predominante e de uma causalidade linear. Precisamos, ao contrário, partir da inépcia de toda predição baseada num conceito evolutivo tão simplista. A realidade social é multidimensional: comporta fatores demográficos, econômicos, técnicos, políticos, ideológicos... alguns deles podem predominar, em certo momento, mas há rotatividade da dominante. A dialética não anda nem sempre sobre os pés nem na cabeça: ela gira porque, antes de tudo, é jogo de inter-reações, isto é, circuito em perpétuo movimento.<sup>166</sup>

Segundo este raciocínio, o presente urbano ou a atualização cotidiana do código urbano, abarca uma contínua revisão dos elementos simbólicos que construíram os códigos passados, bem como uma investigação de novos elementos que apontam para os códigos futuros.

<sup>166</sup> MORIN, Edgar. p. 307 e ss. Apud. OLIVEIRA ELIAS, Eduardo. A Escritura Urbana. 1989. p. 136.



Esta atualização multidimensional e policausal encontra sua concretude na mobilidade dialética desse “presente-interdependência”, cujo desenho entrelaça o passado e o futuro e onde qualquer dominante é apenas provisoriamente dominante. Tal dialética expressa e é expressada pela linguagem (sempre se refazendo) desse desenho. Linguagem esta que é o lugar da simultaneidade policêntrica, aquela das semelhanças na diferença, cuja “lógica oximoresca”, para falar como Haroldo de Campos, possibilita a “coexistência e a correlação dos opostos”.<sup>167</sup>

Foi verificado que, alguns fatores ou dominantes que regeram o desenvolvimento e transformação urbana do Largo Marquês de Monte Alegre evidenciam seu caráter simbólico e mutante, contam parte da história da cidade e a importância da memória e permanência da relação de fronteira entre o porto e sua interface com a água.

É necessário retomar a centralidade do Valongo, não mais como setor ou núcleo de chegada e saída de produtos comercializáveis (como no auge da produção cafeeira), mas sim, através destes valores simbólicos e significados, herdados desde a fundação da cidade até o presente momento e que estão obviamente intrínsecos ao próprio

patrimônio ambiental urbano, ao imaginário e à memória coletiva da cidade.

Para melhor andamento deste trabalho foi fundamental o desenvolvimento de um pré-inventário de patrimônio ambiental urbano e arquitetônico, cujo objetivo principal é o reconhecimento destes valores históricos do Largo Marquês de Monte Alegre e seus edifícios e, possivelmente, o futuro estabelecimento de diretrizes de preservação destes elementos. Porém, no momento de definir e executar os trabalhos, foi encontrada a seguinte questão: o que, e como inventariar? Diante deste quadro, optou-se, justamente, por um pré-inventário ambiental, abrangendo não somente o casario, por proximidade de data de construção, mas considerando todo o patrimônio ambiental urbano, do entorno do Largo. Dando, desta forma, uma contribuição maior no âmbito urbanístico e estabelecendo maiores relações dos edifícios com a cidade e o porto.

Devido ao grande volume de informações foi definida a execução de um pré-inventário e não um inventário completo. Foram levantados os aspectos gerais do conjunto urbano, a volumetria externa das edificações, as principais características dos equipamentos e mobiliários, enfim, uma

---

<sup>167</sup> OLIVEIRA ELIAS, Eduardo. op. cit., p. 137.

varredura que capturou as principais feições do atual Largo Marquês de Monte Alegre. A área a ser recortada abrange o próprio Largo, a Rua do Comércio, a Rua Comendador Neto, a Rua São Bento [até o Porto] a Rua Tuiuti e a Rua Antônio Prado (Fig. 71).

Foram desenvolvidas fichas de levantamento<sup>168</sup>, cujo objetivo principal é identificar, documentar e registrar os bens imóveis localizados no espaço urbano do Largo, sistematizando e organizando todos os dados levantados em campo, além dos pesquisados em bibliografias específicas. O local foi totalmente mapeado<sup>169</sup>, sendo anotados o estado atual de ambientação, grau de alteração, estado de conservação, as características originais remanescentes do local, e seus aspectos históricos. Estas fichas dão suporte para a elaboração das propostas e indicação dos níveis de proteção, alteração de gabarito, planos de massa, inserção de mobiliário urbano, anúncios, enfim, a tomada de partido arquitetônico para a recuperação da centralidade deste local e a reativação efetiva de seus elementos constitutivos.

---

<sup>168</sup> Ver apêndice A.

<sup>169</sup> Ver apêndice B.



Fig. 71. Recorte da área inventariada. Fonte da foto de satélite: [www.googleearth.com](http://www.googleearth.com). Acessado 15/08/2006. Imagem criada pelo autor.

A possibilidade de retomada da centralidade do Largo, inicialmente pode ser descrita através de algumas ações integradas, por exemplo, tendo início com a recuperação e reativação dos Casarões do Valongo que, em conjunto com o Santuário do Valongo e a Estação São Paulo Railway, formaria um sistema arquitetônico-urbano ideologicamente embuído de questões do conhecimento racional e metafísico. Este sistema funcionaria, portanto, como pólo atrativo, onde razão e emoção fundem os elementos antrópicos aos naturais, devolvendo a água para a cidade e descortinando a paisagem do estuário.

Outro aspecto importante é a retomada dos eixos históricos das imediações. O primeiro com a Rua São Bento que evidencia a ligação entre o Mosteiro de São Bento e o Santuário de Santo Antônio do Valongo, além de possibilitar a conexão com a água. O segundo, o eixo comercial e religioso, da antiga Rua Santo Antônio, atual Rua do Comércio, que ligava a Igreja do Valongo à Igreja do Carmo, através das procissões que por ali passavam. Estas considerações aproximam a presente possibilidade aos projetos de revitalização que vêm sendo implementados pela prefeitura através do Projeto Alegria Centro, do percurso feito pelo

bonde que passa pelo Largo, além do incentivo à implantação empresas, bares e casas noturnas.

Obviamente, a proposta não pretende esgotar o assunto ou oferecer soluções para todos os problemas da cidade e do homem contemporâneo, seria muita pretensão. A idéia é apenas apontar uma possível saída ou caminho a ser observado. Talvez, como na definição de caminho de Jacques Derrida, onde este o distingue do método, exatamente por ser intuitivo, interpretativo, enfim, criativo:

Um caminho que não tem de ser descoberto, mas criado. E essa criação não é em absoluto distanciada da arquitetura. Cada lugar arquitetônico, cada residência tem uma condição prévia: que o edifício se encontre em um caminho, num ponto onde seja possível a partida e a chegada. Não existem edifícios sem ruas que conduzam a eles ou partam deles, tampouco edifícios sem caminhos internos, escadas, corredores ou portas. Se a linguagem não pode controlar estes caminhos que partem dos edifícios, significa que está enredada nestas estruturas, que está a caminho. A caminho em direção à linguagem (Heidegger), a caminho para alcançar a si mesma. O caminho não é um método. O método é uma técnica, um procedimento para se obter o controle do caminho, para torná-lo viável.<sup>170</sup>

---

<sup>170</sup> DERRIDA, Jacques., op. cit., pp. 114 – 116.

#### 4.2.1. Imagens para zona de fronteira

O urbanismo é uma atividade estética que se coloca numa área de interesse político. Na condição presente da cultura, o valor estético se produz num nível de atualidade histórica que se identifica com a política em vigor: no urbanismo moderno a convergência entre interesse estético e interesse político está tanto no método quanto na prática. Traduzir em figura a estrutura da sociedade significa desenhar e construir o espaço da sua existência, que é também o espaço e a razão formal da arquitetura. Já que também na arte o “mundo da vida” tomou o lugar do sistema do universo, a arquitetura moderna, como a arquitetura da sociedade ou urbanismo, constrói e manifesta o espaço da vida social do mesmo modo como a arquitetura clássica compunha e revelava nas suas formas o espaço da natureza.<sup>171</sup>

Após o desenvolvimento da pesquisa histórica e iconográfica, da análise sistemática das condicionantes físicas e sociais do entorno, além da confecção do pré-inventário do patrimônio ambiental urbano, foi possível perceber a necessidade urgente de reconversão urbana do Largo Marquês de Monte Alegre e região central de Santos.

---

<sup>171</sup> ARGAN, Giulio C. op. cit., p. 103.

A partir deste momento será delineado um ensaio, cujo objetivo é estabelecer uma dialética pautada pelos aspectos morfológicos e sociais, materializada na proposição de novas estruturas, em contraposição às estruturas existentes, sejam elas ambientais, urbanas ou arquitetônicas. Respeitando as proporções e criando novas condições ao lugar, o sistema resultante deve estar entre o direito de permanência do antigo e a inserção ou materialização do contemporâneo, com equipamentos de diversos usos, retomando suas características de centralidade geradora de fluxos urbanos.

A vocação turística de Santos deve ser vista como um importante fator e deve ser considerada. Segundo dados do poder municipal, na temporada de verão de 2006 - 2007, a cidade recebeu 4,5 milhões de turistas, sendo 490 mil passageiros de cruzeiros marítimos nacionais e internacionais, que fizeram escala no porto (Fig. 72). Este setor prevê um aumento de, aproximadamente, 6,5%, podendo alcançar os 528 mil turistas em 2008<sup>172</sup>.

A cidade conta ainda com o grande contingente populacional da região da grande São Paulo, que devido ao



Fig. 72. Temporada de cruzeiros marítimos de 2007. Fonte da foto: Secretaria de planejamento de Santos.

<sup>172</sup> Dados fornecidos pela SEPLAN e NESE. (informação pessoal).

fácil acesso à Baixada Santista, proporcionado pela duplicada e eficiente Rodovia dos Imigrantes, descem a serra para desfrutar das praias da região praticamente todos fins de semana, feriados, além daqueles que fazem turismo de um único dia. Este fenômeno pode ser verificado quase que na totalidade do ano, não se restringindo somente às altas temporadas.

Para efeito deste estudo, inicialmente foi elaborado um novo desenho urbano obedecendo apenas o recorte da área apontado no pré-inventário, sendo desconsiderado todo equipamento urbano existente, bem como a vegetação rarefeita e maltratada. No entanto, com o desenvolvimento de trabalho, foi verificada a necessidade de expandir a idéia matriz para toda a frente de água junto ao centro histórico, além do vetor oeste da ocupação.

Este estudo exploratório tem como elemento-chave o rebaixamento da Rua Antônio Prado ou Avenida Portuária que, devido ao grande fluxo de caminhões pesados que por ali passam, efetivando o escoamento de cargas do porto (Figs. 73 e 74), configura uma das maiores barreiras físicas desta interface portuária. Com este rebaixamento, a área ganha a possibilidade, muito rica, de concentrar todos os acessos

viários, estacionamentos, transportes coletivos, táxi, etc., no subterrâneo, possibilitando ainda, a criação de uma grande galeria de acesso ao Largo, uma espécie de praça coberta, com sanitários públicos, lojas e espaços de exposição, com acessos à superfície na forma de rampas, escadas e elevadores dotados de grande capacidade de transporte de passageiros.

Ao nível dos edifícios, o local ganha uma grande esplanada de contemplação e manifestações cívicas, logo em frente ao Largo e junto ao cais, onde será descortinada a paisagem marítima do porto, assim a cidade estará conectada com a interface da água. Nestas faixas serão implementadas praças com arborização e vegetação rasteira pisoteável, criando espaços públicos de lazer e descanso com grandes áreas sombreadas.

Portanto, além do ganho qualitativo da nova paisagem urbana, seria resolvido o problema do “gargalo” de escoamento do porto, sem interferir no patrimônio ambiental urbano existente, além de gerar grande acessibilidade ao local.

As ruas do Comércio, Comendador Neto, Tuiuti e o próprio Largo, podem ser transformadas em grandes

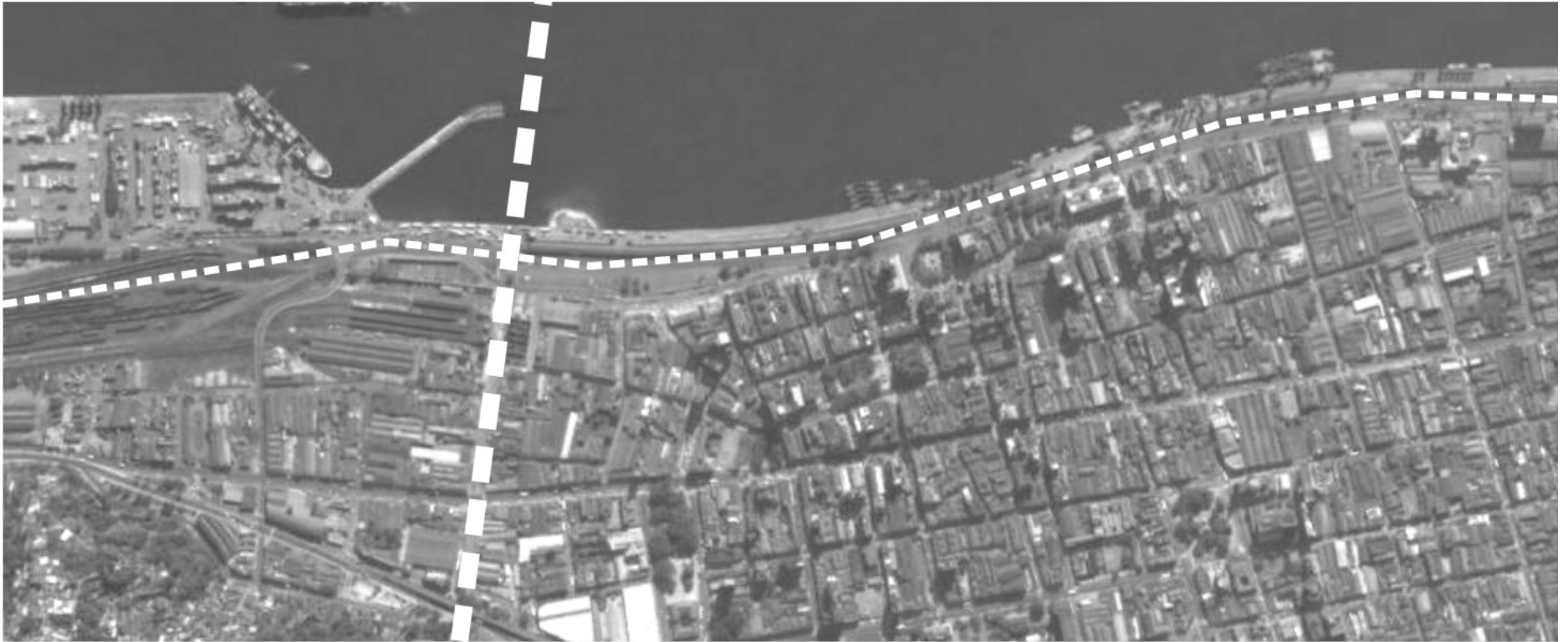


Fig. 73. Eixo da Rua São Bento, no sentido longitudinal e possibilidade de rebaixamento da Avenida Portuária, no sentido transversal. Fonte da foto de satélite: [www.googleearth.com](http://www.googleearth.com). Acessado 18/12/2007. Imagem criada pelo autor.



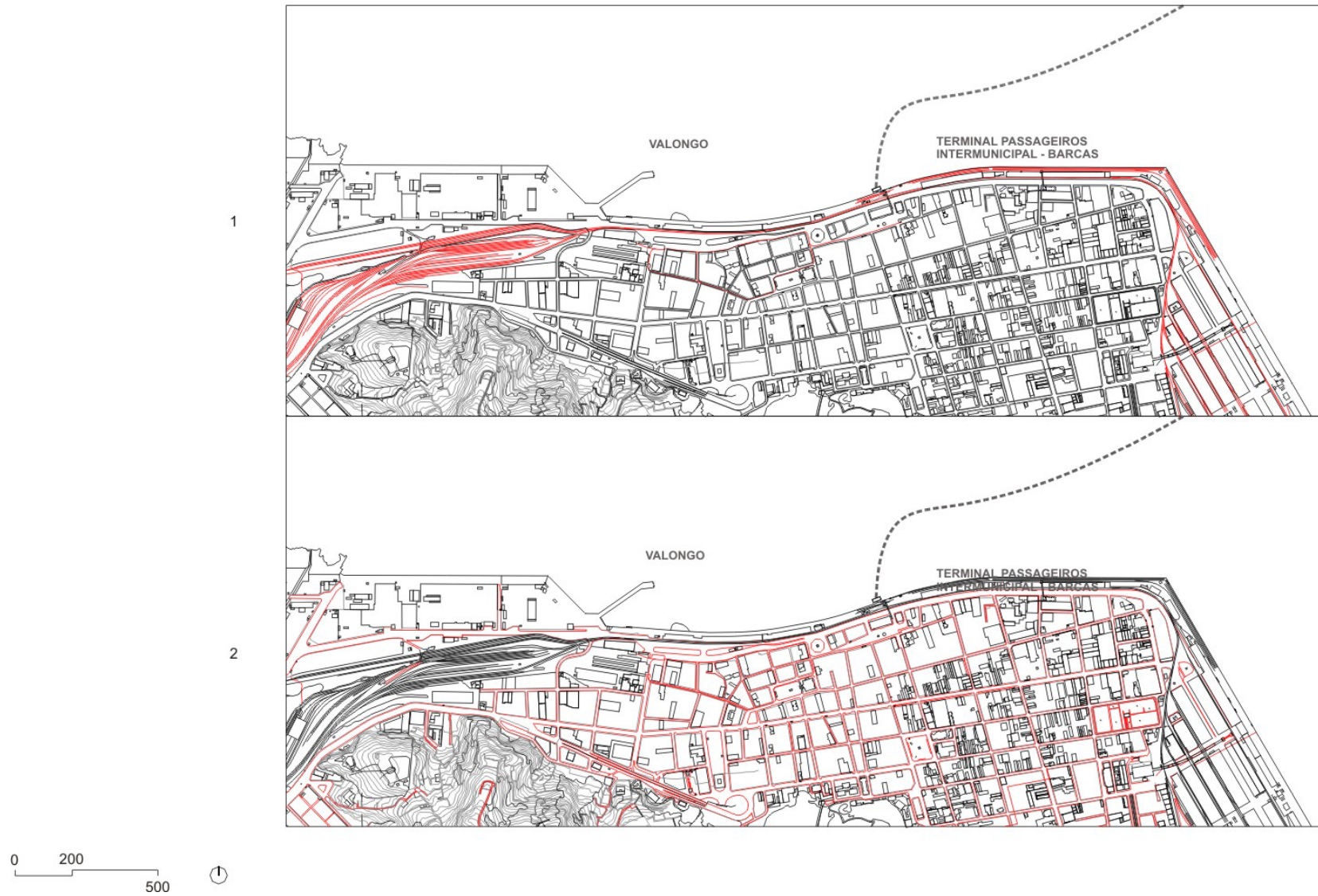
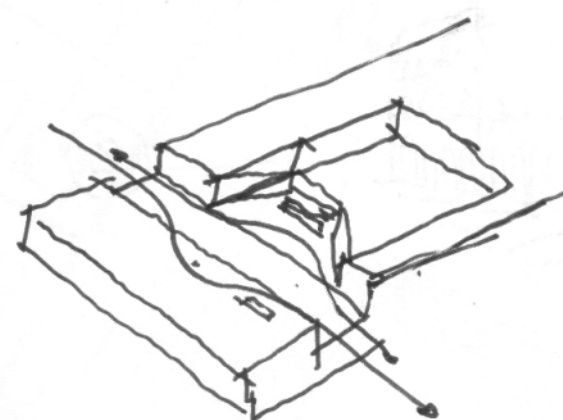


Fig. 74. 1 - Sistema ferroviário | 2 - Sistema Rodoviário. Fonte da base cartográfica: PRODESAN - Progresso e Desenvolvimento de Santos. Imagem criada pelo autor.



passeios para pedestres, dotados de elementos e obstáculos que controlam o fluxo de veículos, permitido apenas em caso de emergências. O bonde continua circulando pelo mesmo local, mantendo a ligação com a porção leste do centro. Atenção especial deve ser dada ao aspecto do piso, que busca o traçado do porto primitivo, o antigo porto do Bispo, marcando com mosaico português, em duas cores, o leito do Ribeirão São Bento, hoje canalizado, configurando um desenho que se abre quando se caminha em direção à água, favorecendo as visuais da frente portuária.

Para estabelecer a interface direta com o canal do porto é implantada uma grande passarela e atracadouro avançado no estuário, seguindo o eixo da rua São Bento, cujo objetivo é a busca de calado para atracação e a viabilização do embarque e desembarque de passageiros, oriundos dos transatlânticos em cruzeiros nacionais e internacionais, em terminal adequado (Figs. 75, 76 e 77). O desenho e posicionamento, deste grande atracadouro avançado, configuram uma grande área protegida, uma espécie de “berço” que pode ser utilizado como marina, que por sua vez, configura um uso indutor de atividades, gerador de empregos e serviços diretos e indiretos, além da possibilidade de



Figs. 75 e 76. Estudos exploratórios para rebaixamento da avenida portuária e criação de galerias e estacionamento subterrâneos. Desenhos do autor.

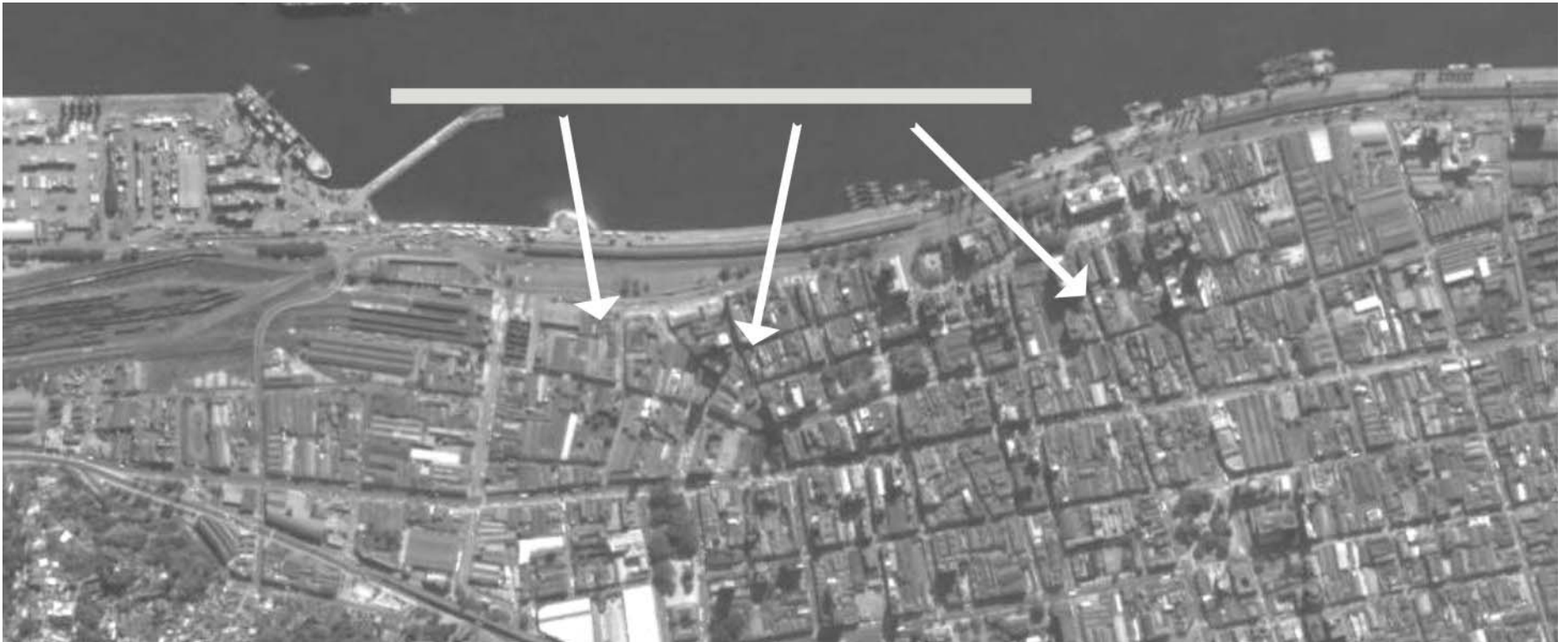


Fig. 77. Atracadouro avançado, marina mirante: relações visuais a partir do canal do estuário em direção ao centro histórico. Fonte da foto de satélite: [www.googleearth.com](http://www.googleearth.com). Acessado 18/12/2007. Imagem criada pelo autor.

embarque e desembarque de passageiros em circulação diária intermunicipal, em embarcações de menor porte. A expansão da intervenção para a criação de um modal de transportes coletivos, alavancando eficientemente todo o sistema de mobilidade, local e regional, é algo a ser perseguido. A área ganha ainda, com este atracadouro, um sistema externo, adjacente, orientado para a troca de energia.

Considerando que os problemas de deslocamento e acessibilidade, podem ser resolvidos com estas proposições, a preocupação deve ser direcionada no sentido da resolução e implementação dos usos. Para tanto, foram verificados alguns aspectos na tese de Manuel de Solà-Morales sobre as ações estratégias de reforço aos centros, onde, em primeiro lugar, o teórico classifica tais áreas a partir de três características funcionais distintas: Centro Patrimônio, Centro Moradia e Centro Econômico, e destaca a defesa do híbrido, do mesclado.

Tem-se falado nesses dias, acertadamente, da multifuncionalidade, da multiplicidade. Efetivamente acredito que as ações sobre o centro devem ser mescladas. Também não acredito que deva ser uma mescla de muitíssimas coisas, mas acredito que uma ação importante sobre o centro deve ter algo

sobre a residência, sobre os espaços públicos e, certamente, algo de rentabilidade produtiva, por pouco que seja. [...] Neste sentido, os produtos devem atuar sobre o centro dificilmente poderiam ser monotemáticos – poderiam ser monográficos. As ações sobre o centro devem ser sobre programas, por assim dizer, híbridos.<sup>173</sup>

Além disto, Solà-Morales aponta uma outra forma de abordagem acerca da recuperação dos centros:

Há ações feitas para reforçar a centralidade fora do centro, e há ações feitas no interior do centro, políticas de substituição, políticas de esvaziamento. Parece-me que as mais eficazes, pelo menos com as quais tenho experiência, estão as que funcionam nas bordas dos centros [...] há um fato importante nestas atuações, que eu chamaria de possibilidade de romper os limites do centro. O problema de romper os limites, é o centro ter limites imprecisos, indefinidos, e isso me parece substancial. Aí há um efeito de permeabilidade, um efeito de osmose entre o centro e seu território imediato, que me parece uma garantia imprescindível para a permanência, para a sobrevivência do centro. O centro é, por definição, ao meu juízo, uma situação de desequilíbrio. Se esse desequilíbrio não se mantém com um intercâmbio constante de energia com o exterior, para falarmos em termos de bioquímica, o centro se estrangula, morre.<sup>174</sup>

<sup>173</sup> SOLÀ-MORALES, Manuel., op. cit., p.112.

<sup>174</sup> Ibid., p.111.

Diante disto, as possibilidades de implementação de novos usos são norteadas a partir da restauração da infraestrutura instalada e dos edifícios atualmente vazios e degradados, compatibilizando os usos existentes e as pequenas sub-centralidades que se formam no centro histórico da cidade (Figs. 78 e 79), além da utilização da grande área posterior à Estação Ferroviária, com a construção de novas estruturas.

A restauração dos armazéns 1 ao 8, hoje em precário estado de conservação, permitirá que sua utilização esteja relacionada às atividades náuticas e serviços como restaurantes, centro de cultura, equipamentos de lazer e comércio, serviços de pequenas empresas de mídia, propaganda e produção cultural, com objetivo de gerar empregos e absorver a comunidade local. Estes edifícios possuem a capacidade de se relacionar tanto com a interface marítima quanto com a interface urbana. Estão na fronteira entre a cidade e a água (Figs. 80 e 81).

Santos além de sua vocação turística, funciona como o grande centro de negócios da baixada santista. Portanto pensar em equipamentos que reforcem este caráter e afirmem sua condição metropolitana é fundamental. Foi

constatado, desta forma, a necessidade de implantação de um grande centro empresarial e de negócios, indo de encontro aos anseios do poder municipal, latentes com a construção do pavilhão de exposições do Valongo atrás da estação ferroviária, inaugurado em 2004. Neste mesmo local, verificamos que existe uma área de aproximadamente quarenta mil metros quadrados, virgem, que era usada somente como pátio de manobras das antigas composições e, hoje, está abandonada (inclusive a prefeitura já estuda alguns projetos, com vocação empresarial neste terreno)<sup>175</sup>.

A criação de edifícios de escritórios possibilita a atração de novos negócios e implantação de empresas relacionadas ao porto e às atividades da região macrometropolitana de São Paulo. Junto a estas atividades foi considerada a instalação de hotéis e condomínios residenciais, dando apoio necessário a todo conjunto. Neste

---

<sup>175</sup> A prefeitura municipal desenvolveu em maio de 2007, um projeto de revitalização para toda a área central de Santos chamado Marina Porto de Santos, tendo como agentes a Secretaria de Planejamento de Santos – SEPLAN e a Secretaria de Assuntos Portuários – SEPORT, além do apoio do escritório técnico Alegria Centro. Dividido em três seguimentos específicos o projeto contempla em síntese as esferas turísticas, náuticas e empresariais. No entanto, não contempla a esfera residencial, o que do ponto de vista do desenvolvimento local, seria fundamental. PREFEITURA MUNICIPAL DE SANTOS. Marina Porto de Santos, 2007.



Fig. 78. Sistema de sub-centralidades e principais usos atuais. Fonte da foto de satélite: [www.googleearth.com](http://www.googleearth.com). Acessado 18/12/2007. Imagem criada pelo autor.





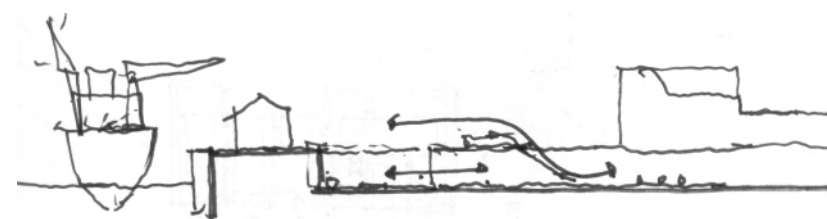
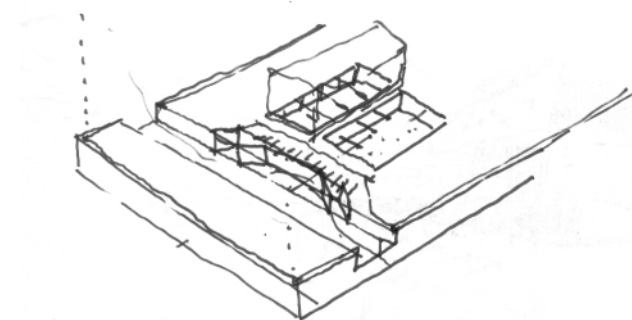
Fig. 79. Possibilidade de zoneamento misto com atividades de comércio, serviços, institucional, cultural, residencial e financeiro, criando novas estruturas e recuperando as existentes. Fonte da foto de satélite: [www.googleearth.com](http://www.googleearth.com). Acessado 18/12/2007. Imagem criada pelo autor.

novo sistema, estes usos são materializados na forma de três torres com 40 pavimentos cada e, aproximadamente 100 mil metros quadrados de área útil. As torres marcam a paisagem e configuram uma nova porta de entrada para Santos.

Do ponto de vista residencial, além da construção de novas unidades, é fundamental a restauração e conservação dos edifícios existentes no local, que refletem um belíssimo conjunto de arquitetura eclética, e sua conversão em unidades habitacionais. Inserindo a população neste contexto através da geração de trabalho em tais atividades, minimizando os impactos da exclusão social e oferecendo respostas concretas ao problema dos cortiços.

Habitar é o traço fundamental do ser (Sein) de acordo com o qual os mortais são. Talvez, tentando refletir assim no habitar e no construir, aclaremos um pouco mais que o construir faz parte do habitar e de que maneira recebe dele o seu ser (Wesen). Já nos daríamos por satisfeitos se habitar e construir ocupassem um lugar entre as coisas que *merecem ser interrogadas* (sobre si) e que continuariam assim entre aquelas as quais vale a pena pensar.<sup>176</sup>

<sup>176</sup> HEIDEGGER, Martin. Construir, Habitar, Pensar. In CHOAY, Françoise. O Urbanismo, 1997, p. 349.



Figs. 80 e 81. Estudos exploratórios: relações entre os Casarões e as galerias e estacionamento subterrâneos, e corte esquemático do rebaixamento da avenida portuária. Desenhos do autor.

Com estas considerações é possível verificar um outro aspecto interessante: o surgimento de novos vetores de expansão do centro, inverso aos do início do século XX, no sentido oriental, fazendo com que a estação e a igreja franciscana assumam duas frentes: uma voltada para o Largo e outra para o centro empresarial. Entendendo a cidade como um grande sistema maquínico, o Valongo e, principalmente, o Largo, funcionam como uma importante “prótese urbana”, fazendo a ligação entre o centro e a periferia, entre o antigo e o novo (Fig. 82).

Para o Largo Marquês de Monte Alegre, além de toda a operação envoltória com poder de requalificação e devolução da centralidade da área, apontamos a possibilidade de confecção de uma praça, em frente à Igreja do Valongo, cujo desenho recompõe o antigo alinhamento da Rua São Bento, conformando novamente o Largo, hoje, desconfigurado com o atual alargamento desta mesma rua. A restauração dos Casarões, neste sistema, é fundamental, pois este edifício, ainda que em estado de ruína, confere um forte poder de atração e inquietação aos seus observadores, para tanto, devemos verificar a hipótese de implantação de usos voltados para a esfera institucional, criando uma espécie

de projeto motor, capaz de articular não apenas suas atividades, mas as atividades do Largo como um todo, como por exemplo, um centro de pesquisas com biblioteca e midiateca pública.

Contudo, a idéia é que esta intervenção funcione como uma matriz ou elemento indutor de uma intervenção maior, abrangendo uma extensa faixa de cais, contemplando todo o centro histórico da cidade, já que o porto não possui uma faixa de operação terrestre que atenda à demanda atual das atividades retroportuárias e encontra-se obsoleto e inoperante neste trecho. O desenho proposto induz este processo, a cidade ganharia uma nova faixa de interesse turístico e o centro poderia retomar sua condição de pólo dinamizador da economia de Santos e da Região Metropolitana da Baixada Santista.

Seria primordial que os projetos de arquitetura para estas estruturas fossem fruto de concursos públicos nacionais de idéias, norteados pelos planos diretores e reguladores do território sob intervenção anteriormente propostos pela municipalidade, agências públicas e privadas de fomento e atuação urbanística, além do Instituto de Arquitetos do Brasil – IAB. Pois sabemos que, ao menos teoricamente, teríamos





Fig. 82. Largo - Valongo: Vetores/Linha e Prótese Urbana, sistema articulador das relações entre o porto e a cidade e entre o centro e a periferia. Fonte da foto de satélite: [www.googleearth.com](http://www.googleearth.com). Acessado 18/12/2007. Imagem criada pelo autor.

asseguradas a legitimidade e qualidade de tais propostas.

