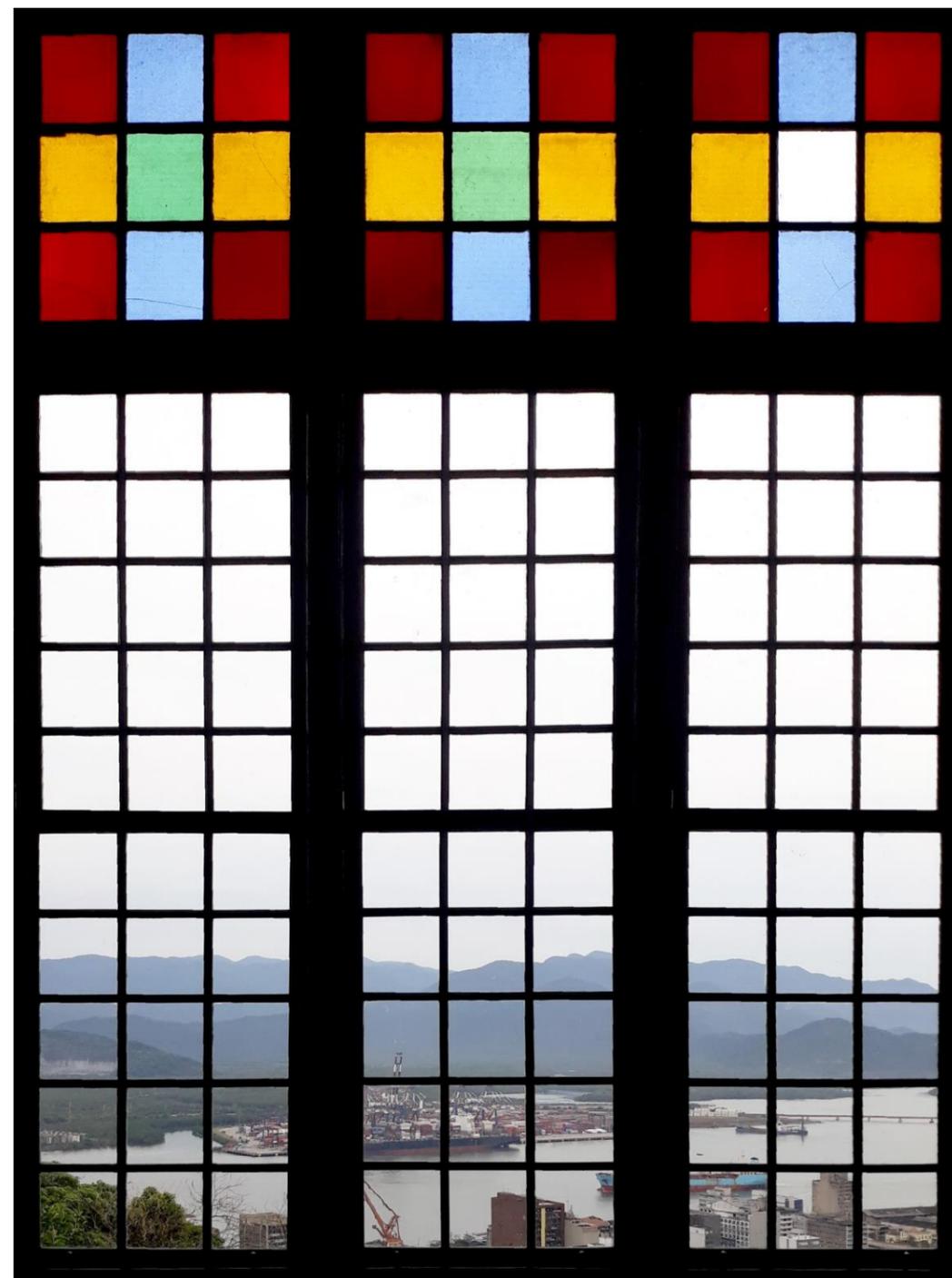


SANTOS



PARCERIA TÉCNICA RELATÓRIO 3
LEITURA DA REALIDADE
VERSÃO CONSOLIDADA

APRESENTAÇÃO

Este documento compõe o '*Relatório 3 - Leitura da Realidade – Versão Consolidada*', elaborado pela parceria técnica **Jaime Lerner Arquitetos Associados** (Contrato 03/10/2018) celebrado com **Comunitas Parcerias para o Desenvolvimento Solidário**, no âmbito do 'Programa Juntos pelo Desenvolvimento Sustentável' em apoio à visão estratégica '*Santos 500 Anos*' em construção pela Prefeitura Municipal de Santos.

Esta '*Leitura da Realidade*' constitui o primeiro passo do processo, traduzido no esforço de internalizar e sintetizar um imenso rol de informações, dados e levantamentos existentes sobre a Cidade de Santos e região de influência. Com a sempre oportuna participação da estrutura do governo municipal, selecionamos e priorizamos temas que servirão de base para o posterior desenvolvimento das *ideias-força* que marcarão os objetivos da parceria técnica.

Abrangendo desde a formação histórica de Santos, e passando pela contextualização regional, importância internacional de seu porto e principais temas de reatamento físico-territorial urbano, este documento também se propõe a um papel de referência para outras iniciativas em prol do desenvolvimento da Cidade de Santos.

Curitiba, junho de 2019.

UM OLHAR SOBRE SANTOS

A frase “conhece-te a ti mesmo e conhecerás o universo e os deuses”, inscrita na entrada do Templo de Apolo em Delfos, acautela aqueles que ali adentravam em busca do conhecimento. Estudada por Sócrates e registrada em alguns dos Diálogos de Platão, já há quase dois mil e quinhentos anos resalta a importância do trabalho primeiro de todos nós em descobrir aquilo que nos caracteriza, que nos define, para que possamos atuar em harmonia com o cosmos, a fim de podermos viver uma “boa vida” - uma vida ética.

Fazendo uma analogia, esse é também o exame que aqueles que ambicionam interferir, de forma responsável, no ecossistema dinâmico que é uma cidade precisam fazer: procurar conhece-la em profundidade, entender suas características primordiais, a fim de que aquilo que vier a ser proposto possa contribuir para a melhoria da qualidade de vida de seus habitantes.

Ainda que recorrentes na história do urbanismo, notadamente a partir da Revolução Industrial, os paralelos entre a cidade e um organismo vivo em referências às áreas verdes, ao trânsito e transporte, aos sistemas de saneamento, por exemplo, se perderam em originalidade, reverberam a verdade que uma cidade é muito mais que asfalto, tijolo e concreto. A cidade manifesta no território as dinâmicas de uma sociedade, suas virtudes e incongruências; guarda em seus cenários registros da história e da memória como as linhas de expressão na face de uma pessoa; traz em sua infraestrutura o esqueleto que permite à musculatura das atividades econômicas se ancorar e prosperar. Reflete, na sua relação com os elementos da base natural, o potencial de beleza de um “fenótipo urbano” expresso em suas águas, relevos e florestas. Esse corpo urbano tem também uma “mente”, que é formada pelas expectativas, sonhos, esperanças, mágoas, frustrações daqueles que nela fazem o seu lar, e que nela empreendem os esforços de uma vida.

Assim, a postura de quem se aventura a propor caminhos para uma cidade tem que ser, necessariamente, imbuída de grande humildade. Se a missão de conhecermos a nós mesmos já é o desafio de uma existência, quiçá pretender conhecer outrem: por mais que aprendamos sempre haverá mais a aprender, e haverão recônditos que nos permanecerão velados.

A Leitura da Realidade que ora apresentamos é a síntese desse exercício de aprendizado sobre a realidade santista empreendido pela Jaime Lerner Arquitetos Associados, o qual integra e alicerça a elaboração das Diretrizes de Macroestruturação Urbana para o Município de Santos, como parte do programa Juntos, da Comunitas, desenvolvido com a Prefeitura Municipal. Busca-se, nesse documento, destacar facetas que compõem o retrato do município a partir da imersão realizada em um conjunto de temas afetos a sua inserção metropolitana, base natural, estrutura urbana, aspectos socioeconômicos, patrimônio cultural e ambiental, e instrumentos de planejamento e gestão.

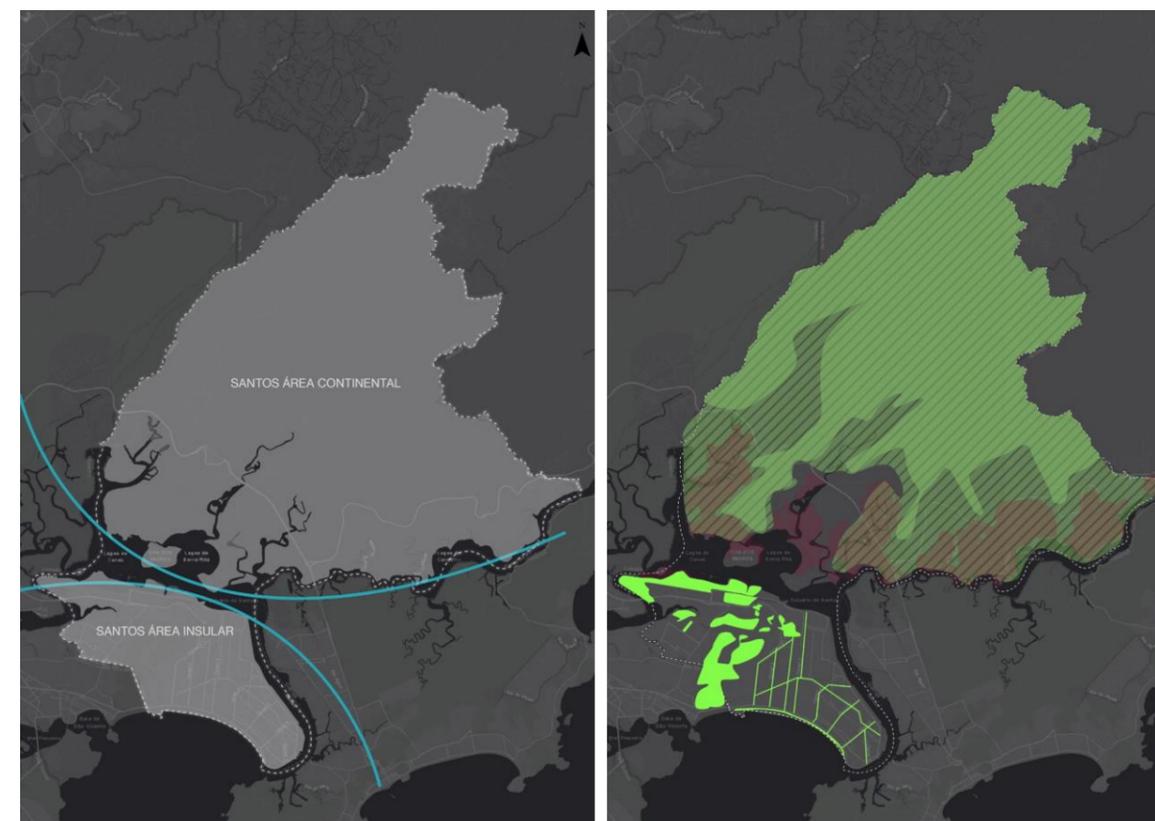
Por sua natureza é, necessariamente, um trabalho imperfeito e incompleto. A dialética dessa leitura revela, a cada imersão, uma nova camada para desvelar e analisar. Entretanto, esse Produto já delinea um quadro suficientemente claro para subsidiar futuras diretrizes e propostas, e que poderá ser aperfeiçoado pelos atores municipais em etapas posteriores.

Três vertentes são determinantes na construção de um quadro dessa natureza: geografia, história e perspectivas. A geografia nos explica condicionantes e potencialidades naturais que lapidam uma forma urbana. A história registra como forças sociais, econômicas, culturais que se somam à passagem do tempo e se expressam no território da cidade. E as perspectivas envolvem os domínios das contingências e das tendências: variáveis cujo controle extrapola a esfera municipal, mas que sobre ela reatam; e iniciativas em curso - em múltiplas frentes, em diferentes escalas, promovidas por diversos atores -, que por meio de leis, projetos, investimentos, articulações, mobilizações, visam moldar a realidade futura.

Com esse pano de fundo em mente, destacamos, a partir das informações levantadas sobre Santos e do conjunto das análises realizado, alguns aspectos particularmente relevantes para um melhor entendimento de sua realidade.

De início, a peculiaridade geográfica de seu território, fracionado em uma porção continental e uma porção insular. Permeiam essas duas frações uma base ambiental marcada por condicionantes ambientais expressivos: os contrafortes da Serra do Mar, a presença exuberante da Mata Atlântica, um estuário onde se imbricam várzeas e mangues, e um substrato geológico desafiador.

- LEGENDA
- PARQUE ESTADUAL DA SERRA DO MAR
 - MANGUE
 - ÁREAS VERDES URBANAS
 - UNIDADE DE CONSERVAÇÃO MUNICIPAL



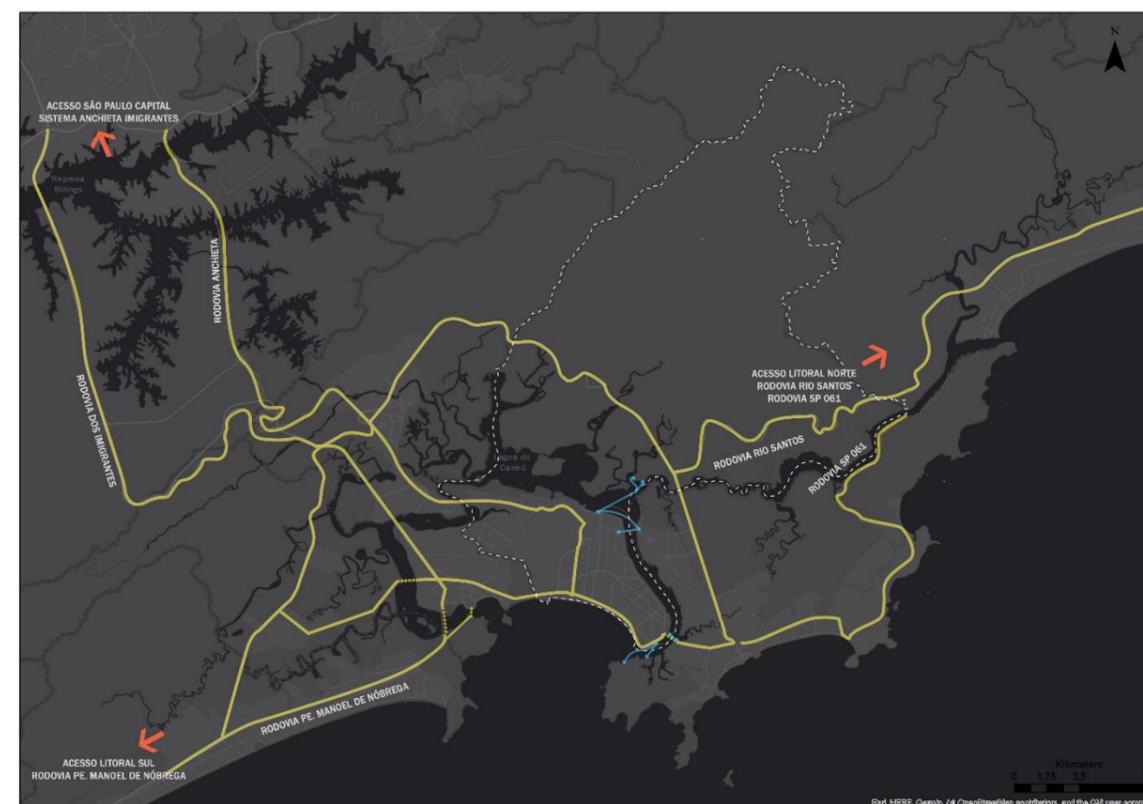
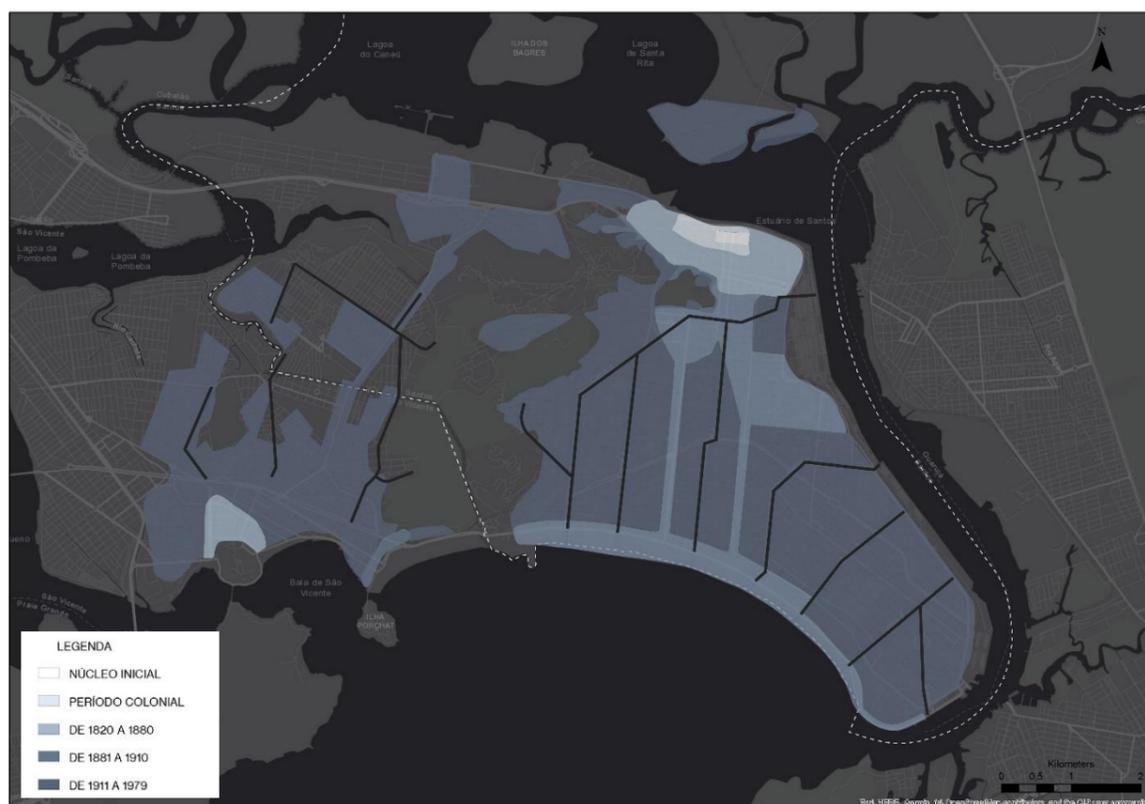
UM OLHAR SOBRE SANTOS

Santos é uma das mais antigas cidades brasileiras, e a ocupação da Ilha de São Vicente se inicia nos primeiros anos da chegada dos portugueses ao Brasil. Já em 1550 a Alfândega é criada, entrelaçando para os séculos posteriores os desígnios da cidade e sua condição de porto. O Porto de Santos é hoje o maior complexo portuário da América do Sul.

Marcam também a trajetória econômica e social do município sua estreita vinculação com um dos mais importantes ciclos econômicos da história do país - o café -, sua condição de porta de entrada de fluxos migratórios; e, mais recentemente, a vocação balneária e turística. Em décadas mais próximas, a cadeia do petróleo e do gás se incorporou às perspectivas econômicas da região, com a descoberta do pré-sal e a expansão das atividades da Petrobrás na Bacia de Santos.

Da combinação de geografia e história deriva que a porção insular é superlativamente mais ocupada e densa que a continental, a qual se caracteriza por abrigar importantes reservas ambientais, assim como as áreas disponíveis para a expansão urbana e econômica do município. O espaço do continente tem os desafios e oportunidades da Serra do Mar e seus instrumentos de proteção, além de um relativo isolamento em termos de acesso e de disponibilidade de infraestrutura.

A condição de ilha é compartilhada com o município contíguo de São Vicente. No miolo do compartimento insular há um maciço rochoso que limita os caminhos a essa porção do município, bem como as alternativas para certas ligações intraurbanas. Ao desafio de se equacionar as necessidades de mobilidade perante essas condicionantes do território somam-se as importantes demandas logísticas e de acessibilidade, correlatas a um porto dessa magnitude. Emergem, dessa sobreposição, conflitos de árduo equacionamento, considerando a natureza díspar das escalas envolvidas.



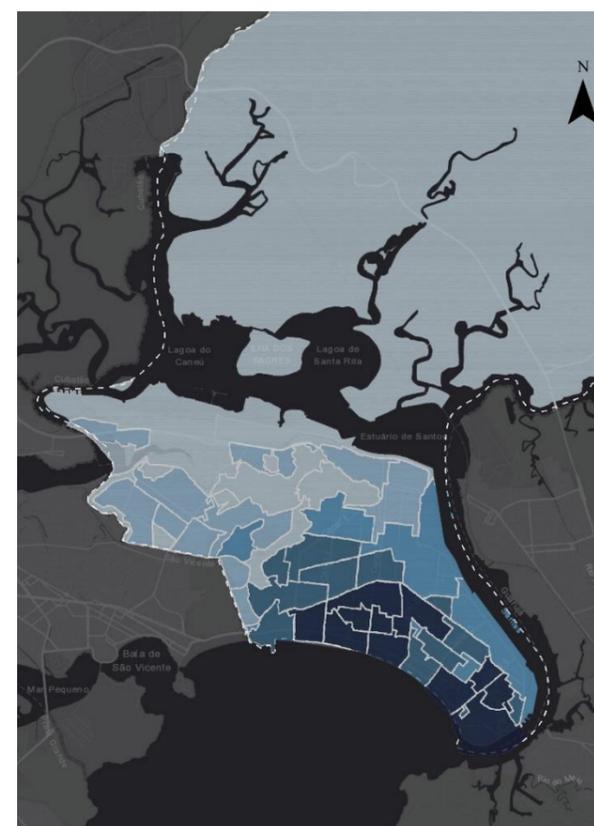
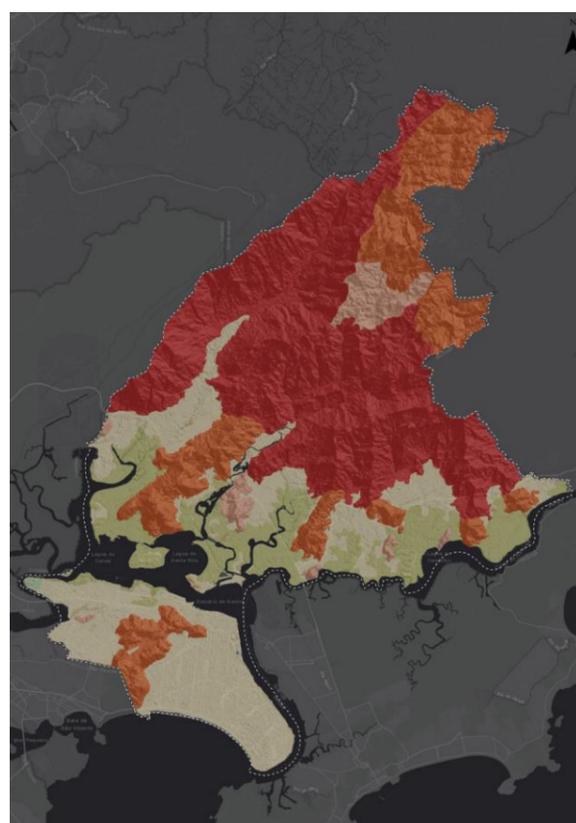
UM OLHAR SOBRE SANTOS

Em contrapartida, essa condição insular definiu uma trama urbana compacta e densa, em um território que, fora os morros, é razoavelmente plano. Tais características favorecem, a partir de uma distribuição diversificada e complementar dos usos do solo na cidade, a utilização de modos leves de deslocamento, como a pé e de bicicleta – especialmente para distâncias curtas e médias -, e o transporte público – inclusive o hidroviário -, para aquelas mais extensas. Santos tem, assim, a oportunidade concreta de abraçar formas mais sustentáveis de mobilidade e de, a partir da trama singular e consistente herdada do pensamento e da ação de Saturnino de Brito, equilibrar suas funções urbanas.

Ainda que compacta, a porção insular do município é marcada por características de paisagem e desenvolvimento humano diferenciadas.

A região da Orla da Praia apresenta indicadores de qualidade de vida elevados, ampla oferta de infraestrutura e equipamentos urbanos, de comércio e de serviços, e uma dinâmica imobiliária pujante. Desfruta do cenário marinho, da poesia de um jardim único e, ainda, de equipamentos culturais e de lazer.

Há, contudo, porções do território que não se encontram nesse mesmo patamar de desenvolvimento humano e que não usufruem da mesma disponibilidade de infraestrutura e de equipamentos. Como em tantos outros municípios brasileiros, as populações mais carentes acabam por se concentrar em áreas de menor aptidão ao uso urbano – em Santos, nas encostas dos morros do seu maciço central e nas franjas dos meandros internos do estuário, em terrenos alagadiças e de mangue, em expressivas ocupações em palafitas. Há, ainda, população residente em cortiços no centro da cidade.

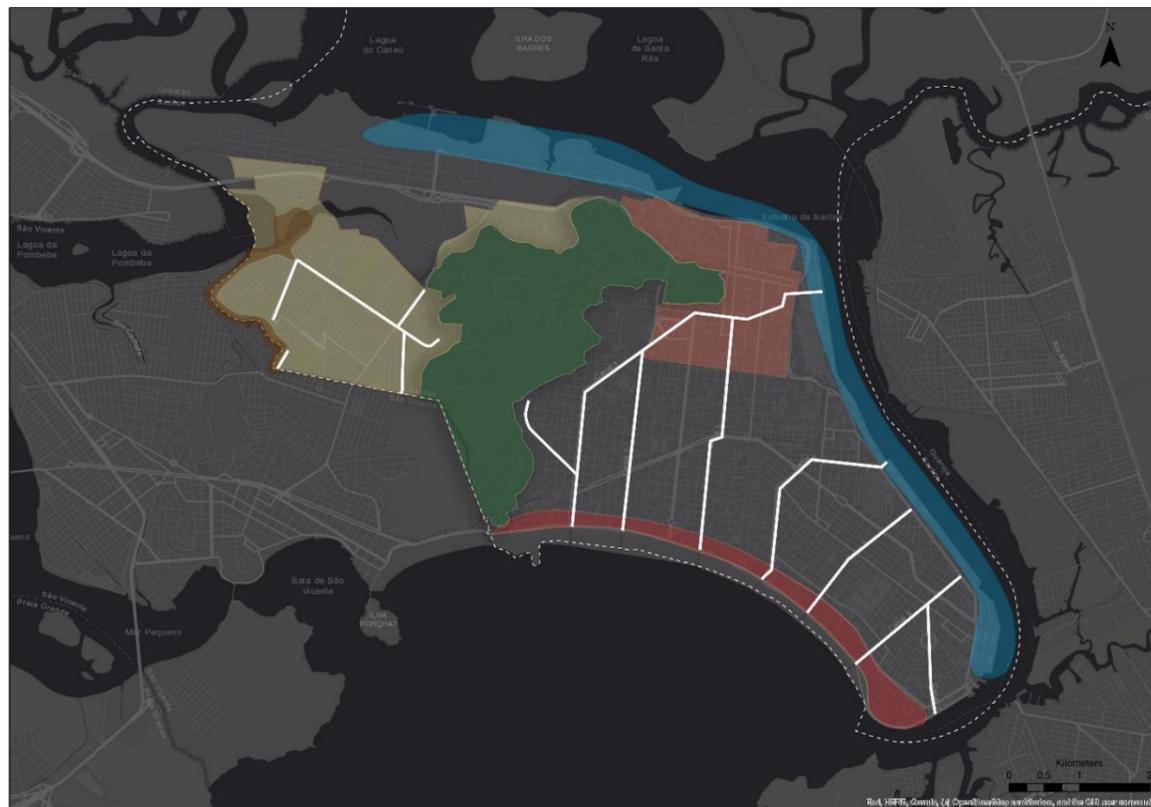


UM OLHAR SOBRE SANTOS

O Porto Organizado, que contorna a ilha ao longo do estuário, configura uma estrutura física e econômica específica, exigente em suas demandas sobre o território, e da qual decorrem importantes externalidades. Soma-se a esse espaço áreas adjacentes que absorvem atividades ligadas a dinâmica portuária, que configuram “faixas de transição” em relação ao interior da ilha.

Do território remanescente na porção insular destacaríamos ainda a região central. Nela, encontramos o recorte do Centro Histórico, repositório de tesouros do patrimônio material e imaterial do país, como o edifício da Bolsa do Café, os bondes que ainda circulam, a estação central, o museu Pelé, belamente restaurados, e um conjunto edificado que preserva a paisagem urbana e a escala de outrora, em diferentes níveis de conservação. O somatório desses patrimônios, entre outros, levou Santos a integrar o seletivo grupo das Cidades Criativas da Unesco, na especificidade do cinema.

- LEGENDA
- MORROS
 - ORLA
 - PORTO
 - PALAFITAS
 - CENTRO
 - ZONA NOROESTE



Há ainda uma importante fatia do centro que aguarda um processo de renovação; anseia que o olhar dos empreendedores e desejo dos moradores retorne a essa parte da cidade. É uma região de amplas oportunidades, com disponibilidade de infraestrutura, centralidade, referências históricas, e que tem recebido muita atenção do poder público. São ações de planejamento, instrumentos legais, investimentos em transporte e na recuperação do patrimônio, resgate social, incentivos estratégicos aos empreendedores privados, capacitação e promoção da criatividade, entre outros, que precisam ganhar em escala para impulsionar uma dinâmica de recuperação de maior intensidade. O Cais do Valongo, o Mercado Municipal e a Bacia das Catraias, e o Monte Serrat guardam grande potencial para catalisar esforços nesse sentido, em exercícios de “acupuntura urbana”.

- LEGENDA
- MONTE SERRAT
 - PARQUE VALONGO
 - NIDE
 - CENTRO HISTÓRICO / CULTURAL
 - RETROPORTO
 - RENOVAÇÃO URBANA
 - ZONA DE ADENSAMENTO
 - ZONA MISTA



UM OLHAR SOBRE SANTOS

Cabe destacar ainda, no âmbito das contingências, a inserção simultânea do município em dois contextos regionais: como polo da Região Metropolitana da Baixada Santista, e como integrante da Macrometrópole Paulista. A dominante força gravitacional de São Paulo, a permeabilidade do espaço municipal aos fluxos econômicos e demográficos regionais, nacionais e mesmo internacionais, torna o município muito susceptível a fatores e pressões exógenas em sua dinâmica urbana.

Há também uma complexa rede de intervenientes na gestão e nos arranjos institucionais que atuam nas esferas metropolitana e municipal. Há áreas de sombreamento de legislações, tanto em termos de competências quanto de temas, que entrelaçam interesses municipais a políticas públicas nos âmbitos estadual e federal.

Em contrapartida, a inserção nesse contexto dinâmico permite o acesso a uma massa crítica invejável que pode se traduzir em oportunidades diferenciadas de desenvolvimento urbano e socioeconômico com equilíbrio ambiental.

William Shedd, empresário e filantropista americano, deixou o seguinte aforismo: *“A ship in harbor is safe, but that is not what ships are built for.”*

Alguns elementos de ousadia por vezes são necessários para alterar o *status quo*. A inovação e a criatividade emergem da alquimia que ocorre na fronteira do conhecimento acumulado e a vastidão do desconhecido. As páginas seguintes desse relatório convidam visitar facetas da realidade conhecida de Santos, subsídio essencial para a construção de um sonho compartilhado de futuro.



LEITURA DA REALIDADE

HISTÓRIA E FORMAÇÃO DE SANTOS

CONTEXTO REGIONAL E METROPOLITANO

ESTRUTURA SOCIOECONÔMICA

PORTO DE SANTOS

ESTRUTURAS LOGÍSTICAS DE ACESSO

TURISMO

LEGISLAÇÃO URBANÍSTICA

MEIO AMBIENTE E GERENCIAMENTO COSTEIRO

MOBILIDADE URBANA

HABITAÇÃO

HISTÓRIA

Introdução

Canais de Saturnino de Brito

Personalidades históricas

Bens culturais

Zoneamento Arqueológico do Porto de Santos

Legislação

HISTÓRIA | INTRODUÇÃO

Santos é uma das cidades mais antigas do Brasil, porém durante cerca de 350 anos a então “vila” permaneceu sem vocação econômica significativa, tendo sua existência pautada por períodos curtos de cultivo e exportação de cana-de-açúcar e pela proximidade com São Paulo, estabelecendo a ligação entre a capital e o mar. O café surge na lista de produtos exportados pelo porto de Santos na última década do século XVIII e esse ciclo econômico é o responsável pelo crescimento e enriquecimento da população até a década de 1930. Após a crise de 1929 e o declínio da exportação de café, o turismo de veraneio e a atividade portuária – esta mais expressiva para a economia que o primeiro - pautam as dinâmicas da cidade.

Existem três marcos na história da expansão urbana de Santos:

- 1532: Martim Afonso de Souza inicia oficialmente a colonização
- 1546: povoado elevado à categoria de vila
- 1839: vila elevada à categoria de cidade

A ocupação urbana do território inicia-se em torno de dois portos criados no século XVI: o Porto de Santa Catarina e o Porto do Valongo (chamado também de Porto do Bispo). Os dois locais estabeleciam ainda contato com o Porto de Cubatão, de acesso à Serra do Mar. A rua que ligava os dois portos da ilha é a atual Rua XV de Novembro e foi o primeiro eixo viário consolidado de Santos. O lado da ilha voltado para o oceano não fazia parte do cotidiano da cidade até o final do século XIX, sendo até então ocupado apenas por esparsas chácaras de veraneio. Os acontecimentos que deram início à ocupação da Ilha de São Vicente em sua extensão norte-sul foram a abertura da Avenida Conselheiro Nébias em 1867, e outras vias paralelas que seguiram o plano sanitário e urbanístico de Saturnino de Brito, iniciado em 1907, e o advento de um sistema de transporte por bondes elétricos em 1909. As construções que iniciam a ocupação sistemática da Barra, como era chamada a frente de praia do Sul da ilha, são voltadas para a moradia e o lazer, havendo proliferação de hotéis, cassinos, jardins e edifícios residenciais de alto padrão ao longo de todo o século XX.



Reprodução: Benedito Calixto - Um pintor à beira-mar - edição da Fundação Pinacoteca Benedito Calixto, agosto de 2002, Santos/SP

HISTÓRIA | CANAIS DE SATURNINO DE BRITO

Os canais de macrodrenagem urbana criados por Francisco Rodrigues Saturnino de Brito para a cidade de Santos em 1907 permitiram a expansão do tecido urbano para a porção leste da Ilha de São Vicente, deixando apenas a região da Ponta da Praia a ser ocupada em período posterior.

Em 1913, Saturnino de Brito deu início a uma disputa com a Câmara Municipal de Santos, defendendo seu desenho de expansão da malha urbana da cidade a partir dos canais de macrodrenagem (figura ao lado, à esquerda). A Câmara, no entanto, já havia aprovado em 1905 um desenho de retícula simplista (figura ao lado, à direita). O desenho de Brito acabou por prevalecer, com algumas modificações.

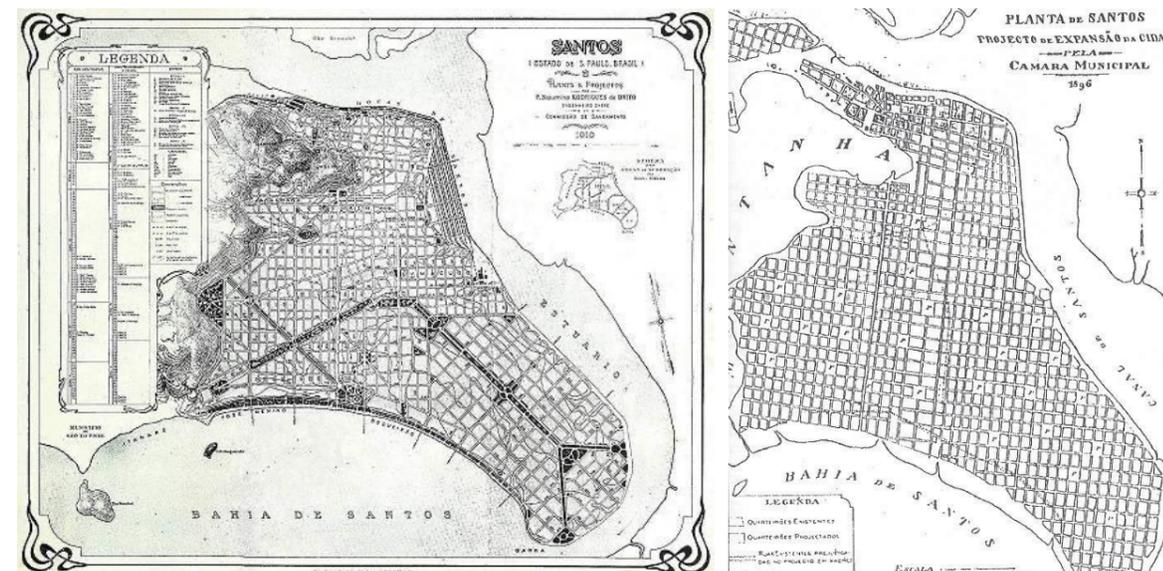
Concebidos desde o início como um sistema de separação total entre águas pluviais e esgoto, os canais de Brito passaram a apresentar problemas a partir dos anos 1960, com o incremento populacional na cidade. Devido ao contingente de trabalhadores pouco qualificados atraídos pela atividade portuária, que pela falta de poder aquisitivo se instalou de maneira irregular em áreas não atendidas pela rede de coleta de esgoto, o sistema de drenagem foi poluído por esgoto doméstico e a balneabilidade da praia foi comprometida.

Ainda em 1969 o governo estadual construiu importantes estruturas de ampliação da coleta de esgoto em Santos: um Interceptor Oceânico no perímetro da orla da praia para captar o esgoto antes de chegar ao mar, a Estação de Pré-condicionamento (EPC ou Usina Terminal) e um Emissário Submarino, que lança o conteúdo captado e tratado a 11,5km da praia (originalmente eram 3,9km mas houve um projeto de extensão nos anos 2000, no contexto do programa Onda Limpa).

A partir de 1990, esse conjunto passou a ser utilizado para captar também a água de drenagem do conjunto projetado por Saturnino de Brito, através de poços implantados nos leitos dos canais desembocando no Interceptor Oceânico, o que suscitou uma alteração em seu conceito inicial de separação total: as comportas dos canais, originalmente de acionamento manual, passaram a funcionar de maneira automatizada e a só abrir em períodos de alto índice pluviométrico. Dessa forma, há uma melhora na qualidade da água do mar quando não chove muito, pois as comportas permanecem fechadas. As épocas de chuva, no entanto, correspondem aos meses de verão, o que não contribui para o turismo do balneário. Além disso, o aquecimento global traz longos períodos de estiagem - quando plantas aquáticas proliferam nos canais indicando contaminação e prejudicando seu aspecto visual - e ressacas, que causam acúmulo de sedimentos nos pontos onde os canais desembocam na praia, prejudicando o funcionamento das comportas.

Desde os anos 1960, no contexto nacional desenvolvimentista de privilégio ao modal rodoviário, surgiram propostas de fechamento dos canais e sua conversão em faixas de rolamento extra para as vias que os margeiam, o que nunca chegou a ser feito. Esse tipo de projeto, justificado ainda como solução (paliativa) ao mau cheiro dos canais, foi inviabilizado definitivamente pelo tombamento estadual e municipal do complexo projetado por Saturnino de Brito no início dos anos 2000.

A prefeitura municipal concluiu em 2018 uma licitação prevendo a substituição de dez comportas dos canais para um sistema integrado e de acionamento à distância, financiada pelo Fundo Estadual de Recursos Hídricos, e a remoção de areia das estruturas é realizada periodicamente pela Secretaria de Serviços Públicos de Santos. No entanto, a questão da contaminação da rede de drenagem por ligações clandestinas de esgoto e as dificuldades impostas pelo aquecimento global ainda constituem desafios para a recuperação do sistema enquanto infraestrutura urbana de importância histórica, paisagística e ambiental.



À esquerda o desenho de expansão urbana proposto por Saturnino de Brito em 1913. À direita o desenho que a Câmara Municipal dizia ter aprovado em 1905.



Inauguração dos primeiros canais pelo então Presidente do Estado de São Paulo Dr. Jorge Tibiriçá. Disponível em <<https://orgulhodeserpaulista.blogspot.com/2017/08/canais-de-santos-historia-de-um.html>>. Acesso em 21 nov. de 2018.

HISTÓRIA | PERSONALIDADES HISTÓRICAS

Brás Cubas:

Personagem fundador da Vila de Santos, resolveu transferir o Porto de São Vicente, que ficava na Ponta da Praia, para o outro lado da Ilha, na região do Outeiro de Santa Catarina, entre a Casa do Trem Bélico e a Rua constituição. Em agosto de 1549, foi fundada a Alfândega seca em São Vicente (situada na vila e sem porto). A Provedoria da Fazenda Real de Santos atuava como juiz da alfândega local, fiscalizando e registrando a movimentação comercial e a cobrança dos direitos alfandegários. A Alfândega de Santos foi fundada em 1550 junto ao prédio do Conselho da Vila (Câmara). O primeiro Provedor da Fazenda Real da Capitania de São Vicente foi Brás Cubas, de acordo com a Carta de Mercê de 18/06/1551.

José Bonifácio de Andrada e Silva:

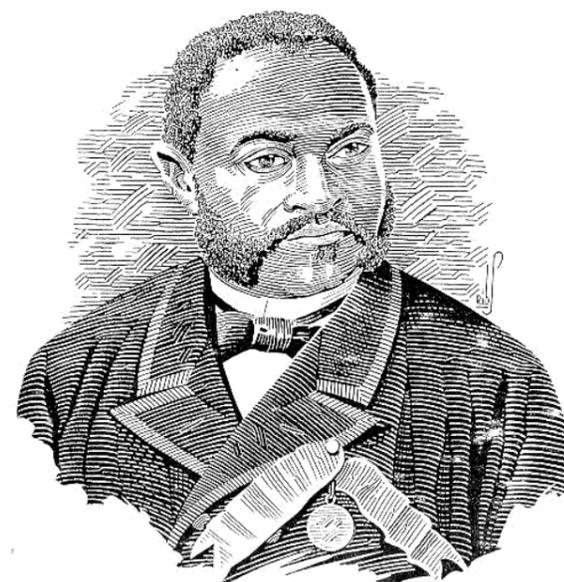
Nascido em Santos, por sua inteligência e cultura, foi convidado por Dom Pedro para ser ministro do Reino. Foi figura central no processo de Independência do Brasil e foi tutor do Imperador Dom Pedro II após o retorno de Dom Pedro I para Portugal, em 1831.

Quintino de Lacerda:

Quintino de Lacerda foi o chefe do Quilombo do Jabaquara, que reunia os negros fugidos das fazendas, pouco antes de ser decretada a Abolição da Escravatura no Brasil. Chegou a ser eleito vereador para a Câmara Municipal de Santos, no início da República. O quilombo se situava atrás da atual Santa Casa, até a encosta do morro, no trecho hoje compreendido entre o Túnel Rubens Ferreira Martins e a subida do Morro da Nova Cintra.

Saturnino de Brito:

Em 1903 é criada a Comissão de Saneamento de Santos, presidida pelo Engenheiro José Pereira Rebouças. Dois anos depois o Engenheiro Saturnino de Brito assume o cargo de engenheiro Chefe da Comissão e começa a executar seu plano de assentamento da nova rede de esgotos do município, além dos canais e da Ponte Pênsil em São Vicente.



Bico-de-pena do artista Lauro Ribeiro da Silva, reproduzido de História de Santos/Poliantéia Santista, de Francisco Martins dos Santos e Fernando Martins Lichii, 1986. Disponível em: <http://www.novomilenio.inf.br/santos/ribs23.htm> e <http://www.novomilenio.inf.br/santos/ribs22.htm>

HISTÓRIA | BENS CULTURAIS

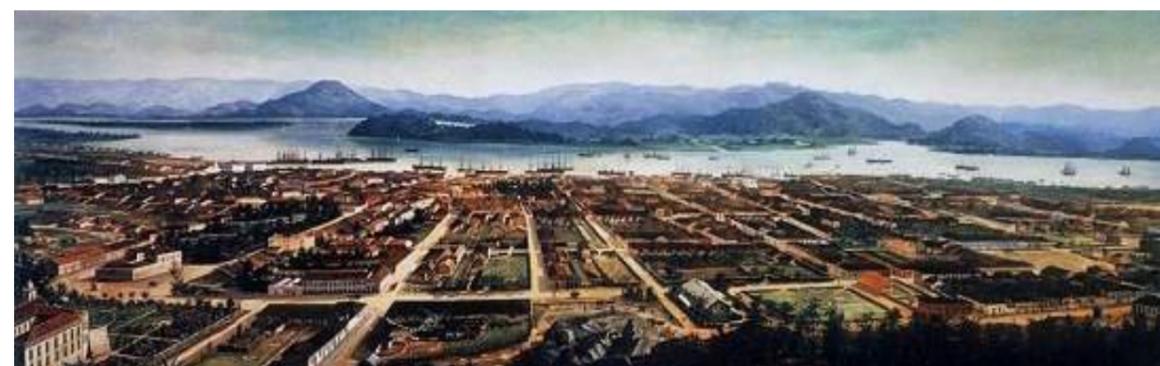
O município de Santos possui bens culturais tombados nas esferas federal, estadual e municipal. Os órgãos responsáveis pelos processos de tombamento são, respectivamente, o IPHAN (Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional), o CONDEPHAAT (Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico) do estado de São Paulo e o CONDEPASA (Conselho de Defesa do Patrimônio Cultural de Santos).

Tombamento Federal:

1. Igreja da Ordem Terceira de Nossa Senhora do Monte do Carmo
2. Igreja e Convento de Nossa Senhora do Carmo
3. Arquivo: Convento do Carmo
4. Outeiro de Santa Catarina (INDEFERIDO)
5. Igreja da Ordem 1ª do Carmo e seu acervo (arquivo) documental, inclusive os remanescentes do antigo convento do Carmo
6. Casa do Trem
7. Mosteiro e Igreja de São Bento
8. Antiga Casa de Câmara e Cadeia na Praça dos Andradas, inclusive a área arborizada que a ambienta
9. Retábulo da Capela da Venerável Ordem Terceira de São Francisco da Penitência, da Igreja de Santo Antônio do Valongo
10. Engenho dos Erasmos: ruínas
11. Edifício de dois pavimentos com frontaria azulejada na Rua do Comércio, 94/96 e 98
12. Edifício da Bolsa Oficial do Café
13. Colégio São José, localizado na Avenida Dona Ana Costa, 373
14. Santuário Nossa Senhora do Monte Serrat de Santos

Tombamento Estadual:

1. Bolsa Oficial do Café
2. Casarão do Valongo
3. Conjunto de Obras de Saneamento da Baixada Santista, de Saturnino de Brito
4. Conjunto de Santo Antônio do Valongo
5. Conjunto do antigo Instituto Escolástica Rosa
6. E.E. Dr. Cesário Bastos
7. E.E. Visc. São Leopoldo
8. Igreja e Mosteiro de São Bento
9. Ilhas, Ilhotas e Lajes
10. Jardins da Orla
11. Museu de Pesca
12. Outeiro de Santa Catarina
13. Ruínas do Engenho do Rio Quilombo
14. Ruínas do Engenho dos Erasmos
15. Serra do Mar e de Paranapiacaba
16. Teatro Coliseu
17. Vale do Quilombo



Reprodução: Benedito Calixto - Um pintor à beira-mar -Edição da Fundação Pinacoteca Benedito Calixto, agosto de 2002, Santos/SP

HISTÓRIA | BENS CULTURAIS

Tombamento Municipal:

1. Antiga Casa de Câmara e Cadeia
2. Casa com Frontaria Azulejada
3. Casa do Trem
4. Igreja da Ordem Terceira de Nossa Senhora do Carmo
5. Igreja e Mosteiro de São Bento
6. Fortaleza de São Tiago ou de São João
7. Ruínas do Engenho dos Erasmos
8. Teatro Coliseu
9. Bolsa Oficial de Café em Santos
10. O Sítio Remanescente do Outeiro de Santa Catarina
11. Edifício situado no Largo Marquês de Monte Alegre
12. Ruínas do Engenho do Rio Quilombo
13. Parte Remanescente do Vale do Quilombo
14. Escola Estadual de Primeiro Grau “Dr. Cesário Bastos”
15. Escola Estadual de Segundo Grau “Dona Escolástica Rosa”
16. Ruínas do Antigo Teatro Guarany
17. Capela do Monte Serrat
18. Igreja de Santo Antônio do Valongo
19. Igreja da Ordem Primeira do Carmo
20. Pantheon dos Andradas
21. Imóvel da Estação Ferroviária
22. Edifício Remanescente do Parque Balneário
23. Imóvel onde está implantado o edifício de dois pavimentos (atual Agência da Caixa Econômica Federal)
24. Monumento a Brás Cubas
25. Monumento Comemorativo da Independência do Brasil em Glorificação aos Irmãos Andradas
26. Edifício do Antigo Banco do Comércio e Indústria de São Paulo e passeio fronteiro em tesselas
27. Cemitério do Paquetá
28. Mural de autoria do artista plástico Clóvis Graciano
29. Edifício denominado “Hospedaria dos Imigrantes”
30. Corpo principal do edifício da antiga Estrada de Ferro Sorocabana, incluindo o largo a ela fronteiro
31. Imóvel situado à Rua da Constituição n.º 278, no bairro do Paquetá
32. Imóvel situado à Av. Conselheiro Nébias n.º 361, no bairro de Vila Mathias
33. Edificações remanescentes do “SISTEMA COLETOR DE ESGOTO SANITÁRIO”, idealizados pelo Eng. Francisco Saturnino de Brito, representadas pelas três estações elevatórias de esgotos
34. Imóvel situado à Av. Conselheiro Nébias n.º 488, no bairro Encruzilhada
35. Imóvel situado à Av. Conselheiro Nébias n.º 586, no bairro Boqueirão
36. Imóvel situado à Av. Conselheiro Nébias n.º 689, no bairro Boqueirão
37. Imóvel situado à Rua Amador Bueno n.º 188, Centro
38. Imóvel situado à Rua Vergueiro Steidel n.º 57, Embaré
39. Imóvel situado à Av. Conselheiro Nébias n.º 680, Boqueirão
40. Imóvel situado à Av. Conselheiro Nébias n.º 686, Boqueirão
41. Imóvel situado à Av. Conselheiro Nébias n.º 771, Boqueirão
42. Canais de Drenagem situados no Município de Santos
43. Edifício principal da “Escola Estadual Canadá”
44. Imóvel situado à Rua Euclides Da Cunha n.º 247, Pompéia
45. Imóvel situado à Avenida Conselheiro Nébias n.º 184, Vila Nova
46. Edificação principal e o muro frontal (inclusive portões) de fechamento do imóvel situado à Avenida Conselheiro Nébias n.º 188 e 190, Vila Nova
47. Edificação principal e muro frontal a esta do imóvel, propriedade da Assistência à Infância de Santos situados à Avenida Conselheiro Nébias n.º 388, Encruzilhada
48. O imóvel denominado “Hotel Avenida Palace”, situado à Av. Presidente Wilson nº 09, 10 e 11, Gonzaga
49. O imóvel sede da Sociedade Visconde de São Leopoldo, situado à Rua Euclides da Cunha nº 241, Pompéia
50. O conjunto de edificações, implantado na quadra formada pelas avenidas Presidente Wilson e Ana Costa e ruas Othon Feliciano e Marcílio Dias, no bairro do Gonzaga, Santos, que abriga o Atlântico Hotel e antigos Teatro-Cassino e Cinema
51. A edificação situada à Avenida Bartolomeu de Gusmão n.º 15, atual sede da Fundação Pinacoteca Benedicto Calixto, no bairro do Boqueirão, Santos
52. O conjunto de edificações do Hospital Santo Antônio da Sociedade Portuguesa de Beneficência
53. A edificação principal que abriga a “Catedral de Santos”, situada à Praça Patriarca Jose Bonifácio, s/nº, no bairro do Centro
54. O imóvel onde se instala a Igreja Anglicana de Todos os Santos, situado à Praça Washington nº 92, no bairro do José Menino
55. A edificação situada à Rua Sete de Setembro nº 14, também conhecido como Escola Técnica de Comércio de Santos ou Escola de Ensino Profissionalizante Acácio de Paula Leite Sampaio
56. A Igreja Bom Pastor, situada à Avenida Ana Costa nº 392, no bairro do Gonzaga

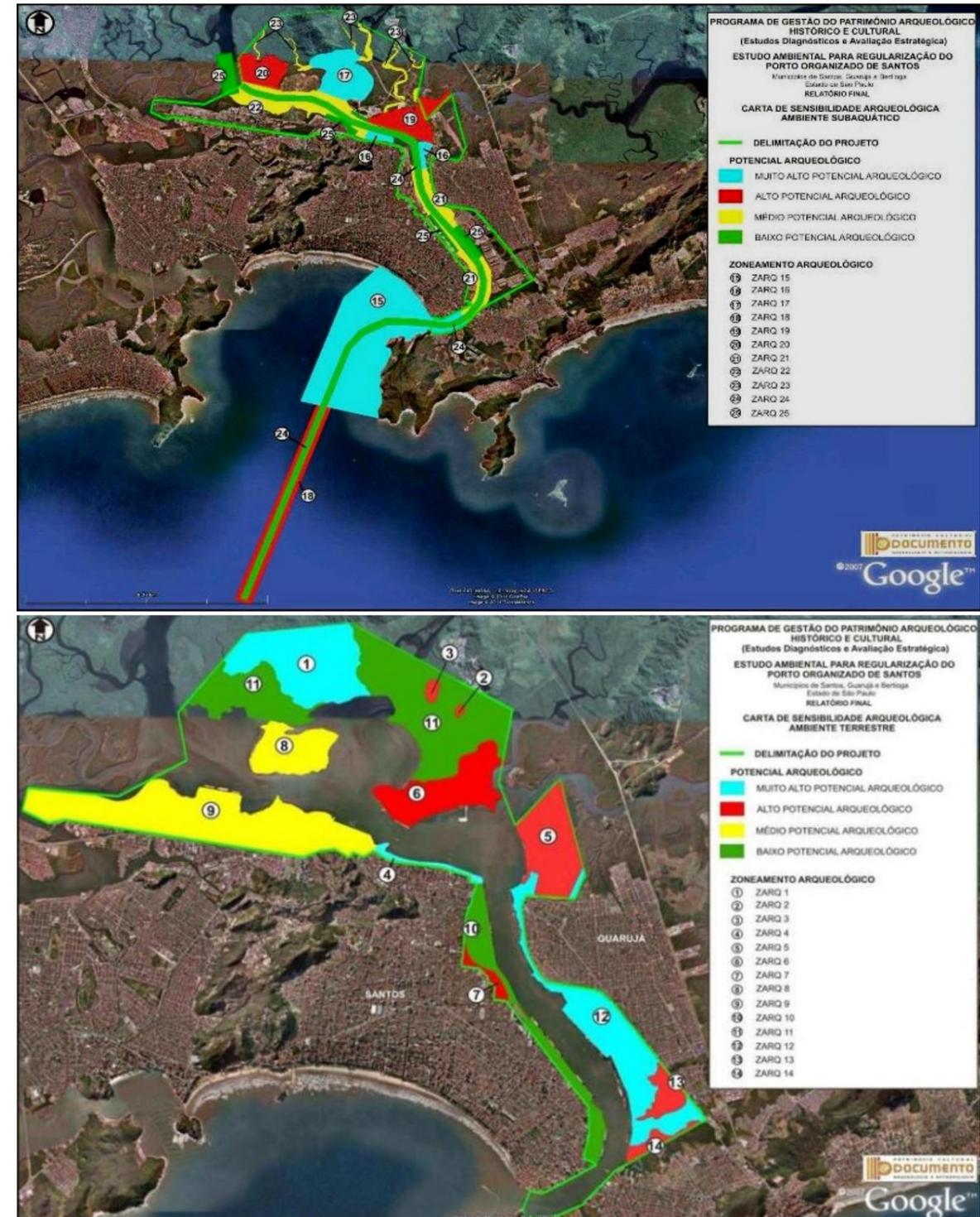
HISTÓRIA | ZONEAMENTO ARQUEOLÓGICO DO PORTO DE SANTOS

Em 26 de abril de 2017, a Autoridade Portuária recebeu do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e Recursos Naturais Renováveis (Ibama) a Licença de Operação (LO) do Porto de Santos. Como parte do processo de Regularização Ambiental, foram realizados estudos arqueológicos que resultaram em um Zoneamento Cultural de Áreas de Sensibilidades.

O zoneamento indicou áreas de maior ou menor potencialidade ou significado, tendo como critérios gerais a presença de Patrimônio Cultural já conhecido e a potencialidade ambiental das áreas em apresentar outros itens de Patrimônio Cultural, ainda não cadastrados. Foram determinadas 25 áreas, sendo 14 em ambiente terrestre e 11 em ambiente aquático, através da observação de características em áreas divididas entre ambiente aquáticos e ambientes terrestres.

Para os ambientes aquáticos, as características tidas como relevantes foram: proximidade de dispositivos defensivos coloniais (diâmetro de 500 metros), áreas de remansos, trechos com afloramentos rochosos submarinos, trechos com bancos de areia, trechos sinuosos ou estreitos, áreas de correnteza que dificulte a navegação, áreas de confluência de rios e áreas com sítios arqueológicos subaquáticos cadastrados.

Para os ambientes terrestres, as características relevantes foram: trechos de cursos de rios ou nascentes de água potável, trechos de vias de comunicação flúvio-marinha, paleo-margens, praias, áreas de terreno seco com inclinações até 10%, terraços fluviais, fontes de matéria-prima, fontes que propiciam a existência de alimento abundante (através de caça, pesca, coleta, domesticação animal e vegetal), solos com maior capacidade de cultivo, lajedos ou costões rochosos, áreas naturais naturalmente abrigadas ou defendidas; áreas com pelo menos 3 sítios arqueológicos cadastrados; núcleos urbanos históricos com nível de preservação elevado ou bom, sem transformações antrópicas recentes, mantendo a traça de ruas e edifícios; bens edificados isolados de caráter singular e conservação excepcional.



HISTÓRIA | LEGISLAÇÃO

Lei complementar nº 470 de 05 de fevereiro de 2003, alterada pela lei complementar nº 526 de 17 de março de 2005 e pela lei complementar nº 640 de 18 de novembro de 2008.

Art. 4º- Os imóveis localizados nas Áreas de Proteção Cultural, em conformidade com a setorização estabelecida na Lei Complementar n.º 312, de 24 de novembro de 1998, regulamentada pelo Decreto n.º 3.582, de 30 de junho de 2000, são enquadrados em um dos 04 (quatro) níveis de proteção – NP, assim especificados:

- I – Nível de Proteção 1 (NP 1)
- II – Nível de Proteção 2(NP2)
- III – Nível de Proteção 3a (NP3a)
- IV – Nível de Proteção 3b (NP3b)
- V – Nível de Proteção 4 (NP 4)

Art. 37º - Fica instituído o incentivo fiscal para a realização de patrocínio a serviços ou obras de restauração, a ser concedido a pessoa física ou jurídica inscrita no cadastro de contribuintes do município.

Outros elementos abordados no texto de lei (em relação a dimensões, cores, materiais e posição):

Equipamentos de ar-condicionado; novas estátuas, hermas e quaisquer outros monumentos escultóricos a serem instalados; passeios públicos; mobiliário urbano; anúncio indicativo paralelo à fachada de imóvel; anúncio indicativo “tipo adesivo” ou similar, interno e visível na fachada de imóvel; anúncio indicativo perpendicular à fachada de imóvel; anúncio indicativo pintado ou com letras em relevo “tipo caixa” sobre a fachada de imóvel; iluminação em anúncio indicativo paralelo ou perpendicular em imóvel; anúncio de caráter provisório, constituídos por flâmulas, bandeirolas, faixas, cartazes, emblemas e banners; pintura das fachadas; telhados; revestimentos externos; esquadrias; marquises; letreiros; calçadas fronteiriças aos imóveis; bancas de jornais, revistas e livros.

Decreto n.º 5.436 de 12 de novembro de 2009

Atribui níveis de proteção aos imóveis situados nas Áreas de Proteção Cultural e estabelece quais são as ruas e os imóveis.

Alegra Centro: Lei complementar nº 688, de 29 de julho de 2010

Programa de Reabilitação do Uso Residencial na Região Central Histórica de Santos. Bairros da Região Central Histórica de Santos: Centro, Paquetá, Vila Nova e Vila Mathias, excluída a área de APC 1

Art. 5.º Para os fins desta lei complementar, consideram-se:

VI –edificação de uso residencial plurihabitacional precário reabilitado:

- a) Tipo 1 –corresponde ao imóvel adaptado e apto a ser alugado posteriormente;
- b) Tipo 2 –corresponde ao imóvel adaptado e apto a ser alugado ou vendido posteriormente;
- c) Tipo 3 - Empreendimentos Habitacionais de Interesse Social –EHIS, adaptado e apto a ser alugado ou vendido posteriormente.

Art. 9.º Sobre condições mínimas de habitabilidade e segurança:

III –para o uso residencial plurihabitacional precário Tipo 3, vagas de estacionamento passam a ser opcionais.

§ 3.ºOs imóveis de uso residencial plurihabitacional precário reabilitado Tipos 1 e 2 ficam isentos das exigências quanto às vagas de estacionamento.

Art. 26 No caso de locação das unidades de uso residencial plurihabitacional precário reabilitado, é necessário que o proprietário concorde com a permanência dos moradores por, no mínimo, 05 (cinco) anos e com o congelamento dos aluguéis por igual período.

Art. 28 Para os efeitos da aplicação desta lei complementar no caso de venda das unidades de uso residencial plurihabitacional precário reabilitado, deverá ser garantido o direito de preferência às famílias cadastradas.

Parágrafo único. As famílias que adquirirem suas unidades só poderão vendê-las após um período de 5 (cinco) anos da data da aquisição das mesmas.

LUOS de 2018

Art. 11 Para a Macroárea Insular do Município, ficam estabelecidas as zonas de uso comum, especificadas e identificadas com as seguintes siglas:

III - Zona Central I - ZCI IV

- Zona Central II - ZCII:

Art. 12 Para a Macroárea Insular do Município ficam estabelecidas zonas especiais de uso e ocupação do solo, especificadas e identificadas com as seguintes siglas:

II - Áreas de Proteção Cultural – APC

- APC 1 (Na Zona Central I)
- APC 2 (Na Zona Central II)
- III - Núcleos de Intervenção e Diretrizes Estratégicas – NIDES
 - NIDE 1 - VALONGO - DISTRITO CRIATIVO
 - NIDE 2 - PAQUETÁ - DISTRITO CRIATIVO
 - NIDE 3 - MERCADO - DISTRITO CRIATIVO
 - NIDE 4 - SOROCABANA
 - NIDE 5 - ENCRUZILHADA
 - NIDE 6 - CLUBES
 - NIDE 7 - PONTA DA PRAIA
 - NIDE 8 – SENAI
- IV - Zonas Especiais de Renovação Urbana – ZERU
 - ZERU 1 - VALONGO
 - ZERU 2 - PAQUETÁ
 - ZERU 3 - JABAQUARA

CONTEXTO REGIONAL E METROPOLITANO

INSERÇÃO REGIONAL

A Macrometrópole Paulista

Plano de Ação da Macrometrópole Paulista

Mobilidade Pendular

Demografia

RMBS

Região Metropolitana da Baixada Santista

Índice de Desenvolvimento Humano Municipal

Gestão Metropolitana

Planejamento Metropolitano

Plano Regional de Resíduos Sólidos

CONTEXTO REGIONAL E METROPOLITANO | INSERÇÃO REGIONAL



1. Praia de Santos, 2. Porto de Santos e 3. Sistema Anchieta-Imigrantes

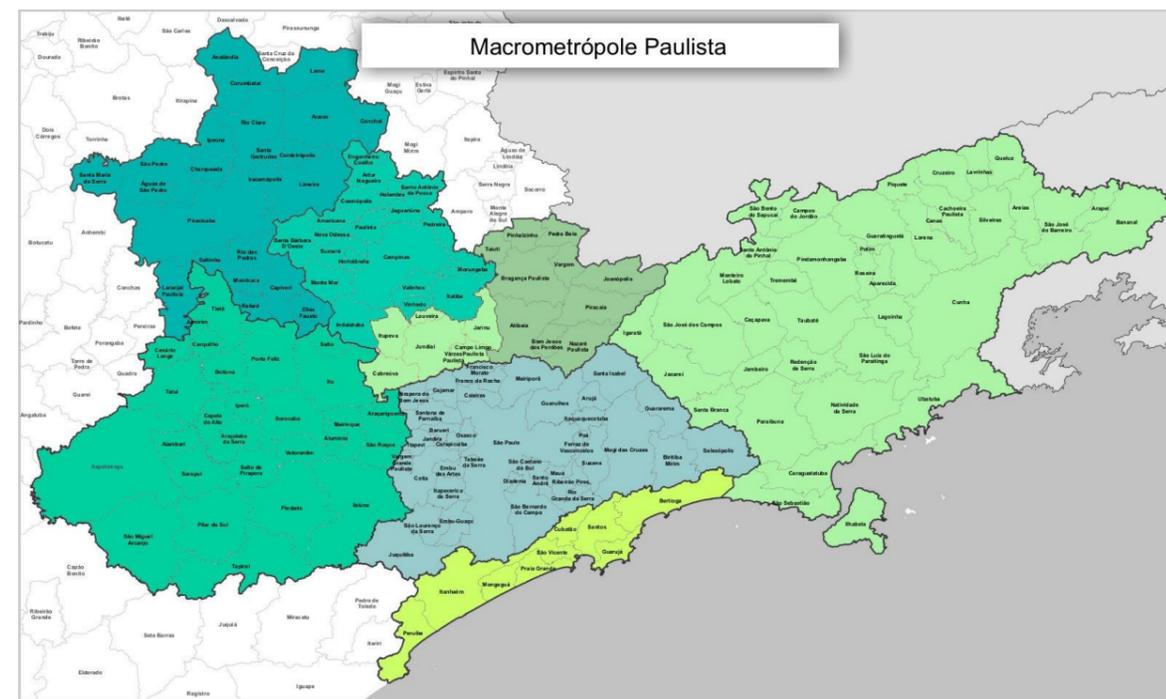
Fonte: fotos 1 e 2 - PAM 2013-2040, EMLASA (foto 1 - Luis Fernando do Rego) foto 3 - Ecovias

A Macrometrópole Paulista

O município de Santos, bem como sua Região Metropolitana, estão inseridos na Macrometrópole Paulista - MMP, a maior e mais importante rede de cidades do país. A Macrometrópole abrange as regiões metropolitanas de São Paulo, Baixada Santista, Campinas, Sorocaba, Vale do Paraíba e Litoral Norte e Ribeirão Preto, e também os aglomerados urbanos de Piracicaba e de Jundiaí, totalizando 174 municípios. O território da MMP conta com grandes áreas de patrimônio natural preservado, importantes ativos ambientais, com destaque para as Serras do Mar e da Cantareira.