Considerando a esfera regional, a hipótese da construção de um ferro-anel, deve ser verificada. Tendo como ponto de partida o quadrilátero macrometropolitano formado pelas cidades de São Paulo, Santos, Campinas, São José dos Campos, Sorocaba e Cubatão, sendo que esta última pode funcionar como ponto de transbordo continental. Respondendo, desta maneira, à complexa logística dos deslocamentos desta região (Fig. 83). Esta questão, por um lado, pode ser pensada a partir do incentivo aos mecanismos de transportes de carga e escoamento da produção interiorana, alavancando e viabilizando a expansão do Porto de Santos, em suas relações com o restante do país e mercados externos. Por outro lado, pode-se pensar na resolução do problema de conexão e deslocamento de passageiros com a implantação de um super metrô de superfície. Sales apresenta alguns dados sobre os transportes de passageiros na Região Metropolitana da Baixada Santista e a conseqüente possibilidade de reativação de sua antiga malha ferroviária existente:

Tendo em vista o grande volume de viagens, que se realizam década de 1980. Através do projeto de integração das antigas



Fig. 83. Vetores/linhas: Esquema de mobilidade e conexões do quadrilátero da região macrometropolitana de São Paulo, através do ferro-anel e metrô de superfície. Desenho do autor.

entre Praia Grande, São Vicente, Cubatão e Santos, estudos sobre o aperfeiçoamento do sistema ferroviário datam do fim da RFFSA e FEPASA – 3º trilho e acesso a um terminal intermodal na Alemoa, o que, também evitaria o de composição de cargas ao longo da zona leste – a liberação da linha da antiga Sorocabana permitiria a implantação de sistema de Veículo Leve sobre Trilhos – VLT, de ligação entre Samaritá, São Vicente e o Macuco em Santos, podendo se integrar à malha ferroviária da Codesp e assim alcançar o cais Valongo-Paquetá. Entre Samaritá e Peruíbe de um lado e, Valongo e Cubatão de outro, a extensão do sistema poderia ser realizada pelo próprio Trem Inter-metropolitano – TIM, aos moldes dos trens de subúrbio.<sup>177</sup>

O governo federal possui um projeto para a construção do trecho norte do ferro-anel de contorno da grande São Paulo, o ramal permitirá que trens de carga deixem de cruzar a área urbana. Com orçamento de 1,1 bilhão de reais<sup>178</sup>, esta é uma obra que irá gerar impactos sobre o porto de Santos, tornando urgente a modernização de sua infra-estrutura de conexão. Neste sentido, para Borja:

Os objetivos principais das grandes atuações estratégicas são aqueles que permitem dar um salto qualitativo quanto à

acessibilidade e mobilidade do espaço urbano/regional e à geração de reconversão de centralidades no conjunto do território [...] por isso a maioria dos grandes projetos estratégicos está ligada a operações de viabilidade e transporte massivo, zonas de atividades logísticas, de realização ou reconversão de infra-estruturas de comunicações, estações, portos, etc.<sup>179</sup>

O Valongo acabaria funcionando, neste sistema, como um centro deslocado no quadrilátero, mas com posicionamento estratégico em relação às demais cidades do litoral sul e norte paulista. Reforçando sua vocação metropolitana frente ao pujante desenvolvimento da macro-região e inserindo todo seu passado histórico como arcabouço simbólico, refletidos em seus remanescentes arquitetônicos e urbanísticos. Assim, sua valorização não se explicará em si mesma, mas possuirá uma análise externa, além de permitir um novo desenho para a baixada santista.

Do ponto de vista econômico e do desenvolvimento local, Someck e Campos reforçam a necessidade de formas de ação formuladas e implementadas em nível local, com o objetivo de promover o desenvolvimento econômico:

<sup>177</sup> RIVABEN DE SALES, Pedro M., op. cit., pp. 152-153.

<sup>178</sup> PIMENTA, Ângela. op. cit., p. 90.

<sup>179</sup> BORJA, Jordi. O Centro da Metrópole: reflexões e propostas para a cidade democrática do século XXI, 2001, p. 70.

"Empreendedorismo local" não apenas o desenvolvimento de parcerias entre o poder público e o setor privado, mas a capacidade mais geral de articulação, por parte dos atores e forças sociais;

O governo local deve coordenar uma ampla gama de forças sociais, exercitando a governança urbana;

Muitas experiências recentes de articulação entre os setores público e privado apontam para uma possível reorientação do poder local, com vistas à inserção de questões relacionadas ao desenvolvimento econômico e social na agenda política;

O recurso à ação pontual dos governos locais coloca o risco do acirramento dos desequilíbrios regionais e internacionais, na medida em que algumas localidades estão melhor equipadas do que outras na luta autônoma pelo desenvolvimento; Para evitar os efeitos deletérios dessa disputa e das guerras fiscais suicidas [...] é preciso contar com instâncias regulatórias nas diversas esferas – local, regional, nacional e internacional.

O exemplo europeu convive com um alto grau de intervencionismo e com a multiplicação de iniciativas estatais estruturadoras, compensatórias e reguladoras, merece atenção especial nesse sentido.<sup>180</sup>

No entanto, apresentam alguns limites que já podem ser assinalados:

Esforço que apresenta autonomia relativa e que, conseqüentemente, não pode prescindir de políticas nacionais, estaduais e regionais de desenvolvimento;

Outros limites podem resultar do individualismo das tradicionais culturas municipalista e empresarial, da prevalência de interesses pontuais e casuísticos na esfera local, e da descontinuidade político-administrativa, que acarretam o risco de desestruturar esforços coletivos de longo prazo.<sup>181</sup>

Concluindo, destacam que, quando se discutem formas de estimular a geração de trabalho e renda, também devemos levar em conta que a maneira pela qual se dá o desenvolvimento econômico, muitas vezes determinada em âmbito nacional, condiciona o caráter da participação dos agentes, na esfera local, assim como a distribuição da renda gerada.

A reestruturação produtiva, os efeitos da crise econômica e as novas desigualdades sociais colocam em pauta a necessidade de elaboração de estratégias que articulem os agentes sociais no sentido de enfrentar problemas urbanos e regionais, sem negar os conflitos existentes e a necessidade de políticas efetivas de inclusão social na escala do país.<sup>182</sup>

---

<sup>180</sup> SOMEKH, Nádia; CAMPOS, Cândido Malta. op. cit., disponível em <http://www.vitruvius.com.br /arquitextos>, 2005.

---

<sup>181</sup> Ibid.

<sup>182</sup> Ibid.

Como visto, o incentivo para o surgimento de novos vetores/linhas de expansão física, econômica, social e cultural, funciona como uma forma de ressonância que, a partir dos valores históricos, simbólicos, de memória e permanência, apontam para um novo sistema contemporâneo de funcionamento local e regional, de cultura de classe e de massa e da democratização do solo urbano. Assim, é reafirmado o papel do arquiteto como agente transformador da sociedade (Figs. 84 a 101).

A grande tarefa cultural do arquiteto, hoje, é a recuperação da cidade, e não importa que a cura da cidade doente seja, como programa, menos brilhante do que a intervenção de novas cidades. Apenas através de uma rigorosa metodologia de terapia urbanística ainda se pode salvar a cidade como instituição histórica, sem comprometer sua atualidade de sistema de informação. A cidade, de resto, é o melhor aparato de mediação entre cultura de classe e cultura de massa, aquele que, mais do que qualquer outra coisa, poderá garantir o caráter intrinsecamente democrático da que será a nova estrutura – de massa – da sociedade e da cultura. Para que isso aconteça é preciso que os arquitetos, na qualidade de técnicos especialistas da cidade, retomem o controle de sua gestão, das suas mudanças, do seu desenvolvimento.<sup>183</sup>

---

<sup>183</sup> ARGAN, Giulio C. História da arte como história da cidade, 1998, p. 250.

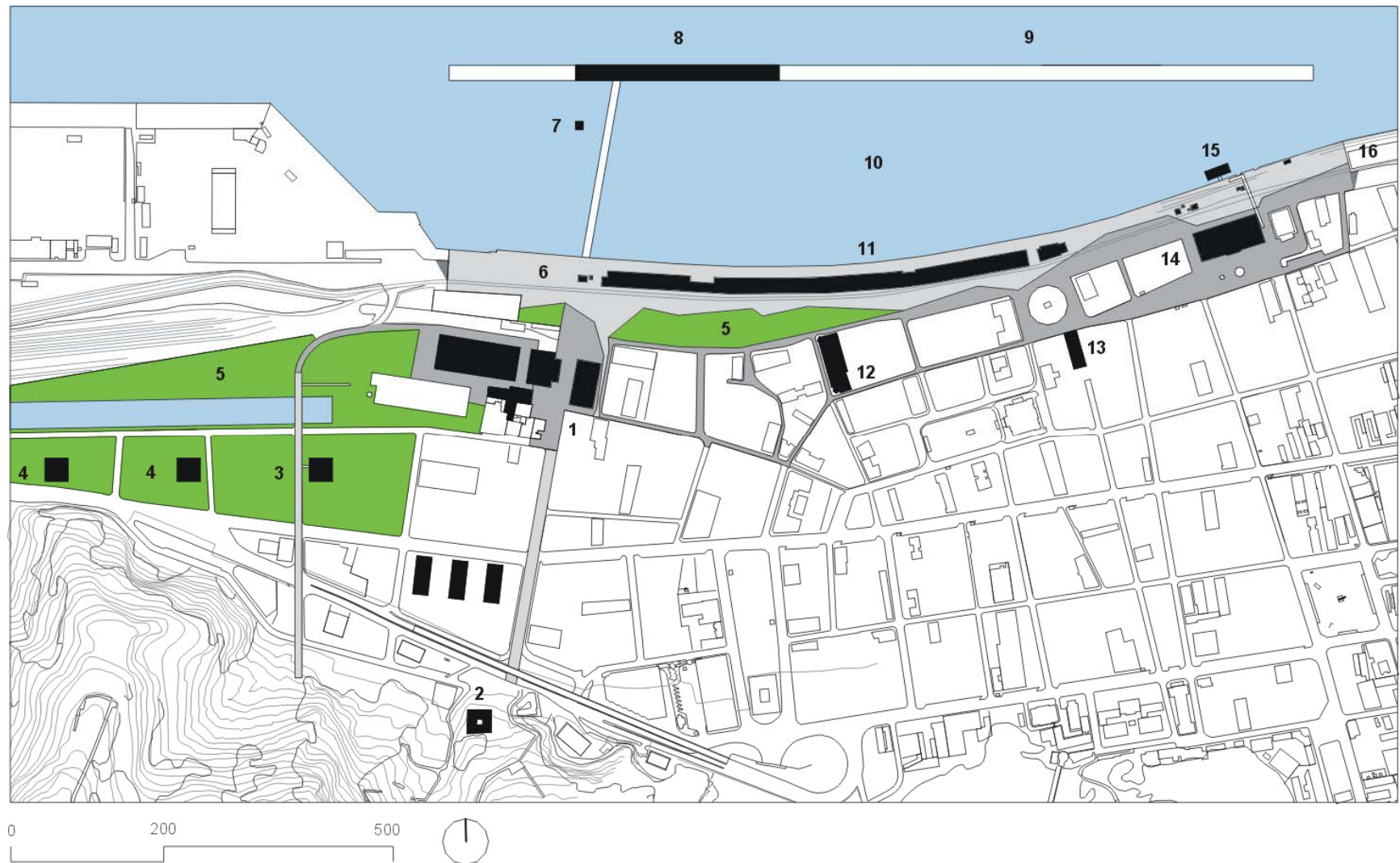


Fig. 84. Implantação Geral. 1 Largo Marquês de Monte Alegre | 2 Mosteiro de São Bento | 3 Hotel | 4 Escritórios | 5 Praça arborizada | 6 Esplanada de contemplação | 7 Controle portuário | 8 Terminal internacional de passageiros | 9 Atracadouro avançado | 10 Marina | 11 Armazéns restaurados | 12 Bolsa do café | 13 Igreja do Carmo | 14 Alfândega | 15 Terminal intermunicipal de passageiros | 16 Avenida Portuária rebaixada. Fonte da base cartográfica PRODESAN – Progresso e Desenvolvimento de Santos. Desenho do autor.

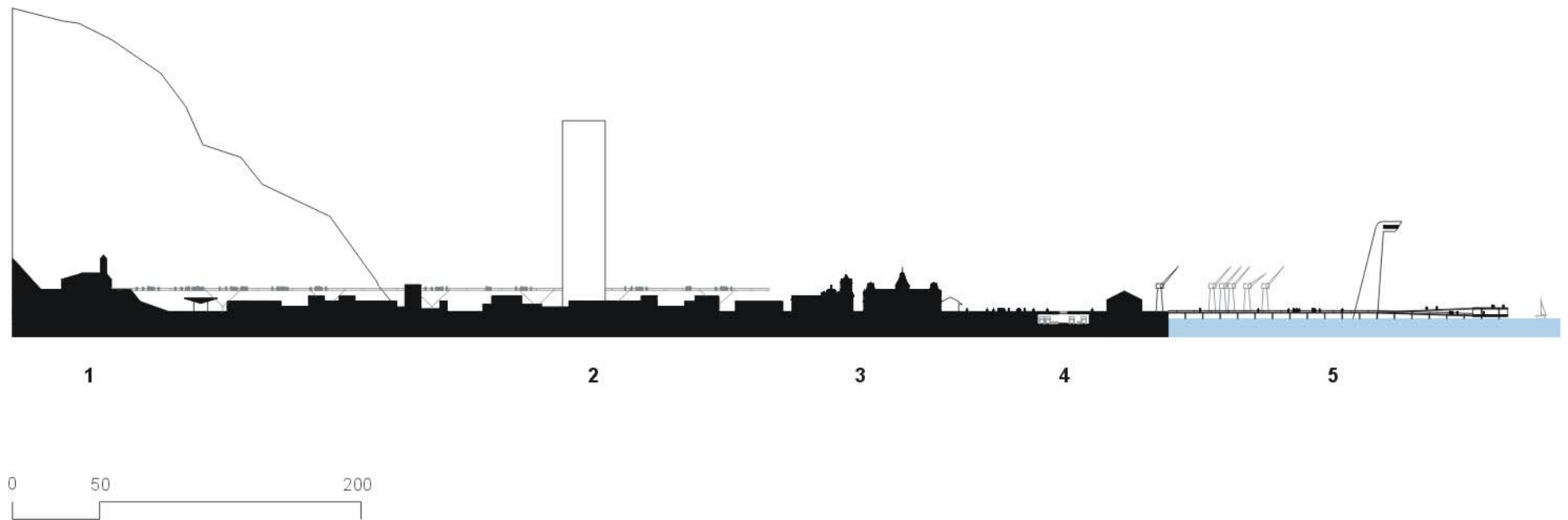


Fig. 85. Corte Longitudinal. 1 Mosteiro de São Bento | 2 Torres empresariais | 3 Largo Marquês de Monte Alegre | 4 Avenida Portuária rebaixada | 5 Marina. Desenho do autor.

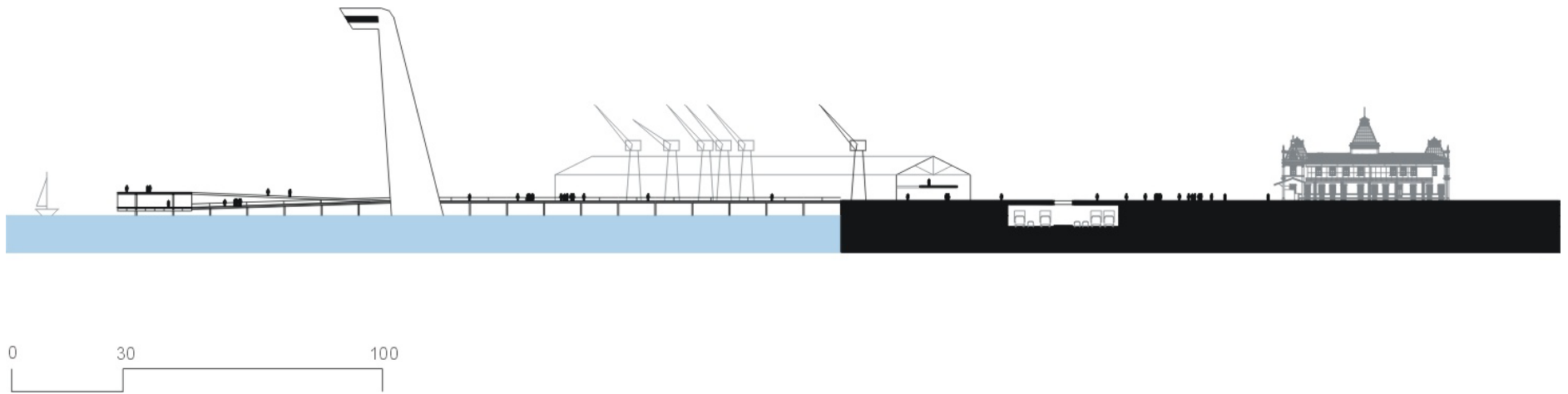


Fig. 86. Corte Longitudinal do Largo (Estação), esplanada de contemplação, armazéns e terminal de passageiros. Desenho do autor.



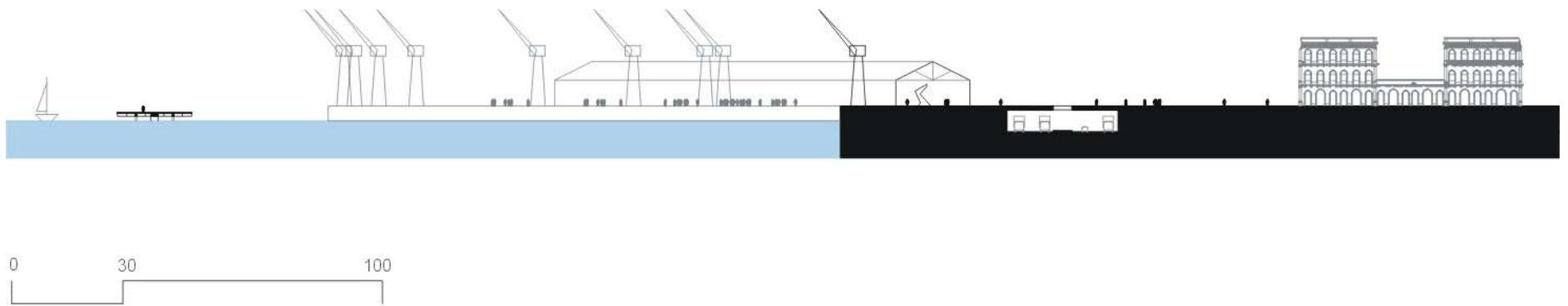


Fig. 87. Corte Longitudinal do Largo (Casarões), esplanada de contemplação, avenida rebaixada, armazéns e marina. Desenho do autor.



Fig. 88. Redesenho do estuário junto ao centro histórico. Fonte da foto de satélite: [www.googleearth.com](http://www.googleearth.com). Acessado 18/12/2007. Imagem criada pelo autor.

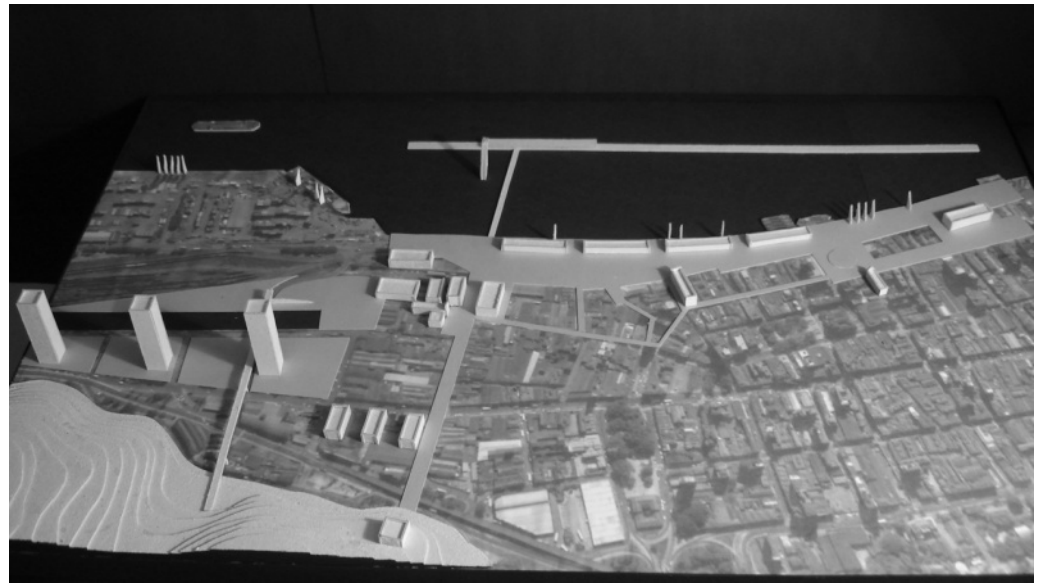


Fig. 89. Estudo exploratório volumétrico, vista geral do centro histórico de Santos recuperado. Neste sistema o Largo funciona como elemento de conexão entre o existente e as novas estruturas. Modelo e foto do autor.

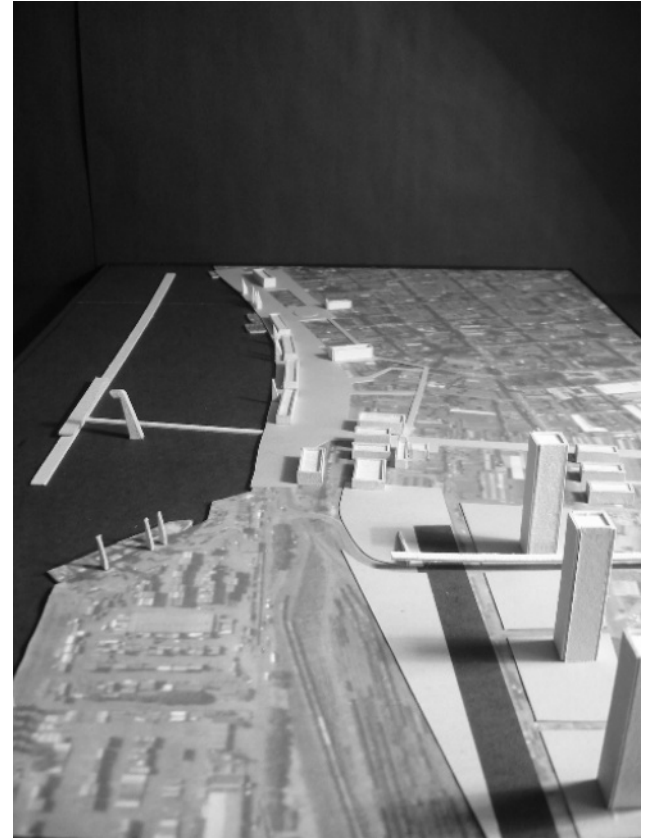


Fig. 90. Estudo exploratório volumétrico, vista do centro a partir do vetor oeste. Modelo e foto do autor.

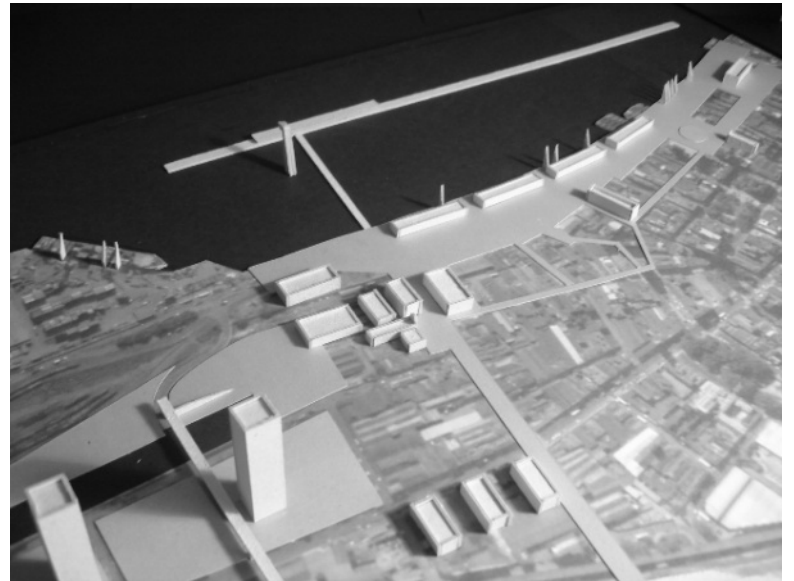


Fig. 91. Estudo exploratório volumétrico, vista do Morro de São Bento. Modelo e foto do autor.

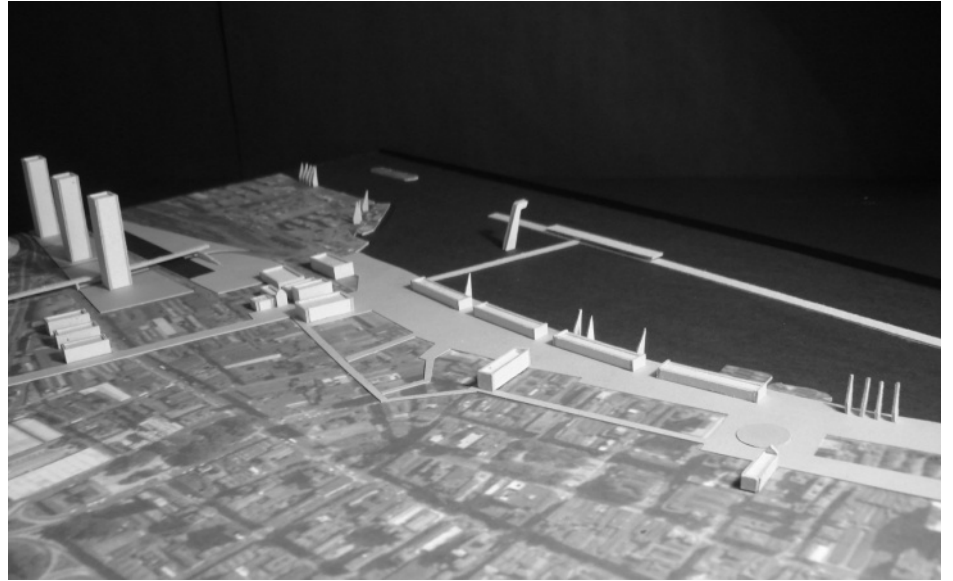


Fig. 92. Estudo exploratório volumétrico, vista a partir do Monte Serrat. Modelo e foto do autor.

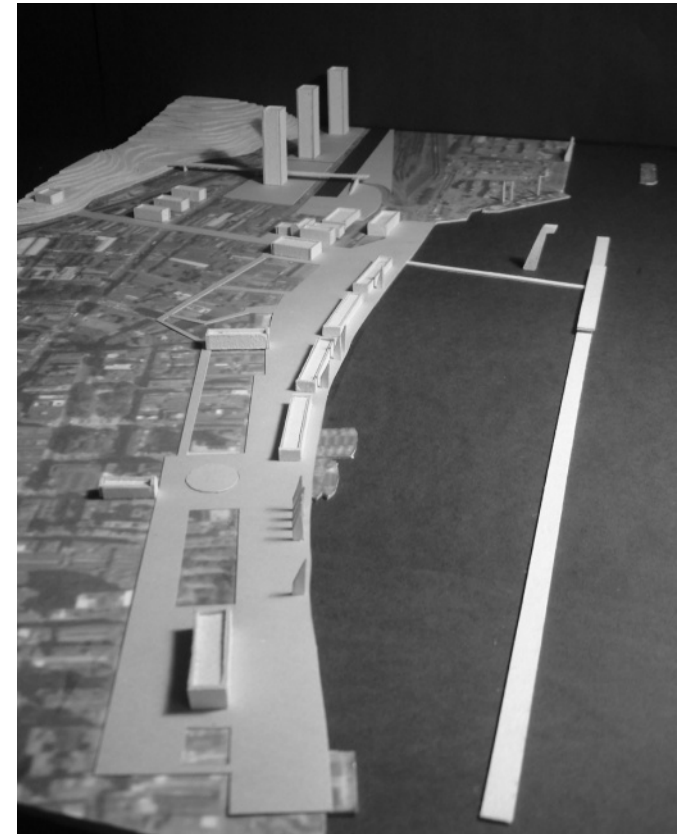


Fig. 93. Estudo exploratório volumétrico, vista do centro a partir do vetor leste, no primeiro plano atracadouro avançado com terminal de passageiros e berço para pequenas embarcações. Modelo e foto do autor.

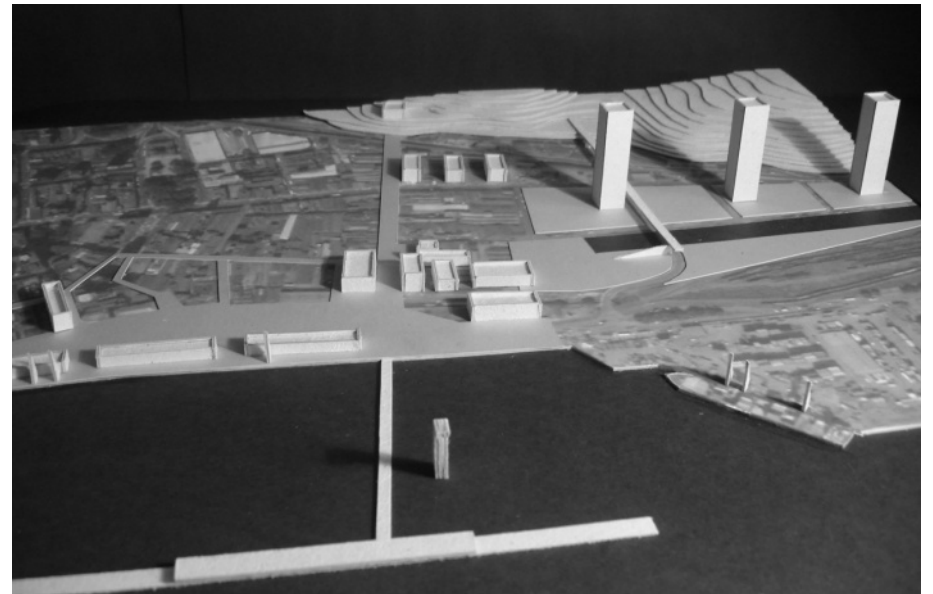


Fig. 94. Estudo exploratório volumétrico, eixo histórico da Rua São Bento recuperado, ênfase na conexão entre o Largo e o Mosteiro no sopé do morro. Modelo e foto do autor.



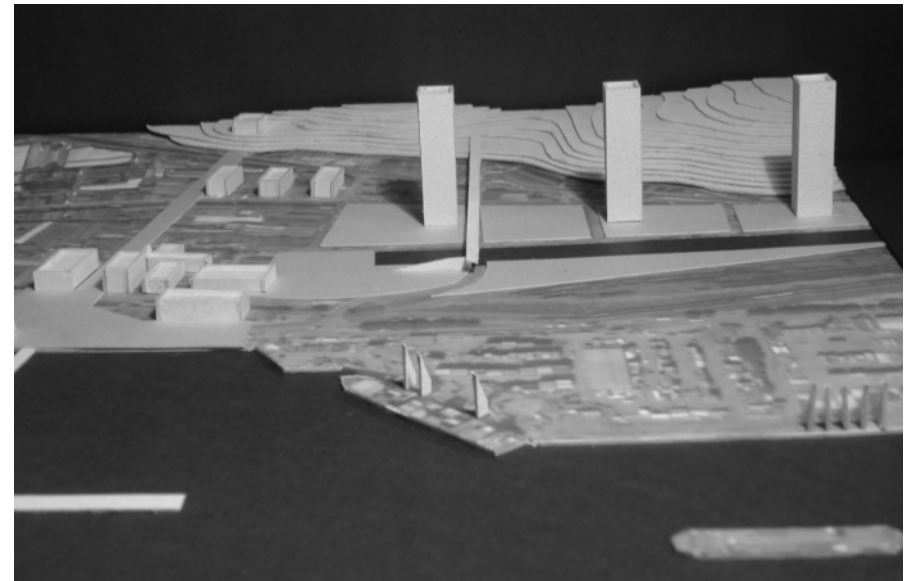


Fig. 95. Estudo exploratório volumétrico, área portuária operando e, ao fundo, centro empresarial. Modelo e foto do autor.

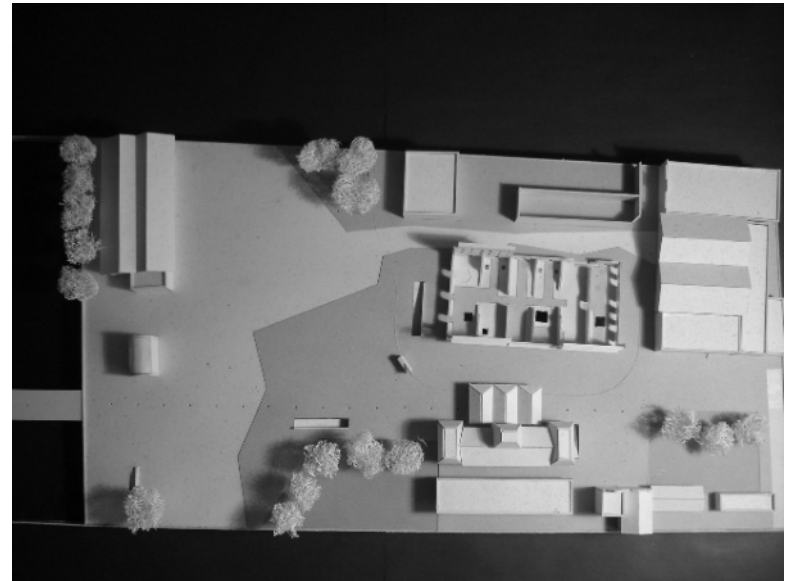


Fig. 96. Estudo exploratório volumétrico, Largo Marquês de Monte Alegre reconvertido, vista superior. Piso faz alusão ao traçado do antigo Ribeirão de São Bento. Modelo e foto do autor.



Fig. 97. Estudo exploratório volumétrico, Largo Marquês de Monte Alegre reconvertido. Modelo e foto do autor.

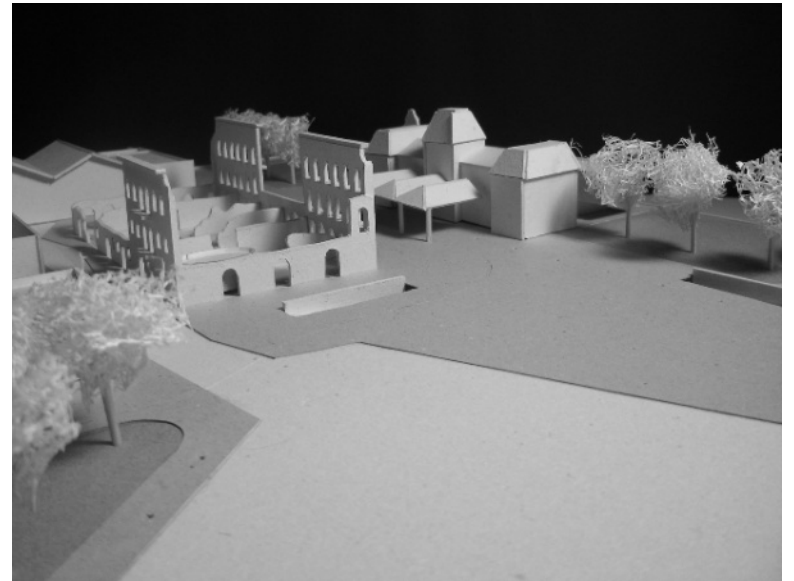


Fig. 98. Estudo exploratório volumétrico, Largo Marquês de Monte Alegre reconvertido. Modelo e foto do autor.