A população da Macrometrópole, de cerca de 33 milhões de pessoas (IBGE/2017), representa 75% da população do estado de São Paulo. A concentração econômica é ainda maior que a populacional, com o PIB da Macrometrópole ultrapassando 80% do PIB estadual. Já a Região Metropolitana da Baixada Santista - RMBS, da qual Santos é o pólo, representa aproximadamente 4% do PIB e da população do estado.

A estrutura econômica da MMP é diversificada e complexa, com prevalência de atividades de ponta, especialmente nos segmentos industrial e de serviços. Estão presentes na Macrometrópole as principais atividades econômicas do país: indústrias de alta tecnologia, comércio e serviços complexos e sofisticados, e a agroindústria e a agricultura mais produtivas. Convivem na região importantes instituições de pesquisa e de ensino superior, a mais complexa rede de atendimento à saúde e grandes eventos e instituições culturais. A economia criativa também é um segmento com forte concentração na Macrometrópole.



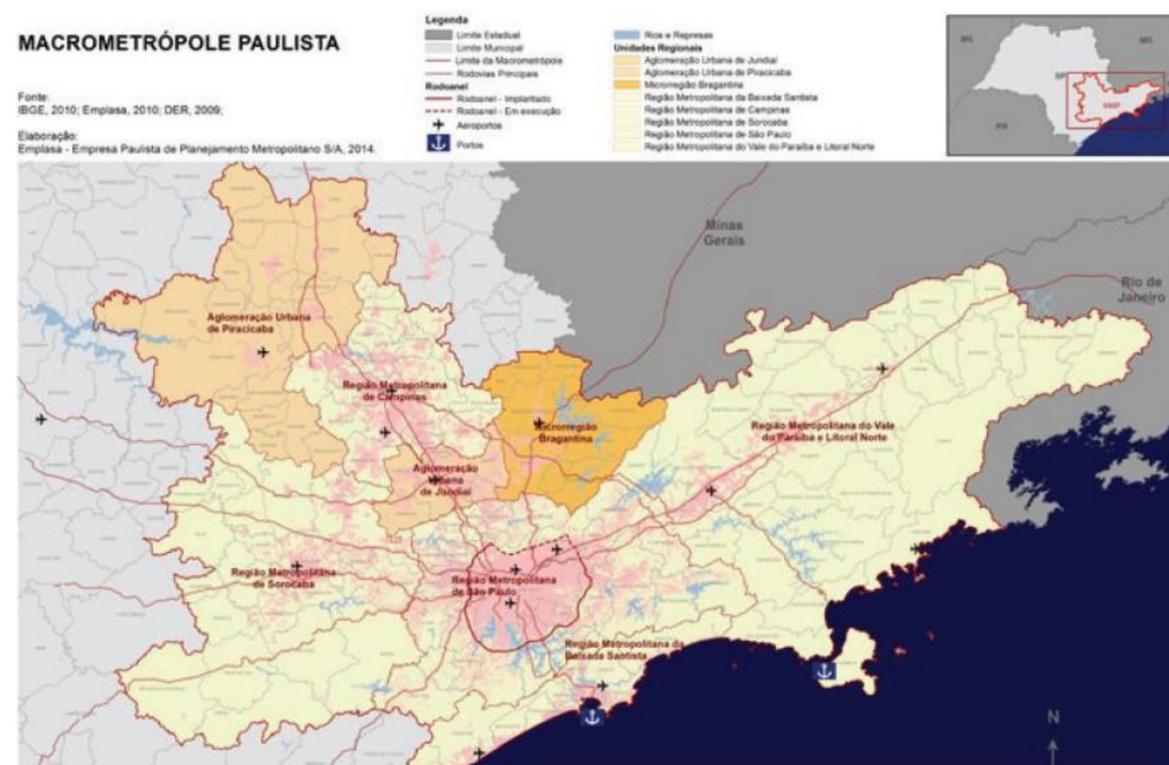
Fonte: EMLASA

CONTEXTO REGIONAL E METROPOLITANO | INSERÇÃO REGIONAL

Por conta de sua pujança econômica, a Macrometrópole apresenta importantes fluxos de cargas no seu território. Vale destacar que as cadeias logísticas estaduais, assim como as nacionais, apoiam-se fortemente no modal rodoviário. O Porto de Santos merece destaque no cenário econômico e logístico da MMP, já que tem grande participação no movimento de importação e exportação portuária do país. No entanto, apesar de melhorias e investimentos, o movimento intenso e a difícil coordenação operacional fazem parte do cotidiano do porto, com implicações para os custos dos produtos e para a vida urbana nas cidades do entorno.

Apesar da concentração de riquezas, a Macrometrópole Paulista enfrenta grandes desafios, particularmente em infraestrutura, mobilidade e logística, habitação e saneamento ambiental. Mesmo com as inúmeras oportunidades de emprego e renda geradas, parte da população da MMP vive em assentamentos precários, favelas e áreas de risco, principalmente nas Regiões Metropolitanas de São Paulo e da Baixada Santista. A região também exhibe profundas desigualdades sociais.

As marcas da desigualdade social na MMP são reveladas pelo Índice Paulista de Vulnerabilidade Social. Conforme o estudo de 2010, a vulnerabilidade social urbana alta ou muito alta está presente nos grandes centros urbanos, como São Paulo e Guarulhos, e também em municípios médios, como Santos. Na Região Metropolitana da Baixada Santista, cerca de um quinto da população se encontra nessa condição de vulnerabilidade. Os municípios de Cubatão, Guarujá e São Vicente possuem elevado percentual de habitantes vivendo em aglomerados subnormais, com condições de precariedade semelhantes às regiões de extrema pobreza.



Fonte: PAM 2013-2014, EEMPLASA

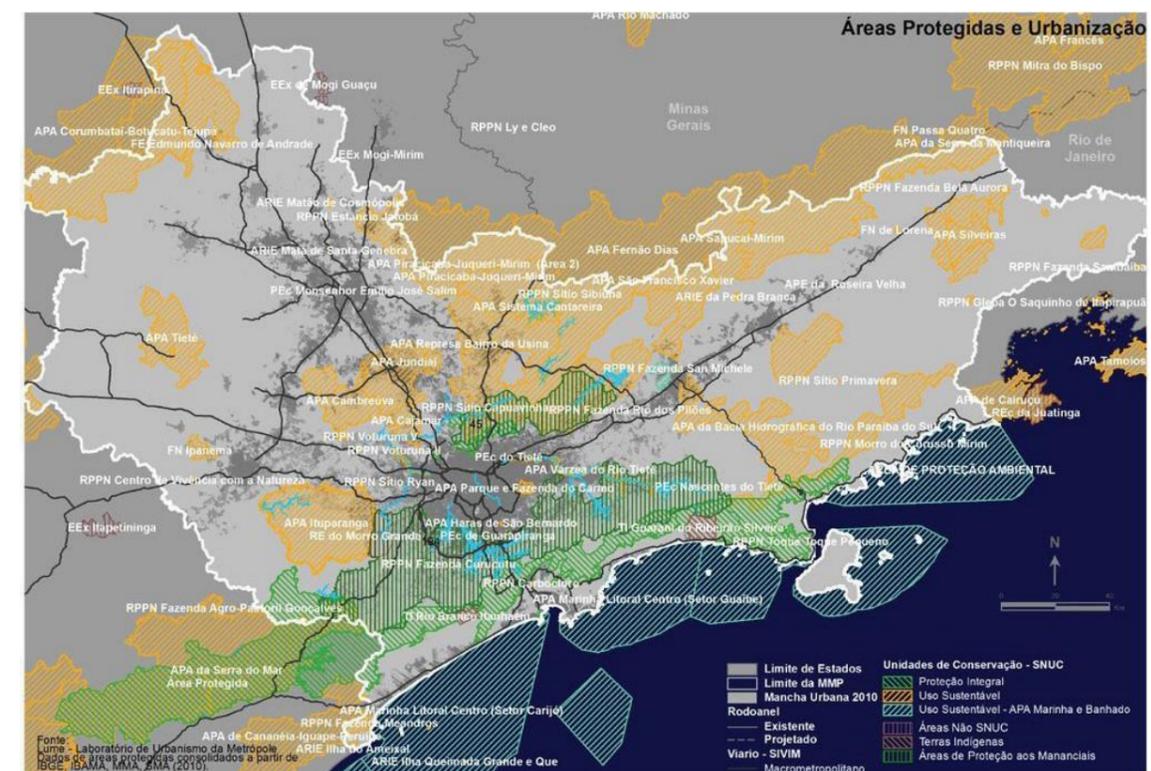
Plano de Ação da Macrometrópole Paulista 2013-2040

Para lidar com os desafios presentes e potencializar os ativos da MMP, o governo do Estado de São Paulo, através da Emplasa - Empresa Paulista de Planejamento Metropolitano S/A - desenvolveu o Plano de Ação da Macrometrópole Paulista, horizonte 2013-2040, envolvendo especialistas de 11 secretarias estaduais, autarquias e empresas públicas.

O Plano de Ação da Macrometrópole - PAM - é um instrumento de planejamento de longo prazo, visando a atuação articulada e integrada no território da MMP, através de uma carteira com 145 projetos e cerca de 70 ações. O PAM é também o instrumento operacional da política de desenvolvimento regional, a ser incorporado pelos próximos sete Planos Plurianuais - PPAs.

O plano possui horizontes de médio e longo prazos - anos 2020 e 2040, - e é composto por um diagnóstico das principais potencialidades de desenvolvimento, bem como problemas e gargalos presentes; e pela visão de futuro desejada (Cenários Tendencial e Visão de Futuro). Os Eixos Estratégicos de Desenvolvimento do PAM são três: (i) conectividade territorial e competitividade econômica; (ii) coesão territorial e urbanização inclusiva; e (iii) governança metropolitana.

Como referência conceitual, o PAM considera dinâmicas urbanas contemporâneas, como a urbanização dispersa e fragmentada (diferente da periferação do período industrial) e em diferentes escalas (urbana, metropolitana e macrometropolitana), considerando um novo e complexo conjunto de usos estruturadores do território.



Fonte: PAM 2013-2014, EEMPLASA

CONTEXTO REGIONAL E METROPOLITANO | INSERÇÃO REGIONAL

A descentralização das funções residenciais e produtivas no território da MMP levou à criação ou fortalecimento de novas centralidades e redes de fluxos. Nesse sentido, foram configurados no PAM vetores de desenvolvimento da macrometrópole, com características físicas, funcionais e espaciais. Os vetores territoriais foram entendidos como conexões intermetropolitanas, decorrentes de dinâmicas produtivas ou urbanas.

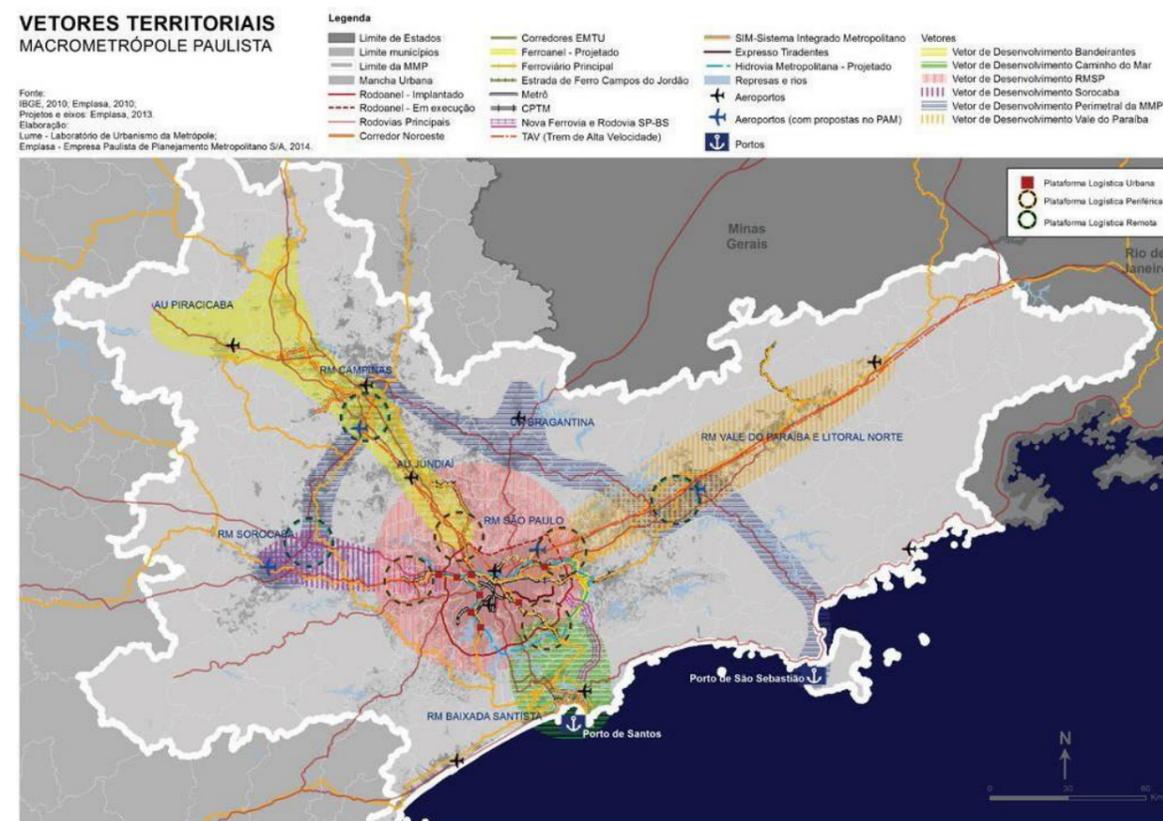
Destaca-se aqui, pela sua relação com o município de Santos, o **Vetor Territorial de Desenvolvimento Caminho do Mar**, que abrange as ligações entre os centros logísticos, as vias e modos de transposição da Serra do Mar, para carga e passageiros, em direção aos acessos do Porto de Santos.

O vetor abrange o eixo regional São Paulo/Santos, que compreende as rodovias Anchieta e Imigrantes. A Via Anchieta (SP-150), foi aberta entre 1947 e 1953 para ligar a capital ao porto de Santos, passando por São Bernardo do Campo e Cubatão. A intensidade do tráfego nessa via demandou a construção da Rodovia dos Imigrantes (SP-160) em 1974. As duas rodovias são interligadas no planalto pela SP-041 e no litoral pela BR-101. A Rodovia dos Bandeirantes inaugurou uma nova pista descendente no fim de 2002, com baixa interferência na Serra do Mar, sendo constituída por túneis e viadutos em quase toda a sua extensão.

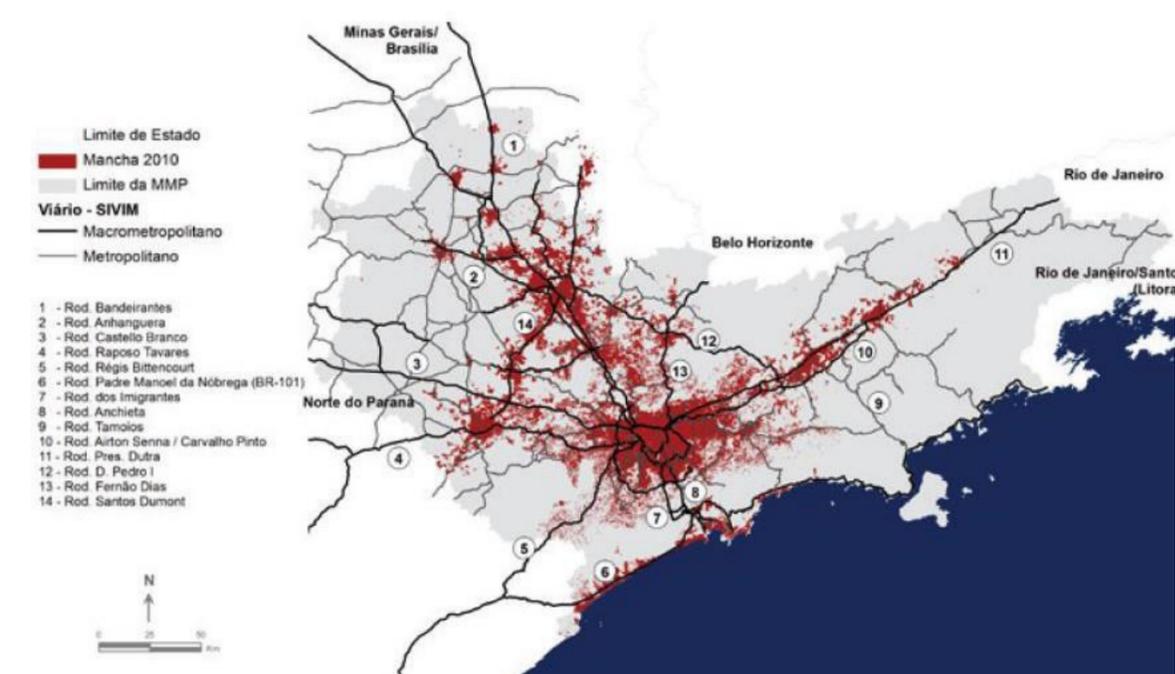
Ainda assim, o constante aumento de cargas em direção ao porto de Santos gera necessidade de novas soluções para a transposição da Serra do Mar. Segundo o PAM, ao se considerar tanto o sistema portuário como as concentrações industriais litorâneas - caso do polo industrial de Cubatão - o transporte de cargas entre o Planalto e a Baixada Santista permanece com graves dificuldades, representando um problemático gargalo logístico da MMP. Vale ressaltar que o Porto de Santos, do ponto de vista físico, sofre de crônicas deficiências, tanto em termos de layout, quanto de interfaces com o transporte terrestre por ferrovias e rodovias.

O sistema ferroviário de carga existente tem dificuldades para transpor os contrafortes da Serra do Mar, especialmente no que se refere ao transporte de *containers*, ainda não utilizados quando foram projetadas as ferrovias implantadas. Existe também um grande conflito entre caminhões e trens na chegada ao porto de Santos, devido a um cruzamento em nível. Ainda, há necessidade de fracionamento dos comboios ferroviários com mais de 20 vagões dentro do porto, o que é oneroso, demorado e demanda muito espaço para manobras, espaço esse não disponível.

O município de Santos também é afetado pelo Eixo litorâneo Rio/Santos – Rodovia Padre Manuel da Nóbrega (SP-055 – BR-101). Essa via percorre o litoral paulista na direção do litoral do Rio de Janeiro, passando pelos municípios de Peruíbe, Itanhaém, Mongaguá, Praia Grande, São Vicente, Cubatão, Bertioga, Caraguatatuba e Ubatuba.



Fonte: PAM 2013-2014, EMPLASA



Fonte: PAM 2013-2014, EMPLASA

CONTEXTO REGIONAL E METROPOLITANO | INSERÇÃO REGIONAL

Volume e variação da mobilidade pendular interna, externa e total - 2000/2010

Regiões	Mobilidade pendular								
	2000			2010			Variação (%)		
	Interno	Externo	Total	Interno	Externo	Total	Interno	Externo	Total
RMC	134.796	35.543	171.033	241.077	70.915	311.992	78,85	99,52	82,42
RMSP	1.015.221	89.162	1.108.691	1.663.374	278.627	1.942.001	63,84	212,50	75,16
RMBS	102.380	25.451	128.064	160.346	40.677	201.023	56,62	59,82	56,97
RMVPLN	63.028	21.103	84.621	115.556	34.041	149.597	83,34	61,31	76,78
Outros Macrometrópoles	99.731	61.557	162.253	207.299	114.311	321.610	107,86	85,70	98,22
Total	1.415.156	232.816	1.654.662	2.387.652	538.571	2.926.223	68,72	131,33	76,85

População em idade ativa que realiza movimento pendular, por características sociodemográficas e destino (em %) - 2010

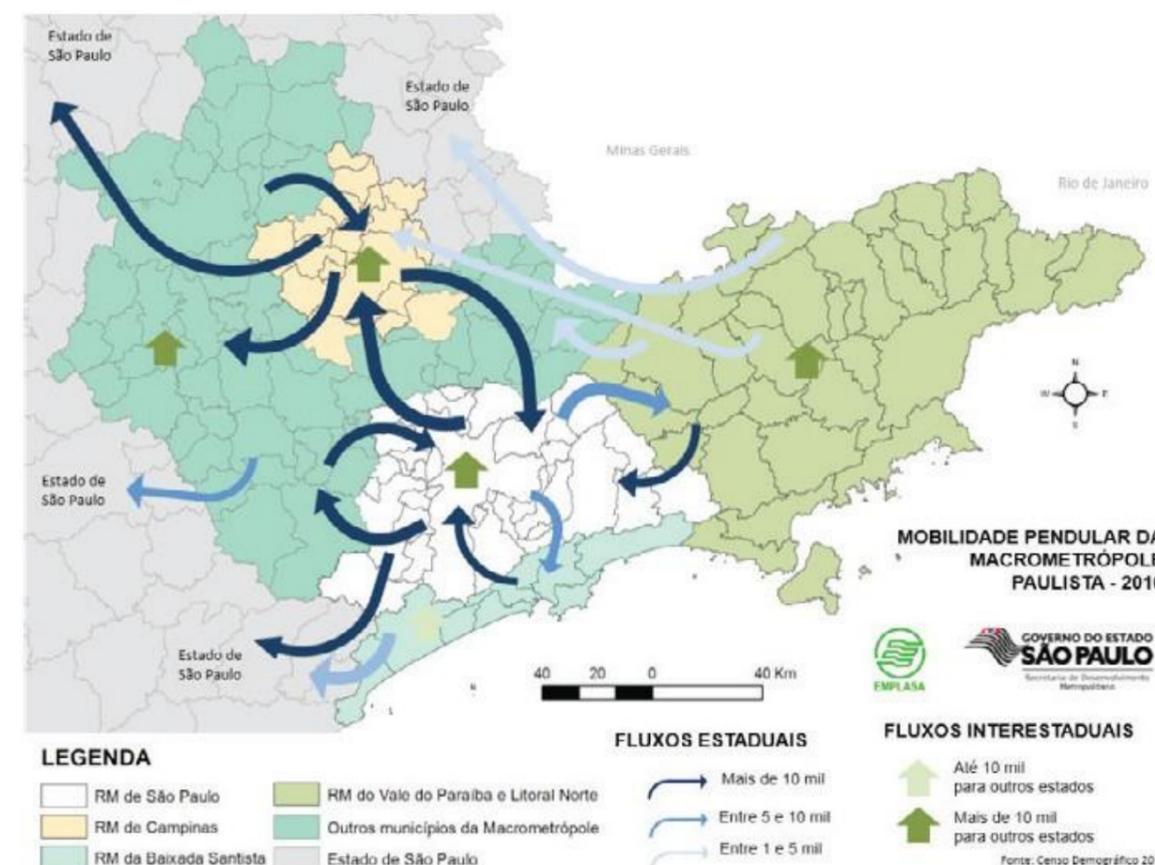
Características sociodemográficas	RM da Baixada Santista			
	Interno	Externo	Total	
Sexo	Masculino	62,0	72,4	64,4
	Feminino	38,0	27,6	35,6
Faixa Etária	15 a 17 anos	1,0	0,3	0,8
	18 a 24 anos	15,5	11,2	14,3
	25 a 39 anos	45,2	42,1	44,4
	40 a 55 anos	31,5	34,5	32,3
	56 anos e mais	6,8	11,9	8,1
Nível de Ensino	Ensino Fundamental	32,7	19,8	30,5
	Ensino Médio	45,2	29,7	42,2
	Graduação	18,4	41,2	22,6
	Pós-graduação	3,2	9,0	4,3
	Outro	0,5	0,3	0,5
Atividade Econômica	Serviços	50,1	57,2	51,4
	Energia e Saneamento	0,9	1,1	1,0
	Indústria de Transformação	12,0	10,3	11,4
	Comércio	14,1	9,4	13,5
	Agropecuária e Extrativismo	1,3	2,5	1,5
	Construção	7,7	10,1	8,4
	Serviços Domésticos	8,0	1,3	6,6
	Outro	5,7	8,0	6,2

Fonte: PAM 2013-2014, EMPLASA

Mobilidade Pendular

A reestruturação tecnológica e econômica ocorrida no Brasil a partir dos anos 90 transformou a Região Metropolitana de São Paulo na principal metrópole de serviços produtivos do país, e as regiões mais urbanizadas e industrializadas de seu entorno intensificaram os intercâmbios com a região. Isso resultou em um crescimento da mobilidade pendular na MMP entre 2000 e 2010, como pode ser visto na tabela ao lado. Esse crescimento, mais do que relacionado ao aumento da população, reflete a complementaridade, continuidade e fluidez espacial que caracterizam as aglomerações urbanas da Macrometrópole. Nesse cenário, a Região Metropolitana da Baixada Santista fortaleceu seus vínculos com a RMSP, com fluxos mais intensos e rotineiros de mercadorias e pessoas e melhoria das condições de acessibilidade.

Especificamente na RMBS, constatou-se em 2010 um movimento pendular de cerca de 200.000 pessoas, especialmente para estudar e trabalhar. Desse total, aproximadamente 160.000 (80%) se movimentam entre os municípios da região metropolitana e 40.000 pessoas se deslocam entre a RMBS e outras regiões, com destaque para a RMSP (vide mapa abaixo). O perfil da população que se desloca pendularmente pode ser observado na tabela ao lado.



Fonte: PAM 2013-2014, EMPLASA

CONTEXTO REGIONAL E METROPOLITANO | INSERÇÃO REGIONAL

Demografia

A MMP concentra mais de 30 milhões de pessoas (73% do Estado) em 173 municípios. Em 2010, aproximadamente 42% da população do estado de São paulo residia em nove municípios com mais de 500 mil habitantes, sendo oito deles localizados na MMP, nas Regiões Metropolitanas de São Paulo, Campinas, Sorocaba e São José dos Campos.

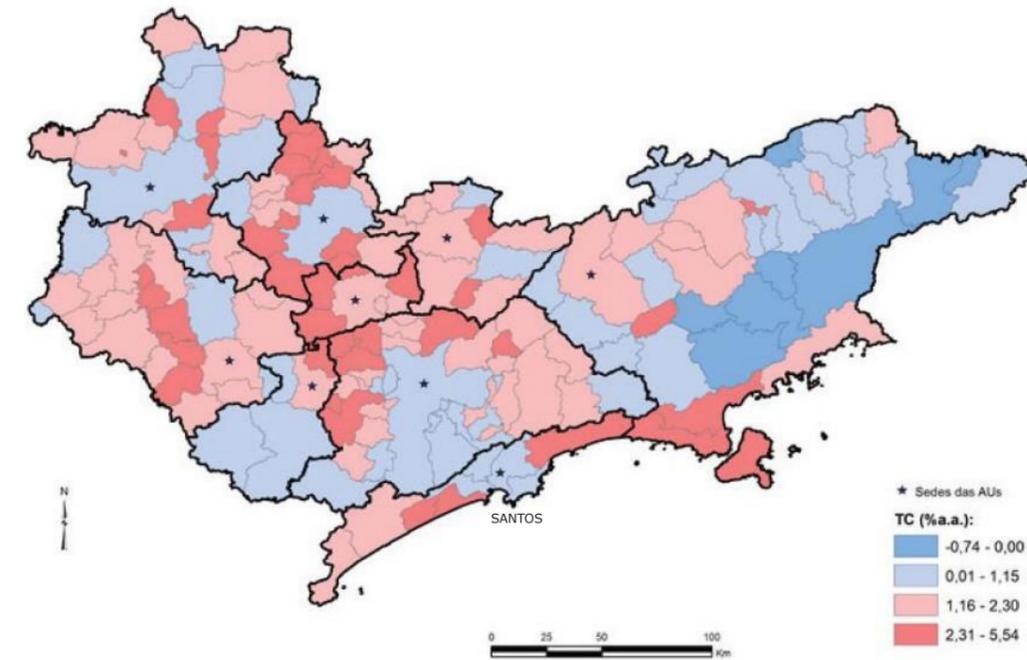
Apesar disso, a MMP vem reduzindo suas taxas de crescimento populacional nos últimos 30 anos. Entre 2000 e 2010, as taxas de crescimento demográfico reduziram ainda mais, com especial destaque para a RMSP. As projeções da Fundação Seade para o Estado de São Paulo, para 2020 e 2030, indicam a manutenção dessa tendência na MMP.

Outra característica importante é o grau de urbanização atingido pela MMP. Com exceção da Microrregião de São Roque, nas demais áreas o percentual de população urbana é superior a 90% e, no caso da RMSP e RMBS, supera 98%.

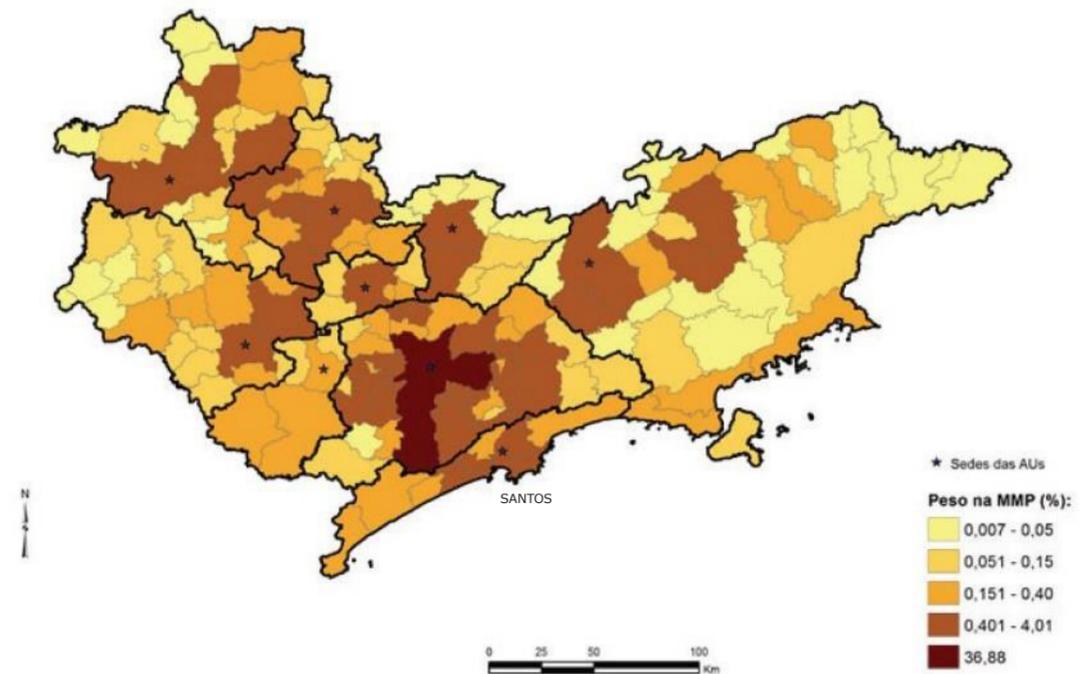
As figuras ao lado mostram as taxas de crescimento demográfico no período 2000-2010 e os pesos relativos de cada um dos municípios na distribuição da população em 2010. O primeiro mapa mostra uma visão tendencial, sugerindo as direções nas quais a população se redistribuiu; o segundo, evidencia a situação atual quanto à concentração da população no espaço regional.

Nota-se que na Baixada Santista, a concentração atual da população está em Santos e nos municípios do seu entorno. Mas a tendência de crescimento está em dois vetores: um que se estende de Bertioga à Ubatuba, em direção à Região Metropolitana Vale do Paraíba e Litoral Norte; e outro ao sul de Santos, nos municípios de Praia Grande e Mongaguá.

Vetores da taxa de crescimento média anual, por município da MMP - 2000 a 2010



Peso relativo na população total, por município da MMP - 2010



Fonte: PAM 2013-2014, EMLPLASA

CONTEXTO REGIONAL E METROPOLITANO | RMBS

Região Metropolitana da Baixada Santista

A Região Metropolitana da Baixada Santista (RMBS), com cerca de 1.8 milhões de habitantes, abrange os municípios de Bertioga, Cubatão, Guarujá, Itanhaém, Mongaguá, Praia Grande, Peruíbe, Santos e São Vicente, sendo Santos seu polo. Primeira região metropolitana criada no Brasil sem a participação de uma capital de Estado, foi instituída pela Lei Complementar Estadual nº 815 de 30 de julho de 1996.

A participação da RMBS no total da população do estado de São Paulo teve um pequeno incremento entre 2000 e 2010, já que sua taxa de crescimento populacional, de 1,51% a.a., foi superior à taxa estadual (1,33% a.a.). O crescimento da RMBS decorre do aumento expressivo das cidades de Mongaguá, Praia Grande e Itanhaém, com taxas próximas a 3% a.a, além de Guarujá (1,88% a.a.) e Cubatão (1,56% a.a.). Já o município de Santos teve taxa de crescimento de apenas 0,37% a.a. no período e perdeu participação no total da população da região metropolitana, passando de 28,4% para 25,6%.

Com relação à economia, a Região Metropolitana da Baixada Santista é fortemente impactada pela presença do Porto de Santos e pelo Complexo Petroquímico e Siderúrgico de Cubatão, como pode ser observado nos dados do PIB na tabela com indicadores ao lado. Ressalta-se que a Usiminas desativou o setor de produção primária em Cubatão em 2016, após dois anos seguidos de prejuízo.

Municípios	Área (km ²) ¹	População 2017 ¹	Densidade Demográfica 2017 (hab/km ²) ¹	TGCA 2010/2017 (%) ²	PIB 2015 (mil reais) ¹	Distância até São Paulo (km) ³
Bertioga	490,15	61.736	125,95	3,29	1.515.129	103
Cubatão	142,88	129.760	908,18	1,12	15.680.010	56
Guarujá	143,58	318.107	2.215,58	1,13	8.197.088	86
Itanhaém	601,85	100.496	166,98	1,81	1.505.196	106
Mongaguá	141,87	55.731	392,85	2,35	864.737	89
Peruíbe	324,55	67.548	207,07	1,54	1.284.889	135
Praia Grande	147,07	319.146	2.170,10	2,49	6.374.523	71
Santos	280,67	432.957	1.542,56	0,40	19.965.592	72
São Vicente	147,89	363.173	2.455,65	1,11	5.020.187	65
RMBS	2.422,16	1.848.654	763,22	1,32	60.407.350	
Estado de São Paulo	248.219,63	45.538.936	183,46	1,24	1.939.890.056	

¹Fonte: IBGE.
²Fonte: Emplasa.
³Fonte: DER - Departamento de Estradas de Rodagem.

Fonte: EMLASA



Fonte: IGC

CONTEXTO REGIONAL E METROPOLITANO | RMBS

Índice de Desenvolvimento Humano Municipal

O Índice de Desenvolvimento Humano Municipal - IDHM - da Região Metropolitana da Baixada Santista foi de 0,777 em 2010, situando-se na faixa de Alto Desenvolvimento Humano. Os componentes que constituem o índice apresentaram os resultados de 0,720 para educação, 0,842 para longevidade e 0,775 para renda.

Os três componentes do IDHM apresentaram progresso entre 2000 e 2010 na RMBS. O maior crescimento se deu na Educação, principal responsável pela melhoria do IDHM. Os dados detalhados de todos os componentes estão apresentados na tabela abaixo.

Conforme os dados de 2010, 30% das Unidades de Desenvolvimento Humano (UDHs) da RM da Baixada Santista encontram-se na faixa de Muito Alto Desenvolvimento Humano, enquanto 45% apresentam Alto Desenvolvimento Humano. Já a faixa de Baixo Desenvolvimento Humano foi esvaziada entre 2000 e 2010, quando nenhuma UDH ficou com essa classificação.

O município de Santos possui o melhor IDHM da região - 0,785 -, inclusive analisando-se os componentes isoladamente, com destaque para renda (0,835) e longevidade (0,810). As UDHs com melhores índices também estão em Santos, nas regiões da Orla, Gonzaga e Boqueirão.

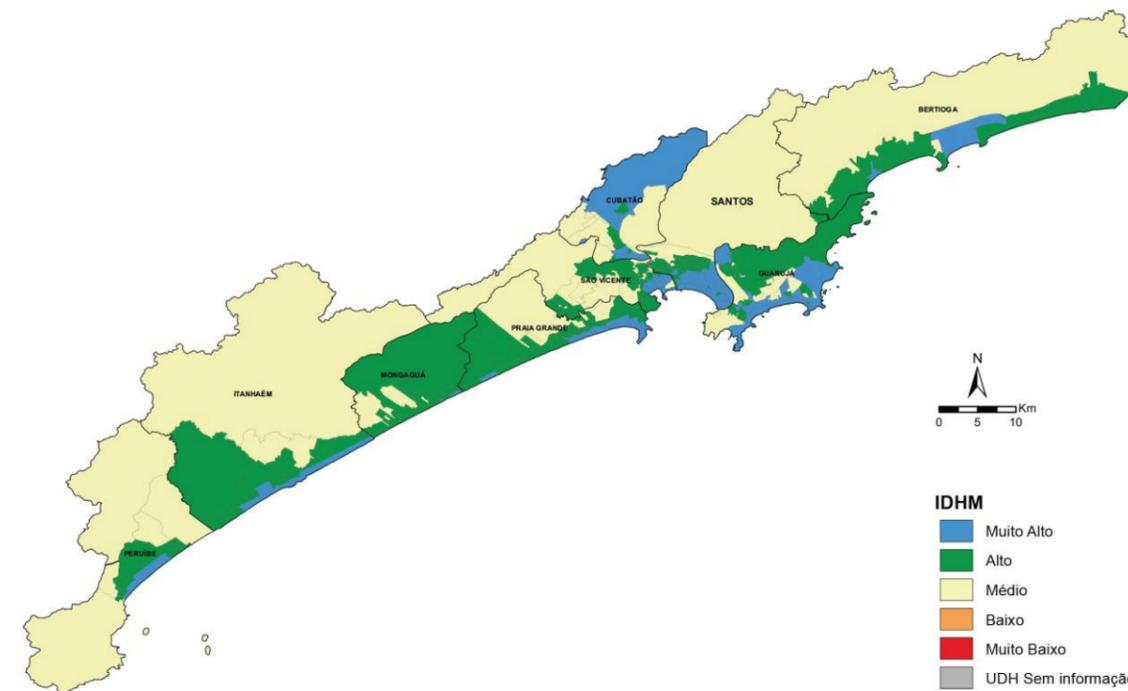
Os mapas ao lado apresentam as informações do Índice de Desenvolvimento Humano por Unidades de Desenvolvimento Humano - UDHs. O primeiro apresenta o IDHM da RMBS em 2010 por UDH. Já o segundo mostra as UDHs que apresentavam os mais altos (entre 0,864 e 0,956) e mais baixos (entre 0,628 e 0,653) IDHM da região em 2010.

IDHM e seus componentes - Região Metropolitana da Baixada Santista, 2000 e 2010

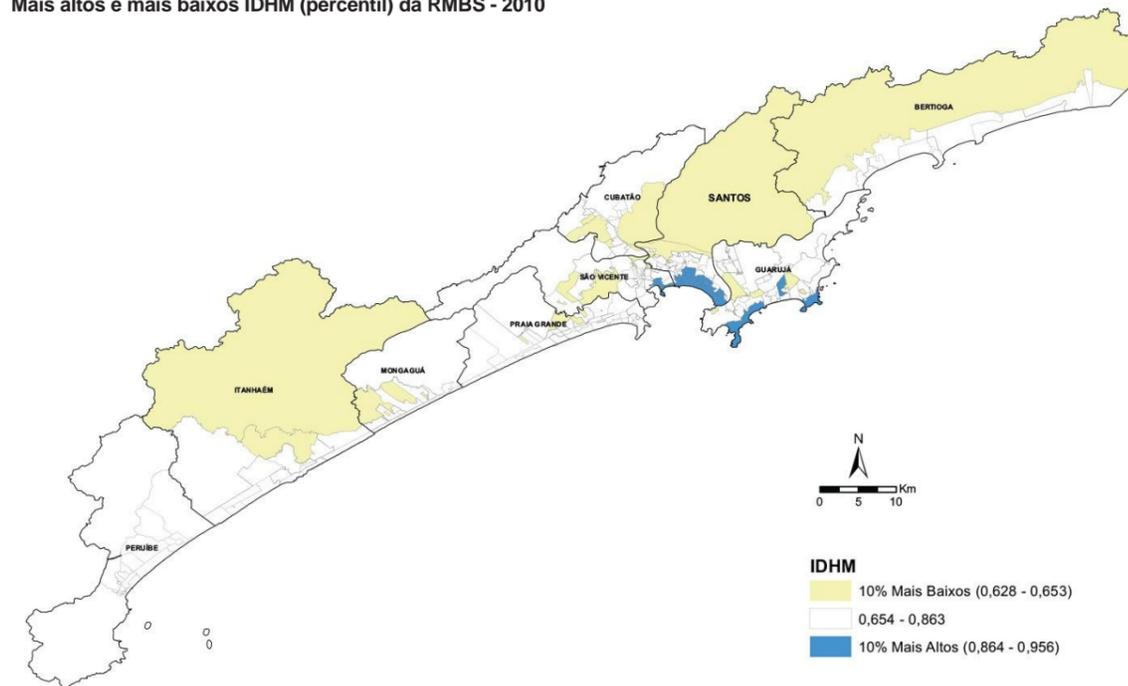
Índices	Indicadores	2000	2010
IDHM		0,700	0,777
IDHM EDUCAÇÃO		0,579	0,720
	% de 18 anos ou mais com fundamental completo	51,07	65,32
	% de 5 a 6 anos na escola	77,35	93,73
	% de 11 a 13 anos nos anos finais do fundamental regular seriado ou com fundamental completo	76,98	90,13
	% de 15 a 17 anos com fundamental completo	56,19	68,18
IDHM LONGEVIDADE		0,787	0,842
	Esperança de Vida ao Nascer (em anos)	72,20	75,50
IDHM RENDA		0,754	0,775
	Renda <i>per capita</i> (em R\$ de 2010)	872,76	996,70

Fonte: Atlas do Desenvolvimento Humano nas Regiões Metropolitanas Brasileiras – Baixada Santista, 2015.

IDHM da Região Metropolitana da Baixada Santista - 2010



Mais altos e mais baixos IDHM (percentil) da RMBS - 2010



CONTEXTO REGIONAL E METROPOLITANO | RMBS

Gestão Metropolitana

O sistema de planejamento e gestão metropolitana da RMBS é composto pela Agência Metropolitana da Baixada Santista – AGEM, com função executiva; pelo Conselho de Desenvolvimento da Região Metropolitana da Baixada Santista - CONDESB, com caráter normativo e deliberativo; e pelo Fundo de Desenvolvimento Metropolitano da Baixada Santista, que objetiva dar suporte financeiro ao planejamento integrado e às ações conjuntas entre o Estado e os Municípios da Região Metropolitana da Baixada Santista.



Fonte: www.agem.sp.gov.br

A Agência Metropolitana, criada pela Lei Complementar Estadual Nº 853/1998, tem como finalidade organizar, planejar e executar as funções públicas de interesse comum na RMBS. As funções públicas de interesse comum inicialmente especificadas pelo CONDESB foram as seguintes:

- I. planejamento e uso do solo;
- II. transporte e sistema viário regional;
- III. habitação;
- IV. saneamento básico;
- V. meio ambiente;
- VI. desenvolvimento econômico;
- VII. atendimento social.

Junto com o CONDESB foram criadas Câmaras Temáticas, que têm caráter consultivo e recebem atribuições relacionadas com as funções públicas metropolitanas.

Para atender as diretrizes do Plano Metropolitano de Desenvolvimento Estratégico da Baixada Santista, esse modelo de gestão foi revisto, e atualmente as câmaras temáticas estabelecidas são: Mobilidade, Meio Ambiente, Políticas Sociais e Desenvolvimento Econômico, cada uma delas abrangendo diversos subtemas, conforme indicado na figura ao lado.

Novo Modelo de Gestão



Fonte: www.agem.sp.gov.br

CONTEXTO REGIONAL E METROPOLITANO | RMBS

Planejamento Metropolitano

O Plano Metropolitano de Desenvolvimento Estratégico da Baixada Santista - PMDE-BS, horizonte 2014-2030, foi contratado pelo governo estadual com recursos da Secretaria Estadual de Desenvolvimento Econômico, Ciência, Tecnologia e Inovação.

O plano conta com quatro eixos setoriais - habitação, mobilidade e acessos, saneamento básico e desenvolvimento econômico - e tem como desafio conciliar vocações históricas da região (atividades portuárias, industriais, turísticas e lazer de veraneio) com novos segmentos econômicos, por meio da exploração do pré-sal da Bacia de Santos e o do crescimento da construção civil.

Estão previstas no PMDE-BS estratégias e ações de fomento ao desenvolvimento econômico regional, à geração de empregos e renda e à eliminação de déficits nas áreas de mobilidade urbana, saneamento ambiental e habitação, visando o crescimento ordenado da região até 2030, passando pela construção de cenários de futuro territorializados para os horizontes 2015, 2020, 2026 e 2030.

O plano elenca diversas políticas públicas regionais, a partir da definição de prioridades e visão de longo prazo, resultando em 32 orientações de planejamento, 23 projetos estruturantes, 47 ações e 77 programas públicos e privados. Fornece ainda uma base de dados e um mapeamento de referência para auxiliar no planejamento, e propõe um sistema de monitoramento e avaliação da implementação das ações previstas e de seus resultados.

Esquema metodológico simplificado da construção de cenários para o PMDE-BS



Fonte: Plano Metropolitano de Desenvolvimento Estratégico da Baixada Santista 2014-2030 – PMDE-BS

Cabe ressaltar que o Plano Metropolitano Estratégico se articula com o PAM – Plano de Ação da Macrometrópole Paulista, a partir de três eixos estratégicos:

- Eixo 1 - Conectividade Territorial e Competitividade Econômica: oportunidades e necessidades para a realização do potencial econômico da região, especialmente as de infraestrutura;
- Eixo 2 - Coesão Territorial e Urbanização Inclusiva: articulação de necessidades sociais com padrões de ocupação socioespaciais e conflitos urbanos (habitação, mobilidade urbana e saneamento básico);
- Eixo 3 - Governança Metropolitana: trata da capacidade de governança existente para integrar dados, projetos e programas em uma visão única de futuro para a MMP.

A visão de futuro proposta no plano prevê (i) o desenvolvimento econômico equilibrado da região, com equalização da centralização de empregos e investimentos em Santos e entorno para outros municípios; (ii) crescimento urbano planejado e orientado por políticas públicas e pelas condicionantes ambientais; (iii) crescimento econômico sustentável, respeitando as limitações ambientais e vocações locais; (iv) redução dos hiatos de infraestrutura urbana, incluindo a universalização de saneamento básico; (v) equacionamento de déficit, inadequação e demanda habitacional, com provisão de equipamentos e serviços públicos para a população da RMBS; e, finalmente, (vi) uma gestão metropolitana eficiente e baseada em informação e dados.

Dentre as macroestratégias propostas, relacionam-se ao município de Santos:

- a busca pela equalização do desenvolvimento econômico, com descentralização dos investimentos, principalmente para os municípios de Bertioga, Praia Grande, Mongaguá, Itanhaém e Peruíbe;
- o estímulo aos subsetores relacionados aos eixos indutores de desenvolvimento econômico da região: Petróleo e Gás, Logística Portuária, Construção Civil, Turismo, Obras Públicas e Polo Industrial da Baixada Santista;
- a consolidação do turismo como alternativa de desenvolvimento regional;
- o ordenamento do crescimento urbano em conformidade com os instrumentos da política urbana e com preservação e conservação dos recursos naturais da região.

CONTEXTO REGIONAL E METROPOLITANO | RMBS

Com relação às condicionantes elencadas, merecem destaque no contexto santista:

- a centralização econômica na área portuária, e a sensibilidade dos serviços portuários face à fatores econômicos conjunturais ligados ao comércio exterior;
- concentração econômica: 97% dos investimentos previstos até 2030 se concentram no Polo Industrial de Cubatão e no Porto de Santos;
- a escassez de áreas para o crescimento urbano em Cubatão, Bertioga, Santos, São Vicente e Guarujá tende a elevar o preço da terra em tais localidades, dificultar a atração de investimentos e o acesso da população de baixa renda à habitação, pressionando os assentamentos precários em áreas ambientalmente frágeis ou protegidas e sem infraestrutura urbana;
- dificuldade nos deslocamentos metropolitanos e macrometropolitanos, devido ao grande número de viagens pendulares, ao crescimento contínuo da frota de veículos, a concorrência entre transporte de cargas e de passageiros nas principais vias, e a baixa utilização de outros modais, além do terrestre, para deslocamentos (transporte hidroviário e aeroviário não plenamente desenvolvidos); conflito que deve aumentar com a expansão do Porto de Santos;

No que se refere aos objetivos e metas do PMDE-BS, estão relacionados à realidade do município de Santos:

- no tema mobilidade, a implantação de um sistema ferroviário macrometropolitano de cargas e passageiros entre a RMBS e a RMSP, além do aumento de usuários no transporte coletivo e estímulo ao modal cicloviário para os deslocamentos cotidianos diários;
- na questão habitacional, equacionar o déficit e a demanda futura de habitação para a população de baixa renda que não é atendida via mercado;
- no que se refere ao saneamento, manter a qualidade da água dos sistemas produtores da Baixada Santista; universalizar as redes de coleta, afastamento e tratamento de esgoto nas áreas urbanas consolidadas e consolidáveis; manter índice de balneabilidade adequada nas praias em pelo menos 90% do ano; universalizar a coleta de resíduos sólidos, consolidando a coleta seletiva e a de resíduos especiais;
- no desenvolvimento econômico, estimular o crescimento econômico equalizado por meio da atração de investimentos privados de forma descentralizada; e fomentar o desenvolvimento e a consolidação de atividades econômicas e cadeias produtivas e de negócios novos, de modo a atingir um aumento percentual do PIB igual ou superior ao nacional.

Cabe destacar ainda que o PMDE-BS realizou uma estimativa de incremento de população e domicílios para os municípios da Região Metropolitana, a partir de dados da Fundação Seade, Cedeplar, PlanHab e IBGE.

Projeção da população residente por município da RMBS

Município	2015	2020	2026	2030
Bertioga	55.660	63.290	71.023	75.340
Cubatão	124.043	129.145	134.430	137.235
Guarujá	303.376	316.405	330.467	337.853
Itanhaém	92.956	98.757	104.815	107.733
Mongaguá	50.603	54.610	58.349	60.304
Peruíbe	62.977	66.201	69.532	71.318
Praia Grande	290.918	316.844	342.434	354.070
Santos	423.579	428.703	433.493	435.529
São Vicente	345.231	357.929	371.968	378.230
RMBS	1.749.343	1.831.884	1.916.511	1.957.612

Estimativa de número de domicílios dos municípios da RMBS

Estimativa de Número de Domicílios nos Municípios da Baixada Santista				
Município	2015	2020	2026	2030
Bertioga	18.771	22.806	27.771	30.913
Cubatão	41.833	46.536	52.563	56.309
Guarujá	102.312	114.014	129.215	138.625
Itanhaém	31.349	35.586	40.983	44.204
Mongaguá	17.066	19.678	22.815	24.743
Peruíbe	21.239	23.855	27.187	29.263
Praia Grande	98.111	114.172	133.894	145.279
Santos	142.850	154.479	169.499	178.703
São Vicente	116.428	128.977	145.442	155.192
RMBS	589.959	660.103	749.369	803.231

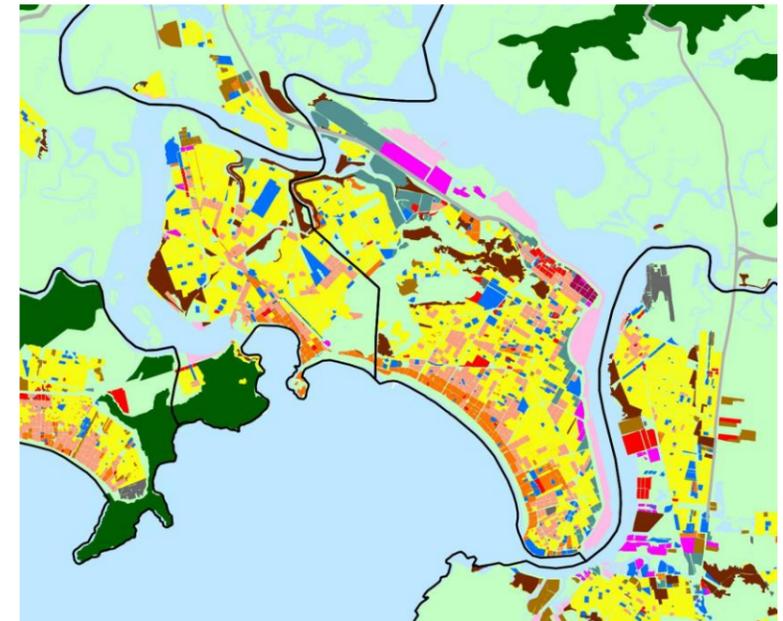
Fonte: Plano Metropolitano de Desenvolvimento Estratégico da Baixada Santista 2014-2030 – PMDE-BS

A seguir estão apresentados os principais mapas elaborados no PMDE-BS.

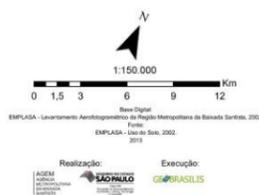
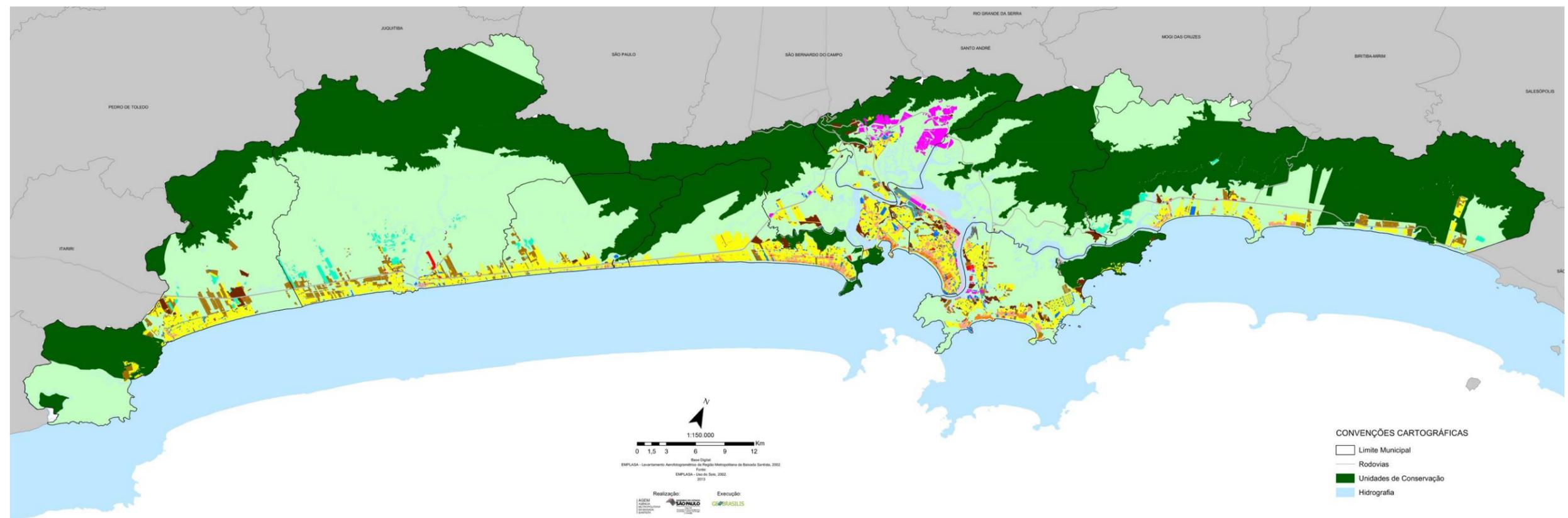
CONTEXTO REGIONAL E METROPOLITANO | RMBS

Planejamento Metropolitano
Uso e Ocupação do Solo

- | | |
|-------------------------------------|--|
| Uso Residencial | Uso Não Residencial |
| Habitação Informal | Educação, Saúde, Lazer e Cultura |
| Residencial com Comércio e Serviços | Comercial e Serviços |
| Chácaras Residenciais | Industrial |
| Loteamento Residencial em Ocupação | Comercial e Industrial |
| Residencial Horizontal | Porto e Marina |
| Residencial Vertical | Institucional |
| | Depósitos, Terminais e Transportadoras |
| | Outros usos Não-Urbanos |



Santos e entorno



- CONVENÇÕES CARTOGRÁFICAS
- Limite Municipal
 - Rodovias
 - Unidades de Conservação
 - Hidrografia

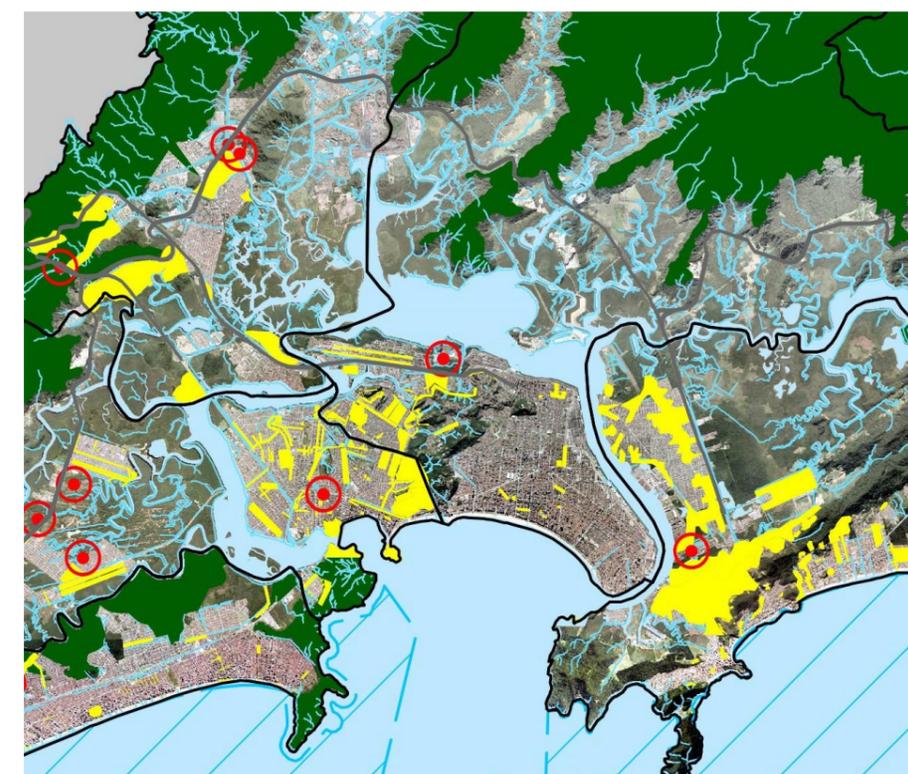
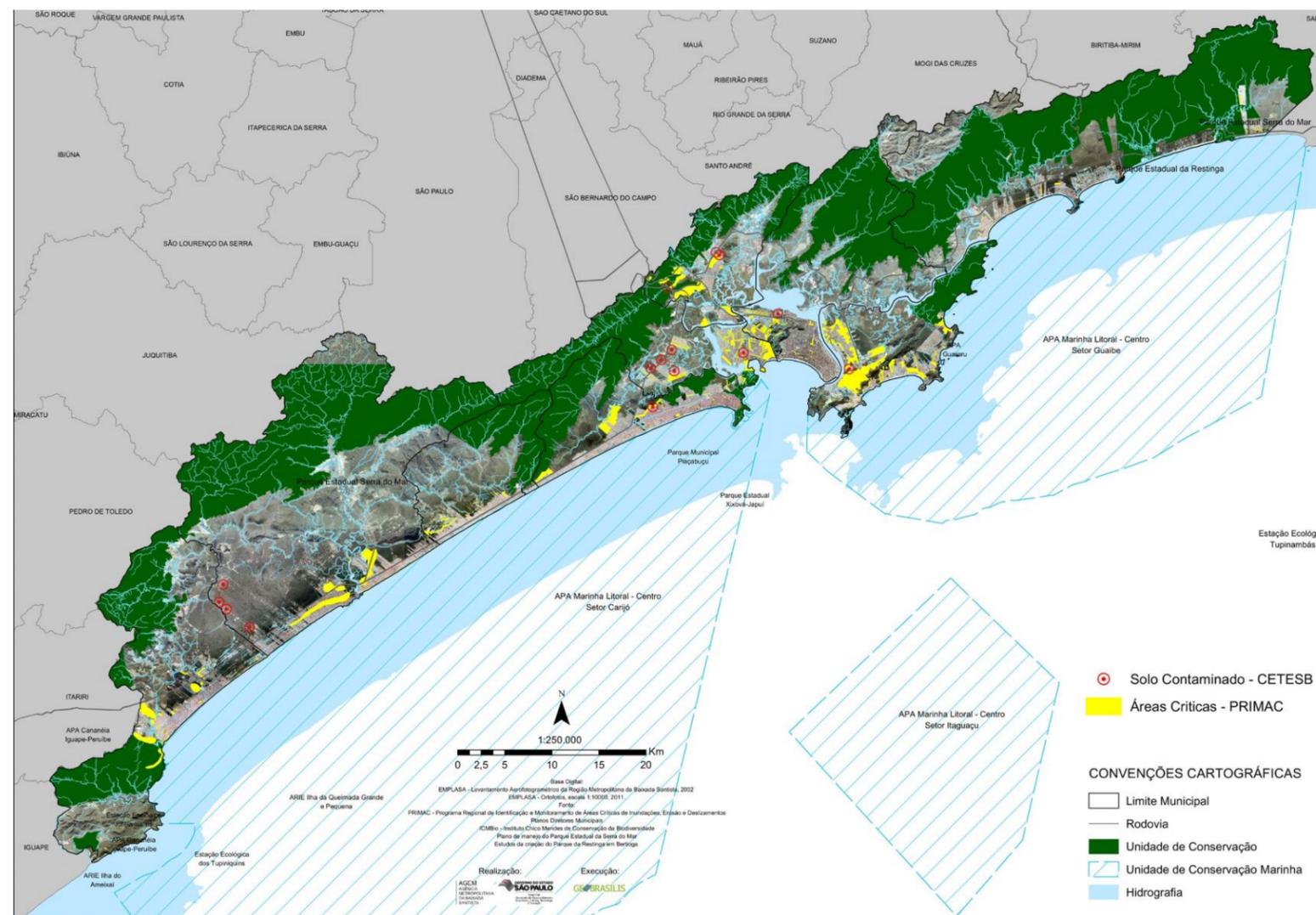
Fonte: Plano Metropolitano de Desenvolvimento Estratégico da Baixada Santista 2014-2030 – PMDE-BS

CONTEXTO REGIONAL E METROPOLITANO | RMBS

Planejamento Metropolitano
Áreas Protegidas ou Não Passíveis de Ocupação

Região Metropolitana da Baixada Santista

Santos e entorno



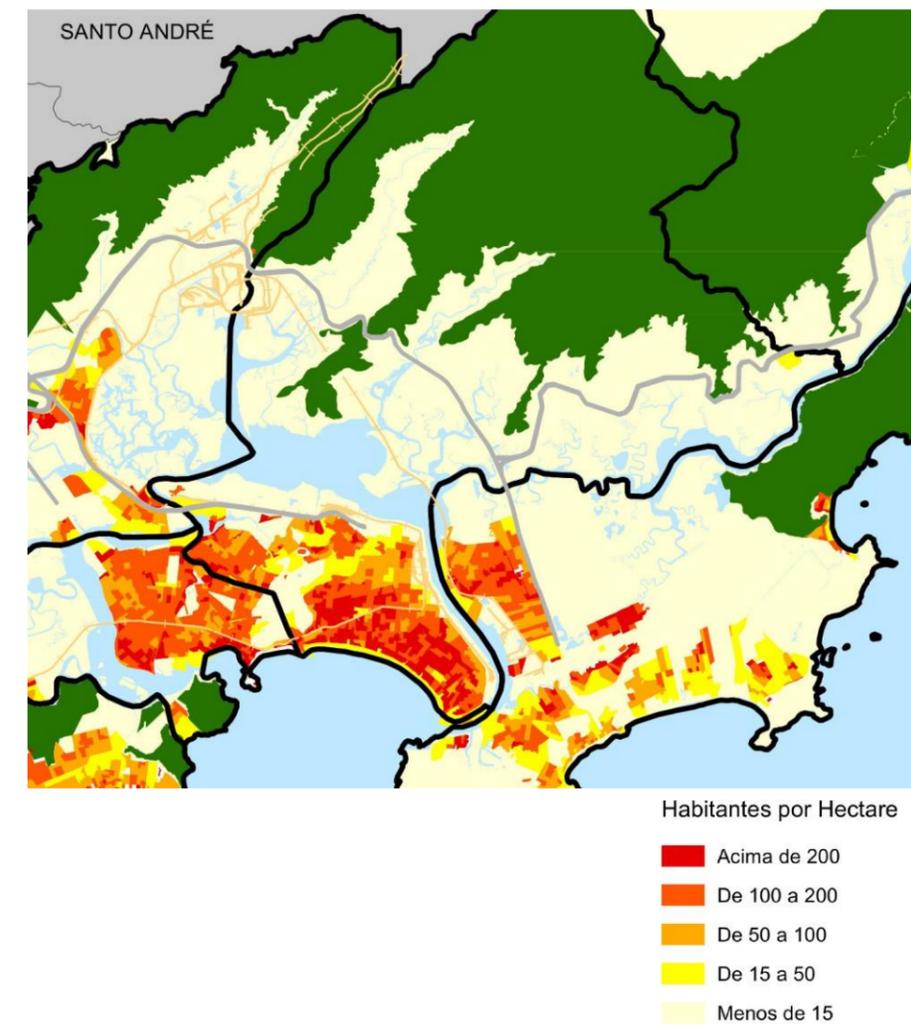
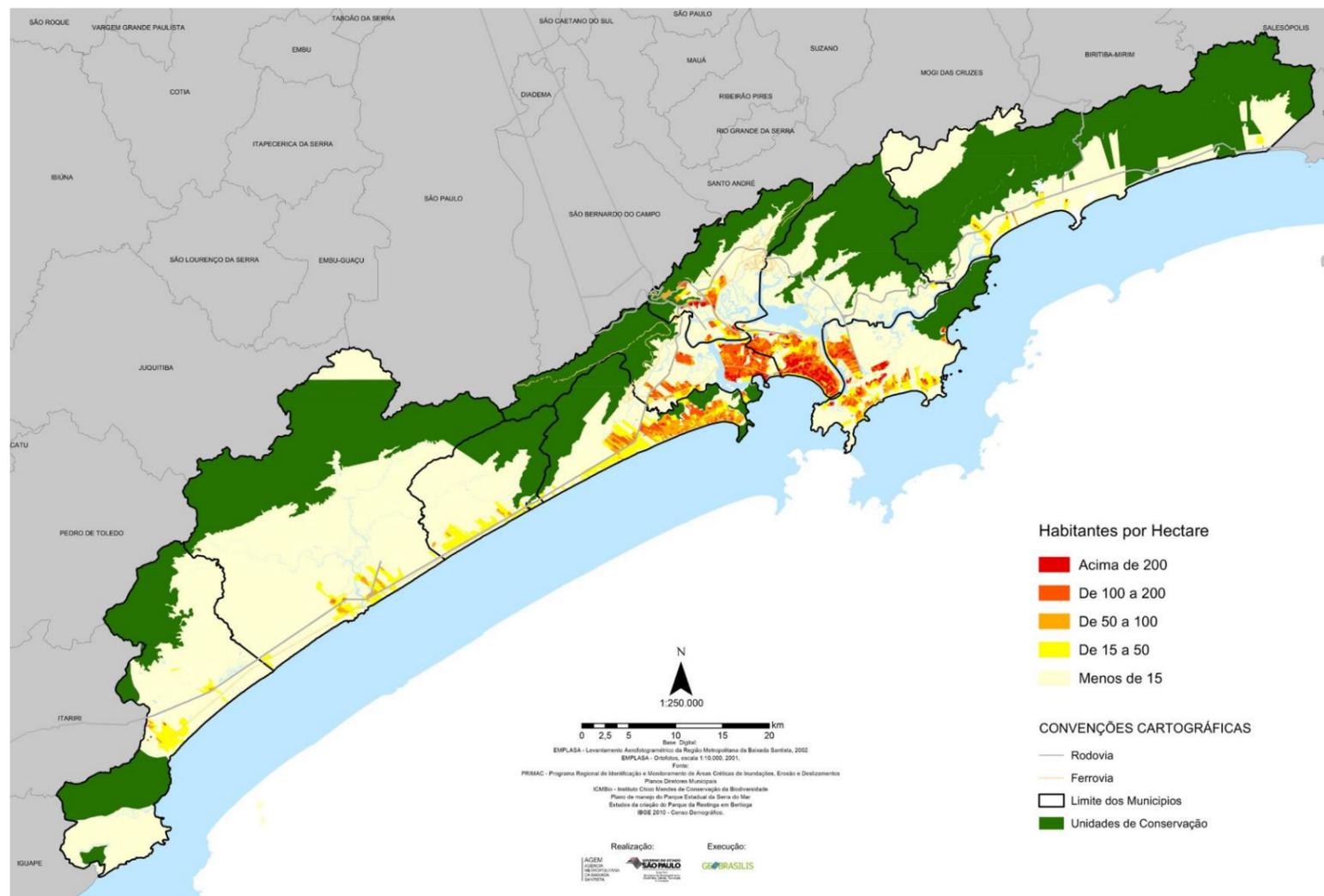
Fonte: Plano Metropolitano de Desenvolvimento Estratégico da Baixada Santista 2014-2030 – PMDE-BS