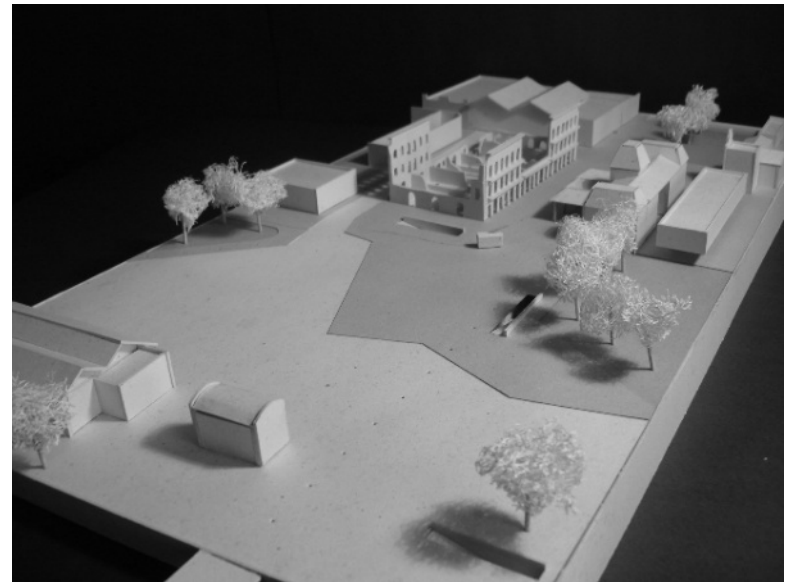


Fig. 99. Estudo exploratório volumétrico, relações entre a esplanada de contemplação e o Largo reconvertido. Modelo e foto do autor.

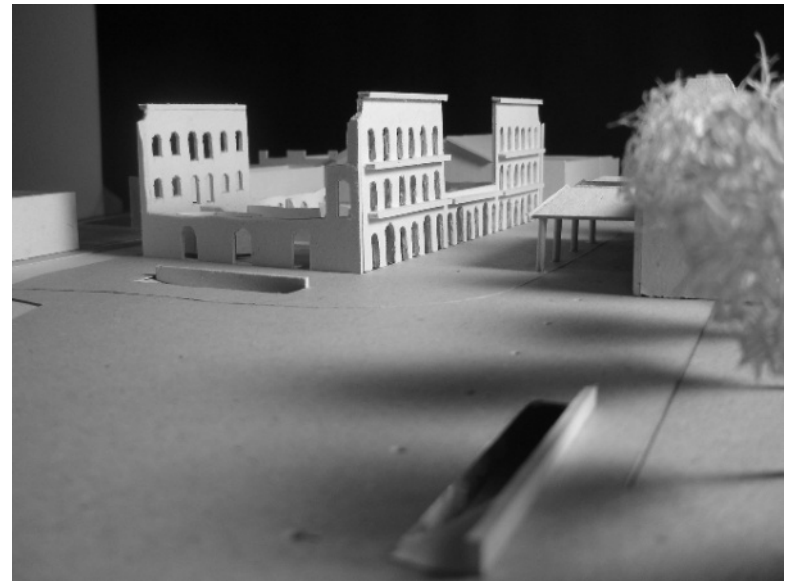


Fig. 100. Estudo exploratório volumétrico. Esplanada junto ao porto, ruínas dos casarões ao fundo e, rampa de acesso às galerias subterrâneas, no primeiro plano. Modelo e foto do autor.

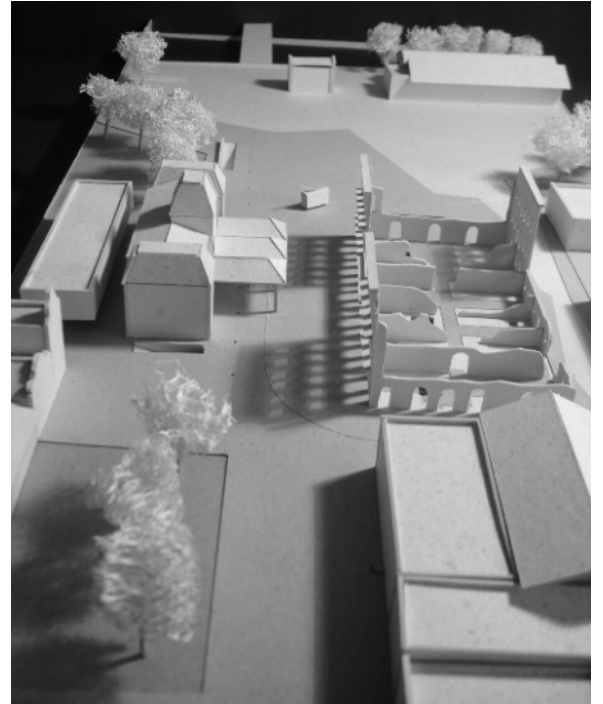


Fig. 101. Estudo exploratório volumétrico. Largo visto da cidade para o porto. Modelo e foto do autor.

## Considerações finais

Ao longo desta dissertação foram verificados alguns dos principais aspectos do Largo Marquês de Monte Alegre e seus elementos constitutivos, sendo possível confirmar o caráter simbólico e emblemático para o bairro do Valongo e para o centro histórico da cidade de Santos, virtudes adquiridas através de sua rica, porém, atribulada história, desde a sua formação.

A constatação de tais características só foi possível devido à pesquisa, classificação e análise sistemática das condicionantes históricas, econômicas, políticas, administrativas, religiosas e sociais que regeram a cidade e seu porto nos últimos 140 anos e que, sem dúvida, foram decisivas na sua configuração e posterior desconfiguração. O reconhecimento de seus monumentos e área envoltória, valor de memória e direito de permanência - são reforçados através do pré-inventário de patrimônio ambiental urbano e arquitetônico, instrumento decisivo para o entendimento de toda a problemática da relação cidade/porto neste lugar e para a documentação da sua situação física real e atual.



O caráter mutante conferido ao Largo foi apresentado como elemento norteador de toda a pesquisa, pois um lugar que assimila uma série de vocações e responsabilidades ao longo de sua história sempre atendendo às demandas urbanas que lhe eram impostas, sem dúvida, é digno de análise e provoca o seguinte questionamento:

Como um lugar que foi a porta de saída ou o fim da cidade, depois a sua porta de entrada - ou seu início - se converte, posteriormente, em centro e, hoje, é apenas passagem?

Esta questão abriu a possibilidade para a construção de um pensamento, cujo objetivo principal, é a futura restauração e renovação de toda a área. Entretanto, como sabemos, antes de tudo, é necessária uma profunda investigação teórica, que funciona como agente norteador de qualquer intervenção. Para o curso deste trabalho, esta colocação não invalidou a confecção de estudos exploratórios, que se tornaram imagem dos elementos teóricos elaborados posteriormente ao processo de pesquisa histórica e diagnóstico das condições atuais do Largo.

É evidente que tais abordagens são polêmicas. A dialética do confronto entre antigas e novas estruturas nas

idades provoca perturbação em um primeiro momento, devido a todos os problemas envolvidos de ordem econômica, política e social, além do direito de memória e permanência da arquitetura (antiga e também contemporânea). Porém, este é um confronto necessário e essa postura é importante, pois provoca a discussão acerca da intervenção arquitetônica contemporânea em sítios históricos, fomentando debates muito ricos e, desta forma, temos a oportunidade de participar do pensamento crítico da arquitetura.

Deve-se levar em consideração um outro aspecto importante: a reabilitação de todo o entorno. O Largo reativado passa a ser o elemento indutor de uma operação urbana maior, abrangendo grande parte da área central de Santos. Neste sentido, a retomada de centralidades ou criação de novas centralidades, somente é possível quando há vontade política e competência técnica, bom planejamento, e equipes multidisciplinares para o desenvolvimento de diretrizes e propostas consistentes, levando em consideração as questões locais e regionais, valorizando, assim, o contexto histórico da cidade e da arquitetura.

A iniciativa de regeneração, revitalização e redefinição das frentes portuárias é sempre uma operação complexa, pois, muitas vezes, os responsáveis tendem a pensar essas áreas apenas com finalidade e uso portuário, onde, de um lado a administração portuária não entende o porque de devolver tais territórios à cidade, quando a cidade, durante décadas o negou, de certa forma, a sua existência, transformando-os em áreas residuais, escuras e sujas da cidade; de outro lado, a comunidade se opõe, afirmando que não é justo deixar de usufruir a frente de água abandonada pelo porto. Hoje, no momento de se pensar em projetos de recuperação de áreas portuárias, encontramos sólidas referências das opções tomadas nos últimos cinquenta anos, podendo analisar os resultados e conseqüências de tais projetos nas suas cidades. Todavia, aprender com os erros do passado não é garantia de sucesso nestes casos, pois existem condicionantes que diferem de cidade para cidade, como por exemplo, sua dimensão, capacidade econômica, legislação e sociedade.<sup>184</sup>

---

<sup>184</sup> GUIMARÃES, João F., op.cit., passim.

O dever dos arquitetos que elaboram um plano diretor para uma cidade que tenha um grande passado [...] é considerar o problema do conteúdo urbano na profundidade e na estratificação da sua história e não apenas na superfície das exigências atuais, entendidas unilateralmente com demasiada freqüência. Ou, se preferir, antepor à definição da função urbana o estudo aprofundado e participante daquilo que Mumford chama “a cultura da cidade”. Então se verá que toda cidade antiga teve, ao longo de sua existência, mais de uma crise doentia de desolado abandono ou de crescimento febril, e que especialmente esses crescimentos são as causas de deformidades irremediáveis ou de medonhas elephantíases [...] em casos assim é péssimo médico aquele que se compraz, como se fosse um feliz prosperar, com um crescimento anormal e talvez mortal, e o promove em vez de represá-lo e reconduzi-lo ao ritmo normal de uma existência orgânica que seria o de uma existência histórica sadia.<sup>185</sup>

Aos moldes do que já foi feito no próprio país e em diversas partes do mundo, mesmo apresentando questões conflitantes, naturais de qualquer projeto de grande envergadura, devemos guardar as devidas proporções (principalmente as econômicas) e procurar absorver o máximo de aspectos positivos das experiências internacionais, observando a forma de gestão e planejamento

---

<sup>185</sup> ARGAN, Giulio C., op. cit., p. 105.

a longo prazo; a ênfase na busca pela melhora da qualidade do espaço público urbano; a visão de que a arquitetura pode ser um forte aliado na transformação e inserção de centros em economias regionais e mundiais; a correta abordagem da habitação social e mesmo a habitação de alto padrão na renovação urbana; o foco preciso no que tange os aspectos da infra-estrutura da cidade e a clara definição de papéis na parceria público-privado. Devemos verificar que o enfoque baseado somente no liberalismo pode ser prejudicial e baixar a qualidade ambiental urbana, devido à especulação imobiliária exarcebada, no caso da falta de um plano elaborado sob a tutela do próprio município, que vise retorno espacial qualitativo à cidade, evitando a super utilização de áreas privilegiadas ou sua elitização.

Procura-se um equilíbrio entre os interesses imobiliários (por vezes especulativos), e as necessidades sociais e as necessidades ambientais. Estas três questões tornam-se o cerne do conflito.<sup>186</sup>

Talvez a observação do modelo europeu de renovação seja interessante para o caso de Santos. Com projetos

globais de reconversão desenvolvidos em partes, e a longo prazo, seria possível constatar o desenvolvimento da área central e sua conexão com a região da orla da praia, além da conexão com a porção ocidental da ilha, caminhando na direção da zona noroeste da cidade.

Assim, as esferas de intervenção devem partir do local para o regional, desencadeando um processo de crescimento e reabilitação urbana, impulsionando a economia da Região Metropolitana da Baixada Santista e tendo uma perspectiva de futuro mais abrangente ou menos tímida. É preciso perceber que as intervenções e recuperação do Largo Marquês de Monte Alegre no Valongo e do centro histórico de Santos devem ser integradas a um projeto maior, com a criação de novos vetores/linhas, materializados no ferro-anel, conectando de maneira mais efetiva Santos a Campinas, Sorocaba, São José dos Campos e, São Paulo, fazendo, não apenas o trasbordo de cargas entre interior, litoral e mercados externos, mas também o rápido deslocamento de passageiros, reforçando o caráter macrometropolitano de São Paulo. A idéia de vetores/linhas aproxima este conteúdo das

---

<sup>186</sup> GUIMARÃES, João F., op.cit., p. 59.

teorias de Deleuze e Guattari sobre os três primeiros princípios do *rizoma* <sup>187</sup>.

1º e 2º - Princípios de conexão e heterogeneidade: qualquer ponto de um rizoma pode ser conectado a qualquer outro ponto e deve sê-lo.

3º- Princípio da multiplicidade: é somente quando o múltiplo é efetivamente tratado como substantivo, multiplicidade, que ele não tem mais nenhuma relação com o uno como sujeito ou como objeto, como realidade natural ou espiritual, como imagem e mundo. <sup>188</sup>

Desta maneira, uma multiplicidade não tem nem sujeito nem objeto, mas somente determinações, grandezas, dimensões que não podem crescer sem que se mude de natureza.

---

<sup>187</sup> “Um rizoma não começa nem conclui, ele se encontra sempre no meio, entre as coisas, inter-ser, *intermezzo*. A árvore é filiação, mas o rizoma é aliança, unicamente aliança. A árvore impõe o verbo “ser”, mas o rizoma tem como tecido a conjunção “e...e...e...” Há nesta conjunção força suficiente para sacudir e desenraizar o verbo ser [...] *Entre* as coisas não designa uma correlação localizável que vai de uma para a outra e reciprocamente, mas uma direção perpendicular, um movimento transversal que as carrega uma e outra, riacho sem início nem fim, que rói suas duas margens e adquire velocidade no meio”. DELEUZE, Gilles. GUATTARI, Félix, op. cit. p.37.

<sup>188</sup> Ibid., pp. 15-16.

As leis de combinação crescem então com a multiplicidade [...] um agenciamento é precisamente este crescimento das dimensões numa multiplicidade que muda de natureza à medida que ela aumenta suas conexões. Não existem pontos ou posições num rizoma como se encontra numa estrutura, numa árvore, numa raiz. Existem somente linhas. Quando Glenn Gould acelera a execução de uma passagem não age exclusivamente como virtuose: transforma os **pontos musicais** em linhas, faz proliferar o conjunto. <sup>189</sup>

Neste caso, podemos entender os pontos musicais, convertidos em linha, como imagem da própria cidade e seus movimentos de consonâncias, dissonâncias, ressonâncias e também como abertura de possibilidades lingüísticas, próprias da arquitetura e do urbanismo.

Santos deve incentivar o debate acerca da estrutura e renovação urbana de sua área central, pois o contínuo processo de degradação do Largo Marquês de Monte Alegre e sua frente de água, pode acarretar perdas irreversíveis de seu patrimônio ambiental urbano e arquitetônico, tendo como agravante, o prejuízo social com a manutenção da população, deste lugar, em condições precárias de vida.

---

<sup>189</sup> Ibid., p. 17. (Grifo nosso).

## Referências bibliográficas

ANDRADE, Wilma T. F. **O discurso do progresso: a evolução urbana de Santos. 1870-1930.** Tese (Doutorado) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo. São Paulo, 1989.

ARDITO, Leonarda Elisabeth C. **Revitalização e Preservação dos Casarões do Largo Marquês de Monte Alegre: Antiga Câmara de Santos.** Trabalho Final (Graduação) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Católica de Santos. Santos, 1984.

ARGAN, Giulio Carlo. **História da arte como história da cidade.** 4ª edição. São Paulo: Martins Fontes, 1998.

\_\_\_\_\_. **Projeto e destino.** São Paulo: Editora Ática, 2004.

ARTIGAS, Rosa (org). **Paulo Mendes da Rocha.** São Paulo: CosacNaify, 2000.

\_\_\_\_\_. **Paulo Mendes da Rocha: projetos 1999-2006.** São Paulo: CosacNaify, 2007.

BARBOSA, Gino Caldato (org). **Santos e seus arrabaldes: álbum de Militão Augusto de Azevedo.** São Paulo: Magma ed. cultural, 2004.

\_\_\_\_\_. **O Palácio do café.** São Paulo: Magma editora cultural, 2004.

\_\_\_\_\_. **Marc Ferrez, Santos panorâmico.** São Paulo: Magma editora cultural, 2007.

BARCELONA, Ajuntament. **Barcelona espai públic.** Barcelona: Ajuntament de Barcelona, Regidoria de Edicions i publicacions, 1992.

BASSANI, Jorge. **A Função é a comunicação.** Tese (Doutorado) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo. São Paulo, 2005.

BERNARDINI, Sidney Piochi. **Os planos da cidade: as políticas de intervenção urbana em Santos – de Estevam Furtado a Saturnino de Brito (1892-1910).** São Carlos: Rima Editora, Fapesp, 2006.

BICUDO, Daniel. Os casarões do Valongo. **Jornal O Estado de São Paulo**, 03 de outubro de 1976.

BIDOU-ZACHARIASEN, Catherine. **De Volta à Cidade**: dos processos de gentrificação às políticas de “revitalização” dos centros urbanos. São Paulo: Editora Annablume, 2006.

BOITO, Camillo. **Os restauradores**. 2ª edição, São Paulo: Ateliê Editorial, 2003.

BORJA, Jordi; CASTELLS. **Local y Global**: la gestión de las ciudades en la era de la información. Madrid: United Nations For Human Statements, Taurus/Pensamiento, 1997.

BORJA, Jordi. Urbanização e centralidade. In: ALMEIDA, M.A.R. **O Centro da Metrópole**: reflexões e propostas para a cidade democrática do século XXI. São Paulo: Ed. Terceiro Nome/Viva o Centro/Imprensa Oficial do Estado, 2001.

\_\_\_\_\_. Grandes projetos metropolitanos. In: ALMEIDA, M.A.R. **O Centro da Metrópole**: reflexões e propostas para a cidade democrática do século XXI. São Paulo: Ed. Terceiro Nome/Viva o Centro/Imprensa Oficial do Estado, 2001.

BRANDI, Cesare. **Teoria da Restauração**. São Paulo: Ateliê Editorial, 2004.

BUCCI, Ângelo. **São Paulo**: quatro imagens para quatro operações. Tese (Doutorado) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo. São Paulo, 2005.

CARRANCA, Adriana. Lembranças que voltam ao vivo e em cores: renasce o centro de Santos. **Jornal O Estado de São Paulo**, 09 de novembro de 2003. Caderno Cidades.

\_\_\_\_\_. Prefeitura e Codesp farão convênio para utilização dos Armazéns 1 ao 8. **Jornal A Tribuna de Santos**, 08 de dezembro de 2005. Caderno Porto e Mar.

\_\_\_\_\_. Prefeitura Adquire terreno de 43 mil m<sup>2</sup> na área do Valongo. **Diário Oficial de Santos**, 25 de março de 2006.

\_\_\_\_\_. Um gol para a história. **Jornal da Orla**, 26 de agosto de 2007.

CHOAY, Françoise. **O Urbanismo**. 4ª edição. São Paulo: Perspectiva, 1997.

\_\_\_\_\_. **A Alegoria do Patrimônio**. São Paulo: UNESP, 2001.

- CORRÊA, Roberto Lobato. **A Rede Urbana**. 2ª edição. São Paulo: Editora Ática, 1994.
- \_\_\_\_\_. **O Espaço Urbano**. 3ª edição. São Paulo: Editora Ática, 1995.
- COSTA, Lucio. **Arquitetura**. 2ª edição. Rio de Janeiro: José Olympio, 2003.
- DE BIASI; TAMBUR e MOTTA. **Valongo**: arte e devoção. São Paulo: Câmara Brasileira do Livro, 1995.
- DELEUZE, Gilles; GUATTARI, Félix. **Mil platôs**, capitalismo e esquizofrenia. Volume 01. São Paulo: Editora 34, 1995.
- DERRIDA, Jacques. Escrever é um Modo de Morar. **Revista projeto**, São Paulo, Edição: n. 117, pp. 113 – 116.
- DERSA. **Primeiro Seminário Rodovia dos Imigrantes**. São Paulo: Secretaria de Estado dos negócios do Transporte, 1976.
- DI BLASI, Paolo. Tecnologia e Tradizione. **Revista L'Arca**. Milão: Edição 88, dezembro 1994, pp. 62 – 67.
- EL CROQUIS, Editorial. **OMA/ Rem Koolhaas, 1987 – 1998**. El Croquis Editorial. Madri: Edição 53+79 conjunta ampliada, 1998.
- FAMS. **Protocolo 4300 – Romão Carvalhal/Herança Ferreira Neto, Largo Marquês de Monte Alegre, 03 de novembro de 1913**: Reforma dos Casarões do Valongo, 1913. Prefeitura Municipal de Santos.
- GRAEFF, Edgar A. Edifício. **Cadernos Brasileiros de Arquitetura – Revista Projeto**. São Paulo, nº.07. 1978.
- GUIMARÃES, João F. **Cidade portuária, o porto e as suas constantes mutações no contexto europeu e norte-americano '02**. Lisboa: Umaedição, Parque Expo, 2006.
- GUTIÉRREZ, Ramón. A Centralidade da Periferia. **Revista AU Arquitetura e Urbanismo**. São Paulo: Edição 34 Fev/Mar 1991, pp. 34-35.
- HALL, Peter. **Cidades do amanhã**. São Paulo: Perpectiva, 2002.
- HARVEY, David. **Condição Pós-Moderna**: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural. 14ª edição. São Paulo: Edições Loyola, 2005.

HOBBSAWN, Eric. **Era dos extremos**: o breve século XX: 1914-1991. 2ª edição. São Paulo: Companhia das Letras, 1995.

HUET, Bernard. A cidade como espaço habitável – alternativas à carta de Atenas. **Revista AU Arquitetura e Urbanismo**. São Paulo: Edição 9 dez. 86/jan.87, pp. 82-87.

INSTITUTO LINA BO E P. M. BARDI. **Vilanova Artigas**, Coleção Arquitetos Brasileiros. São Paulo: Instituto Lina Bo e P.M. Bardi e Fundação Vilanova Artigas, 1997.

JORNAL A TRIBUNA. Velha estação complementaré Alegria Centro. Santos, 28 maio de 2003.

\_\_\_\_\_. Prefeitura aceita derrubada do armazém 1. Santos, 20 maio de 2004.

\_\_\_\_\_. Sem mergulhão CODESP teme acidentes no porto. Santos, 7 agosto de 2005.

\_\_\_\_\_. Preservação: em defesa do patrimônio. Santos, 17, agosto de 2005.

\_\_\_\_\_. CODESP e Prefeitura estudam novos usos para o Armazém 4. Santos, 27, novembro de 2005.

KOOLHAAS, Rem (org). **Mutaciones**: Harvard Project on the City. USA: Actar, 2001.

KOOLHAAS, Rem. **La ciudad Genérica**. Barcelona: GG mínima, 2006.

LANNA, Ana L. Duarte. **Uma cidade na transição Santos**: 1870-1913. São Paulo-Santos: Hucitec, Prefeitura Municipal de Santos, 1996.

LEFÈVRE, José Eduardo de Assis. **O papel do transporte coletivo como agente transformador da estruturação do centro da cidade de São Paulo**. Dissertação (Mestrado) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo. São Paulo, 1985.

LIBANIO, J.B. A Igreja na Cidade. **Revista Perspectiva Teológica**. São Paulo: edição 74 Jan/Abr 1996. pp. 11-43.

LYNCH, Kevin. **A imagem da cidade**. São Paulo: Martins Fontes, 1999.



LOOTSMA, Bart. Inovacion y diferencia – Arquitectura y urbanismo holandeses de los noventa. **Revista Arquitetura Viva**. Madri, Edição 54, maio-junho. 1997, pp. 19-26.

MACEDO FILHO, José Maria. **Casarões do Valongo**. Monografia (Especialização - Latu Sensu) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Católica de Santos. Santos, 2005.

MACHADO, Lia. Limites, Fronteiras, Redes. In: STROHAECKER, Tânia (org). **Fronteiras e Espaço Global**. Porto Alegre: Associação dos Geógrafos Brasileiros – seção Porto Alegre, 1998.

MARTINEZ, Alfonso C. **Ensaio sobre projeto**. Brasília: Editora UNB, 2000.

MARX, Murillo. **A Cidade Brasileira**. São Paulo: Melhoramento, Edusp, 1980.

\_\_\_\_\_. **Seis conventos, seis cidades**. Tese (Doutorado) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo. São Paulo, 1984.

MENDES DA ROCHA, Paulo. **Maquetes de Papel**. São Paulo: CosacNaify, 2007.

MILLIET, Sérgio. **Roteiro do café e outros ensaios**: contribuição para o estudo da história econômica e social do Brasil. São Paulo: Hucitec, 1982.

MINAMI, Issao. **Vila Martin Smith, no alto da serra, em São Paulo, um exemplo típico de “model company town”**. Tese (Doutorado) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo. São Paulo, 1994.

MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DE SÃO PAULO. **Processo 1497/92**: Tombamento dos Casarões do Valongo. Juízo de Direito da 2ª vara das Fazendas Públicas de Santos.

MONDIM, Leda. Prosperidade e decadência, as duas faces do Valongo. **Jornal A Tribuna de Santos**, 27 de janeiro de 1983.

MONTANER, Josep Maria. **Mendes da Rocha**. Lisboa: Editorial Blau, 1996.

\_\_\_\_\_. **A modernidade superada**: arquitetura, arte e pensamento do século XX. Barcelona: Editorial Gustavo Gili, 2001.

MOREIRA, Clarissa da Costa. **A cidade Contemporânea**: entre a tabula rasa e a preservação, cenários para o porto do Rio de Janeiro. São Paulo: Editora UNESP, 2004.

MORI, Vitor Hugo. A História do Restauo na Barra Grande: de Lúcio Costa à participação de todos. **Revista Leopoldianum**. Santos: edição 64 agosto 1997. pp. 223-236.

OLIVEIRA ELIAS, Eduardo. **Escritura Urbana**. São Paulo: Editora perspectiva, 1989.

PETRONE, Pasquale. **Aldeamentos paulistas**. São Paulo: EDUSP, 1995.

PIFFER, Marcos. **Santos**: roteiro lírico e poético. São Paulo: Secretaria de Estado da Cultura. Governo do Estado de São Paulo, 1997.

PIMENTA, Angela. Está difícil de sair do lugar. **Revista Exame**, São Paulo. Edição 903, 10 de outubro de 2007, pp. 90-92.

PIMENTEL MENDES, Carlos. História do Porto de Santos: No tempo dos Trapiches. **Jornal O Estado de São Paulo**, 28 de janeiro de 1992, caderno Marinha Mercante.

PORTAS, Nuno (org). **Cidades e frentes de água**. Cities and Waterfronts. Lisboa: APL DL, 1998.

PRADO JÚNIOR, Caio. **História Econômica do Brasil**. 16ª edição. São Paulo: Editora Brasiliense, 1973.

PREFEITURA MUNICIPAL DE SANTOS. Secretaria de Planejamento (Santos, SP). **Marina Porto de Santos**: complexo turístico, náutico e empresarial: catálogo. Santos, 2007. 37 p. Catálogo de divulgação.

PRESTES MAIA, Francisco. **O Plano Regional de Santos**. São Paulo: Editora Pedagógica Brasileira, 1950.

PRODESAN. Progresso e Desenvolvimento de Santos. **Plano diretor Físico**: Política de desenvolvimento físico. Santos, 1968.

\_\_\_\_\_. Lei Complementar nº. 311, de 23 de novembro de 1998. Institui o Plano Diretor. **Diário Oficial de Santos**, 24 de novembro, 1998.

\_\_\_\_\_. Lei Complementar nº. 312, de 23 de novembro de 1998. Disciplina o ordenamento do uso e da ocupação do solo na área insular do município de Santos e dá outras providências. **Diário Oficial de Santos**, 24 de novembro, 1998.

\_\_\_\_\_. Lei Complementar nº. 448, de 30 de dezembro de 2001. Altera dispositivos da lei de uso e ocupação do solo na área insular do município de Santos. **Diário Oficial de Santos**, 31 de dezembro, 2001.

\_\_\_\_\_. Lei Complementar nº. 470, de 05 de fevereiro de 2003. Cria o Programa de Revitalização e Desenvolvimento da Região Central Histórica de Santos. Aprovado em 30 de dezembro, 2002, pela Câmara Municipal. **Diário Oficial de Santos**, janeiro, 2003.

REIS FILHO, Nestor Goulart. **Quadro da Arquitetura no Brasil**. São Paulo: Perspectiva, 1978.

\_\_\_\_\_. **Imagens de vilas e cidades do Brasil colonial**. São Paulo: Edusp, 2000.

RIVABEN DE SALES, Pedro M. **Santos: A relação entre o porto e a cidade e sua (re)valorização no território macrometropolitano de São Paulo**. Tese (Doutorado) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo. São Paulo, 1999.

RODRIGUES, Cecília dos Santos. **De Santos a Jundiaí: nos trilhos do café com a São Paulo Railway**. São Paulo: Editora Magma Cultural, 2005.

RODRIGUES, José; VAZ, José Pascoal. **Porto de Santos, uma década de transformação 1990/1999**. Santos: Núcleo de Pesquisa e Estudos Sócio-Econômicos, NESE, 2001.

SANTOS, Francisco M. **História de Santos: 1535-1937**. São Paulo: Revista dos tribunais, 1937.

SERRANO, Fabio E. Aspectos da arquitetura de Santos na época do café. Santos Café e História. **Revista Leopoldianum**, Santos:1995.

SILVA, Sérgio. **Expansão cafeeira e origens da indústria no Brasil**. 6ª ed. São Paulo: Editora Alfa -Omega, 1985.

SOLÀ-MORALES, Manuel. Ações estratégicas de reforço do centro. In: ALMEIDA, M.A.R. **O Centro da Metrópole**: reflexões e propostas para a cidade democrática do século XXI. São Paulo: Ed. Terceiro Nome/Viva o Centro/Imprensa Oficial do Estado, 2001.

SOLÀ-MORALES RUBIÓ, Ignasi. Do Contraste à analogia: novos desdobramentos do conceito de intervenção arquitetônica. In: NESBITT, KATE (org). **Uma nova Agenda para a arquitetura**: antologia teórica 1965-1995. São Paulo: CosacNaify, 2006.

SOMEKH, Nádia; CAMPOS, Cândido Malta. **Desenvolvimento local e projetos urbanos**. Disponível em <[http://www.vitruvius.com.br/arquitextos/arq059/arq059\\_01.asp](http://www.vitruvius.com.br/arquitextos/arq059/arq059_01.asp)>. Acesso em 02 de outubro de 2005.

SOUZA, Clarissa D. C. **Planejamento urbano e políticas públicas em projetos de requalificação de áreas portuárias**: Porto de Santos – desafio deste novo século. Dissertação (Mestrado) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo. São Paulo, 2006.

TORRECILHA, Maria Lúcia. **A fronteira, as cidades e a linha**. Campo Grande: Editora Uniderp, 2004.

UITGEVERIJ. **Kop Van Zuid**. Rotterdam: 010 publishers, 1999.

VIEGAS, Flávio. O risco do apagão portuário: depois dos aeroportos, os terminais marítimos podem virar o novo drama nacional devido à falta de investimentos do governo no setor. **Revista Exame**, São Paulo. Edição 906, Novembro de 2007, pp. 44-45.

VIOLLET-LE-DUC, E.E. **Restauração**. São Paulo: Ateliê Editorial, 2000.

VIRILIO, Paul. **O espaço crítico e as perspectivas do tempo real**. São Paulo: Editora 34, 2005.

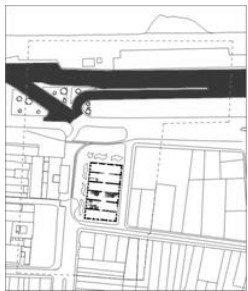

XAVIER, Alberto. **Depoimento de uma geração: arquitetura moderna brasileira**. São Paulo: CosacNaify, 2003.

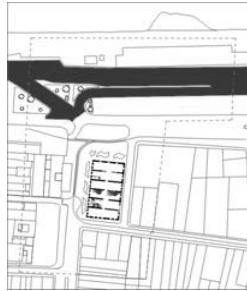

WHITAKER, José Guilherme. **Viagem pela cidade, da bacia do mercado ao outro lado de Santos**. Dissertação (Mestrado) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Mackenzie, 2003.