CONTEXTO REGIONAL E METROPOLITANO | RMBS

Planejamento Metropolitano
Densidade Demográfica

Região Metropolitana da Baixada Santista

Santos e entorno

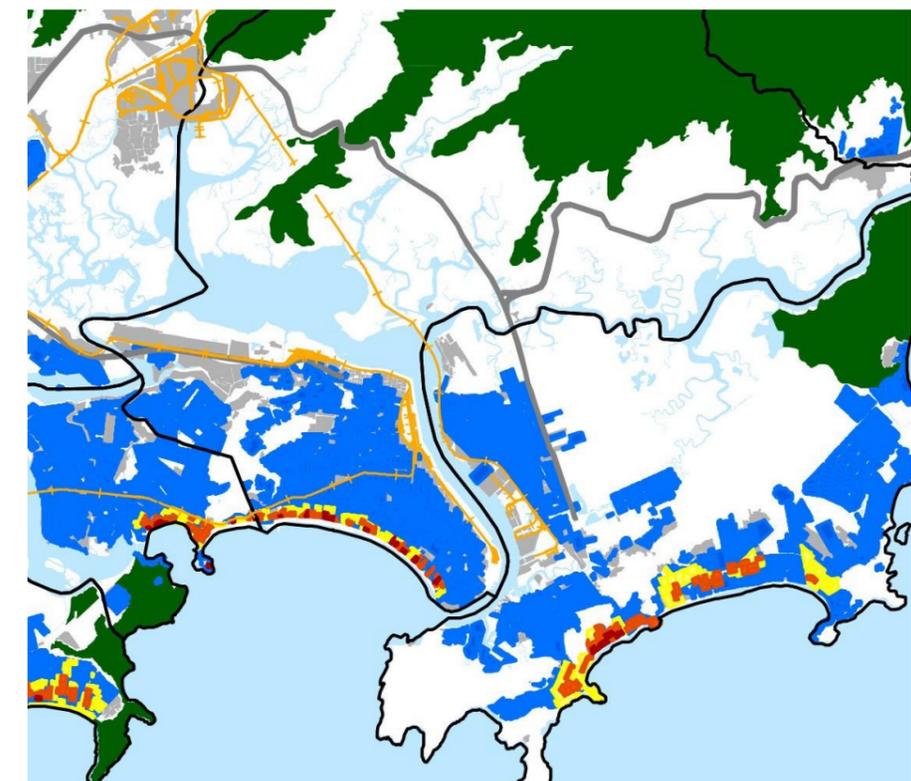
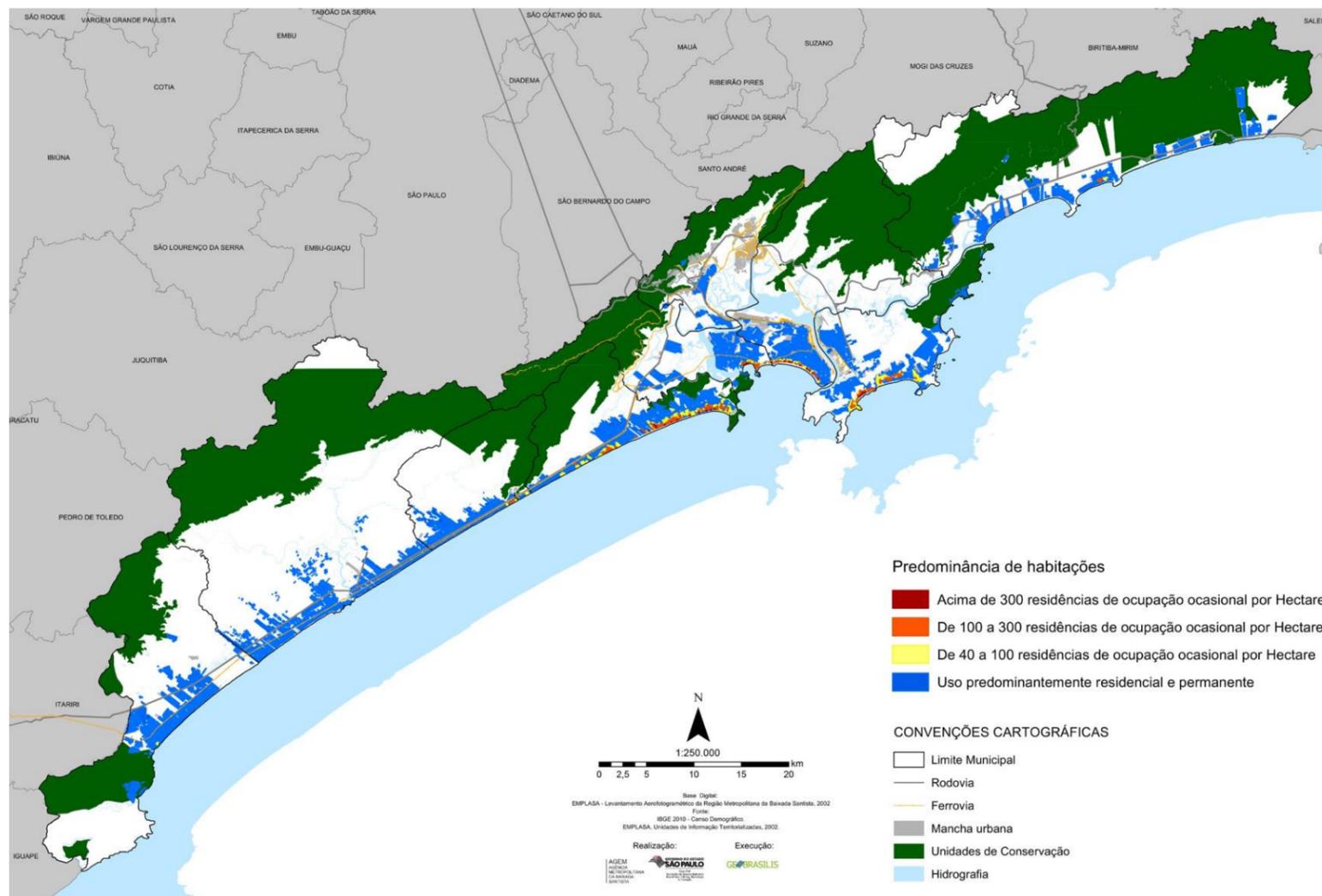


CONTEXTO REGIONAL E METROPOLITANO | RMBS

Planejamento Metropolitano
Uso e Ocupação do Solo: Habitação

Região Metropolitana da Baixada Santista

Santos e entorno

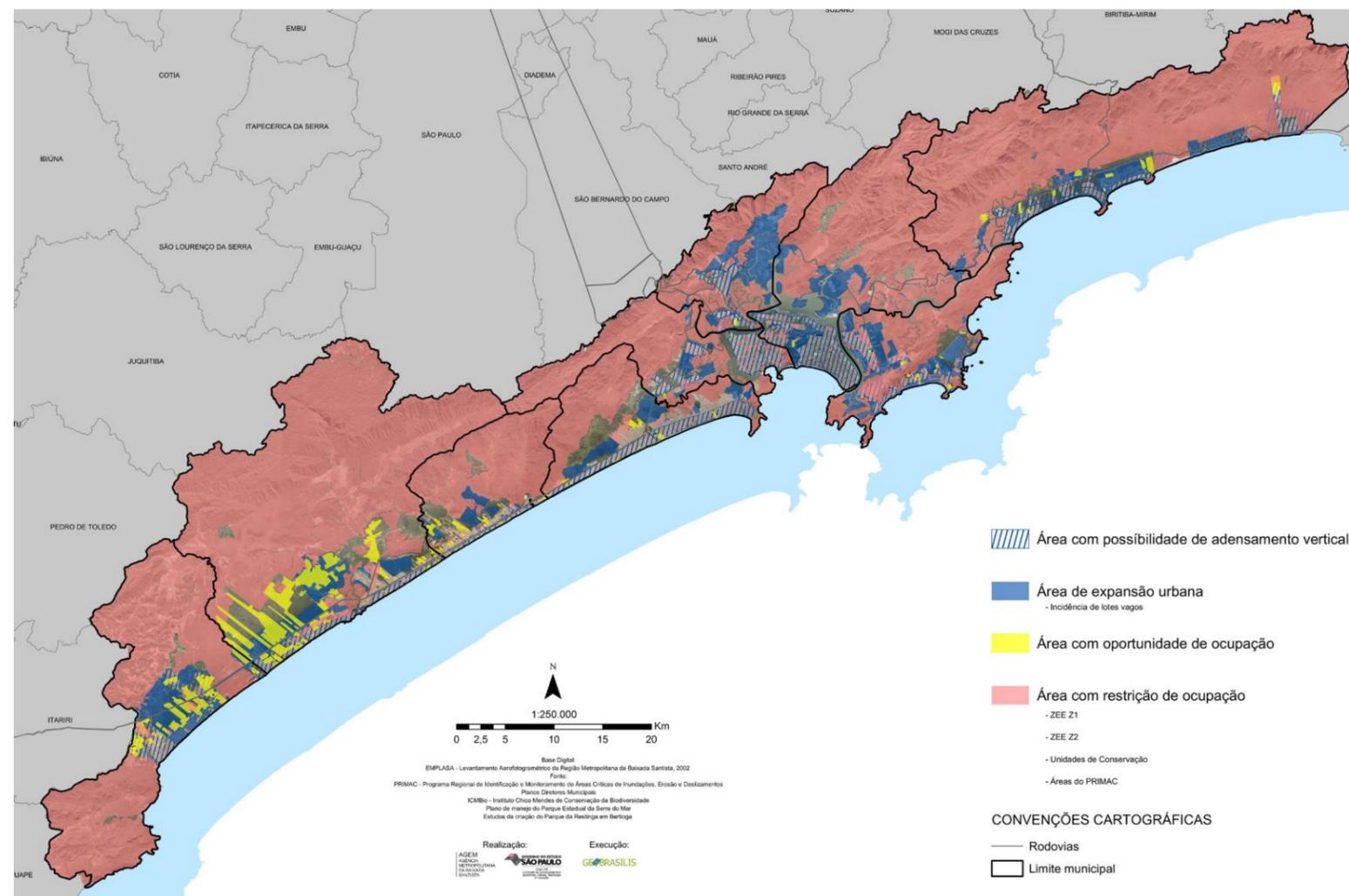


Fonte: Plano Metropolitano de Desenvolvimento Estratégico da Baixada Santista 2014-2030 – PMDE-BS

CONTEXTO REGIONAL E METROPOLITANO | RMBS

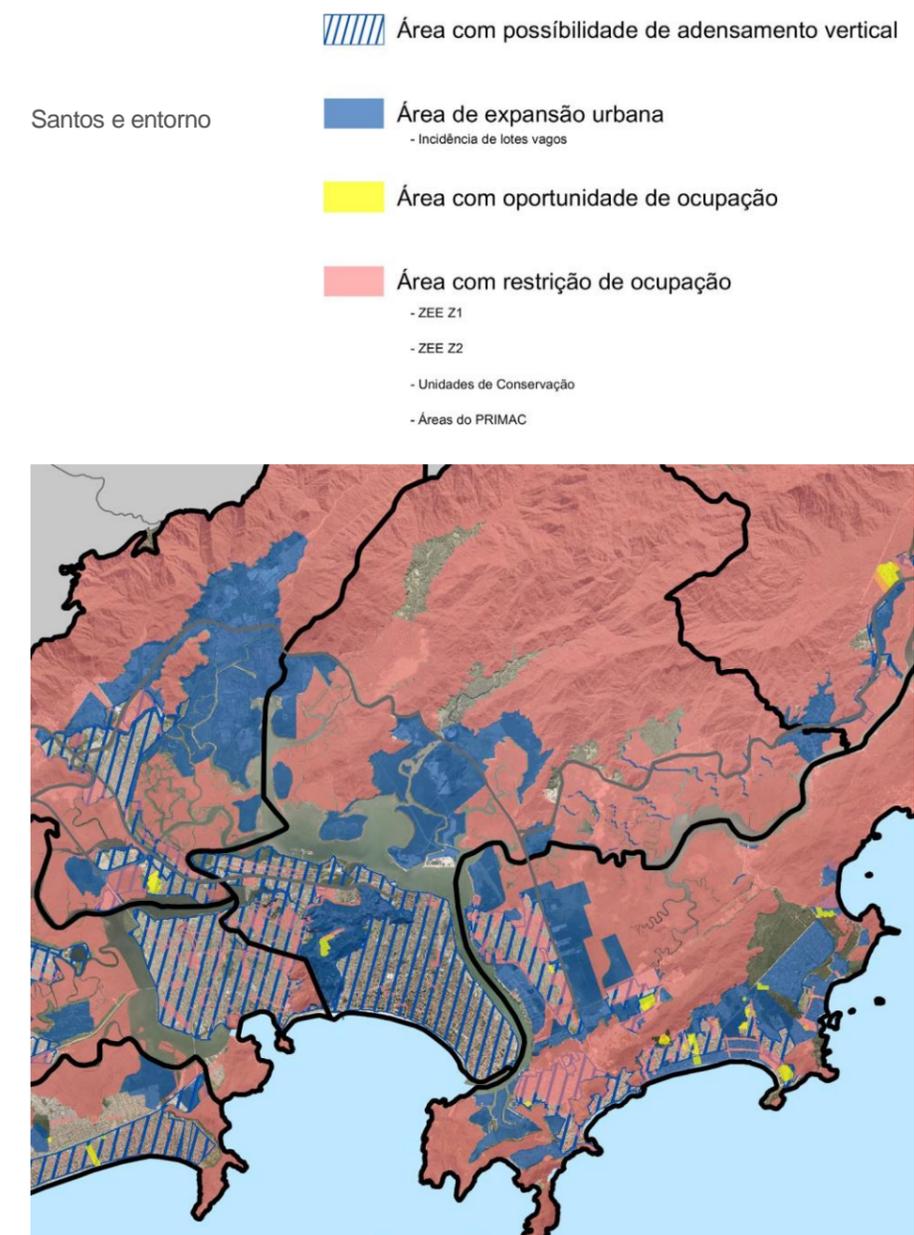
Planejamento Metropolitano
Tendências de Expansão da Ocupação

Região Metropolitana da Baixada Santista



Fonte: Plano Metropolitano de Desenvolvimento Estratégico da Baixada Santista 2014-2030 – PMDE-BS

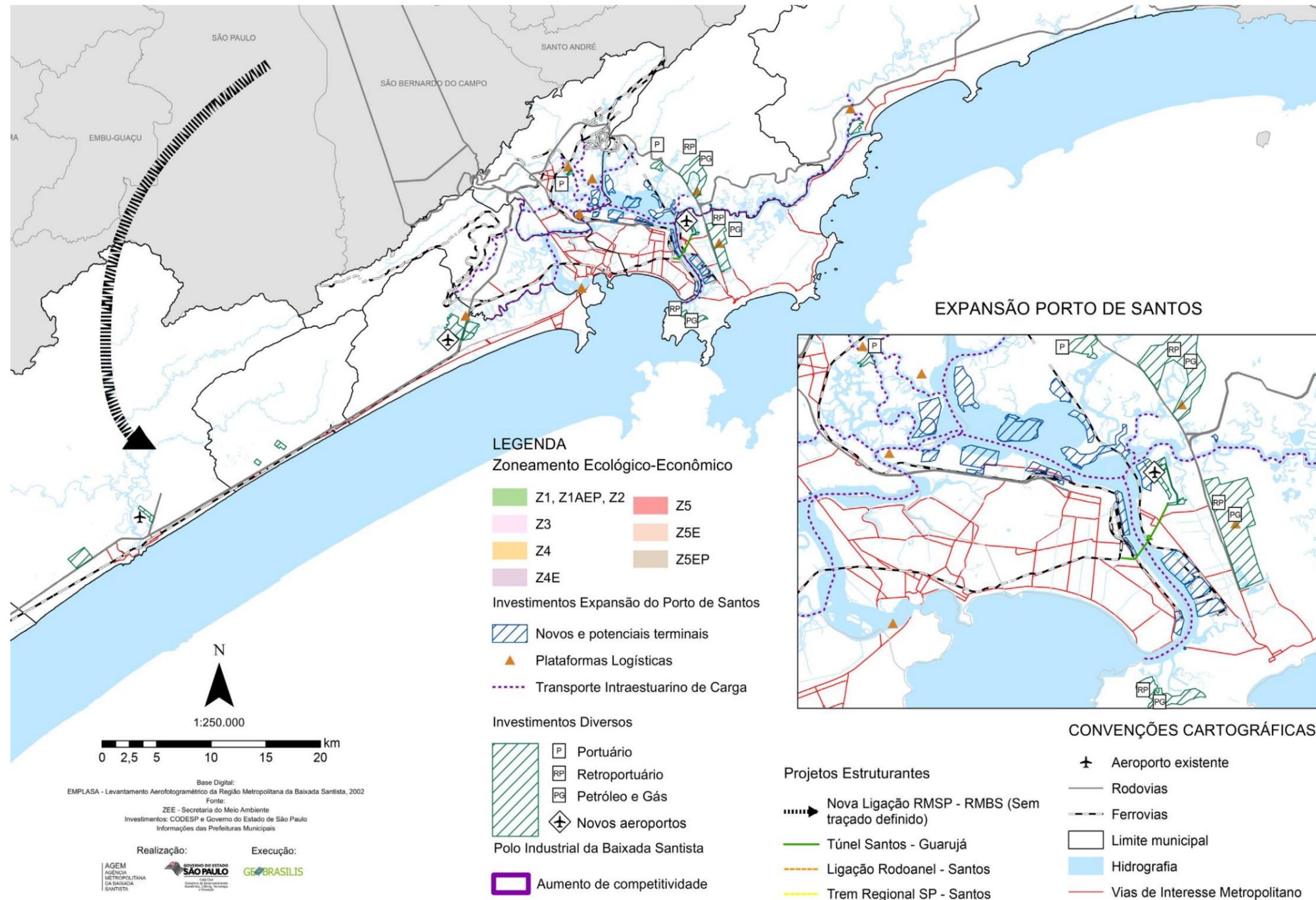
Santos e entorno



CONTEXTO REGIONAL E METROPOLITANO | RMBS

Planejamento Metropolitano

Potencialidades de Investimentos da RMBS



Fonte: Plano Metropolitano de Desenvolvimento Estratégico da Baixada Santista 2014-2030 – PMDE-BS

CONTEXTO REGIONAL E METROPOLITANO | RMBS

Plano Regional de Gestão Integrada de Resíduos Sólidos da Baixada Santista - PRGIRS/BS

O Plano Regional de Gestão de Resíduos Sólidos da RMBS, contratado pela Agência Metropolitana e elaborado pelo Instituto de Pesquisas Tecnológicas (IPT) com financiamento do Fundo Estadual de Recursos Hídricos (Fehidro), foi aprovado na reunião do Condesb realizada em abril de 2019.

O objetivo do PRGIRS/BS foi auxiliar no planejamento de ações intermunicipais que busquem soluções viáveis sob o ponto de vista econômico, social e ambiental para os resíduos sólidos urbanos na RMBS. Um dos destaques do Plano foi seu processo de elaboração participativo, com a sociedade civil participando de oficinas temáticas, audiências públicas e do grupo de sustentação.

Com a proximidade do esgotamento do aterro atual - Sítio das Neves, em Santos - a alternativa apontada como urgente, de curtíssimo prazo, é a redução da geração de resíduos, por meio da separação, coleta seletiva, reciclagem e logística reversa. O plano trabalhou com cenários de curto (1 a 5 anos), médio (5 a 10 anos) e longo prazos (até 20 anos). Aproximadamente 60% do território da Baixada Santista tem algum tipo de restrição ambiental para implantação de novos aterros, e a região produz quase 2 mil toneladas de lixo por dia. Dados do plano mostram que 44% desse total tem potencial para reciclagem.

Conforme a versão do plano disponível para consulta, de fevereiro de 2018, são desafios para a gestão de resíduos na Baixada Santista:

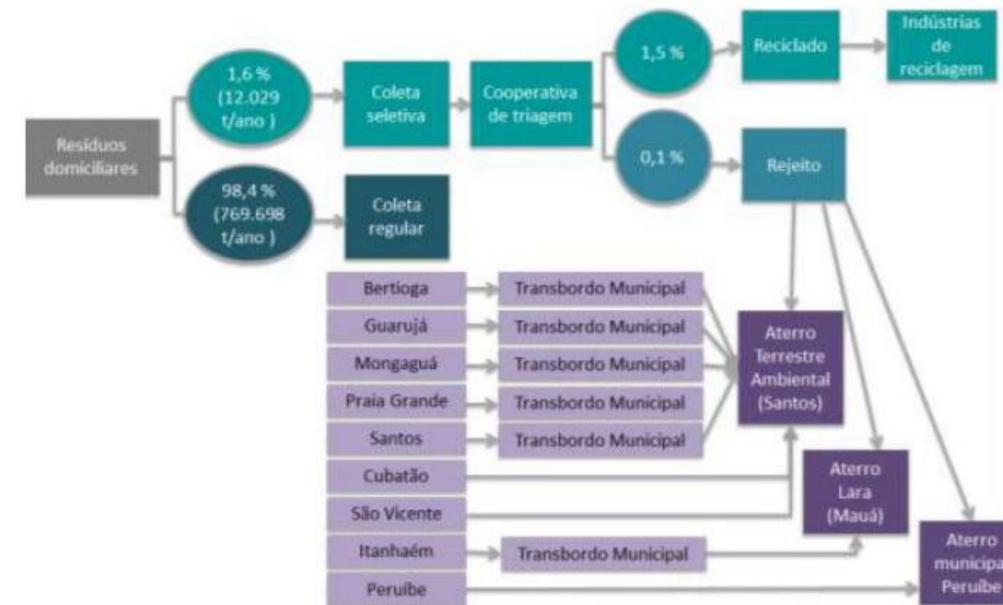
- Aterros em final de vida útil de operação;
- Região com importantes restrições para implantação de novos sistemas de disposição final, sobretudo aterros sanitários;
- Necessidade de avanços e melhoria das unidades de triagem e da condição dos catadores, bem como incremento da logística reversa;
- Condições econômicas díspares entre os municípios para arcar com a despesa da gestão de resíduos; e
- Necessidade de tecnologias que minimizem a massa de resíduos e gerem produtos com valor agregado.

Sendo assim, o plano foi elaborado com o objetivos de apontar soluções para:

- Promover a redução da geração e melhoria na separação dos resíduos sólidos;
- Indicar mecanismos e instrumentos visando universalização de procedimentos para a redução de resíduos;
- Indicar mecanismos e instrumentos para implantação da logística reversa, com inclusão social;
- Indicar linhas de ação estratégica para viabilizar a implementação do Plano;
- Divulgar informações sobre a gestão de resíduos na região, bem como promover ações de e outros veículos técnicos.
- Estimar os recursos financeiros necessários para cumprir as soluções propostas.

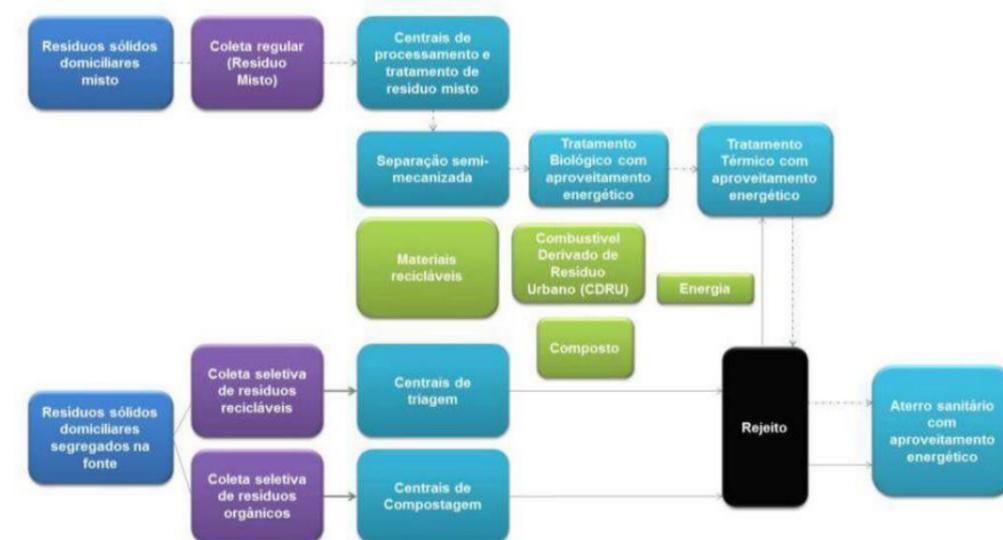
A rota tecnológica atual da gestão de resíduos, e o modelo conceitual proposto pelo plano, estão demonstrados nas figuras abaixo.

Rota Tecnológica do Cenário Atual



Fonte: PRGIRS/BS

Modelo Conceitual das alternativas tecnológicas para o cenário futuro



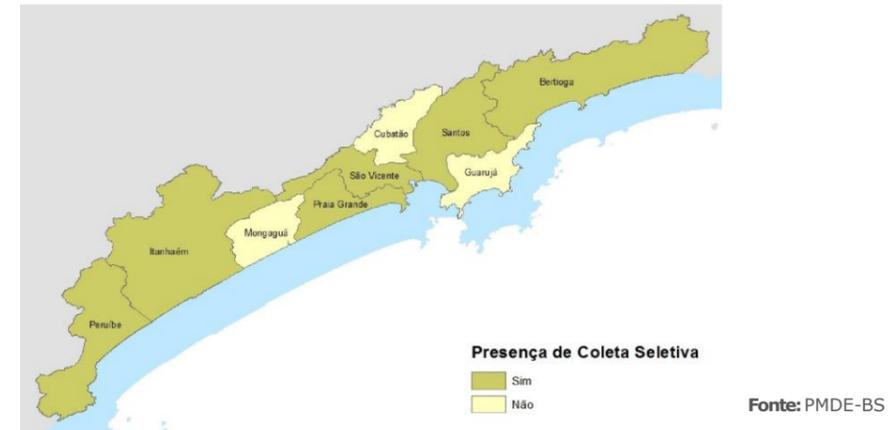
Fonte: PRGIRS/BS

CONTEXTO REGIONAL E METROPOLITANO | RMBS

Cabe destacar que, no cenário atual, a segregação dos resíduos na fonte representa menos de 2% do total destinado aos aterros sanitários, apesar da presença de coleta seletiva em diversos municípios, segundo dados do PMDE (figura ao lado).

Já o novo sistemas devem obedecer a seguinte ordem de prioridade: a não geração, a redução, a triagem para manejo diferenciado, o reaproveitamento e a reciclagem dos resíduos gerados, e outros tipos de recuperação, como por exemplo a recuperação energética, dispendo em aterro sanitário apenas os rejeitos.

Para definição do modelo tecnológico a ser adotado serão consideradas a viabilidade técnica, econômica, ambiental e social, a partir das alternativas disponíveis que atendam as premissas do PRGIRS. O plano elaborou um modelo de simulação que permite uma avaliação comparativa de todas as alternativas de forma transparente, conforme demonstrado na figura a seguir.



1. PROSPECÇÃO TECNOLÓGICA	2. AVALIAÇÃO DAS TECNOLOGIAS E PREMISSAS	3. COMPOSIÇÃO DAS ALTERNATIVAS PARA A RMBS
<ul style="list-style-type: none"> Levantamento de tecnologias em literatura (artigos, livros e sites) Abertura de um chamamento público para fornecedores Grau de maturidade, complexidade e aplicabilidade 	<ul style="list-style-type: none"> Atendimento da Hierarquia da PNRS Conceito de sistema integrado* com arranjos: <ul style="list-style-type: none"> Locais para a coleta seletiva Regionais para os resíduos misturados da coleta regular Atender metas estaduais de redução 	<ul style="list-style-type: none"> Avaliar o sistema integrado por meio de diferentes combinações tecnológicas Capacidades / Desempenho das alternativas Localização de plantas Avaliação de Cenários / Sensibilização levando em consideração a mudança na população e geração de resíduos (composição e quantidade dos resíduos gerados)
ROTAS TECNOLÓGICAS	TECNOLOGIAS	ALTERNATIVAS TECNOLÓGICAS
<ul style="list-style-type: none"> SEPARAÇÃO <ul style="list-style-type: none"> Triagem de recicláveis Tratamento mecânico-biológico BIOLÓGICO <ul style="list-style-type: none"> Digestão Anaeróbia Compostagem TÉRMICO <ul style="list-style-type: none"> Combustão completa com recuperação de energia Gaseificação Pirólise CDRU ATERRO 	<ul style="list-style-type: none"> Triagem semi-mecanizada Biodigestão anaeróbia seca ou extra-seca Processamento para geração de CDRU Combustão completa com recuperação de energia Aterro sanitário com e sem recuperação energética 	<ul style="list-style-type: none"> 12 alternativas contendo ou não as tecnologias: <ul style="list-style-type: none"> Triagem semi-mecanizada Biodigestão anaeróbia Combustão completa com recuperação de energia Aterro sanitário Localização <ul style="list-style-type: none"> Centralizada Descentralizada

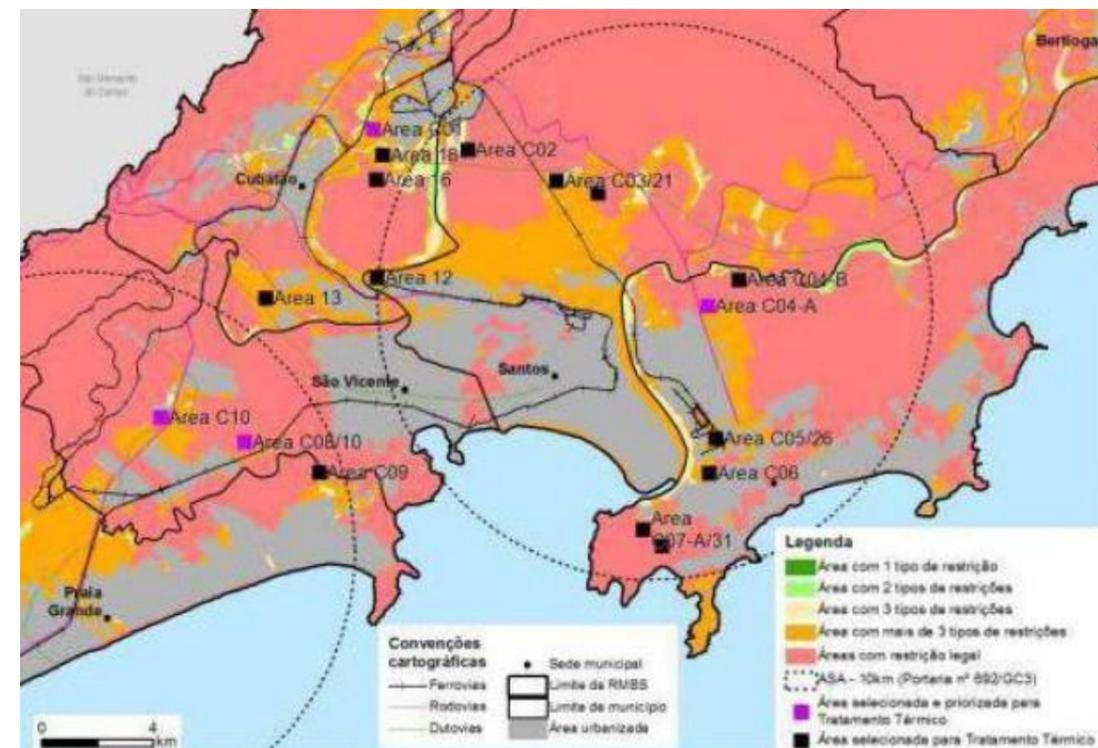
Fonte: PRGIRS/BS

4. AVALIAÇÃO DAS CONSEQUÊNCIAS DAS ALTERNATIVAS (DIMENSÕES)
<ul style="list-style-type: none"> Econômica <ul style="list-style-type: none"> CAPEX OPEX RECEITA (recicláveis, energia) Ambiental <ul style="list-style-type: none"> Redução de massa de RSU para aterro Emissões em CO₂ equivalente Social <ul style="list-style-type: none"> Geração de novos empregos

O PRGIRS cita dados de um outro estudo, desenvolvido pelo consórcio EMAE A&C - PROEMA em 2010, que detalha os critérios regionais, locais e pontuais para a instalação de uma unidade de tratamento térmico de resíduos sólidos urbanos, com aproveitamento energético, na Baixada Santista.

As quatro melhores áreas selecionadas no referido estudo estão indicadas no mapa abaixo em rosa, e se localizam nos município de Cubatão, Guarujá e São Vicente.

Áreas selecionadas para instalação de unidade de tratamento térmico de resíduos sólidos urbanos

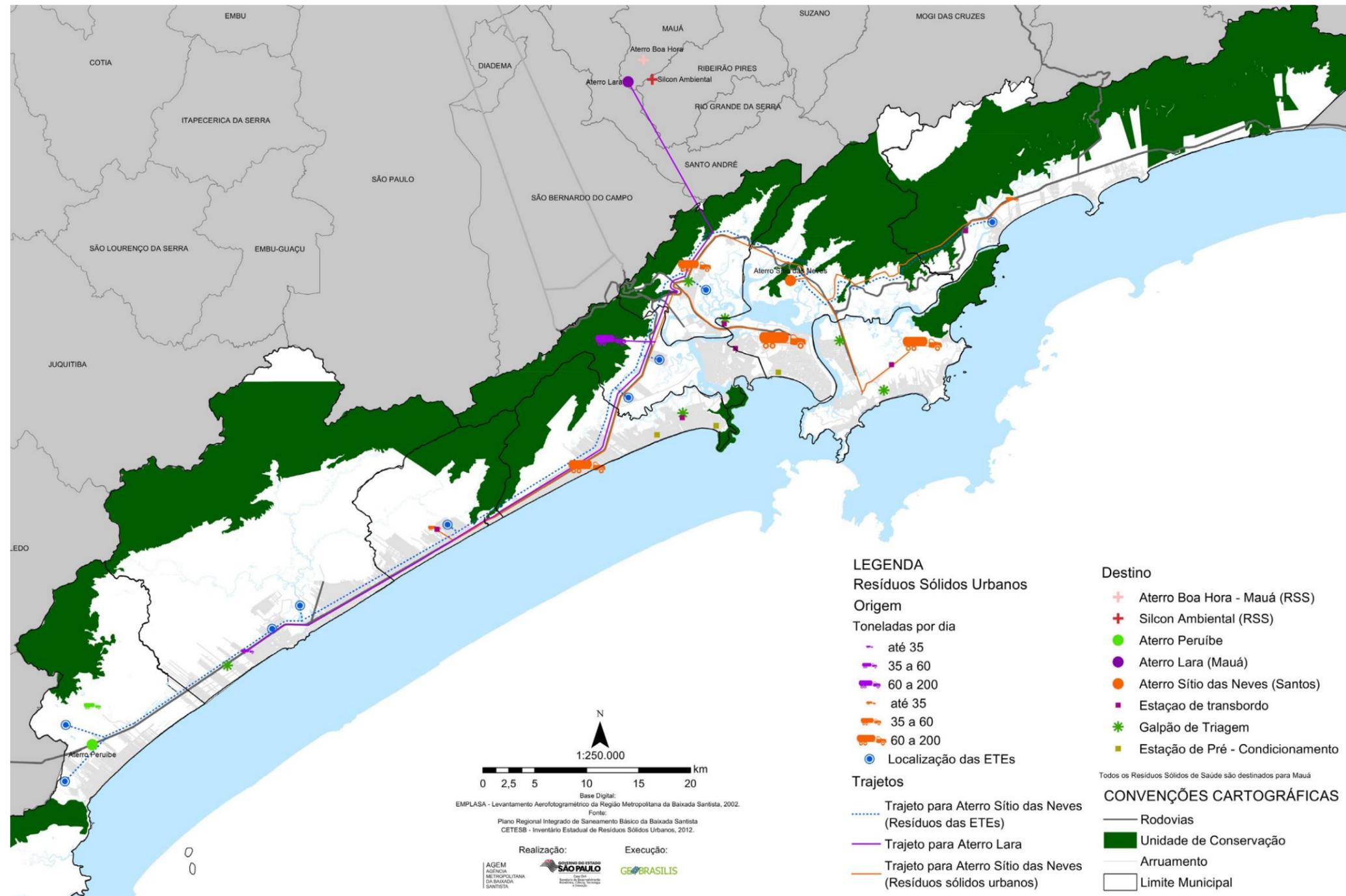


Fonte: PRGIRS/BS

CONTEXTO REGIONAL E METROPOLITANO | RMBS

Planejamento Metropolitano

Origem e Disposição de Resíduos Sólidos Urbanos



Fonte: Plano Metropolitano de Desenvolvimento Estratégico da Baixada Santista 2014-2030 – PMDE-BS

ESTRUTURA SOCIOECONÔMICA

Introdução

PIB

Emprego

IDHM

Porto de Santos

Petróleo e gás

Turismo

Economia Criativa

Visão - Plano Metropolitano de Desenvolvimento Estratégico da Baixada Santista

Visão - Plano Diretor Municipal de Santos

ESTRUTURA SOCIOECONÔMICA | INTRODUÇÃO

Em meados do século XIX o Porto de Santos ainda era pouco expressivo e não organizado, assim a economia da região da Baixada Santista baseava-se na agricultura e na pesca de subsistência.

Com o tempo a agricultura foi gradativamente sendo substituída pela produção de bananas e pela atividade portuária organizada, impulsionada pela implantação da ferrovia ligando o porto ao interior do estado.

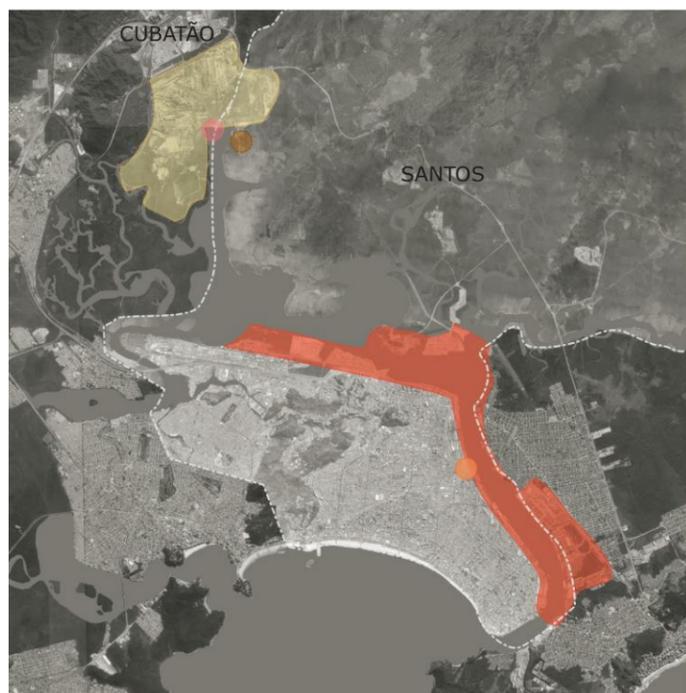
As atividades relacionadas a bananicultura e ao café foram responsáveis pelo acelerado processo de urbanização e desenvolvimento econômico no século XIX da baixada santista, com considerável aumento da população urbana de Santos e espalhamento e fixação da população do entorno.

O aumento da produção, comércio e exportação do café propiciaram, também, condições para implantação e extensão das estradas de ferro para escoamento dos produtos agrícolas e importação de produtos manufaturados do exterior.

A partir da segunda metade do século XX inicia-se a implantação do Polo Petroquímico e Siderúrgico de Cubatão com a instalação da refinaria de petróleo Presidente Bernardes e a Companhia Siderúrgica paulista (COSIPA), atualmente Siderúrgicas de Minas Gerais S.A (USIMINAS).

Ainda hoje, segundo Instituto Polis, o polo Industrial de Cubatão, o turismo de veraneio e o Porto de Santos são os alicerces da economia da baixada santista.

De acordo com o mesmo instituto, em Santos as atividades relacionadas aos serviços financeiros, de saúde e educação, se destacam em termos de especialização produtiva regional, o que faz da cidade um Polo de serviços da baixada santista.



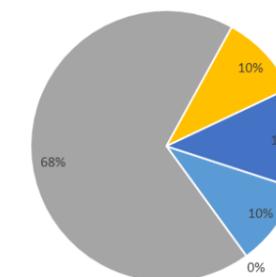
- USIMINAS
- PORTO DE SANTOS
- PORTO TIPLAM
- PORTO USIMINAS
- CONCAIS

ESTRUTURA SOCIOECONÔMICA | PIB

Os dados mais recentes, 2016, da Fundação Sead apontam que o Setor de Serviços, impulsionado pelo Porto de Santos, que se enquadra no segmento de transporte e armazenagem, representa a maior parcela da composição do PIB de Santos. De acordo com o Instituto Polis, a administração pública, embora bastante relevante, não tem o mesmo peso vigente que tem nos menores municípios da região, o que denota o maior dinamismo e consistência da economia santista. Chama a atenção a participação mínima da agropecuária, que também inclui o setor da pesca, atividade histórica no município. O setor da agropecuária representa 0,001% do PIB municipal, enquanto que, no Estado, esse percentual é de 1,75%.

A participação da cidade no PIB do Estado corresponde a aproximadamente 1%, segundo o IBGE, 2016, o município está entre as 20 cidades com maior contribuição no Estado de São Paulo.

Já em relação ao país Santos ocupa a 33ª posição.



■ INDÚSTRIA ■ AGROPECUÁRIA ■ SERVIÇO ■ ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA ■ IMPOSTOS
PIB valor adicionado por Setor, 2016.
Fonte: Fundação Sead

SANTOS NO ESTADO DE SÃO PAULO

1º	São Paulo	687035889,61
2º	Osasco	74402691,05
3º	Campinas	58523732,73
4º	Guarulhos	53974918,69
5º	Barueri	47088301,58
...		
11º	Ribeirão Preto	29986609,04
12º	Santo André	25837046,14
13º	Santos	21954556,74
14º	Piracicaba	21557591,52
15º	Cubatão	17668001,46
...		
641º	São João de Iracema	30389,73
642º	Nova Guataporanga	29362,92
643º	Pracinha	26745,63
644º	Arapeí	25888,72
645º	Torre de Pedra	22804,52

NO BRASIL

1º	São Paulo - SP	687035889,61
2º	Rio de Janeiro - RJ	329431359,90
3º	Brasília - DF	235497106,59
4º	Belo Horizonte - MG	88277462,53
5º	Curitiba - PR	83788904,46
...		
31º	Niterói - RJ	23003343,34
32º	Cuiabá - MT	22203168,44
33º	Santos - SP	21954556,74
34º	Camaçari - BA	21935897,20
35º	Natal - RN	21845480,66
...		
5566º	Aroeiras do Itaim - PI	16552,52
5567º	Ananguera - GO	15935,31
5568º	Viçosa - RN	14859,96
5569º	Santo Antônio dos Milagres - PI	13346,53
5570º	Miguel Leão - PI	11674,83

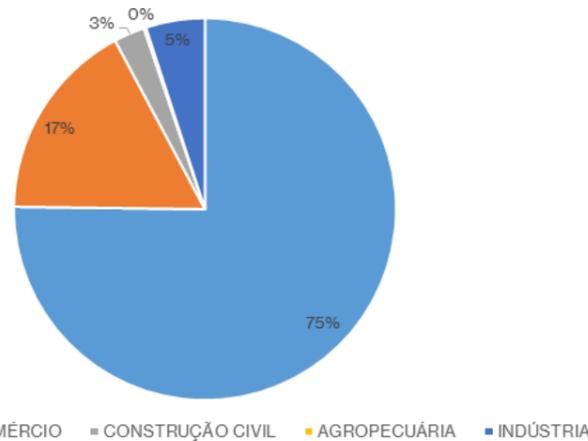
PIB a preços correntes, 2016.
Fonte: IBGE

ESTRUTURA SOCIOECONÔMICA | EMPREGO

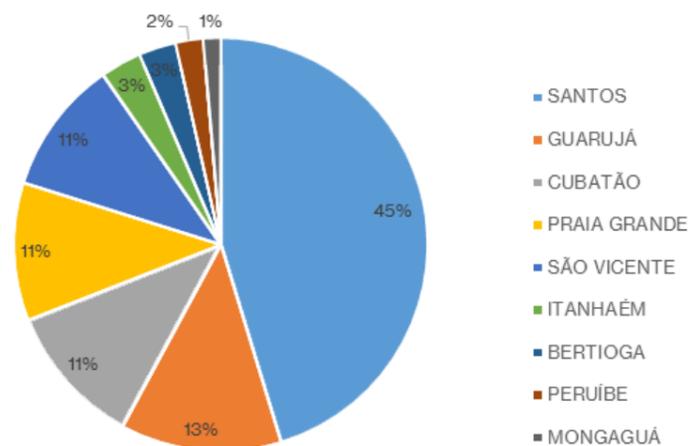
Segundo o levantamento da Fundação Sead, de 2017, os maiores empregadores formais são os setores de serviços e de comércio.

Os dados apurados pela Universidade de Santa Cecília (UNISANTA) apontam que a taxa de desemprego em 2015 em Santos era de 12,2%, e a proporção de empregos formais no município alcançam 70% dos empregos ofertados na cidade.

Outro fator relevante, apontado pela Pesquisa de Emprego e Desemprego na cidade de Santos em 2015 feito pela UNISANTA, uma vez que a região da Baixada Santista não tem uma economia uniforme, e as atividades portuárias estão concentradas em Santos ou Guarujá, o município de Santos recebe diariamente mais de 55.000 trabalhadores, enquanto de Santos a outros municípios, vão 20.000, portanto, sem a vinda desses trabalhadores, faltaria mão de obra na cidade.



Empregos por Setor 2017.
Fonte: Fundação Sead



Participação dos municípios na geração de empregos da RMBS, 2013.
Fonte: PMDE-BS

ESTRUTURA SOCIOECONÔMICA | ÍNDICE DE DESENVOLVIMENTO HUMANO (IDHM)

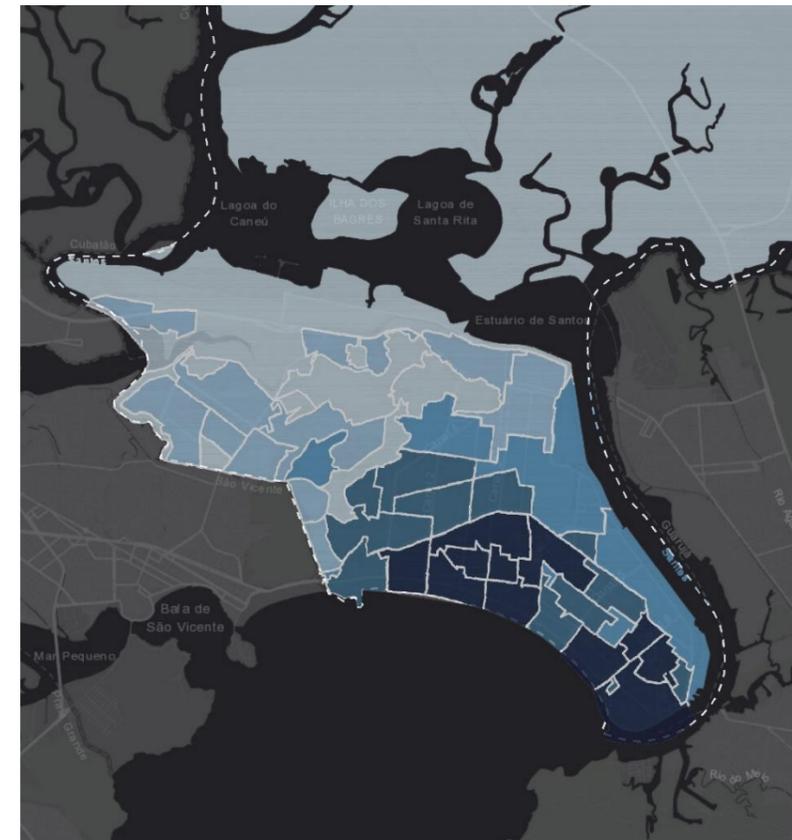
O Índice de Desenvolvimento Humano (IDHM) - Santos, calculado em 2010 pelo IBGE, é 0,840 o que situa esse município na faixa de Desenvolvimento Humano Muito Alto (IDHM entre 0,800 e 1). A dimensão que mais contribui para o IDHM do município é Renda, com índice de 0,861, seguida de Longevidade, com índice de 0,852, e de Educação, com índice de 0,807.

Santos ocupa a 6ª posição entre os 5.565 municípios brasileiros segundo o IDHM.

Quando analisado o IDHM de Santos distribuídos na cidade verificasse uma diferença significativa entre os bairros, segundo o Atlas de Desenvolvimento Humano no Brasil, 2010, na Orla do Boqueirão o índice alcança 0,956 enquanto no Dique da Vila Gilda e Vila Telma o índice cai para 0,653. Uma das metas da administração da cidade é igualar positivamente esses índices.

Em vista a esse cenário ocorrem dois movimentos migratórios contraditórios; por um lado uma parcela da população de alto poder aquisitivo e social são atraídas pela qualidade de vida de Santos; por outro lado uma parcela de menor poder aquisitivo tem migrado para São Vicente, Praia Grande e Guarujá.

IDHM por unidades de desenvolvimento



Índice de Desenvolvimento Humano, 2010.
Fonte: IBGE

NO BRASIL

1º	São Caetano do Sul - SP	0,862
2º	Águas de São Pedro - SP	0,854
3º	Florianópolis - SC	0,847
4º	Balneário Camboriú - SC	0,845
4º	Balneário Camboriú - SC	0,845
5º	Vitória - ES	0,845
5º	Vitória - ES	0,845
6º	Santos - SP	0,840
7º	Niterói - RJ	0,837
8º	Joaçaba - SC	0,827

SANTOS NO ESTADO DE SÃO PAULO

1º	São Caetano do Sul	0,862
2º	Águas de São Pedro	0,854
3º	Santos	0,840
4º	Jundiá	0,822
5º	Valinhos	0,819
...		
641º	Redenção da Serra	0,657
642º	Natividade da Serra	0,655
643º	Nova Campina	0,651
644º	Barra do Turvo	0,641
645º	Ribeirão Branco	0,639

Índice de Desenvolvimento Humano, 2010.
Fonte: IBGE

ESTRUTURA SOCIOECONÔMICA | PORTO DE SANTOS

A cidade de Santos, bem como toda a região, segundo o Plano Metropolitano de Desenvolvimento Integrado da Baixada Santista, é fortemente influenciada econômica e socialmente pela presença do Porto, que se constitui desde a origem da cidade como o principal indutor do desenvolvimento dos processos econômicos e de urbanização.

O Porto de Santos, de grande importância não apenas para o município, é considerado o maior da América Latina. O complexo portuário santista responde por quase um terço do comércio exterior do país no modal marítimo.

Assim, o Porto de Santos pode ser considerado como “A Grande Porta de Saída do Comércio Exterior Brasileiro”, onde praticamente todos os Estados brasileiros, em maior ou menor grau, utilizam-no para viabilizar suas transações comerciais Internacionais.

De acordo com o Plano de desenvolvimento e Zoneamento do Porto de Santos (PDZPS) a vocação natural do porto é atender às necessidades de movimentação de cargas dos estados do Sudeste e de grande parte do Centro-Oeste do país, alcançando uma área de influência secundária que compreende todo o restante. A área de influência do porto corresponde a 56% da Balança Comercial brasileira.

Já o Porto de Santos, por si mesmo, que, nos últimos anos, tem registrado sucessivos recordes em movimentação de carga, é responsável pela movimentação de 29% da balança comercial brasileira;



Área de Influência do Porto de Santos.
Fonte: CODESP

ESTRUTURA SOCIOECONÔMICA | PETRÓLEO E GÁS

A dinamização da economia de Santos também guarda forte relação com o início das atividades de exploração do pré-sal. A Unidade de Operações de Exploração e Produção da Bacia de Santos (UO-BS) é responsável pelos projetos de exploração e produção da Petrobras nas porções central e norte da Bacia de Santos.

O pré-sal da Bacia de Santos, que se estende por uma área de 149 mil quilômetros quadrados, possui algumas das maiores reservas de petróleo do país. A primeira produção no pré-sal da Bacia de Santos ocorreu no campo de Lula, em 1º de maio de 2009.

Segundo a Petrobras, O volume produzido por poço no pré-sal da Bacia de Santos está muito acima da média da indústria de óleo e gás. São cerca de 25 mil barris de petróleo por dia, em média. Dos dez poços com maior produção no Brasil, nove estão localizados nessa área. O mais produtivo deles está no campo de Lula, com vazão média diária de 36 mil barris de petróleo por dia.

Mesmo considerando a desaceleração e o redimensionamento dos investimentos voltados para a exploração do Pré-Sal, a implantação da unidade de negócios da Petrobras no município-sede, contribuiu para consolidar Santos como um importante parque tecnológico do Estado de Paulo, com um grande número universidades e escolas técnicas públicas e privadas.

Ainda segundo a Petrobras são 16 plataformas e 150 poços em operação apenas na Bacia de Santos, sendo que a última a entrar em operação, P77 foi entregue em março deste ano, é a terceira plataforma a entrar em produção em 2019, do total de quatro plataformas previstas pelo Plano Estratégico da empresa, para entrar em produção este ano.



Bacia de Santos.
Fonte: Rede Brasil Atual. Disponível em: <<https://www.redebrasilatual.com.br/revistas/40/para-onde-vai-o-pre-sal>>

ESTRUTURA SOCIOECONÔMICA | TURISMO

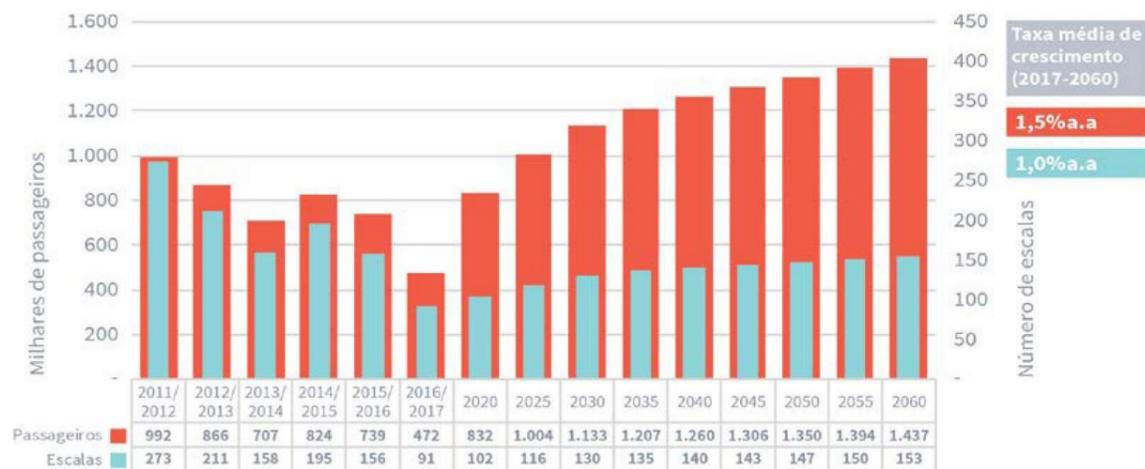
De acordo com a prefeitura de Santos 15% dos empregos formais estão ligados ao Turismo.

Santos é considerada a capital dos cruzeiros marítimos. Na temporada 2016/2017, outubro à abril, o terminal recebeu cerca de 471,7 mil passageiros, em 91 escalas. O crescimento médio, projetado no Plano Mestre do Complexo Portuário de Santos, para o volume de passageiros é de 1,5% entre 2017 e 2060. Já o número de escalas deve crescer em média 1,0% ao ano no mesmo período.

O Turismo de balneário, que tem reduzido anualmente, ainda movimenta a economia da cidade visto que recebe 5 milhões de turistas no verão, atraídos pela paisagem, arquitetura, cultura e pelos 7km de orla com maior jardim de praia no mundo. De acordo com o Censo 2010, 11,33% dos domicílios particulares permanentes são de uso ocasional.

No Réveillon, os fogos de artifício disparados de 12 balsas distribuídas pela orla da praia atraem, anualmente, 1 milhão de espectadores. Nas últimas edições, o espetáculo pirotécnico se destacou como o segundo maior do País, atrás apenas do realizado na cidade do Rio de Janeiro.

PROJEÇÃO DE DEMANDA



Projeção de demanda de Passageiros de Santos (CONCAIS).
Fonte: Plano Mestre do Complexo Portuário de Santos, 2018.



CONCAIS



Terminal Marítimo de Passageiros de Santos (CONCAIS).
Fonte: Jornal da Orla. Disponível em: <<http://www.jornaldaorla.com.br/noticias/708-terminal-de-santos-ja-recebeu-mais-de-6-milhoes-de-passageiros/>>

ESTRUTURA SOCIOECONÔMICA | ECONOMIA CRIATIVA

De acordo com o matéria divulgada na revista “Santos Cidade Criativa” a prefeitura de Santos tem reunido esforços para diversificar sua economia, impulsionado pela presença da Petrobras, a administração investe em programas e projetos, alguns deles já consolidados:

- Lei de Incentivo à Inovação: permite estimular a instalação de empresas que desenvolvem inovação, com isenção fiscal.
- Parque Tecnológico: no entorno do Centro Tecnológico da Petrobrás, será estimulada a criação de um polo de desenvolvimento, congregando, em uma mesma região, os principais atores nas áreas de pesquisa e inovação. As empresas instaladas terão isenção, por cinco anos, de IPTU, ISSQN, ITBI e Taxa de Licença. A região concentra universidades particulares, públicas e escolas técnicas, com grande atração de mão de obra técnica para atender o polo em desenvolvimento.
- Centro de Controle Operacional para o Município: interligará os serviços e concessionárias públicas, garantindo maior agilidade na solução de problemas urbanos
- Cidade Criativa da Unesco: Em 2015, Santos entrou para o grupo das “cidades criativas do cinema” contando com 9 festivais; 2 cursos superiores; 380 empresas; 5 coletivos de cinema; 1350 empregos
- Polos Criativos - Vila Criativas: as vilas criativas são espaços que tem por objetivo a inclusão social, cultural e econômica através da economia criativa. As vilas criativas promovem cursos nas áreas de gastronomia, design, artesanato, design de moda, música, dança... Ao todo são 7 Vilas Criativas criadas até 2016: Vila Criativa Mercado; Vila Criativa Zona Noroeste; Vila Criativa; Vila Criativa Orla – Ilha Criativa e Rádio Web; Vila Criativa Mercado III, Vila Criativa Ecofábrica Mercado; Vila Criativa Caruara. Expansão das Vilas Criativas: Vila Progresso; Morro da Penha; Vila Nova.



- LEGENDA
- VILA CRIATIVA MERCADO
 - VILA CRIATIVA ECOFÁBRICA
 - VILA CRIATIVA DA VILA NOVA
 - VILA CRIATIVA DA ZONA NOROESTE
 - VILA CRIATIVA DA PENHA
 - VILA CRIATIVA DA VILA PROGRESSO

Vila Criativa.
Fonte: G1. Disponível em: <<https://g1.globo.com/sp/santos-regiao/noticia/2018/10/22/vila-criativa-abre-inscricoes-para-12-novos-cursos-em-santos.ghtml>>

ESTRUTURA SOCIOECONÔMICA | PLANO METROPOLITANO DE DESENVOLVIMENTO ESTRATÉGICO DA BAIXADA SANTISTA

Segundo o Plano Metropolitano de Desenvolvimento Estratégico da Baixada Santista a região apresenta Eixos indutores de desenvolvimento, tratam-se de atividades com rápida resposta para geração de emprego e renda, são eles:

- Petróleo e Gás;
- Logística portuária;
- Construção Civil;
- Turismo;
- Obras Públicas;
- Polo Industrial da Baixada Santista;

Além da identificação dos eixos indutores o Plano propõe estratégias integradas de desenvolvimento econômico para a região:

1. Fortalecimento dos Eixos Indutores, internalizando os benefícios das atividades econômicas;
2. Apoios Institucionais para Viabilização de Projetos Estruturantes de grande escala;
3. Estratégias Municipais de Desenvolvimento Econômico;
4. Viabilização de projetos de investimentos;
5. Pré-projetos de Desenvolvimento: plano de mobilidade regional, estudo de viabilidade hidroviária e plano de desenvolvimento regional do turismo, disponibilizados para a AGEM ;
6. Alavancagem da atividade turística.

Ao analisar a composição do PIB da Baixada Santista, evidencia-se a participação do comércio 22,3%, Indústria 45,8% e Serviços 31,9%, sendo esse último representado grande parte pelas atividades portuárias em Santos.

Segmento	Valor Adicionado Fiscal	2010	%
Agropecuária	Agricultura, Pecuária e Outros Produtos Animais (Em reais de 2012)	2.957.903	0
Comércio	Comércio (Em reais de 2012)	5.605.162.823	22,3
	Indústria Total	11.531.143.251	45,8
	Indústria-Extrativa	396.727.195	1,6
	Indústria-Minerais Não Metálicos (Em reais de 2012)	110.356.781	0,4
	Indústria-Metalurgia Básica-Ferrosos (Em reais de 2012)	1.287.952.432	5,1
	Indústria-Material de Transporte-Montadoras e Autopeças (Em reais de 2012)	209.955.580	0,8
	Indústria-Produtos de Metal (Em reais de 2012)	65.952.301	0,3
	Indústria-Produtos de Plástico (Em reais de 2012)	18.376.256	0,1
	Indústria-Têxtil (Em reais de 2012)	24.597.697	0,1
	Indústria-Vestuário e Acessórios (Em reais de 2012)	21.612.205	0,1
	Indústria-Produtos Alimentícios (Em reais de 2012)	283.241.817	1,1
	Indústria-Edição, Impressão e Gravações (Em reais de 2012)	18.110.846	0,1
	Indústria-Reciclagem (Em reais de 2012)	37.094.066	0,1
	Indústria-Produtos Químicos (Em reais de 2012)	2.691.354.945	10,7
	Indústria-Combustíveis (Em reais de 2012)	6.283.665.053	24,9
	Indústria-Papel e Celulose (Em reais de 2012)	36.458.934	0,1
Serviços	Valor Adicionado Fiscal dos Serviços (Em reais de 2012)	8.042.937.915	31,9
Total	Valor Adicionado Fiscal-Total (Em reais de 2012)	25.185.319.222	100

Valor Adicionado Fiscal da Região Metropolitana da Baixada Santista, 2010.

Fonte: PMDE-BS

Região Metropolitana da Baixada Santista	2011	%
01-Extrativa Mineral	321	0,1
02-Prod. Mineral não metálico	898	0,2
03-Indústria Metalúrgica	9.680	2,4
04-Indústria Mecânica	1.222	0,3
05-Elétrico e Comunic	104	0
06-Material de Transporte	1.456	0,4
07-Madeira e Mobiliário	339	0,1
08- Papel e Gráf	1.417	0,4
09-Borracha, Fumo, Couros	339	0,1
10-Indústria Química	6.046	1,5
11-Indústria Têxtil	1.161	0,3
12-Indústria Calçados	23	0
13-Alimentos e Bebidas	4.720	1,2
14-Serviço Utilidade Pública	3.267	0,8
15-Construção Civil	26.313	6,6
16-Comércio Varejista	77.648	19,5
17-Comércio Atacadista	7.266	1,8
18-Instituição Financeira	6.127	1,5
19-Adm Técnica Profissional	64.247	16,1
20-Transporte e Comunicações	49.401	12,4
21- Aloj Comunic	55.213	13,9
22-Médicos Odontológicos Vet	16.575	4,2
23-Ensino	15.034	3,8
24-Administração Pública	48.512	12,2
25-Agricultura	875	0,2
Total	398.204	100

Empregos da Região Metropolitana da Baixada Santista por Setor, 2011.

Fonte: PMDE-BS

ESTRUTURA SOCIOECONÔMICA | PLANO METROPOLITANO DE DESENVOLVIMENTO ESTRATÉGICO DA BAIXADA SANTISTA

O Plano Metropolitano de Desenvolvimento Estratégico da Baixada Santista 2014 – 2030 (PMDE- BS), ao abordar o tema Desenvolvimento Econômico, identifica a previsão de investimentos até 2030 para a região, sendo a maior parte desses investimentos diretamente aplicados no Município de Santos, pois estão relacionados às atividades portuárias.