## **Apêndice A**

Fichas de pré-inventário do patrimônio urbano e ambiental do Largo Marquês de Monte Alegre

**Fichas de pré-inventário de ruas**

FICHA DE PRÉ-INVENTÁRIO DE RUAS		Nº 01	
Nome atual da rua: Antonio Prado		Nome antigo da rua:	
Lado: Casarão	Quadra:	Bairro: Valongo	Cidade: Santos
Localização			
			
Infra-estrutura	<input checked="" type="checkbox"/> água	<input checked="" type="checkbox"/> luz	<input checked="" type="checkbox"/> esgoto
	<input type="checkbox"/> tv a cabo	<input type="checkbox"/> outros	
Pavimentação	<input type="checkbox"/> inexistente	<input type="checkbox"/> existente	<input type="checkbox"/> asfalto
	<input checked="" type="checkbox"/> paralelepípedo	<input type="checkbox"/> outros	
Estacionamento	<input checked="" type="checkbox"/> permitido	<input type="checkbox"/> não permitido	<input type="checkbox"/> 45 graus
	<input checked="" type="checkbox"/> paralelo à guia	<input type="checkbox"/> zona azul	<input type="checkbox"/> perpendicular à guia
Rua	largura <input type="checkbox"/> < 6m	<input type="checkbox"/> de 6 a 9m	<input type="checkbox"/> de 10 a 12
	<input type="checkbox"/> sentido mão única	<input checked="" type="checkbox"/> mão dupla	<input checked="" type="checkbox"/> > 12m
	hierarquia <input checked="" type="checkbox"/> via principal	<input type="checkbox"/> via secundária	<input type="checkbox"/> via local
	sinalização <input type="checkbox"/> semáforo	<input type="checkbox"/> lombada	<input type="checkbox"/> faixa de pedestres
	<input type="checkbox"/> outros		
Calçada	<input type="checkbox"/> ladrilho hidráulico	<input checked="" type="checkbox"/> cimentado	<input type="checkbox"/> mosaico português
	<input type="checkbox"/> outros	<input type="checkbox"/> guia rebaixada	<input type="checkbox"/> padrão legal
	<input checked="" type="checkbox"/> fora do padrão legal		
	largura calçada <input type="checkbox"/> < 2m	<input checked="" type="checkbox"/> de 2 a 4m	<input type="checkbox"/> > 4m
Arborização	porte <input type="checkbox"/> nenhum	<input checked="" type="checkbox"/> pouco	<input type="checkbox"/> médio
	<input type="checkbox"/> muito	<input type="checkbox"/> pequeno	<input checked="" type="checkbox"/> médio
	<input type="checkbox"/> grande	<input type="checkbox"/> sombra	
	sombreamento <input checked="" type="checkbox"/> ralo	<input type="checkbox"/> médio	<input type="checkbox"/> denso
Mobiliário urbano	<input checked="" type="checkbox"/> poste	<input type="checkbox"/> floreira	<input type="checkbox"/> banco
	<input type="checkbox"/> caixa correio	<input type="checkbox"/> orelhão	<input type="checkbox"/> banca
	<input type="checkbox"/> ponto ônibus	<input type="checkbox"/> hidrante	<input type="checkbox"/> lixeira
	<input type="checkbox"/> letreiro	<input type="checkbox"/> sinalização	<input type="checkbox"/> ponto táxi
	<input type="checkbox"/> barreira de veículos		
Observações			
A rua encontra-se em péssimo estado de conservação, com fluxo intenso de veículos pesados			
Responsável: José Maria		Data: 04/02/05	

FICHA DE PRÉ-INVENTÁRIO DE RUAS		Nº 02	
Nome atual da rua: Antonio Prado		Nome antigo da rua:	
Lado: Porto	Quadra:	Bairro: Valongo	Cidade: Santos
Localização			
			
Infra-estrutura	<input checked="" type="checkbox"/> água	<input checked="" type="checkbox"/> luz	<input checked="" type="checkbox"/> esgoto
	<input type="checkbox"/> tv a cabo	<input type="checkbox"/> outros	
Pavimentação	<input type="checkbox"/> inexistente	<input type="checkbox"/> existente	<input type="checkbox"/> asfalto
	<input checked="" type="checkbox"/> paralelepípedo	<input type="checkbox"/> outros	
Estacionamento	<input type="checkbox"/> permitido	<input checked="" type="checkbox"/> não permitido	<input type="checkbox"/> 45 graus
	<input checked="" type="checkbox"/> paralelo à guia	<input type="checkbox"/> zona azul	<input type="checkbox"/> perpendicular à guia
Rua	largura <input type="checkbox"/> < 6m	<input type="checkbox"/> de 6 a 9m	<input type="checkbox"/> de 10 a 12
	<input type="checkbox"/> sentido mão única	<input checked="" type="checkbox"/> mão dupla	<input checked="" type="checkbox"/> > 12m
	hierarquia <input checked="" type="checkbox"/> via principal	<input type="checkbox"/> via secundária	<input type="checkbox"/> via local
	sinalização <input type="checkbox"/> semáforo	<input type="checkbox"/> lombada	<input type="checkbox"/> faixa de pedestres
	<input type="checkbox"/> outros		
Calçada	<input type="checkbox"/> ladrilho hidráulico	<input checked="" type="checkbox"/> cimentado	<input type="checkbox"/> mosaico português
	<input type="checkbox"/> outros	<input type="checkbox"/> guia rebaixada	<input type="checkbox"/> padrão legal
	<input checked="" type="checkbox"/> fora do padrão legal		
	largura calçada <input checked="" type="checkbox"/> < 2m	<input type="checkbox"/> de 2 a 4m	<input type="checkbox"/> > 4m
Arborização	porte <input checked="" type="checkbox"/> nenhum	<input type="checkbox"/> pouco	<input type="checkbox"/> médio
	<input type="checkbox"/> muito	<input type="checkbox"/> pequeno	<input checked="" type="checkbox"/> médio
	<input type="checkbox"/> grande	<input type="checkbox"/> sombra	
	sombreamento <input type="checkbox"/> ralo	<input type="checkbox"/> médio	<input type="checkbox"/> denso
Mobiliário urbano	<input checked="" type="checkbox"/> poste	<input type="checkbox"/> floreira	<input type="checkbox"/> banco
	<input type="checkbox"/> caixa correio	<input type="checkbox"/> orelhão	<input type="checkbox"/> banca
	<input type="checkbox"/> ponto ônibus	<input type="checkbox"/> hidrante	<input type="checkbox"/> lixeira
	<input type="checkbox"/> letreiro	<input type="checkbox"/> sinalização	<input type="checkbox"/> ponto táxi
	<input type="checkbox"/> barreira de veículos		
Observações			
Responsável: José Maria		Data: 04/02/05	



FICHA DE PRÉ-INVENTÁRIO DE RUAS		Nº 03	
Nome atual da rua: Largo Marquês de Monte Alegre		Nome antigo da rua:	
Lado: Casarão	Quadra:	Bairro: Valongo	Cidade: Santos
Localização			
Infra-estrutura	<input checked="" type="checkbox"/> água	<input checked="" type="checkbox"/> luz	<input checked="" type="checkbox"/> esgoto
	<input type="checkbox"/> tv a cabo	<input type="checkbox"/> outros	
Pavimentação	<input type="checkbox"/> inexistente		
	<input checked="" type="checkbox"/> existente	<input type="checkbox"/> asfalto	<input checked="" type="checkbox"/> paralelepípedo
	<input type="checkbox"/> outros		
Estacionamento	<input type="checkbox"/> permitido	<input checked="" type="checkbox"/> não permitido	<input type="checkbox"/> 45 graus
	<input type="checkbox"/> paralelo à guia	<input type="checkbox"/> zona azul	<input type="checkbox"/> perpendicular à guia
Rua	largura	<input type="checkbox"/> < 6m	<input checked="" type="checkbox"/> de 6 a 9m
		<input type="checkbox"/> de 10 a 12	<input type="checkbox"/> > 12m
	sentido	<input type="checkbox"/> mão única	<input checked="" type="checkbox"/> mão dupla
	hierarquia	<input type="checkbox"/> via principal	<input type="checkbox"/> via secundária
		<input checked="" type="checkbox"/> via local	<input type="checkbox"/> outros
	sinalização	<input type="checkbox"/> semáforo	<input type="checkbox"/> lombada
		<input type="checkbox"/> faixa de pedestres	<input checked="" type="checkbox"/> outros
Calçada	<input type="checkbox"/> ladrilho hidráulico	<input type="checkbox"/> cimentado	<input checked="" type="checkbox"/> mosaico português
	<input type="checkbox"/> guia rebaixada	<input type="checkbox"/> padrão legal	<input type="checkbox"/> fora do padrão legal
	largura calçada	<input type="checkbox"/> < 2m	<input type="checkbox"/> de 2 a 4m
		<input checked="" type="checkbox"/> > 4m	
Arborização	porte	<input type="checkbox"/> nenhum	<input type="checkbox"/> pouco
		<input checked="" type="checkbox"/> médio	<input type="checkbox"/> muito
		<input checked="" type="checkbox"/> pequeno	<input type="checkbox"/> médio
		<input type="checkbox"/> grande	
	sombreamento	<input checked="" type="checkbox"/> ralo	<input type="checkbox"/> médio
		<input type="checkbox"/> denso	
Mobiliário urbano	<input checked="" type="checkbox"/> poste	<input checked="" type="checkbox"/> floreira	<input checked="" type="checkbox"/> banco
	<input type="checkbox"/> banca	<input type="checkbox"/> ponto ônibus	<input type="checkbox"/> hidrante
	<input checked="" type="checkbox"/> sinalização	<input type="checkbox"/> ponto táxi	<input checked="" type="checkbox"/> barreira de veículos
		<input type="checkbox"/> caixa correio	<input type="checkbox"/> orelhão
		<input type="checkbox"/> lixeira	<input type="checkbox"/> letreiro
Observações			
Responsável: José Maria		Data: 29/01/05	



FICHA DE PRÉ-INVENTÁRIO DE RUAS		Nº 04	
Nome atual da rua: Largo Marquês de Monte Alegre		Nome antigo da rua:	
Lado: antiga estação do Valongo	Quadra:	Bairro: Valongo	Cidade: Santos
Localização			
Infra-estrutura	<input checked="" type="checkbox"/> água	<input checked="" type="checkbox"/> luz	<input checked="" type="checkbox"/> esgoto
	<input type="checkbox"/> tv a cabo	<input type="checkbox"/> outros	
Pavimentação	<input type="checkbox"/> inexistente		
	<input checked="" type="checkbox"/> existente	<input type="checkbox"/> asfalto	<input checked="" type="checkbox"/> paralelepípedo
	<input type="checkbox"/> outros		
Estacionamento	<input checked="" type="checkbox"/> permitido	<input type="checkbox"/> não permitido	<input type="checkbox"/> 45 graus
	<input checked="" type="checkbox"/> paralelo à guia	<input type="checkbox"/> zona azul	<input type="checkbox"/> perpendicular à guia
Rua	largura	<input type="checkbox"/> < 6m	<input checked="" type="checkbox"/> de 6 a 9m
		<input type="checkbox"/> de 10 a 12	<input type="checkbox"/> > 12m
	sentido	<input type="checkbox"/> mão única	<input checked="" type="checkbox"/> mão dupla
	hierarquia	<input type="checkbox"/> via principal	<input type="checkbox"/> via secundária
		<input checked="" type="checkbox"/> via local	<input type="checkbox"/> outros
	sinalização	<input type="checkbox"/> semáforo	<input type="checkbox"/> lombada
		<input type="checkbox"/> faixa de pedestres	<input checked="" type="checkbox"/> outros
Calçada	<input type="checkbox"/> ladrilho hidráulico	<input type="checkbox"/> cimentado	<input checked="" type="checkbox"/> mosaico português
	<input checked="" type="checkbox"/> guia rebaixada	<input checked="" type="checkbox"/> padrão legal	<input type="checkbox"/> fora do padrão legal
	largura calçada	<input type="checkbox"/> < 2m	<input type="checkbox"/> de 2 a 4m
		<input checked="" type="checkbox"/> > 4m	
Arborização	porte	<input checked="" type="checkbox"/> nenhum	<input type="checkbox"/> pouco
		<input type="checkbox"/> médio	<input type="checkbox"/> muito
		<input checked="" type="checkbox"/> pequeno	<input type="checkbox"/> médio
		<input type="checkbox"/> grande	
	sombreamento	<input checked="" type="checkbox"/> ralo	<input type="checkbox"/> médio
		<input type="checkbox"/> denso	
Mobiliário urbano	<input checked="" type="checkbox"/> poste	<input type="checkbox"/> floreira	<input type="checkbox"/> banco
	<input type="checkbox"/> banca	<input type="checkbox"/> ponto ônibus	<input type="checkbox"/> hidrante
	<input checked="" type="checkbox"/> sinalização	<input type="checkbox"/> ponto táxi	<input checked="" type="checkbox"/> barreira de veículos
		<input type="checkbox"/> caixa correio	<input type="checkbox"/> orelhão
		<input type="checkbox"/> lixeira	<input type="checkbox"/> letreiro
Observações			
Responsável: José Maria		Data: 29/01/05	



FICHA DE PRÉ-INVENTÁRIO DE RUAS		Nº 05		
Nome atual da rua: Rua São Bento		Nome antigo da rua: Rua São Bento		
Lado: Casarão	Quadra:	Bairro: Valongo	Cidade: Santos	
Localização				
<b>Infra-estrutura</b>	<input checked="" type="checkbox"/> água	<input checked="" type="checkbox"/> luz	<input checked="" type="checkbox"/> esgoto	
	<input type="checkbox"/> tv a cabo	<input type="checkbox"/> outros		
<b>Pavimentação</b>	<input type="checkbox"/> inexistente			
	<input checked="" type="checkbox"/> existente	<input type="checkbox"/> asfalto	<input checked="" type="checkbox"/> paralelepípedo	
	<input type="checkbox"/> outros			
<b>Estacionamento</b>	<input checked="" type="checkbox"/> permitido	<input type="checkbox"/> não permitido	<input type="checkbox"/> 45 graus	
	<input checked="" type="checkbox"/> paralelo à guia	<input type="checkbox"/> zona azul	<input type="checkbox"/> perpendicular à guia	
<b>Rua</b>	largura	<input type="checkbox"/> < 6m	<input type="checkbox"/> de 6 a 9m	
		<input type="checkbox"/> de 10 a 12	<input checked="" type="checkbox"/> > 12m	
	sentido	<input type="checkbox"/> mão única	<input checked="" type="checkbox"/> mão dupla	
	hierarquia	<input type="checkbox"/> via principal	<input type="checkbox"/> via secundária	
	<input checked="" type="checkbox"/> via local	<input type="checkbox"/> outros		
	sinalização	<input type="checkbox"/> semáforo	<input type="checkbox"/> lombada	
		<input type="checkbox"/> faixa de pedestres	<input checked="" type="checkbox"/> outros	
<b>Calçada</b>		<input type="checkbox"/> ladrilho hidráulico	<input type="checkbox"/> cimentado	
		<input checked="" type="checkbox"/> mosaico português	<input type="checkbox"/> outros	
		<input type="checkbox"/> guia rebaixada	<input type="checkbox"/> padrão legal	
		<input type="checkbox"/> fora do padrão legal	<input type="checkbox"/> outros	
	largura calçada	<input type="checkbox"/> < 2m	<input checked="" type="checkbox"/> de 2 a 4m	
		<input type="checkbox"/> > 4m		
<b>Arborização</b>		<input checked="" type="checkbox"/> nenhum	<input type="checkbox"/> pouco	
		<input type="checkbox"/> médio	<input type="checkbox"/> muito	
	porte	<input type="checkbox"/> pequeno	<input type="checkbox"/> médio	
		<input type="checkbox"/> grande		
	sombreamento	<input type="checkbox"/> ralo	<input type="checkbox"/> médio	
		<input type="checkbox"/> denso		
<b>Mobiliário urbano</b>		<input checked="" type="checkbox"/> poste	<input type="checkbox"/> floreira	
		<input type="checkbox"/> banca	<input type="checkbox"/> ponto ônibus	
		<input type="checkbox"/> sinalização	<input type="checkbox"/> ponto táxi	
		<input type="checkbox"/> banco	<input type="checkbox"/> hidrante	
		<input type="checkbox"/> caixa correio	<input checked="" type="checkbox"/> orelhão	
		<input type="checkbox"/> lixeira	<input checked="" type="checkbox"/> letreiro	
		<input type="checkbox"/> barreira de veículos		
<b>Observações</b>				
Responsável: José Maria				
Data: 29/01/05				

FICHA DE PRÉ-INVENTÁRIO DE RUAS		Nº 06		
Nome atual da rua: Rua São Bento		Nome antigo da rua: Rua São Bento		
Lado: Igreja Valongo	Quadra:	Bairro: Valongo	Cidade: Santos	
Localização				
<b>Infra-estrutura</b>	<input checked="" type="checkbox"/> água	<input checked="" type="checkbox"/> luz	<input checked="" type="checkbox"/> esgoto	
	<input type="checkbox"/> tv a cabo	<input type="checkbox"/> outros		
<b>Pavimentação</b>	<input type="checkbox"/> inexistente			
	<input checked="" type="checkbox"/> existente	<input type="checkbox"/> asfalto	<input checked="" type="checkbox"/> paralelepípedo	
	<input type="checkbox"/> outros			
<b>Estacionamento</b>	<input checked="" type="checkbox"/> permitido	<input type="checkbox"/> não permitido	<input type="checkbox"/> 45 graus	
	<input checked="" type="checkbox"/> paralelo à guia	<input type="checkbox"/> zona azul	<input type="checkbox"/> perpendicular à guia	
<b>Rua</b>	largura	<input type="checkbox"/> < 6m	<input type="checkbox"/> de 6 a 9m	
		<input type="checkbox"/> de 10 a 12	<input checked="" type="checkbox"/> > 12m	
	sentido	<input type="checkbox"/> mão única	<input checked="" type="checkbox"/> mão dupla	
	hierarquia	<input type="checkbox"/> via principal	<input type="checkbox"/> via secundária	
	<input checked="" type="checkbox"/> via local	<input type="checkbox"/> outros		
	sinalização	<input type="checkbox"/> semáforo	<input type="checkbox"/> lombada	
		<input type="checkbox"/> faixa de pedestres	<input checked="" type="checkbox"/> outros	
<b>Calçada</b>		<input type="checkbox"/> ladrilho hidráulico	<input type="checkbox"/> cimentado	
		<input checked="" type="checkbox"/> mosaico português	<input type="checkbox"/> outros	
		<input type="checkbox"/> guia rebaixada	<input type="checkbox"/> padrão legal	
		<input type="checkbox"/> fora do padrão legal	<input type="checkbox"/> outros	
	largura calçada	<input type="checkbox"/> < 2m	<input checked="" type="checkbox"/> de 2 a 4m	
		<input type="checkbox"/> > 4m		
<b>Arborização</b>		<input type="checkbox"/> nenhum	<input checked="" type="checkbox"/> pouco	
		<input type="checkbox"/> médio	<input type="checkbox"/> muito	
	porte	<input type="checkbox"/> pequeno	<input checked="" type="checkbox"/> médio	
		<input type="checkbox"/> grande		
	sombreamento	<input checked="" type="checkbox"/> ralo	<input type="checkbox"/> médio	
		<input type="checkbox"/> denso		
<b>Mobiliário urbano</b>		<input checked="" type="checkbox"/> poste	<input type="checkbox"/> floreira	
		<input type="checkbox"/> banca	<input type="checkbox"/> ponto ônibus	
		<input type="checkbox"/> sinalização	<input type="checkbox"/> ponto táxi	
		<input type="checkbox"/> banco	<input type="checkbox"/> hidrante	
		<input type="checkbox"/> caixa correio	<input checked="" type="checkbox"/> orelhão	
		<input type="checkbox"/> lixeira	<input checked="" type="checkbox"/> letreiro	
		<input type="checkbox"/> barreira de veículos		
<b>Observações</b>				
Responsável: José Maria				
Data: 29/01/05				

FICHA DE PRÉ-INVENTÁRIO DE RUAS		Nº 07	
Nome atual da rua: Rua Tuiuti		Nome antigo da rua: Rua da Praia	
Lado: Casarão	Quadra:	Bairro: Valongo	Cidade: Santos
Localização			
			
Infra-estrutura	<input checked="" type="checkbox"/> água	<input checked="" type="checkbox"/> luz	<input checked="" type="checkbox"/> esgoto
	<input type="checkbox"/> tv a cabo	<input type="checkbox"/> outros	
Pavimentação	<input type="checkbox"/> inexistente		
	<input checked="" type="checkbox"/> existente	<input checked="" type="checkbox"/> asfalto	<input checked="" type="checkbox"/> paralelepípedo
	<input type="checkbox"/> outros		
Estacionamento	<input checked="" type="checkbox"/> permitido	<input type="checkbox"/> não permitido	<input type="checkbox"/> 45 graus
	<input checked="" type="checkbox"/> paralelo à guia	<input type="checkbox"/> zona azul	<input type="checkbox"/> perpendicular à guia
Rua	largura	<input type="checkbox"/> < 6m	<input type="checkbox"/> de 6 a 9m
		<input checked="" type="checkbox"/> de 10 a 12	<input type="checkbox"/> > 12m
	sentido	<input checked="" type="checkbox"/> mão única	<input type="checkbox"/> mão dupla
	hierarquia	<input type="checkbox"/> via principal	<input checked="" type="checkbox"/> via secundária
		<input type="checkbox"/> via local	<input type="checkbox"/> outros
	sinalização	<input type="checkbox"/> semáforo	<input type="checkbox"/> lombada
		<input type="checkbox"/> faixa de pedestres	<input checked="" type="checkbox"/> outros
Calçada	<input type="checkbox"/> ladrilho hidráulico	<input type="checkbox"/> cimentado	<input checked="" type="checkbox"/> mosaico português
	<input type="checkbox"/> guia rebaixada	<input type="checkbox"/> padrão legal	<input type="checkbox"/> fora do padrão legal
	largura calçada	<input type="checkbox"/> < 2m	<input type="checkbox"/> de 2 a 4m
		<input checked="" type="checkbox"/> > 4m	
Arborização	porte	<input type="checkbox"/> nenhum	<input checked="" type="checkbox"/> pouco
		<input type="checkbox"/> médio	<input type="checkbox"/> muito
	sombreamento	<input checked="" type="checkbox"/> ralo	<input type="checkbox"/> médio
		<input type="checkbox"/> denso	
Mobiliário urbano	<input checked="" type="checkbox"/> poste	<input checked="" type="checkbox"/> floreira	<input checked="" type="checkbox"/> banco
	<input type="checkbox"/> banca	<input type="checkbox"/> ponto ônibus	<input type="checkbox"/> hidrante
	<input checked="" type="checkbox"/> sinalização	<input type="checkbox"/> ponto táxi	<input checked="" type="checkbox"/> barreira de veículos
		<input type="checkbox"/> caixa correio	<input type="checkbox"/> orelhão
		<input type="checkbox"/> lixeira	<input type="checkbox"/> letreiro
		<input checked="" type="checkbox"/> proteção pedestres	
Observações			
A rua apresenta tráfego frequente de caminhões de grande porte			
Responsável: José Maria		Data: 29/01/05	

FICHA DE PRÉ-INVENTÁRIO DE RUAS		Nº 08	
Nome atual da rua: Rua Tuiuti		Nome antigo da rua: Rua da Praia	
Lado: Porto	Quadra:	Bairro: Valongo	Cidade: Santos
Localização			
			
Infra-estrutura	<input checked="" type="checkbox"/> água	<input checked="" type="checkbox"/> luz	<input checked="" type="checkbox"/> esgoto
	<input type="checkbox"/> tv a cabo	<input type="checkbox"/> outros	
Pavimentação	<input type="checkbox"/> inexistente		
	<input checked="" type="checkbox"/> existente	<input checked="" type="checkbox"/> asfalto	<input checked="" type="checkbox"/> paralelepípedo
	<input type="checkbox"/> outros		
Estacionamento	<input checked="" type="checkbox"/> permitido	<input type="checkbox"/> não permitido	<input type="checkbox"/> 45 graus
	<input type="checkbox"/> paralelo à guia	<input type="checkbox"/> zona azul	<input checked="" type="checkbox"/> perpendicular à guia
Rua	largura	<input type="checkbox"/> < 6m	<input type="checkbox"/> de 6 a 9m
		<input checked="" type="checkbox"/> de 10 a 12	<input type="checkbox"/> > 12m
	sentido	<input checked="" type="checkbox"/> mão única	<input type="checkbox"/> mão dupla
	hierarquia	<input type="checkbox"/> via principal	<input checked="" type="checkbox"/> via secundária
		<input type="checkbox"/> via local	<input type="checkbox"/> outros
	sinalização	<input type="checkbox"/> semáforo	<input type="checkbox"/> lombada
		<input type="checkbox"/> faixa de pedestres	<input checked="" type="checkbox"/> outros
Calçada	<input type="checkbox"/> ladrilho hidráulico	<input type="checkbox"/> cimentado	<input checked="" type="checkbox"/> mosaico português
	<input type="checkbox"/> guia rebaixada	<input type="checkbox"/> padrão legal	<input type="checkbox"/> fora do padrão legal
	largura calçada	<input checked="" type="checkbox"/> < 2m	<input type="checkbox"/> de 2 a 4m
		<input type="checkbox"/> > 4m	
Arborização	porte	<input type="checkbox"/> nenhum	<input checked="" type="checkbox"/> pouco
		<input type="checkbox"/> médio	<input type="checkbox"/> muito
	sombreamento	<input checked="" type="checkbox"/> ralo	<input type="checkbox"/> médio
		<input type="checkbox"/> denso	
Mobiliário urbano	<input type="checkbox"/> poste	<input type="checkbox"/> floreira	<input type="checkbox"/> banco
	<input type="checkbox"/> banca	<input type="checkbox"/> ponto ônibus	<input type="checkbox"/> hidrante
	<input checked="" type="checkbox"/> sinalização	<input type="checkbox"/> ponto táxi	<input checked="" type="checkbox"/> barreira de veículos
		<input type="checkbox"/> caixa correio	<input type="checkbox"/> orelhão
		<input type="checkbox"/> lixeira	<input type="checkbox"/> letreiro
		<input type="checkbox"/> outros	
Observações			
A rua apresenta tráfego frequente de caminhões de grande porte			
Responsável: José Maria		Data: 29/01/05	

FICHA DE PRÉ-INVENTÁRIO DE RUAS		Nº 09	
Nome atual da rua: Rua do Comércio		Nome antigo da rua: Rua Santo Antônio	
Lado: ímpar	Quadra:	Bairro: Valongo	Cidade: Santos
Localização			
<b>Infra-estrutura</b>	<input checked="" type="checkbox"/> água	<input checked="" type="checkbox"/> luz	<input checked="" type="checkbox"/> esgoto
	<input type="checkbox"/> tv a cabo	<input type="checkbox"/> outros	
<b>Pavimentação</b>	<input type="checkbox"/> inexistente		
	<input checked="" type="checkbox"/> existente	<input type="checkbox"/> asfalto	<input checked="" type="checkbox"/> paralelepípedo
	<input type="checkbox"/> outros		
<b>Estacionamento</b>	<input type="checkbox"/> permitido	<input checked="" type="checkbox"/> não permitido	<input type="checkbox"/> 45 graus
	<input type="checkbox"/> paralelo à guia	<input type="checkbox"/> zona azul	<input type="checkbox"/> perpendicular à guia
<b>Rua</b>	largura	<input type="checkbox"/> < 6m	<input checked="" type="checkbox"/> de 6 a 9m
		<input type="checkbox"/> de 10 a 12	<input type="checkbox"/> > 12m
	sentido	<input checked="" type="checkbox"/> mão única	<input type="checkbox"/> mão dupla
	hierarquia	<input type="checkbox"/> via principal	<input type="checkbox"/> via secundária
		<input checked="" type="checkbox"/> via local	<input type="checkbox"/> outros
	sinalização	<input type="checkbox"/> semáforo	<input type="checkbox"/> lombada
		<input type="checkbox"/> faixa de pedestres	<input checked="" type="checkbox"/> outros
<b>Calçada</b>	<input type="checkbox"/> ladrilho hidráulico	<input type="checkbox"/> cimentado	<input checked="" type="checkbox"/> mosaico português
	<input checked="" type="checkbox"/> guia rebaixada	<input checked="" type="checkbox"/> padrão legal	<input type="checkbox"/> fora do padrão legal
	largura calçada	<input type="checkbox"/> < 2m	<input checked="" type="checkbox"/> de 2 a 4m
		<input type="checkbox"/> > 4m	
<b>Arborização</b>	porte	<input checked="" type="checkbox"/> nenhum	<input type="checkbox"/> pouco
		<input type="checkbox"/> médio	<input type="checkbox"/> grande
	sombreamento	<input type="checkbox"/> ralo	<input type="checkbox"/> médio
		<input type="checkbox"/> denso	
<b>Mobiliário urbano</b>	<input checked="" type="checkbox"/> poste	<input type="checkbox"/> floreira	<input type="checkbox"/> banco
	<input type="checkbox"/> banca	<input type="checkbox"/> ponto ônibus	<input type="checkbox"/> hidrante
	<input type="checkbox"/> sinalização	<input type="checkbox"/> ponto táxi	<input type="checkbox"/> barreira de veículos
		<input type="checkbox"/> caixa correio	<input type="checkbox"/> orelhão
		<input checked="" type="checkbox"/> lixeira	<input type="checkbox"/> letreiro
		<input type="checkbox"/> outros	
<b>Observações</b>			
Responsável: José Maria			
Data: 29/01/05			

FICHA DE PRÉ-INVENTÁRIO DE RUAS		Nº 10	
Nome atual da rua: Rua do Comércio		Nome antigo da rua: Rua Santo Antônio	
Lado: par	Quadra:	Bairro: Valongo	Cidade: Santos
Localização			
<b>Infra-estrutura</b>	<input checked="" type="checkbox"/> água	<input checked="" type="checkbox"/> luz	<input checked="" type="checkbox"/> esgoto
	<input type="checkbox"/> tv a cabo	<input type="checkbox"/> outros	
<b>Pavimentação</b>	<input type="checkbox"/> inexistente		
	<input checked="" type="checkbox"/> existente	<input type="checkbox"/> asfalto	<input type="checkbox"/> paralelepípedo
	<input type="checkbox"/> outros		
<b>Estacionamento</b>	<input checked="" type="checkbox"/> permitido	<input type="checkbox"/> não permitido	<input type="checkbox"/> 45 graus
	<input checked="" type="checkbox"/> paralelo à guia	<input type="checkbox"/> zona azul	<input type="checkbox"/> perpendicular à guia
<b>Rua</b>	largura	<input type="checkbox"/> < 6m	<input checked="" type="checkbox"/> de 6 a 9m
		<input type="checkbox"/> de 10 a 12	<input type="checkbox"/> > 12m
	sentido	<input checked="" type="checkbox"/> mão única	<input type="checkbox"/> mão dupla
	hierarquia	<input type="checkbox"/> via principal	<input type="checkbox"/> via secundária
		<input checked="" type="checkbox"/> via local	<input type="checkbox"/> outros
	sinalização	<input type="checkbox"/> semáforo	<input type="checkbox"/> lombada
		<input type="checkbox"/> faixa de pedestres	<input checked="" type="checkbox"/> outros
<b>Calçada</b>	<input type="checkbox"/> ladrilho hidráulico	<input type="checkbox"/> cimentado	<input checked="" type="checkbox"/> mosaico português
	<input checked="" type="checkbox"/> guia rebaixada	<input type="checkbox"/> padrão legal	<input checked="" type="checkbox"/> fora do padrão legal
	largura calçada	<input type="checkbox"/> < 2m	<input checked="" type="checkbox"/> de 2 a 4m
		<input type="checkbox"/> > 4m	
<b>Arborização</b>	porte	<input checked="" type="checkbox"/> nenhum	<input type="checkbox"/> pouco
		<input type="checkbox"/> médio	<input type="checkbox"/> grande
	sombreamento	<input type="checkbox"/> ralo	<input type="checkbox"/> médio
		<input type="checkbox"/> denso	
<b>Mobiliário urbano</b>	<input checked="" type="checkbox"/> poste	<input type="checkbox"/> floreira	<input type="checkbox"/> banco
	<input type="checkbox"/> banca	<input type="checkbox"/> ponto ônibus	<input type="checkbox"/> hidrante
	<input checked="" type="checkbox"/> sinalização	<input type="checkbox"/> ponto táxi	<input type="checkbox"/> barreira de veículos
		<input type="checkbox"/> caixa correio	<input type="checkbox"/> orelhão
		<input type="checkbox"/> lixeira	<input type="checkbox"/> letreiro
		<input type="checkbox"/> outros	
<b>Observações</b>			
Responsável: José Maria			
Data: 29/01/05			



FICHA DE PRÉ-INVENTÁRIO DE RUAS		Nº 11	
Nome atual da rua: Rua Comendador Neto		Nome antigo da rua: Rua Comendador Neto	
Lado: ímpar	Quadra:	Bairro: Valongo	Cidade: Santos
Localização			
<b>Infra-estrutura</b>	<input checked="" type="checkbox"/> água	<input checked="" type="checkbox"/> luz	<input checked="" type="checkbox"/> esgoto
	<input type="checkbox"/> tv a cabo	<input type="checkbox"/> outros	
<b>Pavimentação</b>	<input type="checkbox"/> inexistente		
	<input checked="" type="checkbox"/> existente	<input type="checkbox"/> asfalto	<input checked="" type="checkbox"/> paralelepípedo
	<input type="checkbox"/> outros		
<b>Estacionamento</b>	<input checked="" type="checkbox"/> permitido	<input type="checkbox"/> não permitido	<input type="checkbox"/> 45 graus
	<input checked="" type="checkbox"/> paralelo à guia	<input type="checkbox"/> zona azul	<input type="checkbox"/> perpendicular à guia
<b>Rua</b>	largura	<input type="checkbox"/> < 6m	<input type="checkbox"/> de 6 a 9m
		<input type="checkbox"/> de 10 a 12	<input checked="" type="checkbox"/> > 12m
	sentido	<input checked="" type="checkbox"/> mão única	<input type="checkbox"/> mão dupla
	hierarquia	<input type="checkbox"/> via principal	<input type="checkbox"/> via secundária
		<input checked="" type="checkbox"/> via local	
	sinalização	<input type="checkbox"/> semáforo	<input type="checkbox"/> lombada
		<input type="checkbox"/> faixa de pedestres	<input checked="" type="checkbox"/> outros
<b>Calçada</b>	<input checked="" type="checkbox"/> ladrilho hidráulico	<input type="checkbox"/> cimentado	<input type="checkbox"/> mosaico português
	<input checked="" type="checkbox"/> guia rebaixada	<input checked="" type="checkbox"/> padrão legal	<input type="checkbox"/> fora do padrão legal
	largura calçada	<input checked="" type="checkbox"/> < 2m	<input type="checkbox"/> de 2 a 4m
		<input type="checkbox"/> > 4m	
<b>Arborização</b>	porte	<input checked="" type="checkbox"/> nenhum	<input type="checkbox"/> pouco
		<input type="checkbox"/> médio	<input type="checkbox"/> grande
	sombreamento	<input type="checkbox"/> ralo	<input type="checkbox"/> médio
		<input type="checkbox"/> denso	
<b>Mobiliário urbano</b>	<input type="checkbox"/> poste	<input type="checkbox"/> floreira	<input type="checkbox"/> banco
	<input type="checkbox"/> banca	<input type="checkbox"/> ponto ônibus	<input type="checkbox"/> hidrante
	<input checked="" type="checkbox"/> sinalização	<input type="checkbox"/> ponto táxi	<input type="checkbox"/> barreira de veículos
		<input type="checkbox"/> caixa correio	<input type="checkbox"/> orelhão
		<input type="checkbox"/> lixeira	<input type="checkbox"/> letreiro
		<input type="checkbox"/> outros	
<b>Observações</b>			
Responsável: José Maria		Data: 29/01/05	

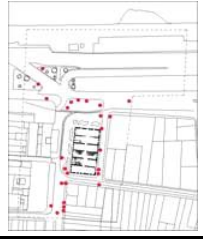

FICHA DE PRÉ-INVENTÁRIO DE RUAS		Nº 12	
Nome atual da rua: Rua Comendador Neto		Nome antigo da rua: Rua Comendador Neto	
Lado: par	Quadra:	Bairro: Valongo	Cidade: Santos
Localização			
<b>Infra-estrutura</b>	<input checked="" type="checkbox"/> água	<input checked="" type="checkbox"/> luz	<input checked="" type="checkbox"/> esgoto
	<input type="checkbox"/> tv a cabo	<input type="checkbox"/> outros	
<b>Pavimentação</b>	<input type="checkbox"/> inexistente		
	<input checked="" type="checkbox"/> existente	<input type="checkbox"/> asfalto	<input checked="" type="checkbox"/> paralelepípedo
	<input type="checkbox"/> outros		
<b>Estacionamento</b>	<input checked="" type="checkbox"/> permitido	<input type="checkbox"/> não permitido	<input type="checkbox"/> 45 graus
	<input checked="" type="checkbox"/> paralelo à guia	<input type="checkbox"/> zona azul	<input type="checkbox"/> perpendicular à guia
<b>Rua</b>	largura	<input type="checkbox"/> < 6m	<input type="checkbox"/> de 6 a 9m
		<input type="checkbox"/> de 10 a 12	<input checked="" type="checkbox"/> > 12m
	sentido	<input checked="" type="checkbox"/> mão única	<input type="checkbox"/> mão dupla
	hierarquia	<input type="checkbox"/> via principal	<input type="checkbox"/> via secundária
		<input checked="" type="checkbox"/> via local	
	sinalização	<input type="checkbox"/> semáforo	<input type="checkbox"/> lombada
		<input type="checkbox"/> faixa de pedestres	<input checked="" type="checkbox"/> outros
<b>Calçada</b>	<input type="checkbox"/> ladrilho hidráulico	<input type="checkbox"/> cimentado	<input checked="" type="checkbox"/> mosaico português
	<input checked="" type="checkbox"/> guia rebaixada	<input checked="" type="checkbox"/> padrão legal	<input type="checkbox"/> fora do padrão legal
	largura calçada	<input checked="" type="checkbox"/> < 2m	<input type="checkbox"/> de 2 a 4m
		<input type="checkbox"/> > 4m	
<b>Arborização</b>	porte	<input checked="" type="checkbox"/> nenhum	<input type="checkbox"/> pouco
		<input type="checkbox"/> médio	<input type="checkbox"/> grande
	sombreamento	<input type="checkbox"/> ralo	<input type="checkbox"/> médio
		<input type="checkbox"/> denso	
<b>Mobiliário urbano</b>	<input checked="" type="checkbox"/> poste	<input type="checkbox"/> floreira	<input type="checkbox"/> banco
	<input type="checkbox"/> banca	<input type="checkbox"/> ponto ônibus	<input type="checkbox"/> hidrante
	<input checked="" type="checkbox"/> sinalização	<input type="checkbox"/> ponto táxi	<input type="checkbox"/> barreira de veículos
		<input type="checkbox"/> caixa correio	<input type="checkbox"/> orelhão
		<input type="checkbox"/> lixeira	<input type="checkbox"/> letreiro
		<input type="checkbox"/> outros	
<b>Observações</b>			
Responsável: José Maria		Data: 29/01/05	

**Fichas de pré-inventário de mobiliário urbano**

FICHA DE PRÉ-INVENTÁRIO DE MOBILIÁRIO URBANO				Nº 01		
Caracterização: Equipamento urbano		Tipo: Poste de luz	Quantidade: 13			
Endereço: Largo Marques de Monte Alegre		Bairro: Valongo	Cidade: Santos			
Período construção-	Séc: XX	Década: 90	Ano:			
Localização						
<b>Técnica Construtiva</b>	Estrutura	<input type="checkbox"/> madeira	<input type="checkbox"/> concreto	<input type="checkbox"/> ferro	<input checked="" type="checkbox"/> aço	<input type="checkbox"/> outros
	Elementos decorativos	<input checked="" type="checkbox"/> ornatos	<input type="checkbox"/> friso c/ canelura	<input type="checkbox"/> friso liso	<input type="checkbox"/> outros	
	Acabamento	<input checked="" type="checkbox"/> pintura	<input type="checkbox"/> verniz	<input type="checkbox"/> cerâmica	<input type="checkbox"/> pedra	<input type="checkbox"/> outros
	Alvenaria	<input type="checkbox"/> tijolos	<input type="checkbox"/> bloco cerâmico	<input type="checkbox"/> outros		
<b>Síntese do grau de alteração</b>	<input checked="" type="checkbox"/> inalterado	<input type="checkbox"/> alteração regular	<input type="checkbox"/> grande alteração	<input type="checkbox"/> descaracterizado		
<b>Intervenções Feitas</b>	Estrutura	<input type="checkbox"/> substituição	<input type="checkbox"/> restauro	<input type="checkbox"/> adequação	<input checked="" type="checkbox"/> conservação	
	Elementos decorativos	<input type="checkbox"/> substituição	<input type="checkbox"/> restauro	<input type="checkbox"/> adequação	<input checked="" type="checkbox"/> conservação	
	Acabamento	<input type="checkbox"/> substituição	<input type="checkbox"/> restauro	<input type="checkbox"/> adequação	<input checked="" type="checkbox"/> conservação	
	Alvenaria	<input type="checkbox"/> substituição	<input type="checkbox"/> restauro	<input type="checkbox"/> adequação	<input type="checkbox"/> conservação	
<b>Síntese do estado de conservação</b>	<input checked="" type="checkbox"/> bom	<input type="checkbox"/> regular	<input type="checkbox"/> precário	<input type="checkbox"/> irre recuperável		
<b>Interesse</b>	<input type="checkbox"/> histórico	<input type="checkbox"/> artístico	<input type="checkbox"/> arqueológico	<input checked="" type="checkbox"/> ambiental	<input type="checkbox"/> outros	
<b>Proposta de Proteção</b>	<input checked="" type="checkbox"/> integral	<input type="checkbox"/> parcial	<input type="checkbox"/> demolição	<input type="checkbox"/> outro		
<b>Histórico</b> Réplica feita a partir de postes existentes em São Paulo e elaborados pela Light and Power nas primeiras décadas do século XX						
<b>Principais Patologias</b> Desprendimento de pintura.						
<b>Observações</b> Poste desenvolvido pelo projeto para recuperação do centro de Santos - Alegria Centro.						
<b>Legislação incidente</b>	Tombamento:	N. processo:	Nível proteção:	Zoneamento: ZCI		
<b>Responsável:</b>	José Maria		<b>Data:</b>	04/02/05		

FICHA DE PRÉ-INVENTÁRIO DE MOBILIÁRIO URBANO				Nº 02		
Caracterização: Equipamento urbano		Tipo: Jardineira	Quantidade: 06			
Endereço: Largo Marques de Monte Alegre		Bairro: Valongo	Cidade: Santos			
Período construção-	Séc: XXI	Década: 00	Ano:			
Localização						
<b>Técnica Construtiva</b>	Estrutura	<input type="checkbox"/> madeira	<input checked="" type="checkbox"/> concreto	<input type="checkbox"/> ferro	<input type="checkbox"/> aço	<input type="checkbox"/> outros
	Elementos decorativos	<input type="checkbox"/> ornatos	<input type="checkbox"/> friso c/ canelura	<input type="checkbox"/> friso liso	<input checked="" type="checkbox"/> outros	
	Acabamento	<input type="checkbox"/> pintura	<input type="checkbox"/> verniz	<input checked="" type="checkbox"/> cerâmica	<input type="checkbox"/> pedra	<input type="checkbox"/> outros
	Alvenaria	<input type="checkbox"/> tijolos	<input checked="" type="checkbox"/> bloco cerâmico	<input type="checkbox"/> outros		
<b>Síntese do grau de alteração</b>	<input checked="" type="checkbox"/> inalterado	<input type="checkbox"/> alteração regular	<input type="checkbox"/> grande alteração	<input type="checkbox"/> descaracterizado		
<b>Intervenções Feitas</b>	Estrutura	<input type="checkbox"/> substituição	<input type="checkbox"/> restauro	<input type="checkbox"/> adequação	<input checked="" type="checkbox"/> conservação	
	Elementos decorativos	<input type="checkbox"/> substituição	<input type="checkbox"/> restauro	<input type="checkbox"/> adequação	<input checked="" type="checkbox"/> conservação	
	Acabamento	<input type="checkbox"/> substituição	<input type="checkbox"/> restauro	<input type="checkbox"/> adequação	<input checked="" type="checkbox"/> conservação	
	Alvenaria	<input type="checkbox"/> substituição	<input type="checkbox"/> restauro	<input type="checkbox"/> adequação	<input checked="" type="checkbox"/> conservação	
<b>Síntese do estado de conservação</b>	<input type="checkbox"/> bom	<input checked="" type="checkbox"/> regular	<input type="checkbox"/> precário	<input type="checkbox"/> irre recuperável		
<b>Interesse</b>	<input type="checkbox"/> histórico	<input type="checkbox"/> artístico	<input type="checkbox"/> arqueológico	<input type="checkbox"/> ambiental	<input checked="" type="checkbox"/> nenhum	
<b>Proposta de Proteção</b>	<input type="checkbox"/> integral	<input type="checkbox"/> parcial	<input checked="" type="checkbox"/> demolição	<input type="checkbox"/> outro		
<b>Histórico</b>						
<b>Principais Patologias</b> Desprendimento de revestimento e sujidades.						
<b>Observações</b>						
<b>Legislação incidente</b>	Tombamento:	N. processo:	Nível proteção:	Zoneamento: ZCI		
<b>Responsável:</b>	José Maria		<b>Data:</b>	04/02/05		

FICHA DE PRÉ-INVENTÁRIO DE MOBILIÁRIO URBANO				Nº	03	
Caracterização: Equipamento urbano		Tipo: Banco	Quantidade: 30			
Endereço: Largo Marques de Monte Alegre		Bairro: Valongo	Cidade: Santos			
Período construção-	Séc: XXI	Década: 00	Ano: 02			
Localização						
<b>Técnica Construtiva</b>	Estrutura	<input type="checkbox"/> madeira	<input checked="" type="checkbox"/> concreto	<input type="checkbox"/> ferro	<input type="checkbox"/> aço	<input type="checkbox"/> outros
	Elementos decorativos	<input type="checkbox"/> ornatos	<input type="checkbox"/> friso c/ canelura	<input type="checkbox"/> friso liso	<input checked="" type="checkbox"/> outros	
	Acabamento	<input checked="" type="checkbox"/> pintura	<input checked="" type="checkbox"/> verniz	<input type="checkbox"/> cerâmica	<input type="checkbox"/> pedra	<input type="checkbox"/> outros
	Alvenaria	<input type="checkbox"/> tijolos	<input type="checkbox"/> bloco cerâmico	<input type="checkbox"/> outros		
<b>Síntese do grau de alteração</b>	<input checked="" type="checkbox"/> inalterado		<input type="checkbox"/> alteração regular	<input type="checkbox"/> grande alteração	<input type="checkbox"/> descaracterizado	
<b>Intervenções Feitas</b>	Estrutura	<input type="checkbox"/> substituição	<input type="checkbox"/> restauro	<input type="checkbox"/> adequação	<input checked="" type="checkbox"/> conservação	
	Elementos decorativos	<input type="checkbox"/> substituição	<input type="checkbox"/> restauro	<input type="checkbox"/> adequação	<input checked="" type="checkbox"/> conservação	
	Acabamento	<input type="checkbox"/> substituição	<input type="checkbox"/> restauro	<input type="checkbox"/> adequação	<input checked="" type="checkbox"/> conservação	
	Alvenaria	<input type="checkbox"/> substituição	<input type="checkbox"/> restauro	<input type="checkbox"/> adequação	<input type="checkbox"/> conservação	
<b>Síntese do estado de conservação</b>	<input type="checkbox"/> bom		<input checked="" type="checkbox"/> regular	<input type="checkbox"/> precário	<input type="checkbox"/> irre recuperável	
<b>Interesse</b>	<input type="checkbox"/> histórico		<input type="checkbox"/> artístico	<input type="checkbox"/> arqueológico	<input checked="" type="checkbox"/> ambiental	<input type="checkbox"/> outros
<b>Proposta de Proteção</b>	<input type="checkbox"/> integral		<input type="checkbox"/> parcial	<input checked="" type="checkbox"/> demolição	<input type="checkbox"/> outro	
<b>Histórico</b>						
<b>Principais Patologias</b> Falta de manutenção no concreto e desprendimento de pintura.						
<b>Observações</b> Banco desenvolvido pelo projeto para recuperação do centro de Santos - Alegria Centro.						
<b>Legislação incidente</b>	Tombamento:	N. processo:	Nível proteção:	Zoneamento: ZCI		
<b>Responsável:</b>	José Maria		<b>Data:</b>		04/02/05	

FICHA DE PRÉ-INVENTÁRIO DE MOBILIÁRIO URBANO				Nº	04	
Caracterização: Equipamento urbano		Tipo: Placas sinalização	Quantidade: 10			
Endereço: Largo Marques de Monte Alegre		Bairro: Valongo	Cidade: Santos			
Período construção-	Séc: XXI	Década: 00	Ano:			
Localização						
<b>Técnica Construtiva</b>	Estrutura	<input type="checkbox"/> madeira	<input type="checkbox"/> concreto	<input type="checkbox"/> ferro	<input checked="" type="checkbox"/> aço	<input type="checkbox"/> outros
	Elementos decorativos	<input type="checkbox"/> ornatos	<input type="checkbox"/> friso c/ canelura	<input type="checkbox"/> friso liso	<input checked="" type="checkbox"/> outros	
	Acabamento	<input checked="" type="checkbox"/> pintura	<input checked="" type="checkbox"/> verniz	<input type="checkbox"/> cerâmica	<input type="checkbox"/> pedra	<input type="checkbox"/> outros
	Alvenaria	<input type="checkbox"/> tijolos	<input type="checkbox"/> bloco cerâmico	<input type="checkbox"/> outros		
<b>Síntese do grau de alteração</b>	<input checked="" type="checkbox"/> inalterado		<input type="checkbox"/> alteração regular	<input type="checkbox"/> grande alteração	<input type="checkbox"/> descaracterizado	
<b>Intervenções Feitas</b>	Estrutura	<input type="checkbox"/> substituição	<input type="checkbox"/> restauro	<input type="checkbox"/> adequação	<input checked="" type="checkbox"/> conservação	
	Elementos decorativos	<input type="checkbox"/> substituição	<input type="checkbox"/> restauro	<input type="checkbox"/> adequação	<input type="checkbox"/> conservação	
	Acabamento	<input type="checkbox"/> substituição	<input type="checkbox"/> restauro	<input type="checkbox"/> adequação	<input checked="" type="checkbox"/> conservação	
	Alvenaria	<input type="checkbox"/> substituição	<input type="checkbox"/> restauro	<input type="checkbox"/> adequação	<input type="checkbox"/> conservação	
<b>Síntese do estado de conservação</b>	<input type="checkbox"/> bom		<input checked="" type="checkbox"/> regular	<input type="checkbox"/> precário	<input type="checkbox"/> irre recuperável	
<b>Interesse</b>	<input type="checkbox"/> histórico		<input type="checkbox"/> artístico	<input type="checkbox"/> arqueológico	<input type="checkbox"/> ambiental	<input checked="" type="checkbox"/> nenhum
<b>Proposta de Proteção</b>	<input type="checkbox"/> integral		<input type="checkbox"/> parcial	<input checked="" type="checkbox"/> demolição	<input type="checkbox"/> outro	
<b>Histórico</b>						
<b>Principais Patologias</b> Elementos em aço apresentam pontos de corrosão.						
<b>Observações</b>						
<b>Legislação incidente</b>	Tombamento:	N. processo:	Nível proteção:	Zoneamento: ZCI		
<b>Responsável:</b>	José Maria		<b>Data:</b>		29/01/05	

FICHA DE PRÉ-INVENTÁRIO DE MOBILIÁRIO URBANO				Nº	05	
Caracterização: Equipamento urbano		Tipo: Lixeira	Quantidade: 01			
Endereço: Largo Marques de Monte Alegre		Bairro: Valongo	Cidade: Santos			
Período construção-	Séc: XX	Década:	Ano:			
Localização						
<b>Técnica Construtiva</b>	Estrutura	<input checked="" type="checkbox"/> madeira	<input type="checkbox"/> concreto	<input type="checkbox"/> ferro	<input checked="" type="checkbox"/> aço	<input type="checkbox"/> outros
	Elementos decorativos	<input type="checkbox"/> ornatos	<input type="checkbox"/> friso c/ canelura	<input type="checkbox"/> friso liso	<input checked="" type="checkbox"/> outros	
	Acabamento	<input checked="" type="checkbox"/> pintura	<input checked="" type="checkbox"/> verniz	<input type="checkbox"/> cerâmica	<input type="checkbox"/> pedra	<input type="checkbox"/> outros
	Alvenaria	<input type="checkbox"/> tijolos	<input type="checkbox"/> bloco cerâmico	<input type="checkbox"/> outros		
<b>Síntese do grau de alteração</b>						
	<input checked="" type="checkbox"/> inalterado	<input type="checkbox"/> alteração regular	<input type="checkbox"/> grande alteração	<input type="checkbox"/> descaracterizado		
<b>Intervenções Feitas</b>						
	Estrutura	<input type="checkbox"/> substituição	<input type="checkbox"/> restauro	<input type="checkbox"/> adequação	<input checked="" type="checkbox"/> conservação	
	Elementos decorativos	<input type="checkbox"/> substituição	<input type="checkbox"/> restauro	<input type="checkbox"/> adequação	<input checked="" type="checkbox"/> conservação	
	Acabamento	<input type="checkbox"/> substituição	<input type="checkbox"/> restauro	<input type="checkbox"/> adequação	<input checked="" type="checkbox"/> conservação	
	Alvenaria	<input type="checkbox"/> substituição	<input type="checkbox"/> restauro	<input type="checkbox"/> adequação	<input type="checkbox"/> conservação	
<b>Síntese do estado de conservação</b>						
	<input type="checkbox"/> bom	<input type="checkbox"/> regular	<input checked="" type="checkbox"/> precário	<input type="checkbox"/> irrecuperável		
<b>Interesse</b>						
	<input type="checkbox"/> histórico	<input type="checkbox"/> artístico	<input type="checkbox"/> arqueológico	<input type="checkbox"/> ambiental	<input checked="" type="checkbox"/> nenhum	
<b>Proposta de Proteção</b>						
	<input type="checkbox"/> integral	<input type="checkbox"/> parcial	<input checked="" type="checkbox"/> demolição	<input type="checkbox"/> outro		
<b>Histórico</b>						
<b>Principais Patologias</b>						
Partes faltantes, madeira em estado de decomposição, pontos de corrosão nos elementos em aço e desprendimento de pintura.						
<b>Observações</b>						
<b>Legislação Incidente</b>						
	Tombamento:	N. processo:	Nível proteção:	Zoneamento: ZCI		
Responsável:	José Maria			Data: 29/01/05		

FICHA DE PRÉ-INVENTÁRIO DE MOBILIÁRIO URBANO				Nº	06	
Caracterização: Equipamento urbano		Tipo: Barreira de veículos	Quantidade: 16			
Endereço: Largo Marques de Monte Alegre		Bairro: Valongo	Cidade: Santos			
Período construção-	Séc: XX	Década: 90	Ano:			
Localização						
<b>Técnica Construtiva</b>	Estrutura	<input type="checkbox"/> madeira	<input checked="" type="checkbox"/> concreto	<input type="checkbox"/> ferro	<input type="checkbox"/> aço	<input type="checkbox"/> outros
	Elementos decorativos	<input type="checkbox"/> ornatos	<input type="checkbox"/> friso c/ canelura	<input checked="" type="checkbox"/> friso liso	<input type="checkbox"/> outros	
	Acabamento	<input checked="" type="checkbox"/> pintura	<input type="checkbox"/> verniz	<input type="checkbox"/> cerâmica	<input type="checkbox"/> pedra	<input type="checkbox"/> outros
	Alvenaria	<input type="checkbox"/> tijolos	<input type="checkbox"/> bloco cerâmico	<input type="checkbox"/> outros		
<b>Síntese do grau de alteração</b>						
	<input checked="" type="checkbox"/> inalterado	<input type="checkbox"/> alteração regular	<input type="checkbox"/> grande alteração	<input type="checkbox"/> descaracterizado		
<b>Intervenções Feitas</b>						
	Estrutura	<input type="checkbox"/> substituição	<input type="checkbox"/> restauro	<input type="checkbox"/> adequação	<input checked="" type="checkbox"/> conservação	
	Elementos decorativos	<input type="checkbox"/> substituição	<input type="checkbox"/> restauro	<input type="checkbox"/> adequação	<input checked="" type="checkbox"/> conservação	
	Acabamento	<input type="checkbox"/> substituição	<input type="checkbox"/> restauro	<input type="checkbox"/> adequação	<input checked="" type="checkbox"/> conservação	
	Alvenaria	<input type="checkbox"/> substituição	<input type="checkbox"/> restauro	<input type="checkbox"/> adequação	<input checked="" type="checkbox"/> conservação	
<b>Síntese do estado de conservação</b>						
	<input type="checkbox"/> bom	<input checked="" type="checkbox"/> regular	<input type="checkbox"/> precário	<input type="checkbox"/> irrecuperável		
<b>Interesse</b>						
	<input type="checkbox"/> histórico	<input type="checkbox"/> artístico	<input type="checkbox"/> arqueológico	<input type="checkbox"/> ambiental	<input checked="" type="checkbox"/> nenhum	
<b>Proposta de Proteção</b>						
	<input type="checkbox"/> integral	<input type="checkbox"/> parcial	<input checked="" type="checkbox"/> demolição	<input type="checkbox"/> outro		
<b>Histórico</b>						
<b>Principais Patologias</b>						
Desprendimento de revestimento.						
<b>Observações</b>						
<b>Legislação Incidente</b>						
	Tombamento:	N. processo:	Nível proteção:	Zoneamento: ZCI		
Responsável:	José Maria			Data: 29/01/05		

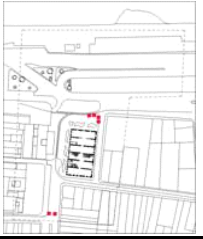





FICHA DE PRÉ-INVENTÁRIO DE MOBILIÁRIO URBANO				Nº	07	
Caracterização: Equipamento urbano		Tipo: Telefone público	Quantidade: 02			
Endereço: Largo Marques de Monte Alegre		Bairro: Valongo	Cidade: Santos			
Período construção-	Séc: XX	Década: 90	Ano:			
Localização						
<b>Técnica Construtiva</b>	Estrutura	<input type="checkbox"/> madeira	<input type="checkbox"/> concreto	<input type="checkbox"/> ferro	<input checked="" type="checkbox"/> aço	<input type="checkbox"/> outros
	Elementos decorativos	<input type="checkbox"/> ornatos	<input type="checkbox"/> friso c/ canelura	<input type="checkbox"/> friso liso	<input checked="" type="checkbox"/> outros	
	Acabamento	<input checked="" type="checkbox"/> pintura	<input checked="" type="checkbox"/> verniz	<input type="checkbox"/> cerâmica	<input type="checkbox"/> pedra	<input type="checkbox"/> outros
	Alvenaria	<input type="checkbox"/> tijolos	<input type="checkbox"/> bloco cerâmico	<input type="checkbox"/> outros		
<b>Síntese do grau de alteração</b>						
	<input checked="" type="checkbox"/> inalterado	<input type="checkbox"/> alteração regular	<input type="checkbox"/> grande alteração	<input type="checkbox"/> descaracterizado		
<b>Intervenções Feitas</b>						
	Estrutura	<input type="checkbox"/> substituição	<input type="checkbox"/> restauro	<input type="checkbox"/> adequação	<input checked="" type="checkbox"/> conservação	
	Elementos decorativos	<input type="checkbox"/> substituição	<input type="checkbox"/> restauro	<input type="checkbox"/> adequação	<input checked="" type="checkbox"/> conservação	
	Acabamento	<input type="checkbox"/> substituição	<input type="checkbox"/> restauro	<input type="checkbox"/> adequação	<input checked="" type="checkbox"/> conservação	
	Alvenaria	<input type="checkbox"/> substituição	<input type="checkbox"/> restauro	<input type="checkbox"/> adequação	<input type="checkbox"/> conservação	
<b>Síntese do estado de conservação</b>						
	<input type="checkbox"/> bom	<input checked="" type="checkbox"/> regular	<input type="checkbox"/> precário	<input type="checkbox"/> irrecoverável		
<b>Interesse</b>						
	<input type="checkbox"/> histórico	<input type="checkbox"/> artístico	<input type="checkbox"/> arqueológico	<input checked="" type="checkbox"/> ambiental	<input type="checkbox"/> outros	
<b>Proposta de Proteção</b>						
	<input type="checkbox"/> integral	<input checked="" type="checkbox"/> parcial	<input type="checkbox"/> demolição	<input type="checkbox"/> outro		
<b>Histórico</b>						
<b>Principais Patologias</b> Desprendimento de revestimento e pintura.						
<b>Observações</b>						
<b>Legislação incidente</b>						
Tombamento:	N. processo:	Nível proteção:	Zoneamento: ZCI			
<b>Responsável:</b> José Maria						
<b>Data:</b> 29/01/05						



FICHA DE PRÉ-INVENTÁRIO DE MOBILIÁRIO URBANO				Nº	08	
Caracterização: Equipamento urbano		Tipo: Placa sinalização	Quantidade: 10			
Endereço: Largo Marques de Monte Alegre		Bairro: Valongo	Cidade: Santos			
Período construção-	Séc: XX	Década: 90	Ano:			
Localização						
<b>Técnica Construtiva</b>	Estrutura	<input type="checkbox"/> madeira	<input type="checkbox"/> concreto	<input type="checkbox"/> ferro	<input checked="" type="checkbox"/> aço	<input type="checkbox"/> outros
	Elementos decorativos	<input type="checkbox"/> ornatos	<input type="checkbox"/> friso c/ canelura	<input type="checkbox"/> friso liso	<input checked="" type="checkbox"/> outros	
	Acabamento	<input checked="" type="checkbox"/> pintura	<input checked="" type="checkbox"/> verniz	<input type="checkbox"/> cerâmica	<input type="checkbox"/> pedra	<input type="checkbox"/> outros
	Alvenaria	<input type="checkbox"/> tijolos	<input type="checkbox"/> bloco cerâmico	<input type="checkbox"/> outros		
<b>Síntese do grau de alteração</b>						
	<input checked="" type="checkbox"/> inalterado	<input type="checkbox"/> alteração regular	<input type="checkbox"/> grande alteração	<input type="checkbox"/> descaracterizado		
<b>Intervenções Feitas</b>						
	Estrutura	<input type="checkbox"/> substituição	<input type="checkbox"/> restauro	<input type="checkbox"/> adequação	<input checked="" type="checkbox"/> conservação	
	Elementos decorativos	<input type="checkbox"/> substituição	<input type="checkbox"/> restauro	<input type="checkbox"/> adequação	<input type="checkbox"/> conservação	
	Acabamento	<input type="checkbox"/> substituição	<input type="checkbox"/> restauro	<input type="checkbox"/> adequação	<input checked="" type="checkbox"/> conservação	
	Alvenaria	<input type="checkbox"/> substituição	<input type="checkbox"/> restauro	<input type="checkbox"/> adequação	<input type="checkbox"/> conservação	
<b>Síntese do estado de conservação</b>						
	<input type="checkbox"/> bom	<input checked="" type="checkbox"/> regular	<input type="checkbox"/> precário	<input type="checkbox"/> irrecoverável		
<b>Interesse</b>						
	<input type="checkbox"/> histórico	<input type="checkbox"/> artístico	<input type="checkbox"/> arqueológico	<input checked="" type="checkbox"/> ambiental	<input type="checkbox"/> outros	
<b>Proposta de Proteção</b>						
	<input type="checkbox"/> integral	<input checked="" type="checkbox"/> parcial	<input type="checkbox"/> demolição	<input type="checkbox"/> outro		
<b>Histórico</b>						
<b>Principais Patologias</b> Desprendimento de pintura e pontos de corrosão.						
<b>Observações</b>						
<b>Legislação incidente</b>						
Tombamento:	N. processo:	Nível proteção:	Zoneamento: ZCI			
<b>Responsável:</b> José Maria						
<b>Data:</b> 29/01/05						

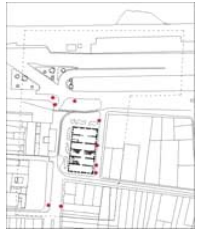

FICHA DE PRÉ-INVENTÁRIO DE MOBILIÁRIO URBANO				Nº	09	
Caracterização: Equipamento urbano		Tipo: Proteção pedestres		Quantidade: 02		
Endereço: Rua Tuiuti		Bairro: Valongo		Cidade: Santos		
Período construção-		Séc: XX	Década:	Ano:		
Localização						
Técnica Construtiva	Estrutura	<input type="checkbox"/> madeira	<input type="checkbox"/> concreto	<input type="checkbox"/> ferro	<input checked="" type="checkbox"/> aço	<input type="checkbox"/> outros
	Elementos decorativos	<input type="checkbox"/> ornatos	<input type="checkbox"/> friso c/ canelura	<input type="checkbox"/> friso liso	<input type="checkbox"/> outros	
	Acabamento	<input checked="" type="checkbox"/> pintura	<input type="checkbox"/> verniz	<input type="checkbox"/> cerâmica	<input type="checkbox"/> pedra	<input type="checkbox"/> outros
	Alvenaria	<input type="checkbox"/> tijolos	<input type="checkbox"/> bloco cerâmico	<input type="checkbox"/> outros		
Síntese do grau de alteração						
		<input type="checkbox"/> inalterado	<input type="checkbox"/> alteração regular	<input type="checkbox"/> grande alteração	<input checked="" type="checkbox"/> descaracterizado	
Intervenções Feitas	Estrutura	<input type="checkbox"/> substituição	<input type="checkbox"/> restauro	<input type="checkbox"/> adequação	<input checked="" type="checkbox"/> conservação	
	Elementos decorativos	<input type="checkbox"/> substituição	<input type="checkbox"/> restauro	<input type="checkbox"/> adequação	<input type="checkbox"/> conservação	
	Acabamento	<input type="checkbox"/> substituição	<input type="checkbox"/> restauro	<input type="checkbox"/> adequação	<input checked="" type="checkbox"/> conservação	
	Alvenaria	<input type="checkbox"/> substituição	<input type="checkbox"/> restauro	<input type="checkbox"/> adequação	<input type="checkbox"/> conservação	
Síntese do estado de conservação						
		<input type="checkbox"/> bom	<input checked="" type="checkbox"/> regular	<input type="checkbox"/> precário	<input type="checkbox"/> irrecoverável	
Interesse						
		<input type="checkbox"/> histórico	<input type="checkbox"/> artístico	<input type="checkbox"/> arqueológico	<input type="checkbox"/> ambiental	<input checked="" type="checkbox"/> nenhum
Proposta de Proteção						
		<input type="checkbox"/> integral	<input type="checkbox"/> parcial	<input checked="" type="checkbox"/> demolição	<input type="checkbox"/> outro	
Histórico						
Principais Patologias						
Desprendimento de pintura e pontos de corrosão.						
Observações						
Legislação incidente						
Tombamento:		N. processo:	Nível proteção:	Zoneamento: ZCI		
Responsável: José Maria		Data: 29/01/05				

FICHA DE PRÉ-INVENTÁRIO DE MOBILIÁRIO URBANO				Nº	10	
Caracterização: Equipamento urbano		Tipo: Proteção pedestres		Quantidade: 04		
Endereço: Rua Comendador Neto		Bairro: Valongo		Cidade: Santos		
Período construção-		Séc: XX	Década:	Ano:		
Localização						
Técnica Construtiva	Estrutura	<input type="checkbox"/> madeira	<input type="checkbox"/> concreto	<input type="checkbox"/> ferro	<input checked="" type="checkbox"/> aço	<input type="checkbox"/> outros
	Elementos decorativos	<input type="checkbox"/> ornatos	<input type="checkbox"/> friso c/ canelura	<input type="checkbox"/> friso liso	<input type="checkbox"/> outros	
	Acabamento	<input checked="" type="checkbox"/> pintura	<input type="checkbox"/> verniz	<input type="checkbox"/> cerâmica	<input type="checkbox"/> pedra	<input type="checkbox"/> outros
	Alvenaria	<input type="checkbox"/> tijolos	<input type="checkbox"/> bloco cerâmico	<input type="checkbox"/> outros		
Síntese do grau de alteração						
		<input type="checkbox"/> inalterado	<input type="checkbox"/> alteração regular	<input type="checkbox"/> grande alteração	<input checked="" type="checkbox"/> descaracterizado	
Intervenções Feitas	Estrutura	<input type="checkbox"/> substituição	<input type="checkbox"/> restauro	<input type="checkbox"/> adequação	<input checked="" type="checkbox"/> conservação	
	Elementos decorativos	<input type="checkbox"/> substituição	<input type="checkbox"/> restauro	<input type="checkbox"/> adequação	<input type="checkbox"/> conservação	
	Acabamento	<input type="checkbox"/> substituição	<input type="checkbox"/> restauro	<input type="checkbox"/> adequação	<input checked="" type="checkbox"/> conservação	
	Alvenaria	<input type="checkbox"/> substituição	<input type="checkbox"/> restauro	<input type="checkbox"/> adequação	<input type="checkbox"/> conservação	
Síntese do estado de conservação						
		<input type="checkbox"/> bom	<input checked="" type="checkbox"/> regular	<input type="checkbox"/> precário	<input type="checkbox"/> irrecoverável	
Interesse						
		<input type="checkbox"/> histórico	<input type="checkbox"/> artístico	<input type="checkbox"/> arqueológico	<input type="checkbox"/> ambiental	<input checked="" type="checkbox"/> nenhum
Proposta de Proteção						
		<input type="checkbox"/> integral	<input type="checkbox"/> parcial	<input checked="" type="checkbox"/> demolição	<input type="checkbox"/> outro	
Histórico						
Principais Patologias						
Desprendimento de pintura e pontos de corrosão.						
Observações						
Legislação incidente						
Tombamento:		N. processo:	Nível proteção:	Zoneamento: ZCI		
Responsável: José Maria		Data: 29/01/05				

FICHA DE PRÉ-INVENTÁRIO DE MOBILIÁRIO URBANO				Nº	11	
Caracterização: Equipamento urbano		Tipo: Proteção pedestres	Quantidade: 02			
Endereço: Rua São Bento		Bairro: Valongo	Cidade: Santos			
Período construção-	Séc: XX	Década:	Ano:			
Localização						
						
Técnica Construtiva	Estrutura	<input type="checkbox"/> madeira	<input type="checkbox"/> concreto	<input type="checkbox"/> ferro	<input checked="" type="checkbox"/> aço	<input type="checkbox"/> outros
	Elementos decorativos	<input type="checkbox"/> ornatos	<input type="checkbox"/> friso c/ canelura	<input type="checkbox"/> friso liso	<input type="checkbox"/> outros	
	Acabamento	<input checked="" type="checkbox"/> pintura	<input type="checkbox"/> verniz	<input type="checkbox"/> cerâmica	<input type="checkbox"/> pedra	<input type="checkbox"/> outros
	Alvenaria	<input type="checkbox"/> tijolos	<input type="checkbox"/> bloco cerâmico	<input type="checkbox"/> outros		
Síntese do grau de alteração						
	<input type="checkbox"/> inalterado	<input type="checkbox"/> alteração regular	<input type="checkbox"/> grande alteração	<input checked="" type="checkbox"/> descaracterizado		
Intervenções Feitas	Estrutura	<input type="checkbox"/> substituição	<input type="checkbox"/> restauro	<input type="checkbox"/> adequação	<input checked="" type="checkbox"/> conservação	
	Elementos decorativos	<input type="checkbox"/> substituição	<input type="checkbox"/> restauro	<input type="checkbox"/> adequação	<input type="checkbox"/> conservação	
	Acabamento	<input type="checkbox"/> substituição	<input type="checkbox"/> restauro	<input type="checkbox"/> adequação	<input checked="" type="checkbox"/> conservação	
	Alvenaria	<input type="checkbox"/> substituição	<input type="checkbox"/> restauro	<input type="checkbox"/> adequação	<input type="checkbox"/> conservação	
Síntese do estado de conservação						
	<input type="checkbox"/> bom	<input checked="" type="checkbox"/> regular	<input type="checkbox"/> precário	<input type="checkbox"/> irre recuperável		
Interesse						
	<input type="checkbox"/> histórico	<input type="checkbox"/> artístico	<input type="checkbox"/> arqueológico	<input type="checkbox"/> ambiental	<input checked="" type="checkbox"/> nenhum	
Proposta de Proteção						
	<input type="checkbox"/> integral	<input type="checkbox"/> parcial	<input checked="" type="checkbox"/> demolição	<input type="checkbox"/> outro		
Histórico						
Principais Patologias						
Desprendimento de pintura e pontos de corrosão.						
Observações						
Legislação incidente						
Tombamento:	N. processo:	Nível proteção:	Zoneamento: ZCI			
Responsável: José Maria						
Data: 29/01/05						

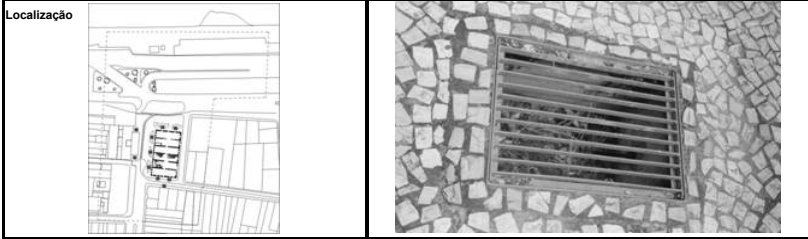
FICHA DE PRÉ-INVENTÁRIO DE MOBILIÁRIO URBANO				Nº	12	
Caracterização: Equipamento urbano		Tipo: Poste energia	Quantidade: 02			
Endereço: Rua Tuiuti		Bairro: Valongo	Cidade: Santos			
Período construção-	Séc: XX	Década:	Ano:			
Localização						
						