RMBS	Eixos	Total de Empreendimentos	R\$ (milhões)	Part. (%)
Desenvolvimento Econômico	Petróleo e Gás	13	114.207,00	69,74%
	Logística Portuária	50	23.014,00	14,05%
	Polo Industrial da Baixada Santista		-	-
	Construção Civil	2	380,00	0,23%
	Turismo	2	513,00	0,31%
	Total	65	138.114,00	100%

Oportunidades de investimentos por Eixo de Desenvolvimento Econômico, até 2030
Fonte: PMDE-BS

A partir dos cenários construídos, através de comparação de dados e potencialidades, são apontadas tendências, objetivos, metas e estratégias por Eixo temático do PMDE-BS.

Eixo Temático	Principais Tendências Identificadas
Desenvolvimento Econômico	Aumento da participação do setor de serviços no valor adicionado dos municípios;
	Centralização de investimentos na proximidade de áreas molhadas (dotadas de acesso aquaviário), com efeitos no aumento da concentração de emprego em Santos e municípios vizinhos;

Fonte: PMDE-BS

Eixo Temático	Objetivos Propostos
Desenvolvimento Econômico	<ul style="list-style-type: none"> Estimular o crescimento econômico equalizado por meio da atração de investimentos privados de forma descentralizada Ampliar o apoio institucional do Governo do Estado de São Paulo para a viabilização dos projetos estruturantes mais relevantes para a Baixada Santista; Fomento ao desenvolvimento e a consolidação de atividades econômicas e cadeias produtivas e de negócios novos ou implantação de programas para cada cadeia econômica existente nos municípios da RMBS; Inserir as cadeias de negócios e os empreendedores junto às oportunidades geradas pelos projetos estruturantes e investimentos públicos e privados previstos.

Fonte: PMDE-BS

Ao analisar as tendências apontadas, evidencia-se o direcionamento dos objetivos e metas do PMDE-BS para descentralizar a economia da região. Uma vez que Santos e Cubatão concentram mais de 60% do PIB da baixada santista, concentram também a maior parte de ofertas de emprego e consequentemente, contribui para o aumento dos deslocamentos pendulares e sobrecarga nas vias metropolitanas.

Outro fator importante abordado pelo plano é a dependência dos municípios, sobretudo de Santos, dos setores econômicos relacionados ao Porto, para dinamizar a economia o plano estabelece estratégias de fomento ao desenvolvimento de novas cadeias produtivas.

Fica evidente que para atingir as metas do PMDE-BS são necessárias sinergias intensas entre os investimentos privados previstos e as ações dos municípios nessas mesmas áreas de atuação.

Municípios	Valor Adicionado (em mil reais)				Impostos (em mil reais)	PIB (em mil reais)	Participação na Baixada Santista
	Agropecuária	Indústria	Serviços Administração Pública	Total (exclusive Administração Pública)			
Cubatão	902	10.055.569	795.267	4.752.510	2.063.754	17.668.001	28%
Guarujá	34.357	1.358.744	1.314.438	4.171.668	1.026.645	7.905.851	13%
Itanhaém	45.488	119.712	413.673	938.810	85.600	1.603.283	3%
Mongaguá	6.905	125.830	223.374	509.497	48.091	913.697	1%
Peruibe	25.334	132.372	263.694	709.743	59.546	1.190.689	2%
Praia Grande	3.653	735.548	1.301.225	3.739.906	400.744	6.181.076	10%
Santos	3.514	1.937.724	2.217.559	15.123.211	2.672.549	21.954.557	35%
São Vicente	2.977	428.518	1.304.832	2.999.511	310.619	5.046.457	8%
Baixada Santista	123.130	14.894.017	7.834.061	32.944.856	6.667.548	62.463.612	100%

PIB da Baixada Santista, 2016.

Fonte: Fundação Sead

ESTRUTURA SOCIOECONÔMICA | PLANO DIRETOR

**CAPÍTULO III
DO DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO**

Art. 6º A política municipal de desenvolvimento econômico é baseada na sustentabilidade ambiental e no desenvolvimento social, com vistas a assegurar o compromisso com a qualidade de vida da população, com o bem-estar geral da sociedade, com a inclusão social e com a aceleração do desenvolvimento da Região Metropolitana da Baixada Santista – RMBS.

Art. 7º São objetivos das políticas públicas de Desenvolvimento Econômico:

- I. - Consolidar a posição do Município como polo de desenvolvimento tecnológico, de inovação e de economia criativa;
- II. - Desenvolver potencialidades e promover a dinamização das vocações locais, tais como: tecnologia, turismo, pesca, construção civil, comércio e serviços, economia criativa, exploração do petróleo e gás e atividades portuárias, logísticas e retroportuárias, favorecendo a oferta de emprego e geração de renda e buscando a participação da iniciativa privada nos investimentos necessários;
- III. - Estimular o surgimento de novos negócios, especialmente daqueles que se enquadrem nas vocações do Município;
- V. - Potencializar as oportunidades decorrentes da exploração do petróleo e gás; V - Potencializar as oportunidades de implantação de indústrias sustentáveis;
- VI. - Aumentar a competitividade regional;
- VII. - Fortalecer a cultura empreendedora;
- VIII. - Estimular o desenvolvimento econômico em áreas com vulnerabilidade social;
- IX. - Compatibilizar o desenvolvimento econômico do Município e a sua polaridade como centro comercial e de serviços com o desenvolvimento social e cultural, a proteção ao meio ambiente, a configuração do espaço urbano pautado pelo interesse público e a busca da redução das desigualdades sociais locais e regionais.

DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO DESAFIOS

Pelo Porto de Santos, o maior da América Latina, passa 25% de toda a carga que entra e sai do Brasil. Há ainda outros setores, como turismo, serviço e pesca que geram empregos e renda. Estimular o desenvolvimento econômico da cidade é um dos objetivos do Plano Diretor.

Entenda

Vocações locais: tecnologia, turismo, pesca, construção civil, comércio e serviços, economia criativa, exploração do petróleo e gás e atividades portuárias e retroportuárias



Fonte: Prefeitura de Santos

PORTO DE SANTOS

Introdução

Infraestrutura

Marcos históricos

Lei de Modernização dos Portos

Proposta de Revisão da Poligonal do Porto de Santos

Relação Porto - Cidade

Planos e Projetos

PORTO DE SANTOS | INTRODUÇÃO

Atualmente o Porto de Santos é o maior complexo portuário da América Latina, de acordo com dados da Companhia Docas do Estado de São Paulo (CODESP), responsável por um terço das trocas comerciais brasileiras e gera cerca de 31.734 empregos diretamente relacionados à atividade portuária – cerca de 18% do total de trabalhadores formais do município de Santos.

O porto concentra 26,5% do comércio internacional brasileiro e do total do comércio internacional do estado paulista (em valores), cerca de 60% são embarcados ou desembarcados através do Porto de Santos.

Sua área de influência econômica engloba mais de 50% do PIB do Brasil e 49% da produção nacional.

O Complexo está situado à 65 Km da grande São Paulo, maior mercado consumidor e produtor do país, e conecta-se à sua Zona Prioritária de influência, regiões com potencial gerador de cargas do porto, por meio rodoviário, ferroviário, hidroviário e dutoviário.

A área portuária de Santos vem passando por um intenso processo de modernização desde 1993, que contribui especialmente para a maior agilização na movimentação das cargas por meio de recursos mais avançados.



Área de Influência do Porto de Santos.
Fonte: CODESP

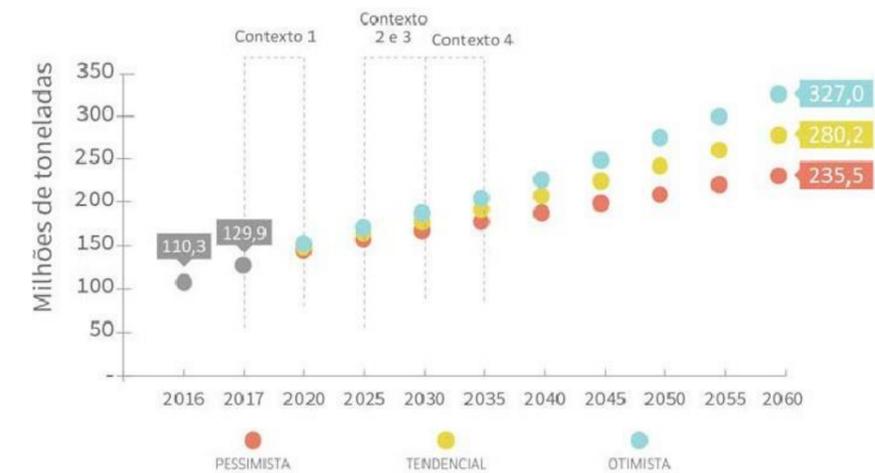
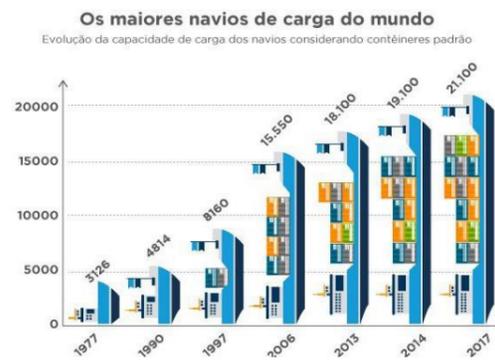
PORTO DE SANTOS | INFRAESTRUTURA

O Porto dispõe hoje de 55 terminais marítimos e retroportuários e disponibilizam 72 berços de atracação, dos quais 18 são de terminais privados. Sua área útil totaliza 7,8 milhões de metros quadrados e seu canal de navegação, com profundidade de 15 metros e largura de 220 metros.

No Porto de Santos, o calado operacional (medida entre o ponto mais baixo da quilha do navio e a superfície da água) permitido para a atracação de embarcações é de cerca de 13 m. Os maiores navios cargueiros do mundo já possuem 16 m de calado.

Principais Serviços do Porto de Santos:

- Embarque e Descarga de mercadorias;
- Armazenagem;
- Atracação/Amarração;
- Praticagem;
- Rebocadores;
- Fornecimento de consumo de bordo;
- Retirada de resíduos das embarcações;
- Abastecimento de energia;
- Abastecimento de água;
- Abastecimento de combustível à navios;
- Tratamento fitossanitário;
- Serviços de logística;
- Transporte;
- Soluções para cargas especiais e de projetos;



PORTO DE SANTOS | MARCOS HISTÓRICOS

Século XVI : início das atividades

1892 : início do primeiro Porto Organizado do Brasil, construção de 260m de cais - Porto Valongo

1910 : construção da Usina de Itatinga – suprimento energético para o Porto

1890 : administração e operação – Companhia Docas de Santos (Privado concessão 90 anos)

1980 : administração Empresa de Portos do Brasil S/A. (Portobras)

1990 : administração passa para a Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp)

1993: entrou em vigor a Lei de Modernização dos Portos (Lei nº8.630/93)

1987 : terminal de containers

2002 : regulamentada a delimitação da Área do Porto Organizado de Santos (Decreto 4.333/2002)

2013 : Lei de Modernização dos Portos (Lei nº 12815/2013)

2018 : proposta de revisão da Poligonal da Área do Porto organizado de Santos.



Porto de Santos, 1882.

Fonte: Fundação Pinacoteca Benedicto Calixto. Disponível em: < <http://www.novomilenio.inf.br/santos/calixt02.htm> >



Usina de Itatinga.

Fonte: CODESP. Disponível em: <<http://www.portodesantos.com.br/infraestrutura/energia-eletrica/>>



Porto de Santos, 1923.

Fonte: Fundação Pinacoteca Benedicto Calixto. Disponível em: < https://pt.wikipedia.org/wiki/Hist%C3%B3ria_de_Santos#/media/File:Santos_in_the_1900s.jpg >

PORTO DE SANTOS | LEI DE MODERNIZAÇÃO DOS PORTOS LEI Nº 12815/2013

Com o processo de estatização e com o fim da concessão à companhia de docas Santos o Porto passou por um período de reestruturação e concessão das áreas portuárias para empresas privadas, através da Lei de Modernização dos Portos, que tem resultado em sucessivos recordes de movimentação de carga.

A Lei estruturou as instalações portuárias em instalações portuárias que se localizam dentro de portos organizados e instalações portuárias que se localizam fora de portos organizados.

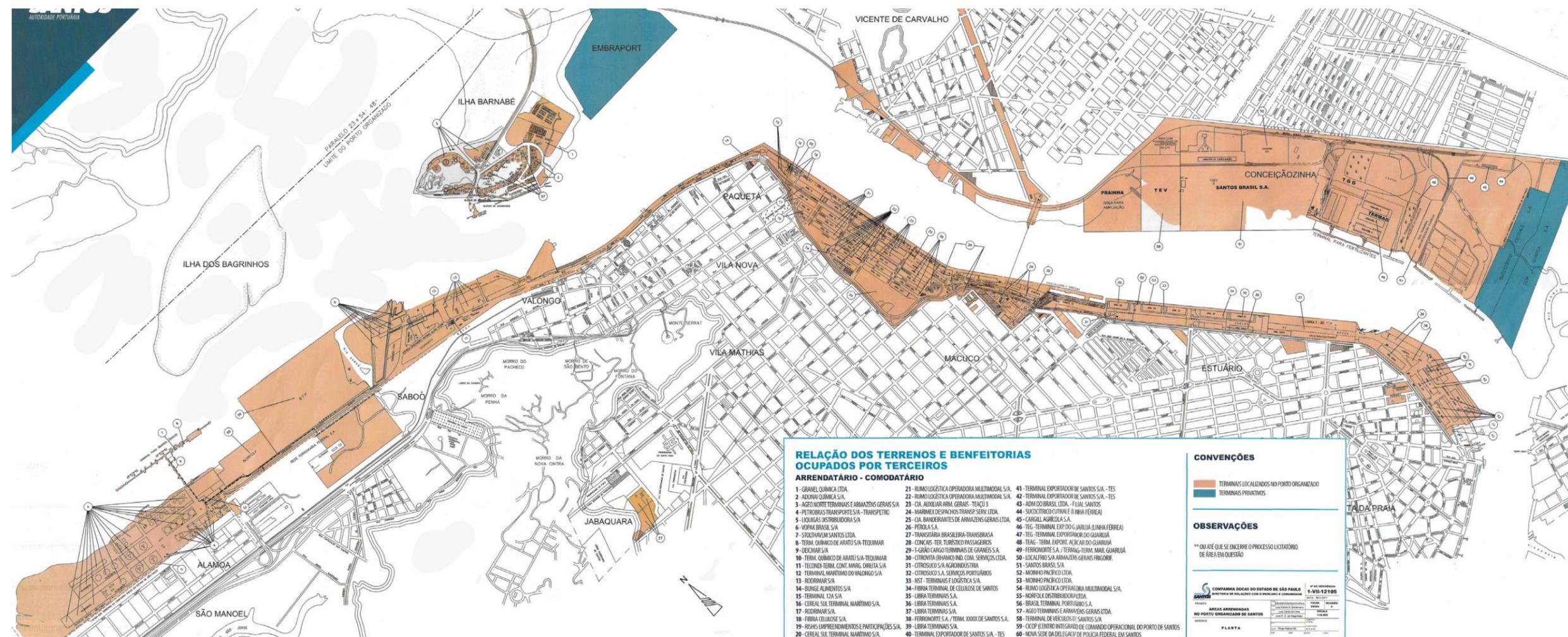
Os portos organizados (terminais Públicos) podem ser explorados diretamente pela União ou indiretamente, através de delegação a estados, municípios ou sociedades de economia mista, ou até mesmo concessão a empresas privadas.

Já instalações portuárias localizadas fora de portos organizados são os Terminais de Uso Privado são explorados pela iniciativa privada.

Para além das diretrizes de concessão de terminais para a iniciativa privada, a Lei estabeleceu meios de organização, funcionalidade, eficiência e modernização dos portos. O porto deixou de ser o operador portuário para se tornar a Autoridade Portuária, com aporte do Órgão Gestor de Mão – de - obra (OGMO) e o Conselho de Autoridade Portuária (CAP) em todos os portos organizados. Ao Conselho de Autoridade Portuária compete estabelecer diretrizes de ações para o desenvolvimento do porto. O conselho reúne representantes do setor público, operadores, trabalhadores e usuários portuários.

Dentre as atribuições da CAP vale ressaltar o Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto, e a responsabilidade de assegurar o cumprimento das normas e Leis de proteção ao meio ambiente.

Apesar das concessões de operações para a iniciativa privada e o avanço tecnológico, terem melhorado o desempenho na movimentação de cargas, esse processo resultou na redução da massa de trabalhadores na atividade portuária.



Mapa terminais do Porto de Santos.
Fonte: Prefeitura de Santos.

PORTO DE SANTOS | PROPOSTA DE REVISÃO DA POLIGONAL DA ÁREA DO PORTO ORGANIZADO DE SANTOS

Á área do Porto é constituída por espaços terrestres e aquáticos que compreendem as instalações portuárias e a infraestrutura de proteção e de acesso ao porto organizado, a delimitação dessas áreas se através da Poligonal regulamentada pelo Decreto nº 4.333 de 2002.

Segundo o Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil podem compor a área do Porto Organizado:

- Áreas de propriedade da CODESP;
- Áreas de propriedade da União já administradas pela CODESP;
- Áreas de propriedade da União que estejam livres;
- Áreas que, mesmo não pertencentes à União ou à CODESP, a autoridade portuária possua direito de explorá-las.

No entanto não podem ser atingidas:

- Áreas que não sejam de propriedade da União ou da CODESP, e que a autoridade portuária não tenha direito de explorá-las;
- Áreas de propriedade da União afetadas a atividades cujo aproveitamento pelo porto organizado cause conflitos de uso;
- Áreas de propriedade da União sob a posse legal de terceiros, por meio de instrumentos como a inscrição de ocupação, o aforamento, a cessão de direito real ou outro instrumento jurídico que assegure o direito de uso e fruição dos respectivos imóveis;
- Áreas de propriedade da União, mesmo que livres, não sejam de interesse para exploração pelo porto público.

A área do Porto Organizado de Santos está em processo de revisão, o Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil apresenta cinco argumentos para a defesa dessa revisão:

1. O Decreto de 2002 não define com precisão os limites físicos da área do porto, sendo necessário o georeferenciamento dos mesmos;
2. Fora da área do Porto Organizado, há áreas públicas que estão sob domínio ou posse regular da autoridade portuária, que devem ser incorporados à Poligonal;
3. Os espaços aquáticos atualmente utilizados e administrados pela administração do porto possuem trechos fora da área do Porto Organizado, e também há áreas outrora utilizadas desativadas, ou sob responsabilidade de outra autoridade;
4. Há áreas privadas no porto organizado de Santos.
5. Há terrenos da União na área do Porto Organizado de Santos, mas destinados para finalidade incompatível com a atividade portuária.

O projeto está passando por audiências públicas e revisões para devida aprovação.



Poligonal Atual do Porto Organizado de Santos.

Fonte: Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil. Disponível em: < <http://www.transportes.gov.br/poligonais.html> >



Poligonal Proposta Organizado de Santos.

Fonte: Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil. Disponível em: < <http://www.transportes.gov.br/poligonais.html> >

PORTO DE SANTOS | RELAÇÃO PORTO CIDADE

O porto cresceu fechando-se para a cidade, fechamento esse representado pelos muros, gradis, portões e controle de acesso. A construção de muros no cais escondeu o mar da cidade.

A cidade sofreu diversos impactos, lugares, paisagens e usos foram sendo substituídos, os armazéns de estocagem de café onde antes estavam os grandes casarões das famílias abastadas no Valongo, afastaram os moradores para a região de Vila Nova e Paquetá.

As barcas de abastecimento da cidade deixaram de atracar no centro da cidade.

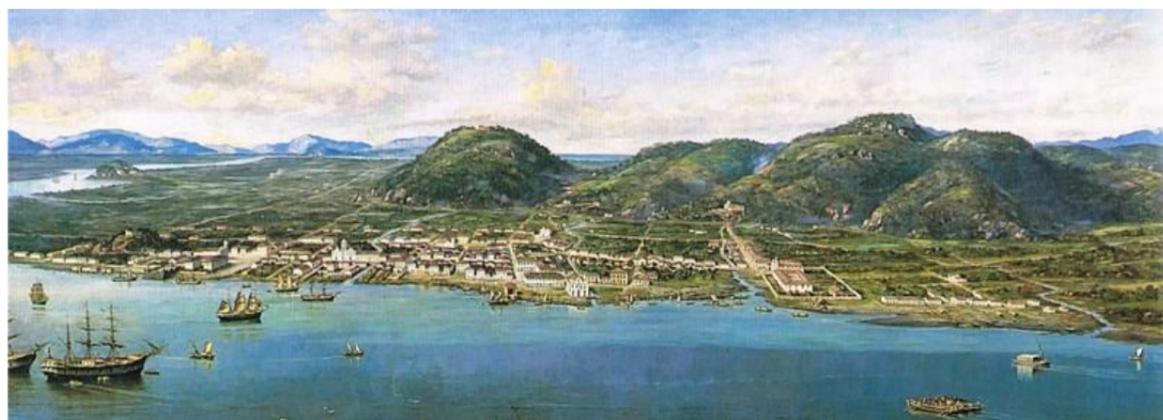
Dada a importância econômica e rápido crescimento foram necessárias obras de saneamento que tiveram grande impacto na urbanização da cidade de Santos.

CAFÉ + FERROVIA + PORTO ORGANIZADO + SANEAMENTO = CRESCIMENTO PORTO E CIDADE

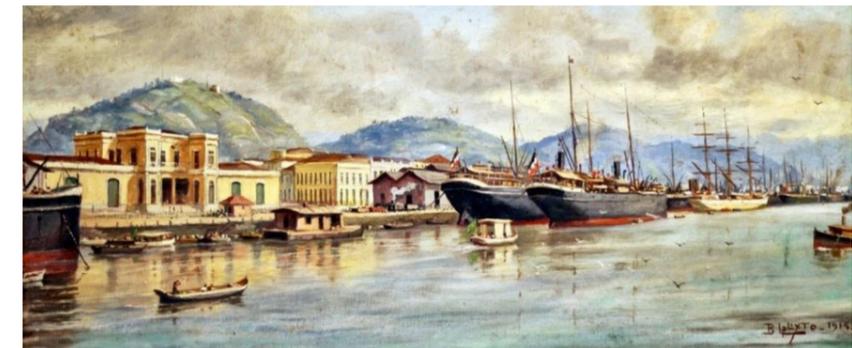
Após a grande expansão devido a economia cafeeira outro aspecto que modificou a infraestrutura e a dinâmica portuária e urbana foi o advento do contêiner. Esse novo modo de transporte de cargas exigiu mais espaço de armazenamento, pátios de manobra, carga e descarga, além do calado dos navios exigirem maior profundidade do canal do estuário.

O porto de Santos entrou em nova fase de exploração, a partir da Lei 8630/93, conhecida como Lei da modernização dos portos, com arrendamento de áreas e instalações à iniciativa privada, mediante licitações públicas. De modo geral, essa Lei permitiu a entrada do capital privado, novos investimentos e uma nova fase de modernização.

As transformações produzidas no setor do transporte aquaviário impactam as estruturas portuárias e urbanas. Embarcações cada vez maiores e mais especializadas demandam um novo sistema capaz de atender às novas necessidades, seja na modernização da infraestrutura, nas operações ou na expansão territorial. A cidade, no entanto, não acompanhou a acelerada evolução tecnológica portuária, trazendo conflitos vivenciados diariamente pelo cidadão santista. Os armazéns, outrora utilizados para estocagem de produtos, estão abandonados e sem uso, a cidade perdeu o contato com a linha d'água no estuário, conflitos de tráfego de veículos de passeio, caminhões, trens e pedestres são recorrentes, desalinhamento interesses da administração urbana e portuária, frequentemente impedem novos investimentos na cidade.



Porto de Santos 1822. Benedito Calixto.
Fonte: UNISANTA. Disponível em: <http://www.portocidade.unisanta.br/fotos/santos_sec_xviii_e_xix/cidade/>



Porto de Santos 1914, embarque barcas, travessia de passageiros.
Fonte: Benedito Calixto. Disponível em: <<http://www.novomilenio.inf.br/santos/calixt65.htm>>



Porto de Santos 1902, embarque barcas, travessia de passageiros.
Fonte: Novo milenio. Disponível em: <<http://www.novomilenio.inf.br/santos/fotos074a.htm>>



Porto de Santos 2017, embarque barcas, travessia de passageiros.
Fonte: mobilize. Disponível em: <<http://www.mobilize.org.br/noticias/10510/santos-planeja-terminal-inter-modal-de-barcas.html>>

PORTO DE SANTOS | RELAÇÃO PORTO CIDADE

Síntese EVOLUÇÃO PORTO - CIDADE

1822 - A atividade cafeeira alimenta a movimentação de cargas do Porto de Santos. Início do crescimento urbano na região do Valongo.

1892 - Se torna o primeiro Porto Organizado do país. Neste ano foram entregues trechos do cais Valongo.

Deu-se início à expansão portuária e urbana no sentido leste, em direção a Outeirinhos.

1897 – Expansão urbana para as regiões de Paquetá e Vila Nova, em decorrência da instalação da São Paulo Railway.

1909 – Ocorre a expansão urbana para as regiões de Paquetá e Outeirinhos.

Finalização do cais de Outeirinhos

Consolidação da ocupação urbana no entorno portuário.

1935 - Diminuição da movimentação de cargas.

Período de guerras.

Crescimento lento do cais para a região de Outeirinhos e Macuco.

Instalação de terminais de grãos líquidos na ilha de Barnabé.

1950 – Incremento das atividades portuárias.

Conclusão da construção do cais acostável no Macuco e no Saboó. Crescimento urbano nas regiões do Saboó, Macuco, Ponta da Praia e Guarujá.

1968 – Finalização do cais no Macuco.

Ocupação urbana na área norte da cidade, no Saboó e na Alemoa.

Continua a ocupação da margem direita, na região da Ponta da Praia.

1976 – As áreas destinadas ao cais acostável foram integralmente ocupadas na margem direita, com a construção da Alemoa e Ponta da Praia.

Instalações e investimentos portuários na margem esquerda, com a consequente ocupação do entorno.

1980 – Companhia Docas do Estado de São Paulo (CODESP).

Cais, terminais e indústrias implantados na margem esquerda, nas cidades de Cubatão e Guarujá.

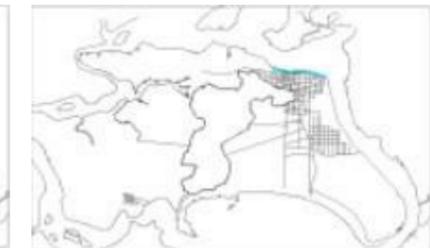
Consolidação das comunidades no entorno portuário.



Crescimento Urbano x expansão Portuária, 1822.
Fonte: SALES, Pedro Manuel Rivaben



Crescimento Urbano x expansão Portuária, 1897.
Fonte: SALES, Pedro Manuel Rivaben



Crescimento Urbano x expansão Portuária, 1903.
Fonte: SALES, Pedro Manuel Rivaben



Crescimento Urbano x expansão Portuária, 1921.
Fonte: SALES, Pedro Manuel Rivaben



Crescimento Urbano x expansão Portuária, 1935.
Fonte: SALES, Pedro Manuel Rivaben



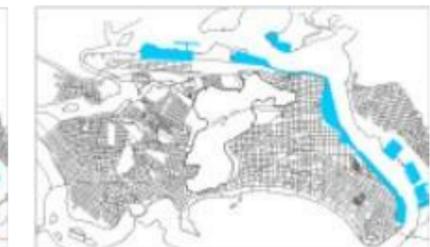
Crescimento Urbano x expansão Portuária, 1950.
Fonte: SALES, Pedro Manuel Rivaben



Crescimento Urbano x expansão Portuária, 1968.
Fonte: SALES, Pedro Manuel Rivaben



Crescimento Urbano x expansão Portuária, 1976.
Fonte: SALES, Pedro Manuel Rivaben



Crescimento Urbano x expansão Portuária, 1980.
Fonte: SALES, Pedro Manuel Rivaben

PORTO DE SANTOS | RELAÇÃO PORTO CIDADE

Situação atual

- Conflitos entre pedestres e ferrovia;
- Conflitos entre automóveis e caminhões;
- Ruídos e apitos nas passagens em nível;
- Perda do Waterfront;
- Muros entre o porto e a cidade;
- Administração do Porto Copesp (Federal)

Parcerias entre a CODESP e a Prefeitura de Santos

- Criação da Secretaria de Assuntos Portuários e Marítimos de Santos (SEPORT) em 2005, hoje Secretaria de Assuntos Portuários, Indústria e Comércio.
- Centro de excelência portuária (CENEP): centro de treinamento profissional voltado aos trabalhadores que desempenham funções correlatas às atividades portuárias.



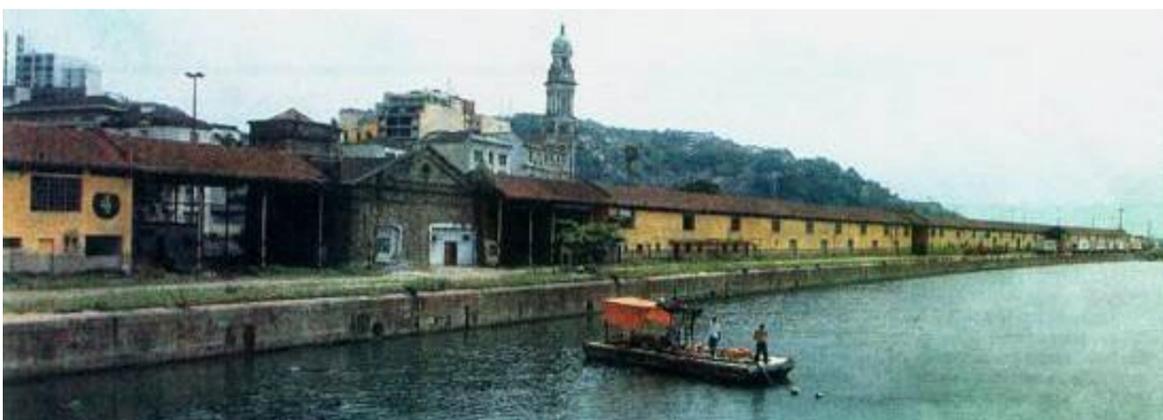
Armazéns Porto Valongo 2018
Fonte: Acervo JLAA



Armazéns Porto Valongo 2018
Fonte: Acervo JLAA



Armazéns Porto Valongo 2018
Fonte: Acervo JLAA



Armazéns Porto Valongo 2004
Fonte: Acervo JLAA

PORTO DE SANTOS | PLANOS E PROJETOS

Passarelas para Pedestres - A obra visa eliminar o conflito entre o tráfego de pessoas e o ferroviário nos seguintes locais: Alfândega, prédio da Dirop (área de Operações Logísticas), Canal do Mercado, Praça da Santa e Conceiçãozinha. As intervenções permitirão o aumento da velocidade das composições de 10,8 km/h para 15 km/h, a redução do tempo de permanência de vagões e locomotivas, além de garantir maior segurança aos pedestres. A iniciativa aguarda a conclusão do projeto executivo das passarelas e sua aprovação pelos órgãos envolvidos, além da contratação de empresa para realização do empreendimento.

Porto Valongo – a área compreendida entre os armazéns 1 ao 8 está de desativada a mais de 20 anos devido, entre outros motivos, a falta de espaço para as atividades portuárias e retroportuárias, o espaço foi utilizado pela CODESP para o depósito de embarcações, equipamentos e canteiro de obras, atualmente esforços entre a prefeitura e a CODESP tem retirado o material por anos depositados no local. Foram elaborados ao menos três projetos para a região com o objetivo de retomar o contato da população e dos turistas com o estuário, resgate da identidade portuária santista e eliminação de conflitos Porto - Cidade.

Muro verde - após a concessão à iniciativa privada a barreira entre a cidade e o Porto ficou ainda mais evidente, com os muros dos terminais, para amenizar esse distanciamento o terminal da ADM do Brasil construiu um novo modelo de Muro Verde e com uma discreta permeabilidade visual.



Muros ADM do Brasil
Fonte: Prefeitura de Santos. Disponível em: < <http://www.santos.sp.gov.br/?q=noticia/vegetacao-muda-aspecto-de-avenida-portuaria> >



Passarela Alfândega
Fonte: Acervo JLAA



Diretrizes Porto Valongo
Fonte: Prefeitura de Santos

PORTO DE SANTOS | PLANOS E PROJETOS

A RUMO, em parceria com a CODESP, apresentou em 2016 um conjunto de projetos que visavam melhorar a acessibilidade ao Porto de Santos.

1. Os principais conflitos abordados e seus respectivos projeto:

Conflito rodoferroviário na região do Armazém 01 e falta de pátio e retropátio do Valongo para viabilização de atividades portuárias.

Projeto: como alternativa ao projeto “Mergulhão” desenvolvido pela Arup em 2012, cujo o alto custo de execução e dificuldade de realização da obra a inviabilizaram, a RUMO apresentou um novo projeto que previa a integração porto cidade através de passarelas, o aproveitamento turístico e de serviços na região dos armazéns a 4 e eliminação de conflito rodoferroviário por meio de Viaduto.

2. Conflito entre circulação e manobras ferroviárias e conflito com pedestres no Paquetá.

Projeto: construção de uma terceira linha ferroviária em todo o trecho entre a saída do pátio do Valongo e até a região do prédio da DIROP, de forma a permitir a circulação em linha dupla/ cruzamento de trens no trecho do Paquetá; eliminação dos conflitos com tráfego de pedestres e veículos atuais e futuros por meio de passarelas;

3. Conflito rodoferroviário na região do prédio da DIROP

Projeto: construção de viaduto e passarela, além do remanejamento do viário local, para permitir a segregação do tráfego ferroviário de circulação do tráfego rodoviário e circulação de pedestres no local.