Técnica Construtiva	Estrutura	<input type="checkbox"/> madeira	<input checked="" type="checkbox"/> concreto	<input type="checkbox"/> ferro	<input type="checkbox"/> aço	<input type="checkbox"/> outros
	Elementos decorativos	<input type="checkbox"/> ornatos	<input type="checkbox"/> friso c/ canelura	<input type="checkbox"/> friso liso	<input checked="" type="checkbox"/> outros	
	Acabamento	<input checked="" type="checkbox"/> pintura	<input type="checkbox"/> verniz	<input type="checkbox"/> cerâmica	<input type="checkbox"/> pedra	<input type="checkbox"/> outros
	Alvenaria	<input type="checkbox"/> tijolos	<input type="checkbox"/> bloco cerâmico	<input type="checkbox"/> outros		
Síntese do grau de alteração						
	<input checked="" type="checkbox"/> inalterado	<input type="checkbox"/> alteração regular	<input type="checkbox"/> grande alteração	<input type="checkbox"/> descaracterizado		
Intervenções Feitas	Estrutura	<input type="checkbox"/> substituição	<input type="checkbox"/> restauro	<input type="checkbox"/> adequação	<input checked="" type="checkbox"/> conservação	
	Elementos decorativos	<input type="checkbox"/> substituição	<input type="checkbox"/> restauro	<input type="checkbox"/> adequação	<input checked="" type="checkbox"/> conservação	
	Acabamento	<input type="checkbox"/> substituição	<input type="checkbox"/> restauro	<input type="checkbox"/> adequação	<input checked="" type="checkbox"/> conservação	
	Alvenaria	<input type="checkbox"/> substituição	<input type="checkbox"/> restauro	<input type="checkbox"/> adequação	<input type="checkbox"/> conservação	
Síntese do estado de conservação						
	<input type="checkbox"/> bom	<input checked="" type="checkbox"/> regular	<input type="checkbox"/> precário	<input type="checkbox"/> irre recuperável		
Interesse						
	<input type="checkbox"/> histórico	<input type="checkbox"/> artístico	<input type="checkbox"/> arqueológico	<input checked="" type="checkbox"/> ambiental	<input type="checkbox"/> outros	
Proposta de Proteção						
	<input type="checkbox"/> integral	<input type="checkbox"/> parcial	<input checked="" type="checkbox"/> demolição	<input type="checkbox"/> outro		
Histórico						
Principais Patologias						
Observações						
Legislação incidente						
Tombamento:	N. processo:	Nível proteção:	Zoneamento: ZCI			
Responsável: José Maria						
Data: 29/01/05						

FICHA DE PRÉ-INVENTÁRIO DE MOBILIÁRIO URBANO				Nº	13	
Caracterização: Equipamento urbano		Tipo: Poste iluminação	Quantidade: 01			
Endereço: Rua Antonio Prado		Bairro: Valongo	Cidade: Santos			
Período construção-	Séc: XX	Década:	Ano:			
Localização						
<b>Técnica Construtiva</b>	Estrutura	<input type="checkbox"/> madeira	<input checked="" type="checkbox"/> concreto	<input type="checkbox"/> ferro	<input type="checkbox"/> aço	<input type="checkbox"/> outros
	Elementos decorativos	<input type="checkbox"/> ornatos	<input type="checkbox"/> friso c/ canelura	<input type="checkbox"/> friso liso	<input checked="" type="checkbox"/> outros	
	Acabamento	<input checked="" type="checkbox"/> pintura	<input type="checkbox"/> verniz	<input type="checkbox"/> cerâmica	<input type="checkbox"/> pedra	<input type="checkbox"/> outros
	Alvenaria	<input type="checkbox"/> tijolos	<input type="checkbox"/> bloco cerâmico	<input type="checkbox"/> outros		
<b>Síntese do grau de alteração</b>	<input checked="" type="checkbox"/> inalterado	<input type="checkbox"/> alteração regular	<input type="checkbox"/> grande alteração	<input type="checkbox"/> descaracterizado		
<b>Intervenções Feitas</b>	Estrutura	<input type="checkbox"/> substituição	<input type="checkbox"/> restauro	<input type="checkbox"/> adequação	<input checked="" type="checkbox"/> conservação	
	Elementos decorativos	<input type="checkbox"/> substituição	<input type="checkbox"/> restauro	<input type="checkbox"/> adequação	<input checked="" type="checkbox"/> conservação	
	Acabamento	<input type="checkbox"/> substituição	<input type="checkbox"/> restauro	<input type="checkbox"/> adequação	<input checked="" type="checkbox"/> conservação	
	Alvenaria	<input type="checkbox"/> substituição	<input type="checkbox"/> restauro	<input type="checkbox"/> adequação	<input type="checkbox"/> conservação	
<b>Síntese do estado de conservação</b>	<input type="checkbox"/> bom	<input checked="" type="checkbox"/> regular	<input type="checkbox"/> precário	<input type="checkbox"/> irrecoverável		
<b>Interesse</b>	<input type="checkbox"/> histórico	<input type="checkbox"/> artístico	<input type="checkbox"/> arqueológico	<input checked="" type="checkbox"/> ambiental	<input type="checkbox"/> outros	
<b>Proposta de Proteção</b>	<input type="checkbox"/> integral	<input type="checkbox"/> parcial	<input checked="" type="checkbox"/> demolição	<input type="checkbox"/> outro		
<b>Histórico</b>						
<b>Principais Patologias</b>						
<b>Observações</b>						
<b>Legislação incidente</b>	Tombamento:	N. processo:	Nível proteção:	Zoneamento: ZCI		
<b>Responsável:</b>	José Maria		<b>Data:</b>	29/01/05		


FICHA DE PRÉ-INVENTÁRIO DE MOBILIÁRIO URBANO				Nº	14	
Caracterização: Equipamento urbano		Tipo: Poste iluminação	Quantidade: 09			
Endereço: Rua Tuiuti		Bairro: Valongo	Cidade: Santos			
Período construção-	Séc: XX	Década:	Ano:			
Localização						
<b>Técnica Construtiva</b>	Estrutura	<input type="checkbox"/> madeira	<input checked="" type="checkbox"/> concreto	<input type="checkbox"/> ferro	<input type="checkbox"/> aço	<input type="checkbox"/> outros
	Elementos decorativos	<input type="checkbox"/> ornatos	<input type="checkbox"/> friso c/ canelura	<input type="checkbox"/> friso liso	<input checked="" type="checkbox"/> outros	
	Acabamento	<input checked="" type="checkbox"/> pintura	<input type="checkbox"/> verniz	<input type="checkbox"/> cerâmica	<input type="checkbox"/> pedra	<input type="checkbox"/> outros
	Alvenaria	<input type="checkbox"/> tijolos	<input type="checkbox"/> bloco cerâmico	<input type="checkbox"/> outros		
<b>Síntese do grau de alteração</b>	<input checked="" type="checkbox"/> inalterado	<input type="checkbox"/> alteração regular	<input type="checkbox"/> grande alteração	<input type="checkbox"/> descaracterizado		
<b>Intervenções Feitas</b>	Estrutura	<input type="checkbox"/> substituição	<input type="checkbox"/> restauro	<input type="checkbox"/> adequação	<input checked="" type="checkbox"/> conservação	
	Elementos decorativos	<input type="checkbox"/> substituição	<input type="checkbox"/> restauro	<input type="checkbox"/> adequação	<input type="checkbox"/> conservação	
	Acabamento	<input type="checkbox"/> substituição	<input type="checkbox"/> restauro	<input type="checkbox"/> adequação	<input checked="" type="checkbox"/> conservação	
	Alvenaria	<input type="checkbox"/> substituição	<input type="checkbox"/> restauro	<input type="checkbox"/> adequação	<input type="checkbox"/> conservação	
<b>Síntese do estado de conservação</b>	<input type="checkbox"/> bom	<input checked="" type="checkbox"/> regular	<input type="checkbox"/> precário	<input type="checkbox"/> irrecoverável		
<b>Interesse</b>	<input type="checkbox"/> histórico	<input type="checkbox"/> artístico	<input type="checkbox"/> arqueológico	<input type="checkbox"/> ambiental	<input checked="" type="checkbox"/> nenhum	
<b>Proposta de Proteção</b>	<input type="checkbox"/> integral	<input type="checkbox"/> parcial	<input checked="" type="checkbox"/> demolição	<input type="checkbox"/> outro		
<b>Histórico</b>						
<b>Principais Patologias</b>						
<b>Observações</b>						
<b>Legislação incidente</b>	Tombamento:	N. processo:	Nível proteção:	Zoneamento: ZCI		
<b>Responsável:</b>	José Maria		<b>Data:</b>	29/01/05		


FICHA DE PRÉ-INVENTÁRIO DE MOBILIÁRIO URBANO				Nº	15	
Caracterização: Equipamento urbano		Tipo: Placa de sinalização	Quantidade: 06			
Endereço: Rua Comendador Neto		Bairro: Valongo	Cidade: Santos			
Período construção-		Séc: XX	Década:	Ano:		
Localização						
Técnica Construtiva	Estrutura	<input type="checkbox"/> madeira	<input type="checkbox"/> concreto	<input type="checkbox"/> ferro	<input checked="" type="checkbox"/> aço	<input type="checkbox"/> outros
	Elementos decorativos	<input type="checkbox"/> ornatos	<input type="checkbox"/> friso c/ canelura	<input type="checkbox"/> friso liso	<input type="checkbox"/> outros	
	Acabamento	<input checked="" type="checkbox"/> pintura	<input checked="" type="checkbox"/> verniz	<input type="checkbox"/> cerâmica	<input type="checkbox"/> pedra	<input type="checkbox"/> outros
	Alvenaria	<input type="checkbox"/> tijolos	<input type="checkbox"/> bloco cerâmico	<input type="checkbox"/> outros		
Síntese do grau de alteração						
		<input checked="" type="checkbox"/> inalterado	<input type="checkbox"/> alteração regular	<input type="checkbox"/> grande alteração	<input type="checkbox"/> descaracterizado	
Intervenções Feitas	Estrutura	<input type="checkbox"/> substituição	<input type="checkbox"/> restauro	<input type="checkbox"/> adequação	<input checked="" type="checkbox"/> conservação	
	Elementos decorativos	<input type="checkbox"/> substituição	<input type="checkbox"/> restauro	<input type="checkbox"/> adequação	<input type="checkbox"/> conservação	
	Acabamento	<input type="checkbox"/> substituição	<input type="checkbox"/> restauro	<input type="checkbox"/> adequação	<input checked="" type="checkbox"/> conservação	
	Alvenaria	<input type="checkbox"/> substituição	<input type="checkbox"/> restauro	<input type="checkbox"/> adequação	<input type="checkbox"/> conservação	
Síntese do estado de conservação						
		<input type="checkbox"/> bom	<input checked="" type="checkbox"/> regular	<input type="checkbox"/> precário	<input type="checkbox"/> irrecoverável	
Interesse						
		<input type="checkbox"/> histórico	<input type="checkbox"/> artístico	<input type="checkbox"/> arqueológico	<input checked="" type="checkbox"/> ambiental	<input type="checkbox"/> outros
Proposta de Proteção						
		<input type="checkbox"/> integral	<input checked="" type="checkbox"/> parcial	<input type="checkbox"/> demolição	<input type="checkbox"/> outro	
Histórico						
Principais Patologias						
Pontos de corrosão e desprendimento de pintura.						
Observações						
Legislação incidente						
Tombamento:		N. processo:	Nível proteção:	Zoneamento: ZCI		
Responsável: José Maria						
Data: 04/02/05						

FICHA DE PRÉ-INVENTÁRIO DE MOBILIÁRIO URBANO				Nº	16	
Caracterização: Equipamento urbano		Tipo: Sinalização trânsito	Quantidade: 01			
Endereço: Rua do Comércio		Bairro: Valongo	Cidade: Santos			
Período construção-		Séc: XX	Década:	Ano:		
Localização						
Técnica Construtiva	Estrutura	<input type="checkbox"/> madeira	<input type="checkbox"/> concreto	<input type="checkbox"/> ferro	<input checked="" type="checkbox"/> aço	<input type="checkbox"/> outros
	Elementos decorativos	<input type="checkbox"/> ornatos	<input type="checkbox"/> friso c/ canelura	<input type="checkbox"/> friso liso	<input type="checkbox"/> outros	
	Acabamento	<input checked="" type="checkbox"/> pintura	<input checked="" type="checkbox"/> verniz	<input type="checkbox"/> cerâmica	<input type="checkbox"/> pedra	<input type="checkbox"/> outros
	Alvenaria	<input type="checkbox"/> tijolos	<input type="checkbox"/> bloco cerâmico	<input type="checkbox"/> outros		
Síntese do grau de alteração						
		<input type="checkbox"/> inalterado	<input type="checkbox"/> alteração regular	<input type="checkbox"/> grande alteração	<input checked="" type="checkbox"/> descaracterizado	
Intervenções Feitas	Estrutura	<input type="checkbox"/> substituição	<input type="checkbox"/> restauro	<input type="checkbox"/> adequação	<input checked="" type="checkbox"/> conservação	
	Elementos decorativos	<input type="checkbox"/> substituição	<input type="checkbox"/> restauro	<input type="checkbox"/> adequação	<input type="checkbox"/> conservação	
	Acabamento	<input type="checkbox"/> substituição	<input type="checkbox"/> restauro	<input type="checkbox"/> adequação	<input checked="" type="checkbox"/> conservação	
	Alvenaria	<input type="checkbox"/> substituição	<input type="checkbox"/> restauro	<input type="checkbox"/> adequação	<input type="checkbox"/> conservação	
Síntese do estado de conservação						
		<input type="checkbox"/> bom	<input checked="" type="checkbox"/> regular	<input type="checkbox"/> precário	<input type="checkbox"/> irrecoverável	
Interesse						
		<input type="checkbox"/> histórico	<input type="checkbox"/> artístico	<input type="checkbox"/> arqueológico	<input type="checkbox"/> ambiental	<input checked="" type="checkbox"/> outros
Proposta de Proteção						
		<input type="checkbox"/> integral	<input checked="" type="checkbox"/> parcial	<input type="checkbox"/> demolição	<input type="checkbox"/> outro	
Histórico						
Principais Patologias						
Pontos de corrosão e desprendimento de pintura.						
Observações						
Placa fixada em poste de luz.						
Legislação incidente						
Tombamento:		N. processo:	Nível proteção:	Zoneamento: ZCI		
Responsável: José Maria						
Data: 04/02/05						


FICHA DE PRÉ-INVENTÁRIO DE MOBILIÁRIO URBANO				Nº	17	
Caracterização: Equipamento urbano		Tipo: Refletores	Quantidade: 06			
Endereço: Largo Marques de Monte Alegre		Bairro: Valongo	Cidade: Santos			
Período construção-	Séc: XX	Década: 90	Ano:			
Localização						
Técnica Construtiva	Estrutura	<input type="checkbox"/> madeira	<input checked="" type="checkbox"/> concreto	<input checked="" type="checkbox"/> ferro	<input type="checkbox"/> aço	<input type="checkbox"/> outros
	Elementos decorativos	<input type="checkbox"/> ornatos	<input type="checkbox"/> friso c/ canelura	<input type="checkbox"/> friso liso	<input checked="" type="checkbox"/> outros	
	Acabamento	<input checked="" type="checkbox"/> pintura	<input type="checkbox"/> verniz	<input type="checkbox"/> cerâmica	<input checked="" type="checkbox"/> pedra	<input type="checkbox"/> outros
	Alvenaria	<input type="checkbox"/> tijolos	<input type="checkbox"/> bloco cerâmico	<input checked="" type="checkbox"/> outros		
Síntese do grau de alteração		<input checked="" type="checkbox"/> inalterado	<input type="checkbox"/> alteração regular	<input type="checkbox"/> grande alteração	<input type="checkbox"/> descaracterizado	
Intervenções Feitas	Estrutura	<input type="checkbox"/> substituição	<input type="checkbox"/> restauro	<input type="checkbox"/> adequação	<input checked="" type="checkbox"/> conservação	
	Elementos decorativos	<input type="checkbox"/> substituição	<input type="checkbox"/> restauro	<input type="checkbox"/> adequação	<input checked="" type="checkbox"/> conservação	
	Acabamento	<input type="checkbox"/> substituição	<input type="checkbox"/> restauro	<input type="checkbox"/> adequação	<input checked="" type="checkbox"/> conservação	
	Alvenaria	<input type="checkbox"/> substituição	<input type="checkbox"/> restauro	<input type="checkbox"/> adequação	<input type="checkbox"/> conservação	
Síntese do estado de conservação		<input type="checkbox"/> bom	<input type="checkbox"/> regular	<input checked="" type="checkbox"/> precário	<input type="checkbox"/> irreversível	
Interesse		<input type="checkbox"/> histórico	<input type="checkbox"/> artístico	<input type="checkbox"/> arqueológico	<input checked="" type="checkbox"/> ambiental	<input type="checkbox"/> outros
Proposta de Proteção		<input type="checkbox"/> integral	<input checked="" type="checkbox"/> parcial	<input type="checkbox"/> demolição	<input type="checkbox"/> outro	
Histórico						
Principais Patologias Partes faltantes, desprendimento de pintura.						
Observações						
Legislação Incidente		Tombamento:	N. processo:	Nível proteção:	Zoneamento: ZCI	
Responsável: José Maria		Data: 04/02/05				

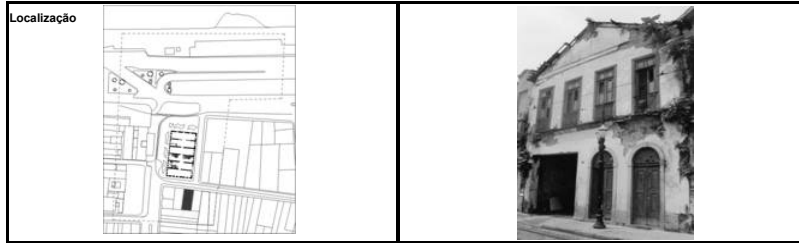
**Fichas de pré-inventário de patrimônio arquitetônico**


FICHA DE PRÉ-INVENTÁRIO DE PATRIMÔNIO ARQUITETÔNICO				Nº 01
Endereço: Rua do Comércio, 128	Bairro: Valongo	Cidade: Santos		
Proprietário: -	Tipo: Edifício Geminado	nº Pav.: 02		
Uso atual: Sem uso	Uso original: Residencial			
Período construção - séc: XX	década: 20	ano:	Característica arq./estilo: Eclético	
Localização				
<b>Técnica Construtiva</b>	Estrutura <input type="checkbox"/> madeira <input type="checkbox"/> concreto <input checked="" type="checkbox"/> alvenaria autoportante <input type="checkbox"/> ferro			
	Alvenaria <input checked="" type="checkbox"/> tijolos <input type="checkbox"/> bloco cerâmico <input type="checkbox"/> pedra <input type="checkbox"/> outros			
	Portas <input type="checkbox"/> madeira lisa <input checked="" type="checkbox"/> madeira almofadada <input type="checkbox"/> ferro <input type="checkbox"/> outros			
	Janelas <input checked="" type="checkbox"/> madeira c/ vidro <input checked="" type="checkbox"/> madeira lisa <input type="checkbox"/> madeira c/ veneziana <input type="checkbox"/> outros			
	Telhado <input type="checkbox"/> telha francesa <input type="checkbox"/> telha capa-canal <input type="checkbox"/> telha fibro-cimento <input checked="" type="checkbox"/> outros			
	Acabamento <input checked="" type="checkbox"/> pintura <input type="checkbox"/> verniz <input type="checkbox"/> cerâmica <input type="checkbox"/> pedra <input type="checkbox"/> outros			
	Gradis <input checked="" type="checkbox"/> ferro fundido <input type="checkbox"/> ferro galvanizado <input type="checkbox"/> alumínio <input type="checkbox"/> madeira <input type="checkbox"/> outros			
	Elementos decorativos <input checked="" type="checkbox"/> argamassa <input type="checkbox"/> pedra <input type="checkbox"/> madeira <input type="checkbox"/> outros			
	Beirais / platibanda <input type="checkbox"/> madeira <input checked="" type="checkbox"/> alvenaria <input type="checkbox"/> concreto <input type="checkbox"/> pedra <input type="checkbox"/> outros			
<b>Síntese do grau de alteração</b>	<input checked="" type="checkbox"/> inalterado <input type="checkbox"/> alteração regular <input type="checkbox"/> grande alteração <input type="checkbox"/> descaracterizado			
<b>Síntese do estado de conservação</b>	<input type="checkbox"/> bom <input type="checkbox"/> regular <input checked="" type="checkbox"/> precário <input type="checkbox"/> irreversível			
<b>Interesse</b>	<input type="checkbox"/> histórico <input type="checkbox"/> artístico <input checked="" type="checkbox"/> arquitetônico <input checked="" type="checkbox"/> ambiental			
	<input type="checkbox"/> arqueológico <input type="checkbox"/> neutro			
<b>Proposta de proteção</b>	<input type="checkbox"/> integral <input type="checkbox"/> externa c/ int. parcial <input checked="" type="checkbox"/> externa <input checked="" type="checkbox"/> volumetria			
<b>Análise arquitetônica ambiental</b>	Conjunto de seis casas geminadas em esquina com tratamento e ornamentação similares, implantação no alinhamento da calçada			
<b>Dados históricos/ observações</b>	Exemplar da arquitetura eclética de Santos do início do séc. XX. Importante edifício integrante do casario que compõe o ambiente urbano do valongo, eixo de ligação entre a Igreja do Valongo e a Igreja do Carmo, exemplar da "nova arquitetura" de Santos na época de apogeu do café.			
<b>Principais Patologias</b>	Sujidades, partes faltantes, desprendimento de revestimento.			
<b>Legislação Incidente</b>	Tombamento: _____	N. processo: _____	Nível proteção: NP2   Zonamento: ZCI	
<b>Responsável: José Maria</b>	<b>Data: 04/02/05</b>			

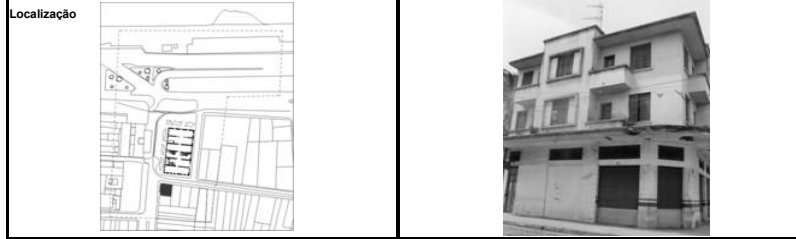
FICHA DE PRÉ-INVENTÁRIO DE PATRIMÔNIO ARQUITETÔNICO				Nº 02
Endereço: Rua do Comércio, 130/132	Bairro: Valongo	Cidade: Santos		
Proprietário: -	Tipo: Edifício Geminado	nº Pav.: 02		
Uso atual: Sem uso	Uso original: Residencial			
Período construção - séc: XX	década: 20	ano:	Característica arq./estilo: Eclético	
Localização				
<b>Técnica Construtiva</b>	Estrutura <input type="checkbox"/> madeira <input type="checkbox"/> concreto <input checked="" type="checkbox"/> alvenaria autoportante <input type="checkbox"/> ferro			
	Alvenaria <input checked="" type="checkbox"/> tijolos <input type="checkbox"/> bloco cerâmico <input type="checkbox"/> pedra <input type="checkbox"/> outros			
	Portas <input type="checkbox"/> madeira lisa <input checked="" type="checkbox"/> madeira almofadada <input type="checkbox"/> ferro <input type="checkbox"/> outros			
	Janelas <input checked="" type="checkbox"/> madeira c/ vidro <input checked="" type="checkbox"/> madeira lisa <input checked="" type="checkbox"/> madeira c/ veneziana <input type="checkbox"/> outros			
	Telhado <input type="checkbox"/> telha francesa <input type="checkbox"/> telha capa-canal <input type="checkbox"/> telha fibro-cimento <input checked="" type="checkbox"/> outros			
	Acabamento <input checked="" type="checkbox"/> pintura <input type="checkbox"/> verniz <input type="checkbox"/> cerâmica <input type="checkbox"/> pedra <input type="checkbox"/> outros			
	Gradis <input checked="" type="checkbox"/> ferro fundido <input type="checkbox"/> ferro galvanizado <input type="checkbox"/> alumínio <input type="checkbox"/> madeira <input type="checkbox"/> outros			
	Elementos decorativos <input checked="" type="checkbox"/> argamassa <input type="checkbox"/> pedra <input type="checkbox"/> madeira <input type="checkbox"/> outros			
	Beirais / platibanda <input type="checkbox"/> madeira <input checked="" type="checkbox"/> alvenaria <input type="checkbox"/> concreto <input type="checkbox"/> pedra <input type="checkbox"/> outros			
<b>Síntese do grau de alteração</b>	<input type="checkbox"/> inalterado <input checked="" type="checkbox"/> alteração regular <input type="checkbox"/> grande alteração <input type="checkbox"/> descaracterizado			
<b>Síntese do estado de conservação</b>	<input type="checkbox"/> bom <input type="checkbox"/> regular <input checked="" type="checkbox"/> precário <input type="checkbox"/> irreversível			
<b>Interesse</b>	<input type="checkbox"/> histórico <input type="checkbox"/> artístico <input checked="" type="checkbox"/> arquitetônico <input checked="" type="checkbox"/> ambiental			
	<input type="checkbox"/> arqueológico <input type="checkbox"/> neutro			
<b>Proposta de proteção</b>	<input type="checkbox"/> integral <input type="checkbox"/> externa c/ int. parcial <input checked="" type="checkbox"/> externa <input checked="" type="checkbox"/> volumetria			
<b>Análise arquitetônica ambiental</b>	Conjunto de seis casas geminadas em esquina com tratamento e ornamentação similares, implantação no alinhamento da calçada			
<b>Dados históricos/ observações</b>	Exemplar da arquitetura eclética de Santos do início do séc. XX. Importante edifício integrante do casario que compõe o ambiente urbano do valongo, eixo de ligação entre a Igreja do Valongo e a Igreja do Carmo, exemplar da "nova arquitetura" de Santos na época de apogeu do café.			
<b>Principais Patologias</b>	Sujidades, partes faltantes, desprendimento de revestimento.			
<b>Legislação Incidente</b>	Tombamento: _____	N. processo: _____	Nível proteção: NP2   Zonamento: ZCI	
<b>Responsável: José Maria</b>	<b>Data: 04/02/05</b>			



FICHA DE PRÉ-INVENTÁRIO DE PATRIMÔNIO ARQUITETÔNICO		Nº 03	
Endereço: Rua do Comércio, 135/137	Bairro: Valongo	Cidade: Santos	
Proprietário: -	Tipo: Edifício Geminado	nº Pav.: 02	
Uso atual: Estacionamento	Uso original: Residencial		
Período construção - séc: XX	década: 20	ano:	Característica arq/estilo: Eclético
Localização			
<b>Técnica Construtiva</b>	Estrutura <input type="checkbox"/> madeira <input type="checkbox"/> concreto <input checked="" type="checkbox"/> alvenaria autoportante <input type="checkbox"/> ferro		
	Alvenaria <input checked="" type="checkbox"/> tijolos <input type="checkbox"/> bloco cerâmico <input type="checkbox"/> pedra <input type="checkbox"/> outros		
	Portas <input type="checkbox"/> madeira lisa <input checked="" type="checkbox"/> madeira almofadada <input checked="" type="checkbox"/> ferro <input type="checkbox"/> outros		
	Janelas <input type="checkbox"/> madeira c/ vidro <input type="checkbox"/> madeira lisa <input type="checkbox"/> madeira c/ veneziana <input checked="" type="checkbox"/> outros		
	Telhado <input type="checkbox"/> telha francesa <input type="checkbox"/> telha capa-canal <input type="checkbox"/> telha fibro-cimento <input checked="" type="checkbox"/> outros		
	Acabamento <input checked="" type="checkbox"/> pintura <input type="checkbox"/> verniz <input type="checkbox"/> cerâmica <input type="checkbox"/> pedra <input type="checkbox"/> outros		
	Gradis <input checked="" type="checkbox"/> ferro fundido <input type="checkbox"/> ferro galvanizado <input type="checkbox"/> alumínio <input type="checkbox"/> madeira <input type="checkbox"/> outros		
	Elementos decorativos <input checked="" type="checkbox"/> argamassa <input type="checkbox"/> pedra <input type="checkbox"/> madeira <input type="checkbox"/> outros		
	Beirais / platibanda <input checked="" type="checkbox"/> madeira <input type="checkbox"/> alvenaria <input type="checkbox"/> concreto <input type="checkbox"/> pedra <input type="checkbox"/> outros		
<b>Síntese do grau de alteração</b>	<input type="checkbox"/> inalterado <input type="checkbox"/> alteração regular <input checked="" type="checkbox"/> grande alteração <input type="checkbox"/> descaracterizado		
<b>Síntese do estado de conservação</b>	<input type="checkbox"/> bom <input checked="" type="checkbox"/> regular <input type="checkbox"/> precário <input type="checkbox"/> irrecuperável		
<b>Interesse</b>	<input type="checkbox"/> histórico <input type="checkbox"/> artístico <input checked="" type="checkbox"/> arquitetônico <input checked="" type="checkbox"/> ambiental		
	<input type="checkbox"/> arqueológico <input type="checkbox"/> neutro		
<b>Proposta de proteção</b>	<input type="checkbox"/> integral <input type="checkbox"/> externa c/ int. parcial <input checked="" type="checkbox"/> externa <input checked="" type="checkbox"/> volumetria		
<b>Análise arquitetônica ambiental</b> Conjunto de quatro casas geminadas no alinhamento da calçada seguindo o gabarito das demais edificações do casario			
<b>Dados históricos/ observações</b> Exemplar da arquitetura eclética de Santos do início do séc. XX. Importante edifício integrante do casario que compõe o ambiente urbano do valongo, eixo de ligação entre a Igreja do Valongo e a Igreja do Carmo, exemplar da "nova arquitetura" de Santos na época de apogeu do café.			
<b>Principais Patologias</b> Sujidades, umidade.			
<b>Legislação Incidente</b> Tombeamento: _____ N. processo: _____ Nível proteção: NP2 Zonamento: ZCI			
Responsável: José Maria		Data: 04/02/05	

FICHA DE PRÉ-INVENTÁRIO DE PATRIMÔNIO ARQUITETÔNICO		Nº 04	
Endereço: Rua do Comércio, 141	Bairro: Valongo	Cidade: Santos	
Proprietário: -	Tipo: Edifício Geminado	nº Pav.: 02	
Uso atual: Oficina mecânica	Uso original: Residencial		
Período construção - séc: XX	década: 10	ano:	Característica arq/estilo: Eclético
Localização			
<b>Técnica Construtiva</b>	Estrutura <input type="checkbox"/> madeira <input type="checkbox"/> concreto <input checked="" type="checkbox"/> alvenaria autoportante <input type="checkbox"/> ferro		
	Alvenaria <input checked="" type="checkbox"/> tijolos <input type="checkbox"/> bloco cerâmico <input type="checkbox"/> pedra <input type="checkbox"/> outros		
	Portas <input type="checkbox"/> madeira lisa <input checked="" type="checkbox"/> madeira almofadada <input type="checkbox"/> ferro <input type="checkbox"/> outros		
	Janelas <input checked="" type="checkbox"/> madeira c/ vidro <input type="checkbox"/> madeira lisa <input type="checkbox"/> madeira c/ veneziana <input type="checkbox"/> outros		
	Telhado <input type="checkbox"/> telha francesa <input type="checkbox"/> telha capa-canal <input checked="" type="checkbox"/> telha fibro-cimento <input type="checkbox"/> outros		
	Acabamento <input checked="" type="checkbox"/> pintura <input type="checkbox"/> verniz <input type="checkbox"/> cerâmica <input type="checkbox"/> pedra <input type="checkbox"/> outros		
	Gradis <input checked="" type="checkbox"/> ferro fundido <input type="checkbox"/> ferro galvanizado <input type="checkbox"/> alumínio <input type="checkbox"/> madeira <input type="checkbox"/> outros		
	Elementos decorativos <input checked="" type="checkbox"/> argamassa <input type="checkbox"/> pedra <input type="checkbox"/> madeira <input type="checkbox"/> outros		
	Beirais / platibanda <input checked="" type="checkbox"/> madeira <input type="checkbox"/> alvenaria <input type="checkbox"/> concreto <input type="checkbox"/> pedra <input type="checkbox"/> outros		
<b>Síntese do grau de alteração</b>	<input type="checkbox"/> inalterado <input checked="" type="checkbox"/> alteração regular <input type="checkbox"/> grande alteração <input type="checkbox"/> descaracterizado		
<b>Síntese do estado de conservação</b>	<input type="checkbox"/> bom <input type="checkbox"/> regular <input checked="" type="checkbox"/> precário <input type="checkbox"/> irrecuperável		
<b>Interesse</b>	<input type="checkbox"/> histórico <input type="checkbox"/> artístico <input checked="" type="checkbox"/> arquitetônico <input checked="" type="checkbox"/> ambiental		
	<input type="checkbox"/> arqueológico <input type="checkbox"/> neutro		
<b>Proposta de proteção</b>	<input type="checkbox"/> integral <input type="checkbox"/> externa c/ int. parcial <input checked="" type="checkbox"/> externa <input checked="" type="checkbox"/> volumetria		
<b>Análise arquitetônica ambiental</b> Conjunto de duas casas geminadas e implantadas lado a lado, não simétricas, alinhadas na calçada com telhado em duas águas, em contraposição ao casario adjacente.			
<b>Dados históricos/ observações</b> Exemplar da arquitetura com feições neoclássicas de Santos do início do séc. XX. Importante edifício integrante do casario que compõe o ambiente urbano do valongo, eixo de ligação entre a Igreja do Valongo e a Igreja do Carmo, exemplar da "nova arquitetura" de Santos na época de apogeu do café.			
<b>Principais Patologias</b> Desprendimento de revestimento, vegetação, sujidade, umidade.			
<b>Legislação Incidente</b> Tombeamento: _____ N. processo: _____ Nível proteção: NP2 Zonamento: ZCI			
Responsável: José Maria		Data: 04/02/05	

FICHA DE PRÉ-INVENTÁRIO DE PATRIMÔNIO ARQUITETÔNICO		Nº 05				
Endereço: Rua do Comércio, 145/147	Bairro: Valongo	Cidade: Santos				
Proprietário: -	Tipo: Edifício Geminado	nº Pav.: 02				
Uso atual: Sem uso	Uso original: Residencial / Comercial					
Período construção - séc: XX	década: 10	ano:	Característica arq./estilo: Eclético			
Localização						
<b>Técnica Construtiva</b>	Estrutura	<input type="checkbox"/> madeira	<input type="checkbox"/> concreto	<input checked="" type="checkbox"/> alvenaria autoportante	<input type="checkbox"/> ferro	
	Alvenaria	<input checked="" type="checkbox"/> tijolos	<input type="checkbox"/> bloco cerâmico	<input type="checkbox"/> pedra	<input type="checkbox"/> outros	
	Portas	<input type="checkbox"/> madeira lisa	<input type="checkbox"/> madeira almofadada	<input type="checkbox"/> ferro	<input type="checkbox"/> outros	
	Janelas	<input checked="" type="checkbox"/> madeira c/ vidro	<input type="checkbox"/> madeira lisa	<input type="checkbox"/> madeira c/ veneziana	<input type="checkbox"/> outros	
	Telhado	<input type="checkbox"/> telha francesa	<input checked="" type="checkbox"/> telha capa-canal	<input type="checkbox"/> telha fibro-cimento	<input type="checkbox"/> outros	
	Acabamento	<input checked="" type="checkbox"/> pintura	<input type="checkbox"/> verniz	<input type="checkbox"/> cerâmica	<input type="checkbox"/> pedra	<input type="checkbox"/> outros
	Gradis	<input checked="" type="checkbox"/> ferro fundido	<input type="checkbox"/> ferro galvanizado	<input type="checkbox"/> alumínio	<input type="checkbox"/> madeira	<input type="checkbox"/> outros
	Elementos decorativos	<input checked="" type="checkbox"/> argamassa	<input type="checkbox"/> pedra	<input type="checkbox"/> madeira	<input type="checkbox"/> outros	
	Beirais / platibanda	<input checked="" type="checkbox"/> madeira	<input type="checkbox"/> alvenaria	<input type="checkbox"/> concreto	<input type="checkbox"/> pedra	<input type="checkbox"/> outros
<b>Síntese do grau de alteração</b>	<input type="checkbox"/> inalterado	<input checked="" type="checkbox"/> alteração regular	<input type="checkbox"/> grande alteração	<input type="checkbox"/> descaracterizado		
<b>Síntese do estado de conservação</b>	<input type="checkbox"/> bom	<input checked="" type="checkbox"/> regular	<input type="checkbox"/> precário	<input type="checkbox"/> irreversível		
<b>Interesse</b>	<input type="checkbox"/> histórico	<input type="checkbox"/> artístico	<input checked="" type="checkbox"/> arquitetônico	<input checked="" type="checkbox"/> ambiental		
	<input type="checkbox"/> arqueológico	<input type="checkbox"/> neutro				
<b>Proposta de proteção</b>	<input type="checkbox"/> integral	<input type="checkbox"/> externa c/ int. parcial	<input checked="" type="checkbox"/> externa	<input checked="" type="checkbox"/> volumetria		
<b>Análise arquitetônica ambiental</b>						
Conjunto de duas casas geminadas e implantadas lado a lado, não simétricas, alinhadas na calçada com telhado em duas águas, em contraposição ao casarão adjacente.						
<b>Dados históricos/ observações</b>						
Exemplar da arquitetura com feições neoclássica de Santos do início do séc. XX. Importante edifício integrante do casarão que compõe o ambiente urbano do valongo, eixo de ligação entre a Igreja do Valongo e a Igreja do Carmo, exemplar da "nova arquitetura" de Santos na época de apogeu do café.						
<b>Principais Patologias</b>						
Desprendimento de revestimento, vegetação, sujidade, umidade.						
<b>Legislação Incidente</b>						
Tombamento:	N. processo:	Nível proteção: NP2	Zoneamento: ZCI			
Responsável: José Maria				Data: 04/02/05		

FICHA DE PRÉ-INVENTÁRIO DE PATRIMÔNIO ARQUITETÔNICO		Nº 06				
Endereço: Rua do Comércio, 149/151	Bairro: Valongo	Cidade: Santos				
Proprietário: -	Tipo: Edifício Geminado	nº Pav.: 03				
Uso atual: Hotel / comercial	Uso original: Residencial / Comercial					
Período construção - séc: XX	década: 60	ano:	Característica arq./estilo: -			
Localização						
<b>Técnica Construtiva</b>	Estrutura	<input type="checkbox"/> madeira	<input checked="" type="checkbox"/> concreto	<input type="checkbox"/> alvenaria autoportante	<input type="checkbox"/> ferro	
	Alvenaria	<input checked="" type="checkbox"/> tijolos	<input type="checkbox"/> bloco cerâmico	<input type="checkbox"/> pedra	<input type="checkbox"/> outros	
	Portas	<input type="checkbox"/> madeira lisa	<input type="checkbox"/> madeira almofadada	<input checked="" type="checkbox"/> ferro	<input type="checkbox"/> outros	
	Janelas	<input type="checkbox"/> madeira c/ vidro	<input type="checkbox"/> madeira lisa	<input checked="" type="checkbox"/> madeira c/ veneziana	<input type="checkbox"/> outros	
	Telhado	<input checked="" type="checkbox"/> telha francesa	<input type="checkbox"/> telha capa-canal	<input type="checkbox"/> telha fibro-cimento	<input type="checkbox"/> outros	
	Acabamento	<input checked="" type="checkbox"/> pintura	<input type="checkbox"/> verniz	<input type="checkbox"/> cerâmica	<input type="checkbox"/> pedra	<input type="checkbox"/> outros
	Gradis	<input type="checkbox"/> ferro fundido	<input type="checkbox"/> ferro galvanizado	<input type="checkbox"/> alumínio	<input type="checkbox"/> madeira	<input checked="" type="checkbox"/> outros
	Elementos decorativos	<input checked="" type="checkbox"/> argamassa	<input type="checkbox"/> pedra	<input type="checkbox"/> madeira	<input type="checkbox"/> outros	
	Beirais / platibanda	<input type="checkbox"/> madeira	<input checked="" type="checkbox"/> alvenaria	<input type="checkbox"/> concreto	<input type="checkbox"/> pedra	<input type="checkbox"/> outros
<b>Síntese do grau de alteração</b>	<input type="checkbox"/> inalterado	<input checked="" type="checkbox"/> alteração regular	<input type="checkbox"/> grande alteração	<input type="checkbox"/> descaracterizado		
<b>Síntese do estado de conservação</b>	<input type="checkbox"/> bom	<input checked="" type="checkbox"/> regular	<input type="checkbox"/> precário	<input type="checkbox"/> irreversível		
<b>Interesse</b>	<input type="checkbox"/> histórico	<input type="checkbox"/> artístico	<input type="checkbox"/> arquitetônico	<input checked="" type="checkbox"/> ambiental		
	<input type="checkbox"/> arqueológico	<input type="checkbox"/> neutro				
<b>Proposta de proteção</b>	<input type="checkbox"/> integral	<input type="checkbox"/> externa c/ int. parcial	<input type="checkbox"/> externa	<input checked="" type="checkbox"/> volumetria		
<b>Análise arquitetônica ambiental</b>						
Edificação mais recente, com três pavimentos, mas seguindo o gabarito do casarão, dotada de marquise e alinhada na calçada, com uso comercial no térreo e hotel nos demais pavimentos.						
<b>Dados históricos/ observações</b>						
Edificação que descaracteriza o conjunto arquitetônico do largo, porém segue o gabarito da área envoltória.						
<b>Principais Patologias</b>						
Sujidade, umidade.						
<b>Legislação Incidente</b>						
Tombamento:	N. processo:	Nível proteção: NP3	Zoneamento: ZCI			
Responsável: José Maria				Data: 04/02/05		

FICHA DE PRÉ-INVENTÁRIO DE PATRIMÔNIO ARQUITETÔNICO			Nº 07
Endereço: Rua São Bento, 3	Bairro: Valongo	Cidade: Santos	
Proprietário: -	Tipo: Edifício Geminado	nº Pav.: 03	
Uso atual: Hotel / comercial	Uso original: Residencial / Comercial		
Período construção - séc: XX	década: 60	ano:	Característica arq./estilo: -



<b>Técnica Construtiva</b>	Estrutura	<input type="checkbox"/> madeira	<input checked="" type="checkbox"/> concreto	<input type="checkbox"/> alvenaria autoportante	<input type="checkbox"/> ferro
	Alvenaria	<input checked="" type="checkbox"/> tijolos	<input type="checkbox"/> bloco cerâmico	<input type="checkbox"/> pedra	<input type="checkbox"/> outros
	Portas	<input type="checkbox"/> madeira lisa	<input type="checkbox"/> madeira almofadada	<input checked="" type="checkbox"/> ferro	<input type="checkbox"/> outros
	Janelas	<input checked="" type="checkbox"/> madeira c/ vidro	<input type="checkbox"/> madeira lisa	<input checked="" type="checkbox"/> madeira c/ veneziana	<input type="checkbox"/> outros
	Telhado	<input checked="" type="checkbox"/> telha francesa	<input type="checkbox"/> telha capa-canal	<input type="checkbox"/> telha fibro-cimento	<input type="checkbox"/> outros
	Acabamento	<input checked="" type="checkbox"/> pintura	<input type="checkbox"/> verniz	<input type="checkbox"/> cerâmica	<input type="checkbox"/> pedra <input type="checkbox"/> outros
	Gradis	<input type="checkbox"/> ferro fundido	<input type="checkbox"/> ferro galvanizado	<input type="checkbox"/> alumínio	<input type="checkbox"/> madeira <input checked="" type="checkbox"/> outros
	Elementos decorativos	<input checked="" type="checkbox"/> argamassa	<input type="checkbox"/> pedra	<input type="checkbox"/> madeira	<input type="checkbox"/> outros
	Beirais / platibanda	<input type="checkbox"/> madeira	<input checked="" type="checkbox"/> alvenaria	<input type="checkbox"/> concreto	<input type="checkbox"/> pedra <input type="checkbox"/> outros

<b>Síntese do grau de alteração</b>	<input checked="" type="checkbox"/> inalterado	<input type="checkbox"/> alteração regular	<input type="checkbox"/> grande alteração	<input type="checkbox"/> descaracterizado
-------------------------------------	--	--	---	---

<b>Síntese do estado de conservação</b>	<input type="checkbox"/> bom	<input checked="" type="checkbox"/> regular	<input type="checkbox"/> precário	<input type="checkbox"/> irreversível
---	------------------------------	---	-----------------------------------	---------------------------------------

<b>Interesse</b>	<input type="checkbox"/> histórico	<input type="checkbox"/> artístico	<input type="checkbox"/> arquitetônico	<input checked="" type="checkbox"/> ambiental
	<input type="checkbox"/> arqueológico	<input type="checkbox"/> neutro		

<b>Proposta de proteção</b>	<input type="checkbox"/> integral	<input type="checkbox"/> externa c/ int. parcial	<input type="checkbox"/> externa	<input checked="" type="checkbox"/> volumetria
-----------------------------	-----------------------------------	--	----------------------------------	--

#### Análise arquitetônica ambiental

Edificação mais recente, com três pavimentos, mas seguindo o gabarito do casario, dotada de marquise e alinhada na calçada, com uso comercial no térreo e hotel nos demais pavimentos.

#### Dados históricos/ observações

Edificação que descaracteriza o conjunto arquitetônico do largo, porém segue o gabarito da área envoltória.

#### Principais Patologias

Sujidade, umidade.

#### Legislação

Incidente Tombamento: N. processo: Nível proteção: NP3 Zoneamento: ZCI

Responsável: José Maria Data: 04/02/05

FICHA DE PRÉ-INVENTÁRIO DE PATRIMÔNIO ARQUITETÔNICO			Nº 08
Endereço: Rua São Bento, 5	Bairro: Valongo	Cidade: Santos	
Proprietário: -	Tipo: Edifício Geminado	nº Pav.: 03	
Uso atual: Residencial / comercial	Uso original: Residencial / Comercial		
Período construção - séc: XX	década: 60	ano:	Característica arq./estilo: -



<b>Técnica Construtiva</b>	Estrutura	<input type="checkbox"/> madeira	<input checked="" type="checkbox"/> concreto	<input type="checkbox"/> alvenaria autoportante	<input type="checkbox"/> ferro
	Alvenaria	<input checked="" type="checkbox"/> tijolos	<input type="checkbox"/> bloco cerâmico	<input type="checkbox"/> pedra	<input type="checkbox"/> outros
	Portas	<input type="checkbox"/> madeira lisa	<input type="checkbox"/> madeira almofadada	<input checked="" type="checkbox"/> ferro	<input type="checkbox"/> outros
	Janelas	<input checked="" type="checkbox"/> madeira c/ vidro	<input type="checkbox"/> madeira lisa	<input checked="" type="checkbox"/> madeira c/ veneziana	<input type="checkbox"/> outros
	Telhado	<input checked="" type="checkbox"/> telha francesa	<input type="checkbox"/> telha capa-canal	<input type="checkbox"/> telha fibro-cimento	<input type="checkbox"/> outros
	Acabamento	<input checked="" type="checkbox"/> pintura	<input type="checkbox"/> verniz	<input type="checkbox"/> cerâmica	<input type="checkbox"/> pedra <input type="checkbox"/> outros
	Gradis	<input type="checkbox"/> ferro fundido	<input type="checkbox"/> ferro galvanizado	<input type="checkbox"/> alumínio	<input type="checkbox"/> madeira <input checked="" type="checkbox"/> outros
	Elementos decorativos	<input checked="" type="checkbox"/> argamassa	<input type="checkbox"/> pedra	<input type="checkbox"/> madeira	<input type="checkbox"/> outros
	Beirais / platibanda	<input type="checkbox"/> madeira	<input checked="" type="checkbox"/> alvenaria	<input type="checkbox"/> concreto	<input type="checkbox"/> pedra <input type="checkbox"/> outros

<b>Síntese do grau de alteração</b>	<input checked="" type="checkbox"/> inalterado	<input type="checkbox"/> alteração regular	<input type="checkbox"/> grande alteração	<input type="checkbox"/> descaracterizado
-------------------------------------	--	--	---	---

<b>Síntese do estado de conservação</b>	<input type="checkbox"/> bom	<input checked="" type="checkbox"/> regular	<input type="checkbox"/> precário	<input type="checkbox"/> irreversível
---	------------------------------	---	-----------------------------------	---------------------------------------

<b>Interesse</b>	<input type="checkbox"/> histórico	<input type="checkbox"/> artístico	<input type="checkbox"/> arquitetônico	<input checked="" type="checkbox"/> ambiental
	<input type="checkbox"/> arqueológico	<input type="checkbox"/> neutro		

<b>Proposta de proteção</b>	<input type="checkbox"/> integral	<input type="checkbox"/> externa c/ int. parcial	<input type="checkbox"/> externa	<input checked="" type="checkbox"/> volumetria
-----------------------------	-----------------------------------	--	----------------------------------	--

#### Análise arquitetônica ambiental

Edificação mais recente, com três pavimentos, mas seguindo o gabarito do casario, dotada de marquise e alinhada na calçada, com uso comercial no térreo e residencial nos demais pavimentos.

#### Dados históricos/ observações

Edificação que descaracteriza o conjunto arquitetônico do largo, porém segue o gabarito da área envoltória.

#### Principais Patologias

Sujidade, umidade.

#### Legislação

Incidente Tombamento: N. processo: Nível proteção: NP3 Zoneamento: ZCI

Responsável: José Maria Data: 04/02/05

FICHA DE PRÉ-INVENTÁRIO DE PATRIMÔNIO ARQUITETÔNICO				Nº	09	
Endereço: Rua São Bento, 71/9		Bairro: Valongo	Cidade: Santos			
Proprietário: -		Tipo: Edifício Geminado	nº Pav.: 03			
Uso atual: Sem uso		Uso original: Residencial / Comercial				
Período construção - séc: XX	década: 60	ano:	Característica arq./estilo: - Eclético			
Localização						
<b>Técnica Construtiva</b>	Estrutura	<input type="checkbox"/> madeira	<input type="checkbox"/> concreto	<input checked="" type="checkbox"/> alvenaria autoportante	<input type="checkbox"/> ferro	
	Alvenaria	<input checked="" type="checkbox"/> tijolos	<input type="checkbox"/> bloco cerâmico	<input type="checkbox"/> pedra	<input type="checkbox"/> outros	
	Portas	<input type="checkbox"/> madeira lisa	<input type="checkbox"/> madeira almofadada	<input checked="" type="checkbox"/> ferro	<input type="checkbox"/> outros	
	Janelas	<input checked="" type="checkbox"/> madeira c/ vidro	<input type="checkbox"/> madeira lisa	<input type="checkbox"/> madeira c/ veneziana	<input type="checkbox"/> outros	
	Telhado	<input checked="" type="checkbox"/> telha francesa	<input type="checkbox"/> telha capa-canal	<input type="checkbox"/> telha fibro-cimento	<input type="checkbox"/> outros	
	Acabamento	<input checked="" type="checkbox"/> pintura	<input type="checkbox"/> verniz	<input type="checkbox"/> cerâmica	<input type="checkbox"/> pedra	<input type="checkbox"/> outros
	Gradis	<input type="checkbox"/> ferro fundido	<input type="checkbox"/> ferro galvanizado	<input type="checkbox"/> alumínio	<input type="checkbox"/> madeira	<input checked="" type="checkbox"/> outros
	Elementos decorativos	<input checked="" type="checkbox"/> argamassa	<input type="checkbox"/> pedra	<input type="checkbox"/> madeira	<input type="checkbox"/> outros	
	Beirais / platibanda	<input type="checkbox"/> madeira	<input checked="" type="checkbox"/> alvenaria	<input type="checkbox"/> concreto	<input type="checkbox"/> pedra	<input type="checkbox"/> outros
<b>Síntese do grau de alteração</b>	<input type="checkbox"/> inalterado	<input checked="" type="checkbox"/> alteração regular	<input type="checkbox"/> grande alteração	<input type="checkbox"/> descaracterizado		
<b>Síntese do estado de conservação</b>	<input type="checkbox"/> bom	<input checked="" type="checkbox"/> regular	<input type="checkbox"/> precário	<input type="checkbox"/> irreversível		
<b>Interesse</b>	<input type="checkbox"/> histórico	<input type="checkbox"/> artístico	<input checked="" type="checkbox"/> arquitetônico	<input checked="" type="checkbox"/> ambiental		
	<input type="checkbox"/> arqueológico	<input type="checkbox"/> neutro				
<b>Proposta de proteção</b>	<input type="checkbox"/> integral	<input type="checkbox"/> externa c/ int. parcial	<input checked="" type="checkbox"/> externa	<input checked="" type="checkbox"/> volumetria		
<b>Análise arquitetônica ambiental</b>						
Edificação simétrica com dois acessos laterais para os pisos superiores e entrada centralizada para o térreo, alinhada na calçada e seguindo o gabarito.						
<b>Dados históricos/ observações</b>						
Exemplar da arquitetura eclética de Santos do início do séc. XX. Importante edifício integrante do casario que compõe o ambiente urbano do valongo, eixo de ligação entre a Igreja do Valongo e a Igreja de São Bento, exemplar da "nova arquitetura" de Santos na época de apogeu do café.						
<b>Principais Patologias</b>						
Sujidade, umidade.						
<b>Legislação</b>						
Incidente	Tombamento:	N. processo:	Nível proteção: NP2	Zoneamento: ZCI		
Responsável: José Maria			Data: 04/02/05			

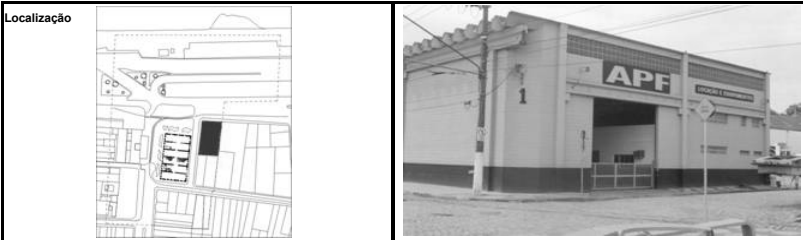
FICHA DE PRÉ-INVENTÁRIO DE PATRIMÔNIO ARQUITETÔNICO				Nº	10	
Endereço: Rua São Bento, 11		Bairro: Valongo	Cidade: Santos			
Proprietário: -		Tipo: Edifício Geminado	nº Pav.: 02			
Uso atual: Residencial / Comercial		Uso original: Residencial / Comercial				
Período construção - séc: XX	década: -	ano:	Característica arq./estilo: - Eclético			
Localização						
<b>Técnica Construtiva</b>	Estrutura	<input type="checkbox"/> madeira	<input type="checkbox"/> concreto	<input checked="" type="checkbox"/> alvenaria autoportante	<input type="checkbox"/> ferro	
	Alvenaria	<input checked="" type="checkbox"/> tijolos	<input type="checkbox"/> bloco cerâmico	<input type="checkbox"/> pedra	<input type="checkbox"/> outros	
	Portas	<input type="checkbox"/> madeira lisa	<input type="checkbox"/> madeira almofadada	<input checked="" type="checkbox"/> ferro	<input type="checkbox"/> outros	
	Janelas	<input type="checkbox"/> madeira c/ vidro	<input type="checkbox"/> madeira lisa	<input checked="" type="checkbox"/> madeira c/ veneziana	<input type="checkbox"/> outros	
	Telhado	<input checked="" type="checkbox"/> telha francesa	<input type="checkbox"/> telha capa-canal	<input type="checkbox"/> telha fibro-cimento	<input type="checkbox"/> outros	
	Acabamento	<input checked="" type="checkbox"/> pintura	<input type="checkbox"/> verniz	<input type="checkbox"/> cerâmica	<input type="checkbox"/> pedra	<input type="checkbox"/> outros
	Gradis	<input type="checkbox"/> ferro fundido	<input type="checkbox"/> ferro galvanizado	<input type="checkbox"/> alumínio	<input type="checkbox"/> madeira	<input checked="" type="checkbox"/> outros
	Elementos decorativos	<input checked="" type="checkbox"/> argamassa	<input type="checkbox"/> pedra	<input type="checkbox"/> madeira	<input type="checkbox"/> outros	
	Beirais / platibanda	<input type="checkbox"/> madeira	<input checked="" type="checkbox"/> alvenaria	<input type="checkbox"/> concreto	<input type="checkbox"/> pedra	<input type="checkbox"/> outros
<b>Síntese do grau de alteração</b>	<input type="checkbox"/> inalterado	<input type="checkbox"/> alteração regular	<input checked="" type="checkbox"/> grande alteração	<input type="checkbox"/> descaracterizado		
<b>Síntese do estado de conservação</b>	<input type="checkbox"/> bom	<input checked="" type="checkbox"/> regular	<input type="checkbox"/> precário	<input type="checkbox"/> irreversível		
<b>Interesse</b>	<input type="checkbox"/> histórico	<input type="checkbox"/> artístico	<input checked="" type="checkbox"/> arquitetônico	<input checked="" type="checkbox"/> ambiental		
	<input type="checkbox"/> arqueológico	<input type="checkbox"/> neutro				
<b>Proposta de proteção</b>	<input type="checkbox"/> integral	<input type="checkbox"/> externa c/ int. parcial	<input checked="" type="checkbox"/> externa	<input checked="" type="checkbox"/> volumetria		
<b>Análise arquitetônica ambiental</b>						
Edificação alinhada na calçada e abaixo do gabarito da rua, apesar de possuir dois pavimentos.						
<b>Dados históricos/ observações</b>						
Exemplar da arquitetura eclética de Santos do início do séc. XX. Importante edifício integrante do casario que compõe o ambiente urbano do valongo, eixo de ligação entre a Igreja do Valongo e a Igreja de São Bento, exemplar da "nova arquitetura" de Santos na época de apogeu do café.						
<b>Principais Patologias</b>						
Sujidade, umidade.						
<b>Legislação</b>						
Incidente	Tombamento:	N. processo:	Nível proteção: NP2	Zoneamento: ZCI		
Responsável: José Maria			Data: 04/02/05			

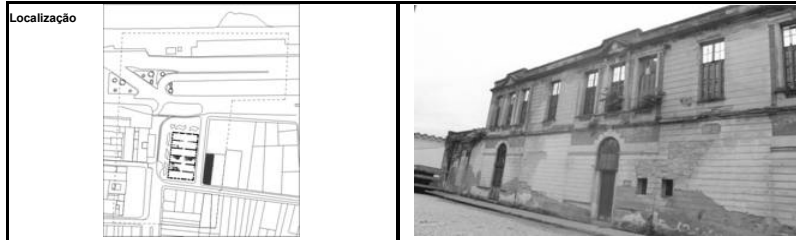
FICHA DE PRÉ-INVENTÁRIO DE PATRIMÔNIO ARQUITETÔNICO		Nº 11				
Endereço: Rua Marques de Herval, 12	Bairro: Valongo	Cidade: Santos				
Proprietário: -	Tipo: Edifício Geminado	nº Pav.: 01				
Uso atual: Sem uso	Uso original: Comercial (armazém)					
Período construção - séc: XX	década: -	ano:	Característica arq./estilo: Eclético			
Localização						
<b>Técnica Construtiva</b>	Estrutura	<input type="checkbox"/> madeira	<input type="checkbox"/> concreto	<input checked="" type="checkbox"/> alvenaria autoportante	<input type="checkbox"/> ferro	
	Alvenaria	<input checked="" type="checkbox"/> tijolos	<input type="checkbox"/> bloco cerâmico	<input type="checkbox"/> pedra	<input type="checkbox"/> outros	
	Portas	<input checked="" type="checkbox"/> madeira lisa	<input type="checkbox"/> madeira almofadada	<input type="checkbox"/> ferro	<input type="checkbox"/> outros	
	Janelas	<input type="checkbox"/> madeira c/ vidro	<input type="checkbox"/> madeira lisa	<input type="checkbox"/> madeira c/ veneziana	<input checked="" type="checkbox"/> outros	
	Telhado	<input checked="" type="checkbox"/> telha francesa	<input type="checkbox"/> telha capa-canal	<input type="checkbox"/> telha fibro-cimento	<input type="checkbox"/> outros	
	Acabamento	<input checked="" type="checkbox"/> pintura	<input type="checkbox"/> verniz	<input type="checkbox"/> cerâmica	<input type="checkbox"/> pedra	<input type="checkbox"/> outros
	Gradis	<input checked="" type="checkbox"/> ferro fundido	<input type="checkbox"/> ferro galvanizado	<input type="checkbox"/> alumínio	<input type="checkbox"/> madeira	<input checked="" type="checkbox"/> outros
	Elementos decorativos	<input checked="" type="checkbox"/> argamassa	<input type="checkbox"/> pedra	<input type="checkbox"/> madeira	<input type="checkbox"/> outros	
	Beirais / platibanda	<input type="checkbox"/> madeira	<input checked="" type="checkbox"/> alvenaria	<input type="checkbox"/> concreto	<input type="checkbox"/> pedra	<input type="checkbox"/> outros
<b>Síntese do grau de alteração</b>	<input type="checkbox"/> inalterado	<input checked="" type="checkbox"/> alteração regular	<input type="checkbox"/> grande alteração	<input type="checkbox"/> descaracterizado		
<b>Síntese do estado de conservação</b>	<input type="checkbox"/> bom	<input checked="" type="checkbox"/> regular	<input type="checkbox"/> precário	<input type="checkbox"/> irrecuperável		
<b>Interesse</b>	<input type="checkbox"/> histórico	<input type="checkbox"/> artístico	<input checked="" type="checkbox"/> arquitetônico	<input checked="" type="checkbox"/> ambiental		
	<input type="checkbox"/> arqueológico	<input type="checkbox"/> neutro				
<b>Proposta de proteção</b>	<input type="checkbox"/> integral	<input type="checkbox"/> externa c/ int. parcial	<input checked="" type="checkbox"/> externa	<input checked="" type="checkbox"/> volumetria		
<b>Análise arquitetônica ambiental</b>						
Edificação térrea, alinhada na calçada e vizinha à Igreja do Valongo. Seu gabarito garante visuais da igreja.						
<b>Dados históricos/ observações</b>						
Exemplar da arquitetura eclética de Santos do início do séc. XX. Importante edifício integrante do casarão que compõe o ambiente urbano do valongo, exemplar da "nova arquitetura" de Santos na época de apogeu do café.						
<b>Principais Patologias</b>						
Sujidade, umidade e vegetação.						
<b>Legislação</b>						
Incidente	Tombamento:	N. processo:	Nível proteção: NP2	Zonamento: ZCI		
Responsável: José Maria			Data: 04/02/05			


FICHA DE PRÉ-INVENTÁRIO DE PATRIMÔNIO ARQUITETÔNICO		Nº 12				
Endereço: Rua São Bento, 13	Bairro: Valongo	Cidade: Santos				
Proprietário: Província Franciscana da Imaculada Conceição do Brasil	Tipo: Edifício Isolado	nº Pav.: 02				
Uso atual: Institucional	Uso original: Institucional					
Período construção - séc: XVII	década: 40	ano: 40	Característica arq./estilo: Colonial			
Localização						
<b>Técnica Construtiva</b>	Estrutura	<input type="checkbox"/> madeira	<input type="checkbox"/> concreto	<input checked="" type="checkbox"/> alvenaria autoportante	<input type="checkbox"/> ferro	
	Alvenaria	<input type="checkbox"/> tijolos	<input type="checkbox"/> bloco cerâmico	<input checked="" type="checkbox"/> pedra	<input type="checkbox"/> outros	
	Portas	<input type="checkbox"/> madeira lisa	<input checked="" type="checkbox"/> madeira almofadada	<input type="checkbox"/> ferro	<input type="checkbox"/> outros	
	Janelas	<input checked="" type="checkbox"/> madeira c/ vidro	<input checked="" type="checkbox"/> madeira lisa	<input type="checkbox"/> madeira c/ veneziana	<input type="checkbox"/> outros	
	Telhado	<input type="checkbox"/> telha francesa	<input checked="" type="checkbox"/> telha capa-canal	<input type="checkbox"/> telha fibro-cimento	<input type="checkbox"/> outros	
	Acabamento	<input checked="" type="checkbox"/> pintura	<input type="checkbox"/> verniz	<input type="checkbox"/> cerâmica	<input type="checkbox"/> pedra	<input type="checkbox"/> outros
	Gradis	<input checked="" type="checkbox"/> ferro fundido	<input type="checkbox"/> ferro galvanizado	<input type="checkbox"/> alumínio	<input type="checkbox"/> madeira	<input type="checkbox"/> outros
	Elementos decorativos	<input checked="" type="checkbox"/> argamassa	<input checked="" type="checkbox"/> pedra	<input type="checkbox"/> madeira	<input type="checkbox"/> outros	
	Beirais / platibanda	<input checked="" type="checkbox"/> madeira	<input checked="" type="checkbox"/> alvenaria	<input type="checkbox"/> concreto	<input type="checkbox"/> pedra	<input type="checkbox"/> outros
<b>Síntese do grau de alteração</b>	<input checked="" type="checkbox"/> inalterado	<input type="checkbox"/> alteração regular	<input type="checkbox"/> grande alteração	<input type="checkbox"/> descaracterizado		
<b>Síntese do estado de conservação</b>	<input type="checkbox"/> bom	<input checked="" type="checkbox"/> regular	<input type="checkbox"/> precário	<input type="checkbox"/> irrecuperável		
<b>Interesse</b>	<input checked="" type="checkbox"/> histórico	<input checked="" type="checkbox"/> artístico	<input checked="" type="checkbox"/> arquitetônico	<input checked="" type="checkbox"/> ambiental		
	<input checked="" type="checkbox"/> arqueológico	<input type="checkbox"/> neutro				
<b>Proposta de proteção</b>	<input checked="" type="checkbox"/> integral	<input type="checkbox"/> externa c/ int. parcial	<input type="checkbox"/> externa	<input type="checkbox"/> volumetria		
<b>Análise arquitetônica ambiental</b>						
Edificação com implantação que privilegia o Largo, com a unificação do adro da igreja, gerando um espaço generoso no final da Rua do Comércio. Sua fachada principal possui características da arquitetura do período colonial, <u>porém em seu interior encontramos ornamentações com feições barrocas.</u>						
<b>Dados históricos/ observações</b>						
Edifício fundamental e pioneiro na construção do Largo, movimentando o local desde a época de sua construção com manifestações populares e religiosas.						
<b>Principais Patologias</b>						
Partes faltantes do telhado, sujidades e umidade.						
<b>Legislação</b>						
Incidente	Tombamento: CONDEPASA	N. processo:	Nível proteção: NP1	Zonamento: ZCI		
Responsável: José Maria			Data: 04/02/05			

FICHA DE PRÉ-INVENTÁRIO DE PATRIMÔNIO ARQUITETÔNICO				Nº 13		
Endereço: Largo Marquês de Monte Alegre	Bairro: Valongo	Cidade: Santos				
Proprietário: Prefeitura Municipal de Santos	Tipo: Edifício Isolado	nº Pav.: 03				
Uso atual: Institucional (Museu)	Uso original: Institucional (Estação Ferroviária)					
Período construção - séc: XIX	década: 60	ano: 67	Característica arq./estilo: Eclético			
Localização						
<b>Técnica Construtiva</b>	Estrutura	<input type="checkbox"/> madeira	<input type="checkbox"/> concreto	<input checked="" type="checkbox"/> alvenaria autoportante	<input type="checkbox"/> ferro	
	Alvenaria	<input checked="" type="checkbox"/> tijolos	<input type="checkbox"/> bloco cerâmico	<input checked="" type="checkbox"/> pedra	<input type="checkbox"/> outros	
	Portas	<input type="checkbox"/> madeira lisa	<input checked="" type="checkbox"/> madeira almofadada	<input type="checkbox"/> ferro	<input type="checkbox"/> outros	
	Janelas	<input checked="" type="checkbox"/> madeira c/ vidro	<input type="checkbox"/> madeira lisa	<input type="checkbox"/> madeira c/ veneziana	<input type="checkbox"/> outros	
	Telhado	<input type="checkbox"/> telha francesa	<input type="checkbox"/> telha capa-canal	<input type="checkbox"/> telha fibro-cimento	<input checked="" type="checkbox"/> outros	
	Acabamento	<input checked="" type="checkbox"/> pintura	<input type="checkbox"/> verniz	<input type="checkbox"/> cerâmica	<input type="checkbox"/> pedra	<input type="checkbox"/> outros
	Gradis	<input checked="" type="checkbox"/> ferro fundido	<input type="checkbox"/> ferro galvanizado	<input type="checkbox"/> alumínio	<input type="checkbox"/> madeira	<input type="checkbox"/> outros
	Elementos decorativos	<input checked="" type="checkbox"/> argamassa	<input type="checkbox"/> pedra	<input type="checkbox"/> madeira	<input type="checkbox"/> outros	
	Beirais / platibanda	<input type="checkbox"/> madeira	<input checked="" type="checkbox"/> alvenaria	<input type="checkbox"/> concreto	<input type="checkbox"/> pedra	<input type="checkbox"/> outros
<b>Síntese do grau de alteração</b>	<input type="checkbox"/> inalterado	<input checked="" type="checkbox"/> alteração regular	<input type="checkbox"/> grande alteração	<input type="checkbox"/> descaracterizado		
<b>Síntese do estado de conservação</b>	<input checked="" type="checkbox"/> bom	<input type="checkbox"/> regular	<input type="checkbox"/> precário	<input type="checkbox"/> irrecuperável		
<b>Interesse</b>	<input checked="" type="checkbox"/> histórico	<input checked="" type="checkbox"/> artístico	<input checked="" type="checkbox"/> arquitetônico	<input checked="" type="checkbox"/> ambiental		
	<input checked="" type="checkbox"/> arqueológico	<input type="checkbox"/> neutro				
<b>Proposta de proteção</b>	<input checked="" type="checkbox"/> integral	<input type="checkbox"/> externa c/ int. parcial	<input type="checkbox"/> externa	<input type="checkbox"/> volumetria		
<b>Análise arquitetônica ambiental</b>						
Edifício de destaque na paisagem, ponto de parada do bonde com linha turística, organiza o espaço do Largo.						
<b>Dados históricos/ observações</b>						
A construção do local se deu fundamentalmente pela construção da Estação Ferroviária São Paulo Railway, gerando grande riqueza para a cidade. A atual estação é fruto de uma ampliação do primeiro edifício da São Paulo Railway que na época possuía feições neoclássicas.						
<b>Principais Patologias</b>						
-						
<b>Legislação Incidente</b>						
Tombamento: CONDEPASA		N. processo:	Nível proteção: NP1	Zoneamento: ZCI		
Responsável: José Maria			Data: 04/02/05			

FICHA DE PRÉ-INVENTÁRIO DE PATRIMÔNIO ARQUITETÔNICO				Nº 14		
Endereço: Rua Antonio Prado s/n	Bairro: Valongo	Cidade: Santos				
Proprietário: CODESP	Tipo: Edifício Isolado	nº Pav.: 01				
Uso atual: Sem uso	Uso original: Comercial (armazém)					
Período construção - séc: XIX	década: 90	ano: -	Característica arq./estilo: -			
Localização						
<b>Técnica Construtiva</b>	Estrutura	<input type="checkbox"/> madeira	<input type="checkbox"/> concreto	<input checked="" type="checkbox"/> alvenaria autoportante	<input type="checkbox"/> ferro	
	Alvenaria	<input checked="" type="checkbox"/> tijolos	<input type="checkbox"/> bloco cerâmico	<input type="checkbox"/> pedra	<input type="checkbox"/> outros	
	Portas	<input type="checkbox"/> madeira lisa	<input type="checkbox"/> madeira almofadada	<input checked="" type="checkbox"/> ferro	<input type="checkbox"/> outros	
	Janelas	<input type="checkbox"/> madeira c/ vidro	<input type="checkbox"/> madeira lisa	<input type="checkbox"/> madeira c/ veneziana	<input checked="" type="checkbox"/> outros	
	Telhado	<input checked="" type="checkbox"/> telha francesa	<input type="checkbox"/> telha capa-canal	<input type="checkbox"/> telha fibro-cimento	<input type="checkbox"/> outros	
	Acabamento	<input checked="" type="checkbox"/> pintura	<input type="checkbox"/> verniz	<input type="checkbox"/> cerâmica	<input type="checkbox"/> pedra	<input type="checkbox"/> outros
	Gradis	<input checked="" type="checkbox"/> ferro fundido	<input type="checkbox"/> ferro galvanizado	<input type="checkbox"/> alumínio	<input type="checkbox"/> madeira	<input type="checkbox"/> outros
	Elementos decorativos	<input checked="" type="checkbox"/> argamassa	<input type="checkbox"/> pedra	<input type="checkbox"/> madeira	<input type="checkbox"/> outros	
	Beirais / platibanda	<input checked="" type="checkbox"/> madeira	<input type="checkbox"/> alvenaria	<input type="checkbox"/> concreto	<input type="checkbox"/> pedra	<input type="checkbox"/> outros
<b>Síntese do grau de alteração</b>	<input type="checkbox"/> inalterado	<input checked="" type="checkbox"/> alteração regular	<input type="checkbox"/> grande alteração	<input type="checkbox"/> descaracterizado		
<b>Síntese do estado de conservação</b>	<input type="checkbox"/> bom	<input type="checkbox"/> regular	<input checked="" type="checkbox"/> precário	<input type="checkbox"/> irrecuperável		
<b>Interesse</b>	<input type="checkbox"/> histórico	<input type="checkbox"/> artístico	<input checked="" type="checkbox"/> arquitetônico	<input checked="" type="checkbox"/> ambiental		
	<input type="checkbox"/> arqueológico	<input type="checkbox"/> neutro				
<b>Proposta de proteção</b>	<input type="checkbox"/> integral	<input type="checkbox"/> externa c/ int. parcial	<input checked="" type="checkbox"/> externa	<input checked="" type="checkbox"/> volumetria		
<b>Análise arquitetônica ambiental</b>						
Edificação implantada paralelamente ao cais, gerando desta forma uma grande barreira entre a água e a cidade						
<b>Dados históricos/ observações</b>						
Edificação construída sobre os primeiros 260m de cais do porto de Santos, para atender as demandas do mesmo em substituição aos antigos trapiches e pontilhões de acesso ao navios.						
<b>Principais Patologias</b>						
Sujidade, partes faltantes, umidade, vegetação						
<b>Legislação Incidente</b>						
Tombamento:		N. processo:	Nível proteção:	Zoneamento: ZCI		
Responsável: José Maria			Data: 04/02/05			

FICHA DE PRÉ-INVENTÁRIO DE PATRIMÔNIO ARQUITETÔNICO				Nº 15
Endereço: Rua Comendador Neto, 1	Bairro: Valongo	Cidade: Santos		
Proprietário: -	Tipo: Edifício Isolado	nº Pav.: 02		
Uso atual: Serviço	Uso original: Serviço			
Período construção - séc: XX	década: 90	ano: -	Característica arq/estilo: -	
Localização				
<b>Técnica Construtiva</b>	Estrutura <input type="checkbox"/> madeira <input checked="" type="checkbox"/> concreto <input type="checkbox"/> alvenaria autoportante <input type="checkbox"/> ferro			
	Alvenaria <input type="checkbox"/> tijolos <input type="checkbox"/> bloco cerâmico <input type="checkbox"/> pedra <input checked="" type="checkbox"/> outros			
	Portas <input type="checkbox"/> madeira lisa <input type="checkbox"/> madeira almofadada <input checked="" type="checkbox"/> ferro <input type="checkbox"/> outros			
	Janelas <input type="checkbox"/> madeira c/ vidro <input type="checkbox"/> madeira lisa <input type="checkbox"/> madeira c/ veneziana <input checked="" type="checkbox"/> outros			
	Telhado <input type="checkbox"/> telha francesa <input type="checkbox"/> telha capa-canal <input checked="" type="checkbox"/> telha fibro-cimento <input type="checkbox"/> outros			
	Acabamento <input checked="" type="checkbox"/> pintura <input type="checkbox"/> verniz <input type="checkbox"/> cerâmica <input type="checkbox"/> pedra <input type="checkbox"/> outros			
	Gradis <input type="checkbox"/> ferro fundido <input checked="" type="checkbox"/> ferro galvanizado <input type="checkbox"/> alumínio <input type="checkbox"/> madeira <input type="checkbox"/> outros			
	Elementos decorativos <input type="checkbox"/> argamassa <input type="checkbox"/> pedra <input type="checkbox"/> madeira <input type="checkbox"/> outros			
	Beirais / platibanda <input type="checkbox"/> madeira <input checked="" type="checkbox"/> alvenaria <input checked="" type="checkbox"/> concreto <input type="checkbox"/> pedra <input type="checkbox"/> outros			
<b>Síntese do grau de alteração</b>	<input checked="" type="checkbox"/> inalterado <input type="checkbox"/> alteração regular <input type="checkbox"/> grande alteração <input type="checkbox"/> descaracterizado			
<b>Síntese do estado de conservação</b>	<input checked="" type="checkbox"/> bom <input type="checkbox"/> regular <input type="checkbox"/> precário <input type="checkbox"/> irreversível			
<b>Interesse</b>	<input type="checkbox"/> histórico <input type="checkbox"/> artístico <input type="checkbox"/> arquitetônico <input type="checkbox"/> ambiental			
	<input type="checkbox"/> arqueológico <input checked="" type="checkbox"/> neutro			
<b>Proposta de proteção</b>	<input type="checkbox"/> integral <input type="checkbox"/> externa c/ int. parcial <input type="checkbox"/> externa <input checked="" type="checkbox"/> volumetria			
<b>Análise arquitetônica ambiental</b>	Galpão com uso voltado às atividades portuárias, mantém apenas o gabarito do casarão.			
<b>Dados históricos/ observações</b>	Edificação com uso inadequado ao local, descaracteriza o conjunto arquitetônico apesar de manter o gabarito local.			
<b>Principais Patologias</b>				
<b>Legislação Incidente</b>	Tombamento: _____	N. processo: _____	Nível proteção: NP3   Zoneamento: ZCI	
<b>Responsável: José Maria</b>	<b>Data: 04/02/05</b>			

FICHA DE PRÉ-INVENTÁRIO DE PATRIMÔNIO ARQUITETÔNICO				Nº 16
Endereço: Rua Comendador Neto, 13	Bairro: Valongo	Cidade: Santos		
Proprietário: -	Tipo: Edifício Isolado	nº Pav.: 02		
Uso atual: Sem uso	Uso original: Residencial/ comercial			
Período construção - séc: XX	década: 20	ano: -	Característica arq/estilo: - Eclético	
Localização				
<b>Técnica Construtiva</b>	Estrutura <input type="checkbox"/> madeira <input type="checkbox"/> concreto <input checked="" type="checkbox"/> alvenaria autoportante <input type="checkbox"/> ferro			
	Alvenaria <input checked="" type="checkbox"/> tijolos <input type="checkbox"/> bloco cerâmico <input type="checkbox"/> pedra <input type="checkbox"/> outros			
	Portas <input type="checkbox"/> madeira lisa <input checked="" type="checkbox"/> madeira almofadada <input checked="" type="checkbox"/> ferro <input type="checkbox"/> outros			
	Janelas <input checked="" type="checkbox"/> madeira c/ vidro <input type="checkbox"/> madeira lisa <input checked="" type="checkbox"/> madeira c/ veneziana <input type="checkbox"/> outros			
	Telhado <input type="checkbox"/> telha francesa <input type="checkbox"/> telha capa-canal <input type="checkbox"/> telha fibro-cimento <input checked="" type="checkbox"/> outros			
	Acabamento <input checked="" type="checkbox"/> pintura <input type="checkbox"/> verniz <input type="checkbox"/> cerâmica <input type="checkbox"/> pedra <input type="checkbox"/> outros			
	Gradis <input checked="" type="checkbox"/> ferro fundido <input type="checkbox"/> ferro galvanizado <input type="checkbox"/> alumínio <input type="checkbox"/> madeira <input type="checkbox"/> outros			
	Elementos decorativos <input checked="" type="checkbox"/> argamassa <input type="checkbox"/> pedra <input type="checkbox"/> madeira <input checked="" type="checkbox"/> outros			
	Beirais / platibanda <input type="checkbox"/> madeira <input checked="" type="checkbox"/> alvenaria <input type="checkbox"/> concreto <input type="checkbox"/> pedra <input type="checkbox"/> outros			
<b>Síntese do grau de alteração</b>	<input type="checkbox"/> inalterado <input checked="" type="checkbox"/> alteração regular <input type="checkbox"/> grande alteração <input type="checkbox"/> descaracterizado			
<b>Síntese do estado de conservação</b>	<input type="checkbox"/> bom <input type="checkbox"/> regular <input checked="" type="checkbox"/> precário <input type="checkbox"/> irreversível			
<b>Interesse</b>	<input type="checkbox"/> histórico <input type="checkbox"/> artístico <input checked="" type="checkbox"/> arquitetônico <input checked="" type="checkbox"/> ambiental			
	<input type="checkbox"/> arqueológico <input type="checkbox"/> neutro			
<b>Proposta de proteção</b>	<input type="checkbox"/> integral <input type="checkbox"/> externa c/ int. parcial <input checked="" type="checkbox"/> externa <input checked="" type="checkbox"/> volumetria			
<b>Análise arquitetônica ambiental</b>	Conjunto de seis casas geminadas em esquina com tratamento e ornamentação similares, implantação no alinhamento da calçada			
<b>Dados históricos/ observações</b>	Exemplar da arquitetura eclética de Santos do início do séc. XX. Importante edifício integrante do casarão que compõe o ambiente urbano do valongo, eixo de ligação entre a Igreja do Valongo e a Igreja do Carmo, exemplar da "nova arquitetura" de Santos na época de apogeu do café.			
<b>Principais Patologias</b>	Sujidades, partes faltantes, desprendimento de revestimento.			
<b>Legislação Incidente</b>	Tombamento: _____	N. processo: _____	Nível proteção: NP2   Zoneamento: ZCI	
<b>Responsável: José Maria</b>	<b>Data: 04/02/05</b>			

FICHA DE PRÉ-INVENTÁRIO DE PATRIMÔNIO ARQUITETÔNICO		Nº 17			
Endereço: Rua São Bento, 1 9		Bairro: Valongo	Cidade: Santos		
Proprietário: Prefeitura Municipal de Santos		Tipo: Edifício Isolado	Nº Pav.: 03		
Uso atual: edificação arruinada		Uso original: Institucional			
Período construção - séc: XIX	década: 60 e 70	ano: 65 e 72	Característica arq/estilo: Neoclássico		
Localização					
<b>Técnica Construtiva</b>	Estrutura	<input type="checkbox"/> madeira	<input type="checkbox"/> concreto	<input checked="" type="checkbox"/> alvenaria autoportante	<input type="checkbox"/> ferro
	Alvenaria	<input checked="" type="checkbox"/> tijolos	<input type="checkbox"/> bloco cerâmico	<input checked="" type="checkbox"/> pedra	<input type="checkbox"/> outros
	Portas	<input type="checkbox"/> madeira lisa	<input checked="" type="checkbox"/> madeira almofadada	<input type="checkbox"/> ferro	<input type="checkbox"/> outros
	Janelas	<input type="checkbox"/> madeira c/ vidro	<input type="checkbox"/> madeira lisa	<input type="checkbox"/> madeira c/ veneziana	<input checked="" type="checkbox"/> outros
	Telhado	<input type="checkbox"/> telha francesa	<input type="checkbox"/> telha capa-canal	<input type="checkbox"/> telha fibro-cimento	<input checked="" type="checkbox"/> outros
	Acabamento	<input checked="" type="checkbox"/> pintura	<input type="checkbox"/> verniz	<input type="checkbox"/> cerâmica	<input type="checkbox"/> pedra <input type="checkbox"/> outros
	Gradis	<input checked="" type="checkbox"/> ferro fundido	<input type="checkbox"/> ferro galvanizado	<input type="checkbox"/> alumínio	<input type="checkbox"/> madeira <input type="checkbox"/> outros
	Elementos decorativos	<input checked="" type="checkbox"/> argamassa	<input checked="" type="checkbox"/> pedra	<input type="checkbox"/> madeira	<input type="checkbox"/> outros
	Beirais / platibanda	<input type="checkbox"/> madeira	<input checked="" type="checkbox"/> alvenaria	<input type="checkbox"/> concreto	<input type="checkbox"/> pedra <input type="checkbox"/> outros
<b>Síntese do grau de alteração</b>	<input type="checkbox"/> inalterado	<input type="checkbox"/> alteração regular	<input type="checkbox"/> grande alteração	<input checked="" type="checkbox"/> descaracterizado	
<b>Síntese do estado de conservação</b>	<input type="checkbox"/> bom	<input type="checkbox"/> regular	<input checked="" type="checkbox"/> precário	<input type="checkbox"/> irrecuperável	
<b>Interesse</b>	<input checked="" type="checkbox"/> histórico	<input checked="" type="checkbox"/> artístico	<input checked="" type="checkbox"/> arquitetônico	<input checked="" type="checkbox"/> ambiental	
	<input checked="" type="checkbox"/> arqueológico	<input type="checkbox"/> neutro			
<b>Proposta de proteção</b>	<input checked="" type="checkbox"/> integral	<input type="checkbox"/> externa c/ int. parcial	<input type="checkbox"/> externa	<input type="checkbox"/> volumetria	
<b>Análise arquitetônica ambiental</b>					
Edificação com implantação que privilegia o Largo, possui grande quantidade de aberturas no térreo o que confere grande permeabilidade e flexibilidade de usos ao local, dinamizando sua relação com o entorno.					
<b>Dados históricos/ observações</b>					
Edifício fundamental na construção da paisagem do Largo, era o grande referencial para quem chegava na cidade de trem ou pelo porto, devido à sua monumentalidade, contando com dois blocos de feições neoclássicas.					
<b>Principais Patologias</b>					
Desintegração da alvenaria, queda de revestimentos, trincas, sujidades, umidade e presença de vegetação.					
<b>Legislação Incidente</b>	CONDEPASA Tombamento: CONDEPHAAT N. processo:		Nível proteção: NP1	Zoneamento: ZCI	
<b>Responsável:</b> José Maria					<b>Data:</b> 04/02/05



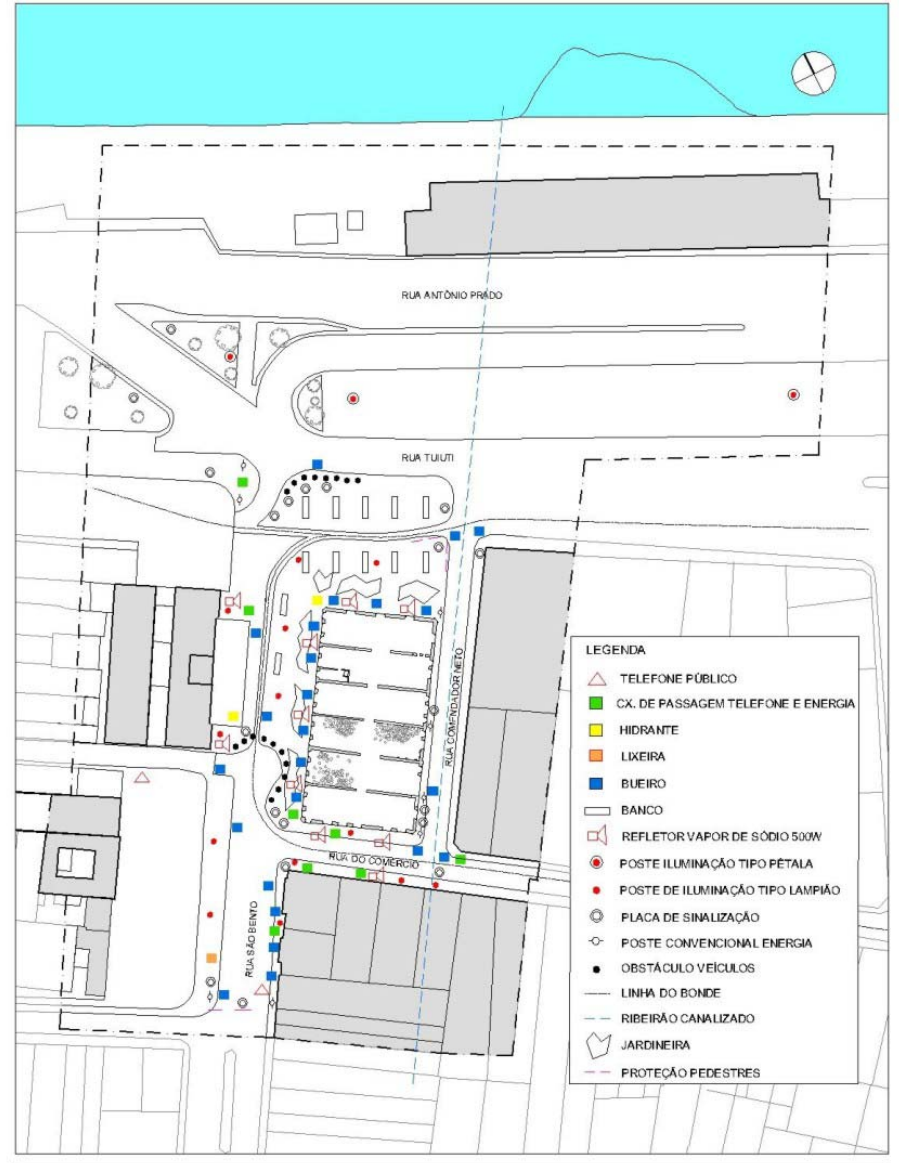
## **Apêndice B**

Mapeamento das fichas de pré-inventário do patrimônio urbano e ambiental do Largo Marquês de Monte Alegre



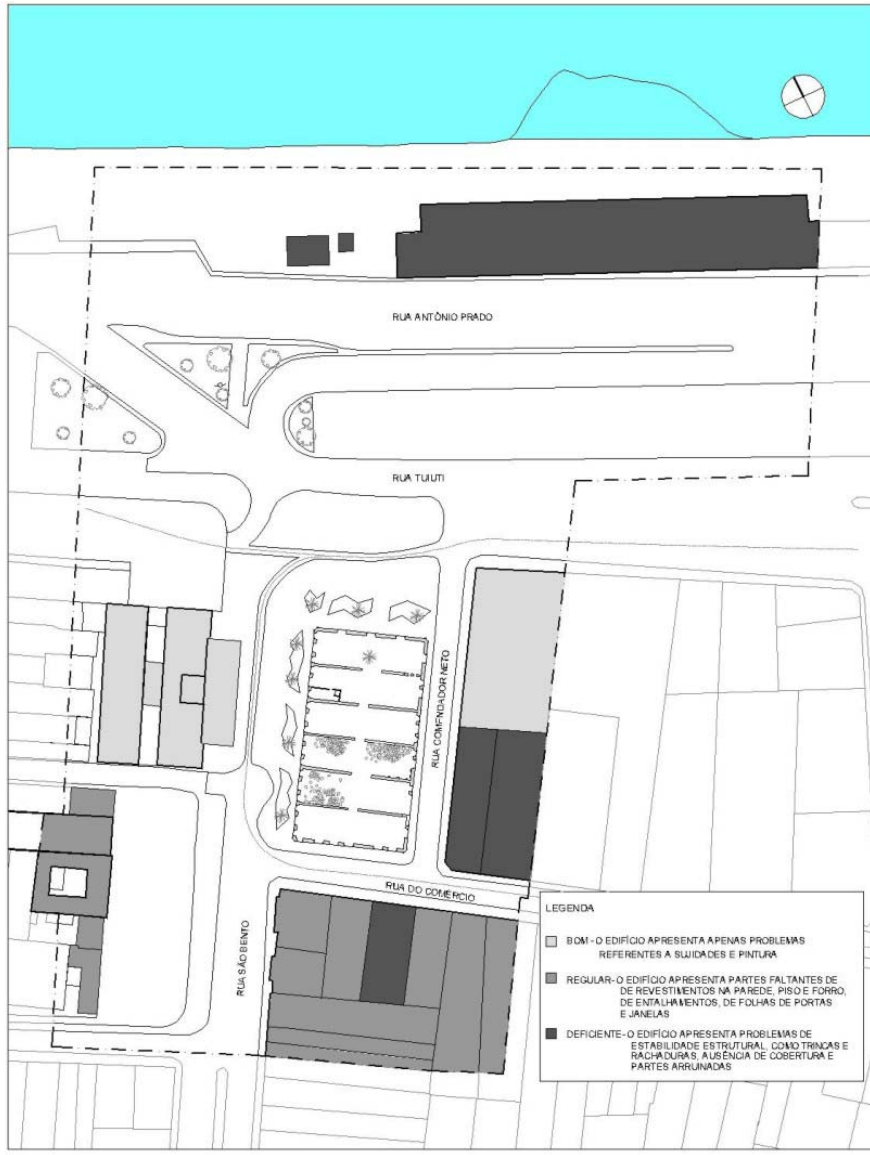
DIAGNÓSTICO | PAISAGISMO

LARGO MARQUÊS DE MONTE ALEGRE | VALONGO | SANTOS | ESC. 1:1250



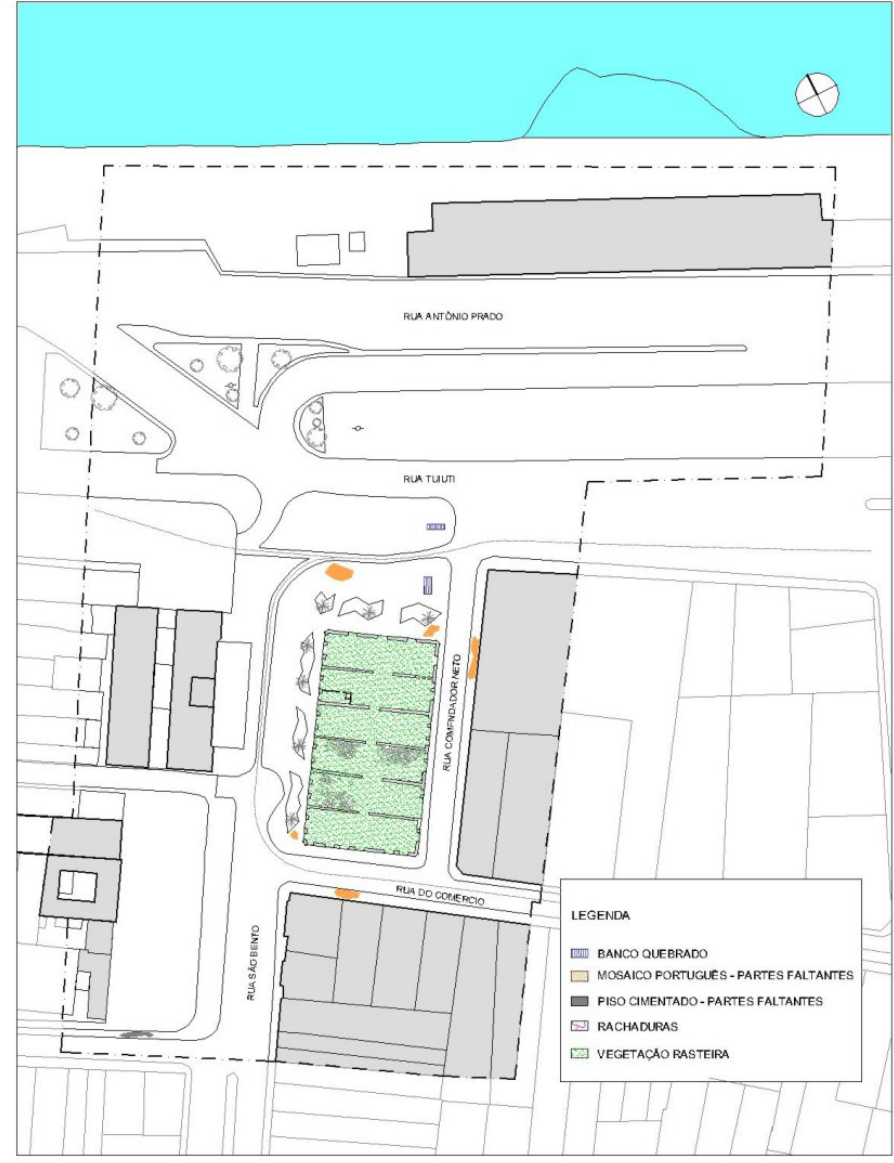
DIAGNÓSTICO | EQUIPAMENTOS URBANOS

LARGO MARQUÊS DE MONTE ALEGRE | VALONGO | SANTOS | ESC. 1:1250



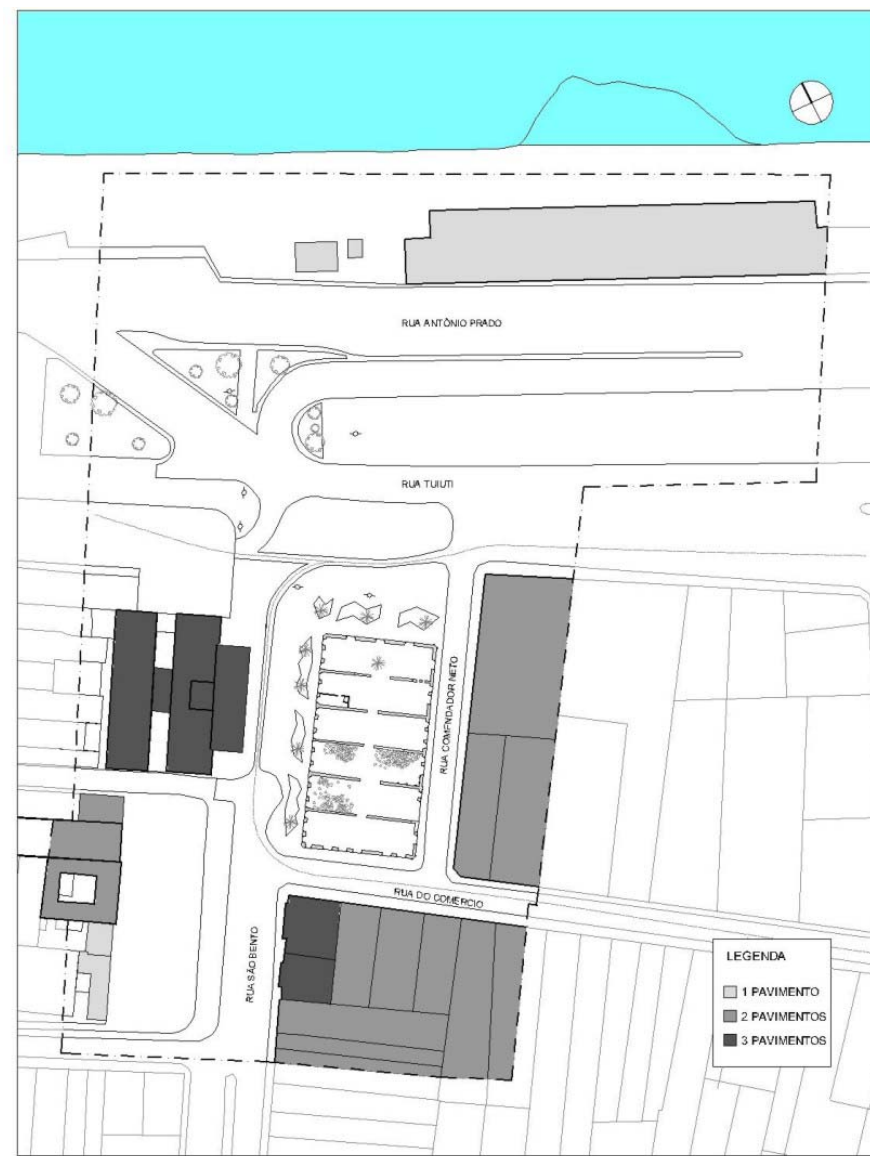
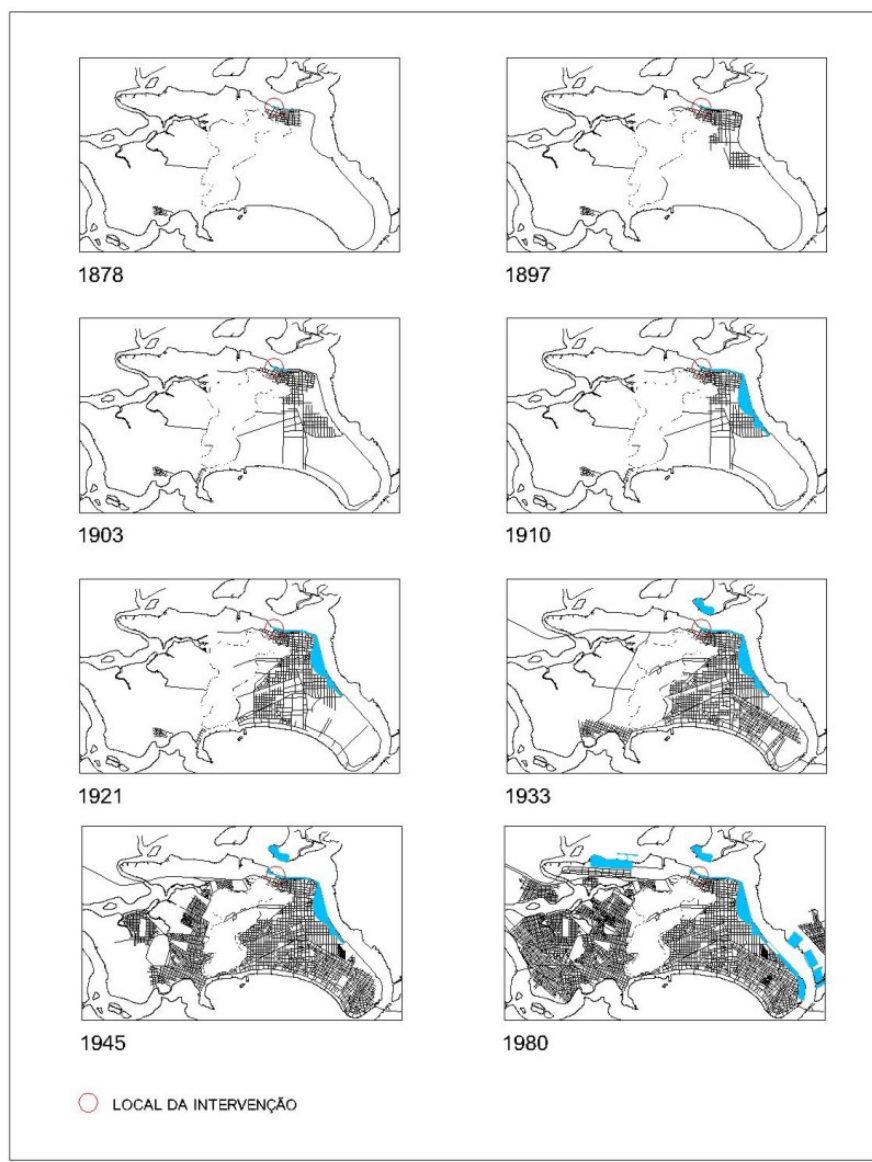
DIAGNÓSTICO | CONSERVAÇÃO

LARGO MARQUÊS DE MONTE ALEGRE | VALONGO | SANTOS | ESC: 1:1250



DIAGNÓSTICO | MAPEAMENTO DE DANOS

LARGO MARQUÊS DE MONTE ALEGRE | VALONGO | SANTOS | ESC: 1:1250



# Livros Grátis

( <http://www.livrosgratis.com.br> )

Milhares de Livros para Download:

[Baixar livros de Administração](#)

[Baixar livros de Agronomia](#)

[Baixar livros de Arquitetura](#)

[Baixar livros de Artes](#)

[Baixar livros de Astronomia](#)

[Baixar livros de Biologia Geral](#)

[Baixar livros de Ciência da Computação](#)

[Baixar livros de Ciência da Informação](#)

[Baixar livros de Ciência Política](#)

[Baixar livros de Ciências da Saúde](#)

[Baixar livros de Comunicação](#)

[Baixar livros do Conselho Nacional de Educação - CNE](#)

[Baixar livros de Defesa civil](#)

[Baixar livros de Direito](#)

[Baixar livros de Direitos humanos](#)

[Baixar livros de Economia](#)

[Baixar livros de Economia Doméstica](#)

[Baixar livros de Educação](#)

[Baixar livros de Educação - Trânsito](#)

[Baixar livros de Educação Física](#)

[Baixar livros de Engenharia Aeroespacial](#)

[Baixar livros de Farmácia](#)

[Baixar livros de Filosofia](#)

[Baixar livros de Física](#)

[Baixar livros de Geociências](#)

[Baixar livros de Geografia](#)

[Baixar livros de História](#)

[Baixar livros de Línguas](#)

[Baixar livros de Literatura](#)  
[Baixar livros de Literatura de Cordel](#)  
[Baixar livros de Literatura Infantil](#)  
[Baixar livros de Matemática](#)  
[Baixar livros de Medicina](#)  
[Baixar livros de Medicina Veterinária](#)  
[Baixar livros de Meio Ambiente](#)  
[Baixar livros de Meteorologia](#)  
[Baixar Monografias e TCC](#)  
[Baixar livros Multidisciplinar](#)  
[Baixar livros de Música](#)  
[Baixar livros de Psicologia](#)  
[Baixar livros de Química](#)  
[Baixar livros de Saúde Coletiva](#)  
[Baixar livros de Serviço Social](#)  
[Baixar livros de Sociologia](#)  
[Baixar livros de Teologia](#)  
[Baixar livros de Trabalho](#)  
[Baixar livros de Turismo](#)