4. Estrutura ferroviária deficiente e conflito com pedestres em Outeirinhos.

Projeto: construção de viaduto e passarela, além do remanejamento do viário local, para permitir a segregação do tráfego ferroviário de circulação do tráfego rodoviário e circulação de pedestres no local, além de permitir maior aproveitamento da capacidade instalada das moegas do MOEGÃO.

5. Estrutura ferroviária deficiente no Corredor de Exportação (COREX) e conflito rodoferroviário no GATE18.

Projeto: em parceria com TXXXIX, Dreyfus, Cargill e ADM, foram realizados estudos de simulação para dimensionamento da capacidade e da localização das moegas ferroviárias, esteiras entre as moegas e os armazéns e das linhas férreas.

6. Estrutura ferroviária deficiente no Macuco: apoio ao COREX e necessidade de atendimento a novo projeto de celulose.

Projeto: aumento da capacidade com compartilhamento de linhas entre COREX, T-grão e Celulose.



Fonte: RUMO

ESTRUTURAS LOGÍSTICAS DE ACESSO

Corredor Logístico Estratégico

Acessos a Santos

Projeto Nova Entrada de Santos

Acessos ao Porto de Santos

ESTRUTURAS LOGÍSTICAS DE ACESSO | CORREDOR LOGÍSTICO ESTRATÉGICO

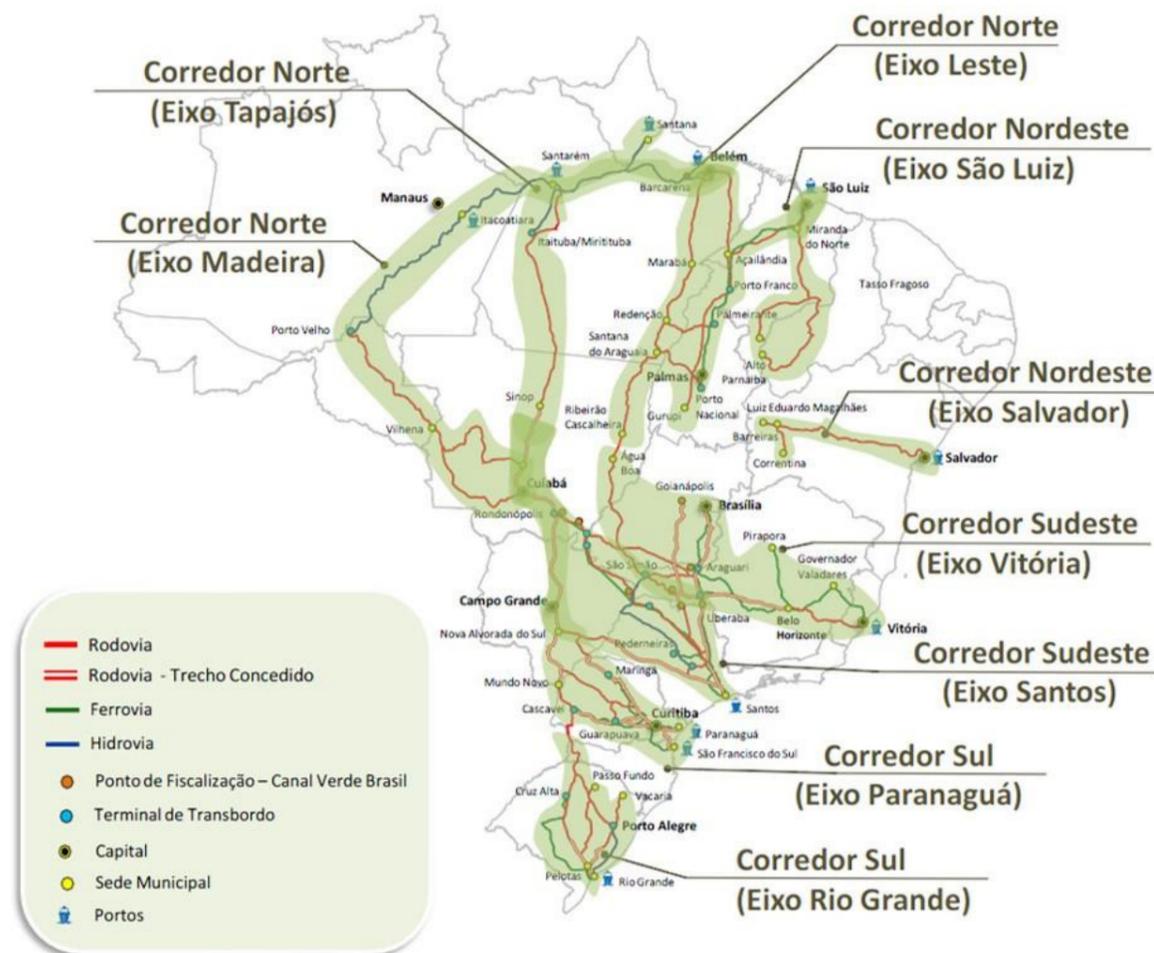
O Ministério da Infraestrutura desenvolveu, em 2017, um projeto chamado “Corredores Logísticos Estratégicos” onde apresenta uma visão panorâmica e diagnóstica do momento atual das infraestruturas de transportes, voltada principalmente para a identificação e caracterização de Corredores Logísticos Estratégicos no âmbito do território nacional.

Dentro desse Relatório a Cidade de Santos está situada no Corredor Sudeste, tendo evidente destaque devido à presença do Porto.

Corredores Logísticos de Desenvolvimento – Eixo Santos:

Corredores Logísticos de Desenvolvimento

Os corredores estratégicos de desenvolvimento são lugares ou eixos onde se viabilizam negócios, por meio de investimentos e da constituição de mercados produtores e consumidores, servindo-se de um complexo feixe de facilidades econômicas e sociais. Entre as quais, salienta-se, em sua função indutora do desenvolvimento, a existência de um sistema viário adequado sob a forma de corredor de transportes.



Corredores Logísticos
Fonte: Relatório Corredores Logísticos Estratégicos

O mesmo Ministério, em 2015, elaborou o Projeto “Centros de Integração Logística – CILs” que contempla estudos e pesquisas para desenvolvimento e implementação de Centros de Integração Logística com vistas a subsidiar políticas públicas voltadas à promoção da intermodalidade no transporte de cargas. Santos aparece nesse relatório como área prioritária para implantação de CIL’s.

Centros de Integração Logística – CILs

São estruturas de integração que oferecem serviços visando cooperar para um transporte otimizado de produtos. Dentro do projeto estratégico de um plano de investimentos do governo que visa à redução dos custos de transporte, por meio do incentivo à integração dos modos de transportes.

CIL Potencialidade “A”

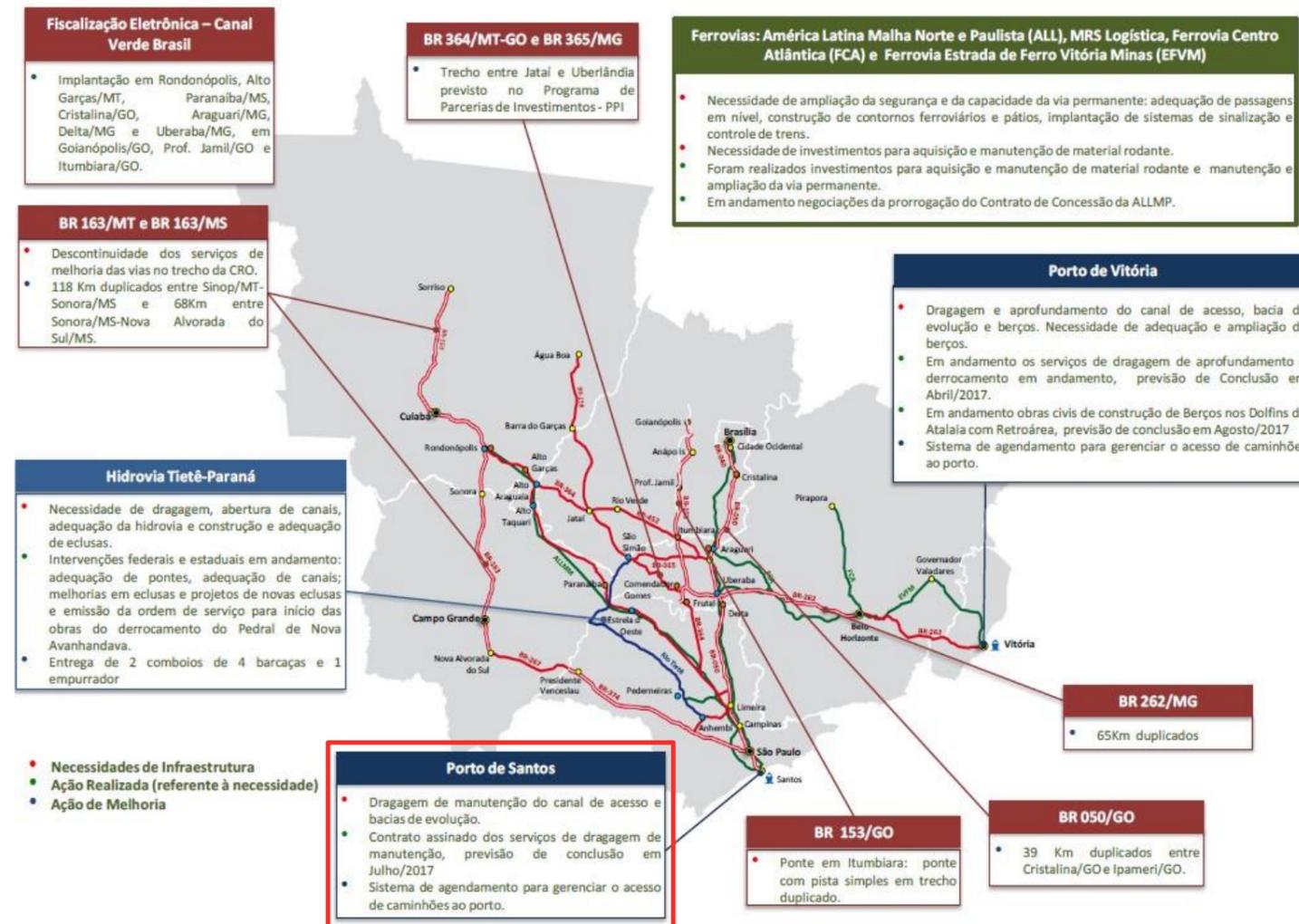
Predominantemente associados ao funcionamento de infraestruturas portuárias existentes, ou então, já existentes plataformas logísticas em implantação e operação.



Corredores Logísticos - Interface com Centros de Integração Logística
Fonte: Relatório Corredores Logísticos Estratégicos

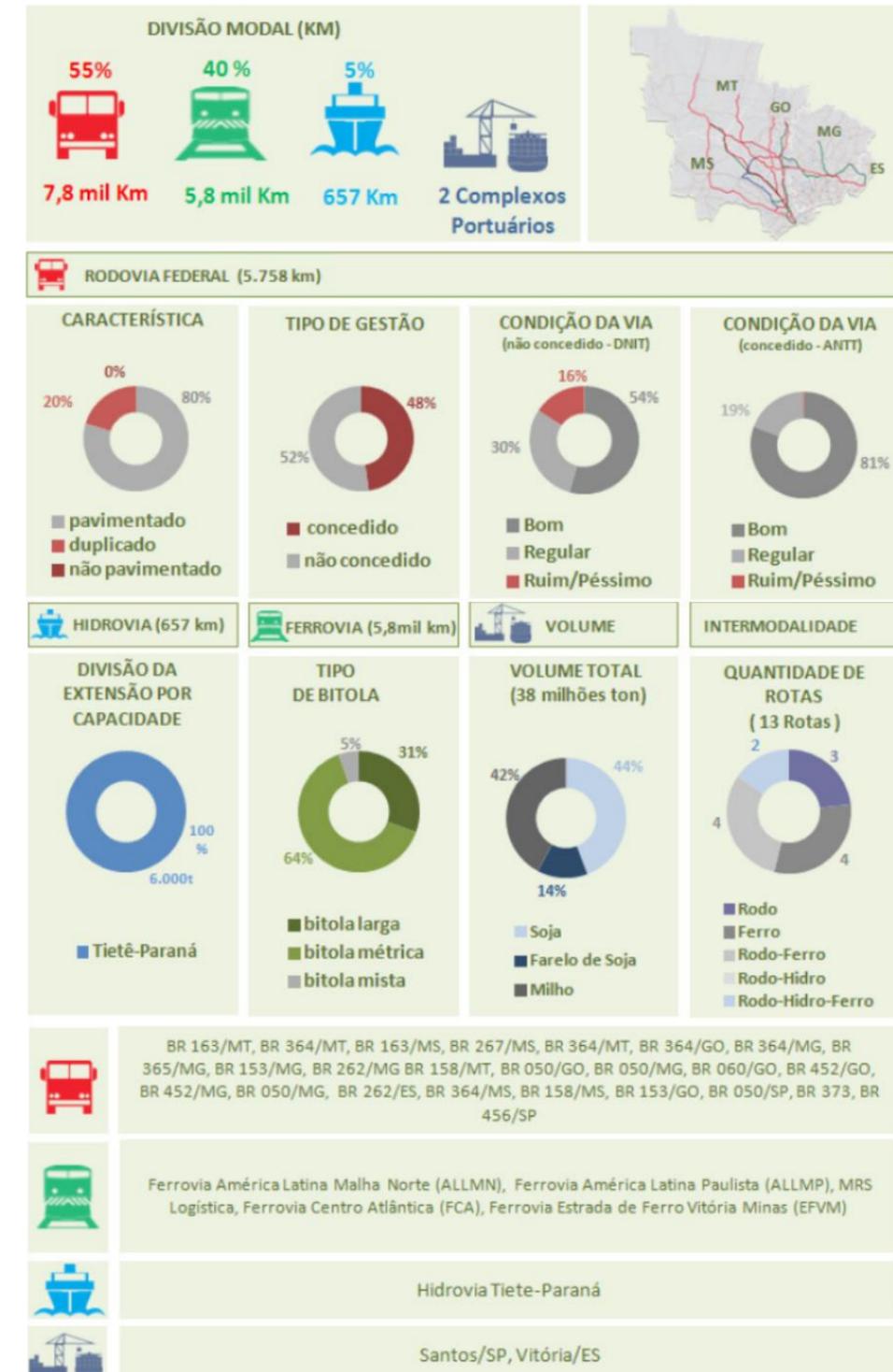
ESTRUTURAS LOGÍSTICAS DE ACESSO | CORREDOR LOGÍSTICO
ESTRATÉGICO

O Relatório aponta as necessidades de infraestrutura e ações realizadas (2016) para o Corredor de Exportação Sudeste.



Necessidades de infraestrutura e ações realizadas (2016) – Corredor de Exportação Sudeste
Fonte: Relatório Corredores Logísticos Estratégicos

Ficha Resumo Corredor de Exportação Sudeste - Eixos Vitória, Santos



Corredor de Exportação Sudeste. Eixo Santos, Vitória
Fonte: Relatório Corredores Logísticos Estratégicos

ESTRUTURAS LOGÍSTICAS DE ACESSO | ACESSOS A SANTOS

Rodoviário

São Paulo Capital: sistema Anchieta Imigrantes

Litoral Sul: Rodovia Pe. Manoel de Nóbrega, Ponte do Mar Pequeno, Ponte Pênsil

Litoral Norte: Rodovia Rio Santos, balsa Bertioiga e Rodovia SP 061, balsa Guarujá

O Programa Nova Entrada de Santos, em andamento, prevê transformações viárias e de drenagem no acesso à cidade.

Ferroviação

As malhas férreas das concessionárias Rumo, MRS e FCA são as responsáveis pelo acesso de mercadorias através do modal ferroviário.

Hidroviário

Travessias, balsa e catraias – acesso São Vicente, Guarujá

Estão sendo desenvolvidos e discutidos estudos para implantação de hidrovias para transporte de cargas e passageiros pelas cidades da Baixada Santista

Aeroporto

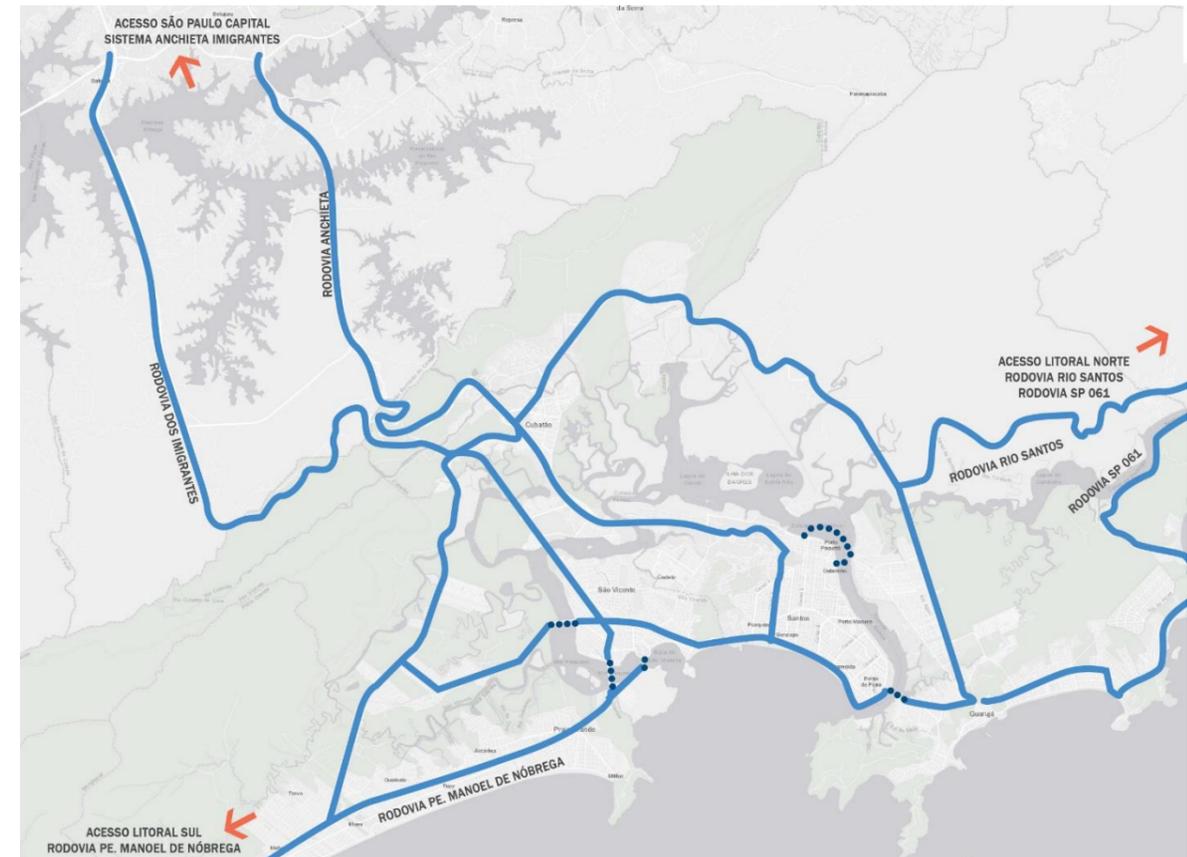
Aeroporto de Guarulhos

Base aérea de Santos – projeto aeroporto de Guarujá – compartilhado civil e militar



Acesso Aeroporto Guarulhos-SP

Fonte: Prefeitura de Santos. Disponível em: < <http://www.santos.sp.gov.br/?q=hotsite/santos-cidade-criativa> >

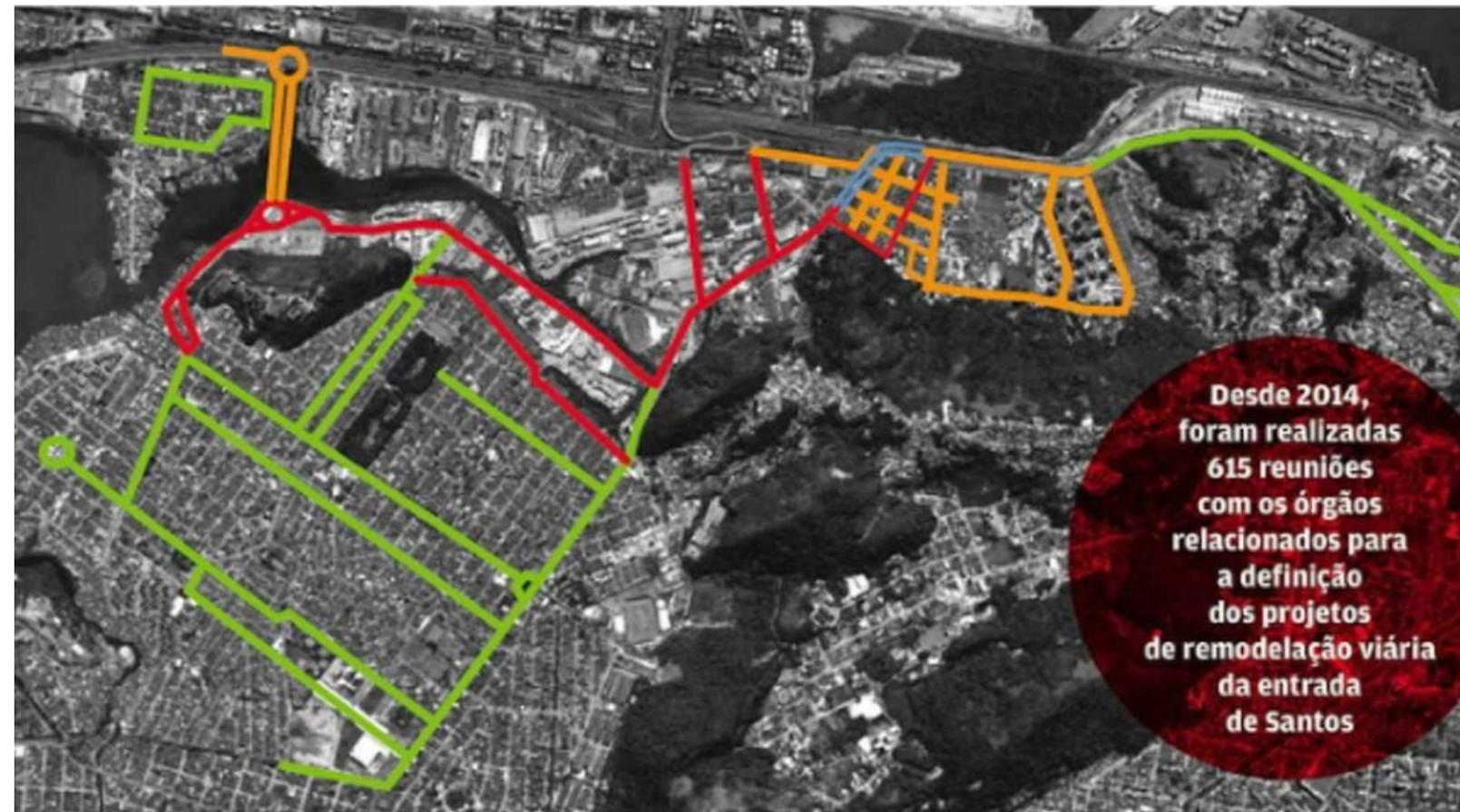


Acesso Rodovias

Elaboração: JLAA

ESTRUTURAS LOGÍSTICAS DE ACESSO | PROJETO NOVA ENTRADA DE SANTOS

Projeto para melhorias no acesso em Santos em parceria com o Governo Estadual em andamento.



Desde 2014, foram realizadas 615 reuniões com os órgãos relacionados para a definição dos projetos de remodelação viária da entrada de Santos

- ETAPA 1**
R\$ 40 milhões
EM ANDAMENTO
Bairro São Manoel, calçadas da Avenida Jovino de Melo e Avenida Nossa Senhora de Fátima, nas proximidades da divisa com São Vicente. Os serviços englobam 18 quilômetros de vias, incluindo drenagem com novas sarjetas, substituição de manilhas quebradas e entupidas, repavimentação, passeios dentro dos padrões do Calçada para Todos, nova sinalização e novo mobiliário urbano
- ETAPA 2**
R\$ 50 milhões
LIBERADA PELA JUSTIÇA
Repavimentação e adequação de corredores de ônibus (com nova rede de drenagem) na Avenida Nossa Senhora de Fátima; pontes para veículos na Rua Pedro Paulo Di Giovanni e no canal da Rua Roberto de Molina Cintra e pavimentação da Rua Pedro Paulo Di Giovanni; pavimentação de vias de acesso à futura ponte sobre o Rio São Jorge e da Av. Beira-Rio; construção de ciclovia
- ETAPA 3**
R\$ 105 milhões
EM LICITAÇÃO
A primeira parte reúne urbanização, drenagem, remodelação de pontos de ônibus, remanejamento de tubulações, construção de uma estação de bombeamento de água no Saboó e alterações nas redes de gás, adutora e tubulações da Sabesp. Viaduto Nossa Senhora de Fátima com Martins Fontes, remodelação da Avenida Martins Fontes e desvios necessários
- ETAPA 4**
R\$ 95 milhões
LICITAÇÃO A SER ABERTA EM ATÉ 60 DIAS
Ponte sobre o Rio São Jorge, com:
Ramo A: 710,6 metros de extensão e 5.725 metros quadrados de área
Ramo B: 443 metros de extensão e 7.385 metros quadrados de área



Etapa 3: Viaduto
Fonte: Prefeitura de Santos. Disponível em: <<http://www.diariodolitoral.com.br/cotidiano/obras-do-programa-nova-entrada-de-santos-avancam/119302/>>



Etapa 4: Ponte
Fonte: Prefeitura de Santos. Disponível em: <<http://www.santos.sp.gov.br/?q=noticia/avanca-a-licitacao-para-construcao-de-ponte-sobre-o-rio-sao-jorge>>

Fonte: Litoral Total. Disponível em: <<https://2.wp.com/www.litoraltotal.com.br/wp-content/uploads/2018/04/imgsfmardwiun.jpg?fit=620%2C533&ssl=1>>



ESTRUTURAS LOGÍSTICAS DE ACESSO | ACESSO AO PORTO DE SANTOS

Rodoviário

- Rodovia Padre Manoel da Nóbrega (SP-055);
- Rodovia Cônego Domênico Rangoni (SP-055), conhecida como “Piaçaguera-Guarujá”;
- Rodovia Anchieta (SP-150);
- Rodovia dos Imigrantes (SP-160);
- Rodovia Rio-Santos (BR-101)/(SP-055).

Ferrovieário

As malhas férreas das concessionárias Rumo, MRS e FCA são as responsáveis pelo acesso de mercadorias através do modal ferroviário.

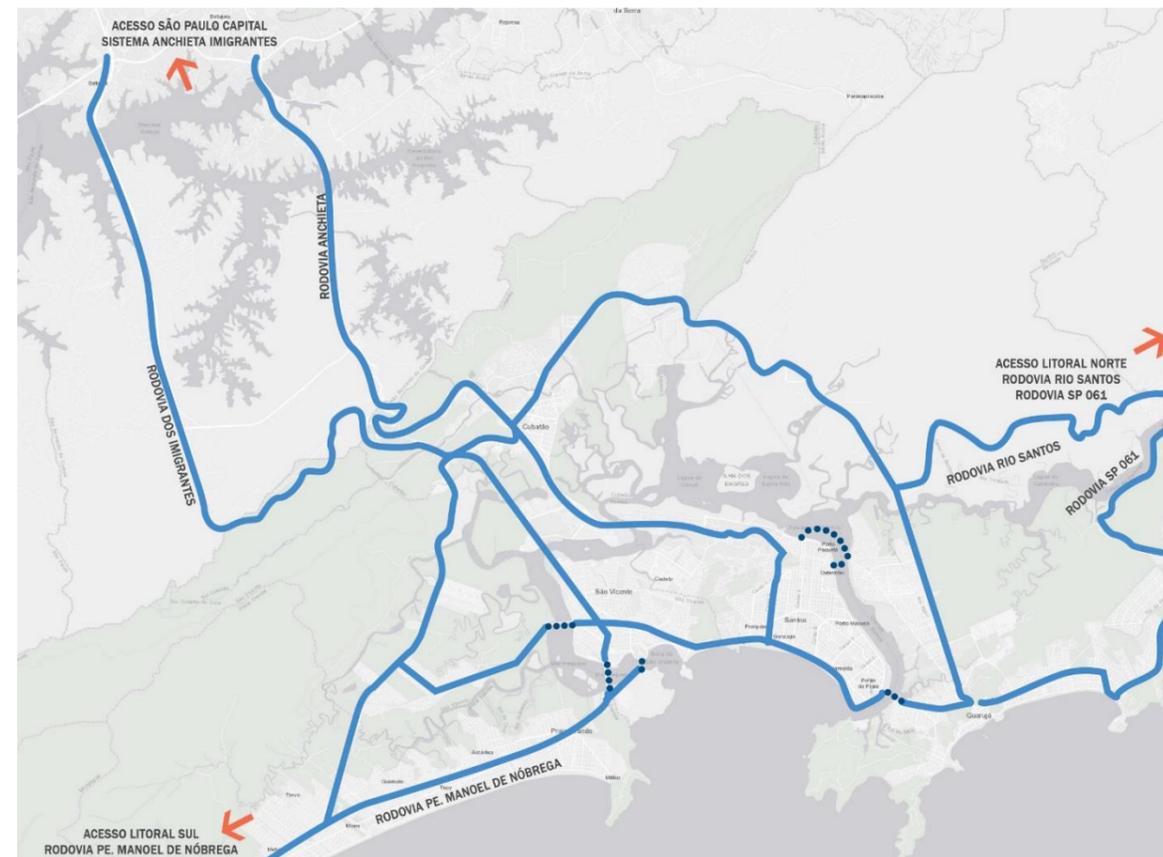
Como as malhas são divididas entre essas três concessionárias, para utilização desse modal de transporte, há necessidade de obtenção do direito de passagem pela concessionária administradora de cada trecho

Hidroviário

O modal hidroviário é composto pelas hidrovias Tietê-Paraná e do Paraguai. Como as hidrovias não apresentam ligações diretas com a baixada santista, o Porto de Santos depende do transporte intermodal com a combinação entre os modais ferroviário e rodoviário.

Dutovias

A Petrobrás Transportes S.A. – Transpetro é uma subsidiária integral da Petrobrás e atua no transporte e armazenagem de petróleo, seus derivados e gás natural.



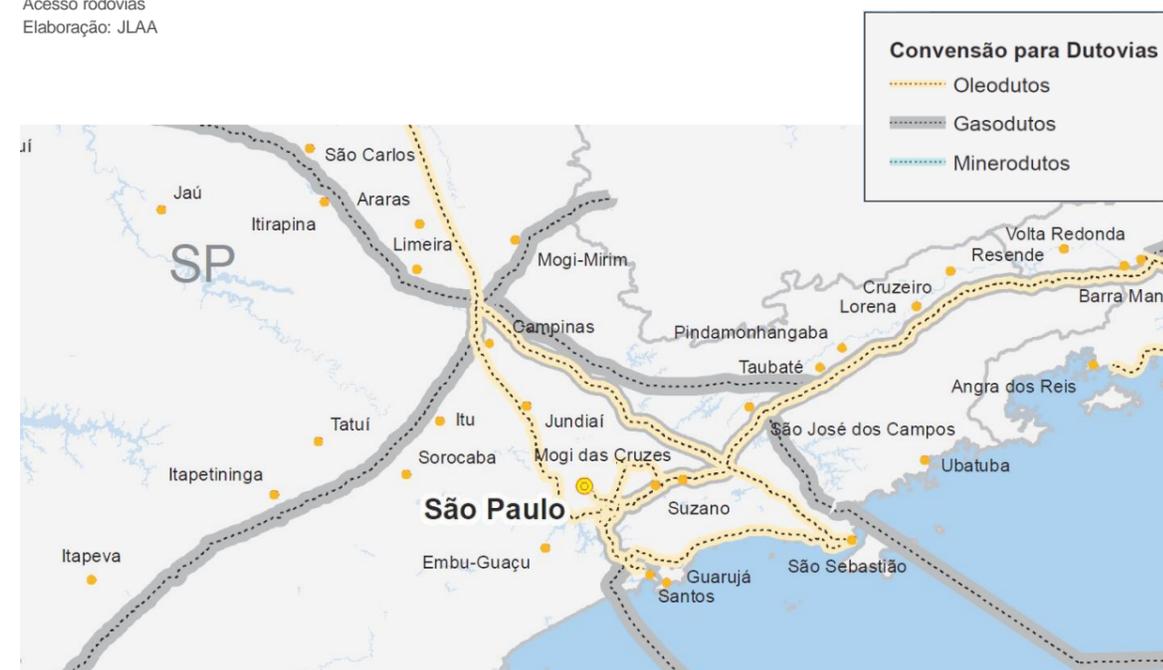
Acesso rodovias
Elaboração: JLAA



Acesso ao Porto de Santos
Fonte: CODESP. Disponível em: <<http://www.portodesantos.com.br/infraestrutura/acesso-ao-porto/>>



Sistema Anchieta - Imigrantes
Fonte: Disponível em: <<http://www.imoveisemperuibesp.com.br/historia-das-rodovias-dos-imigrantes-e-anchieta/>>



Dutovias
Fonte: Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil

ESTRUTURAS LOGÍSTICAS DE ACESSO | ACESSO AO PORTO DE SANTOS

MODAL FERROVIÁRIO

Tendências:

O modal ferroviário corresponde à 27% do transporte de cargas movimentado pelo porto, de acordo com a CODESP. Já no campo das cargas do agronegócio esse modal é responsável por 53% do volume.

A tendência é aumentar a participação do modal ferroviário no país, em Santos esse modal cresceu 42% em seis anos, logo para sustentar esse crescimento é necessário investir para solucionar os gargalos na infraestrutura, tais como: passagens em nível, falta de espaço para manobras, conflitos rodoferroviários entre outros.

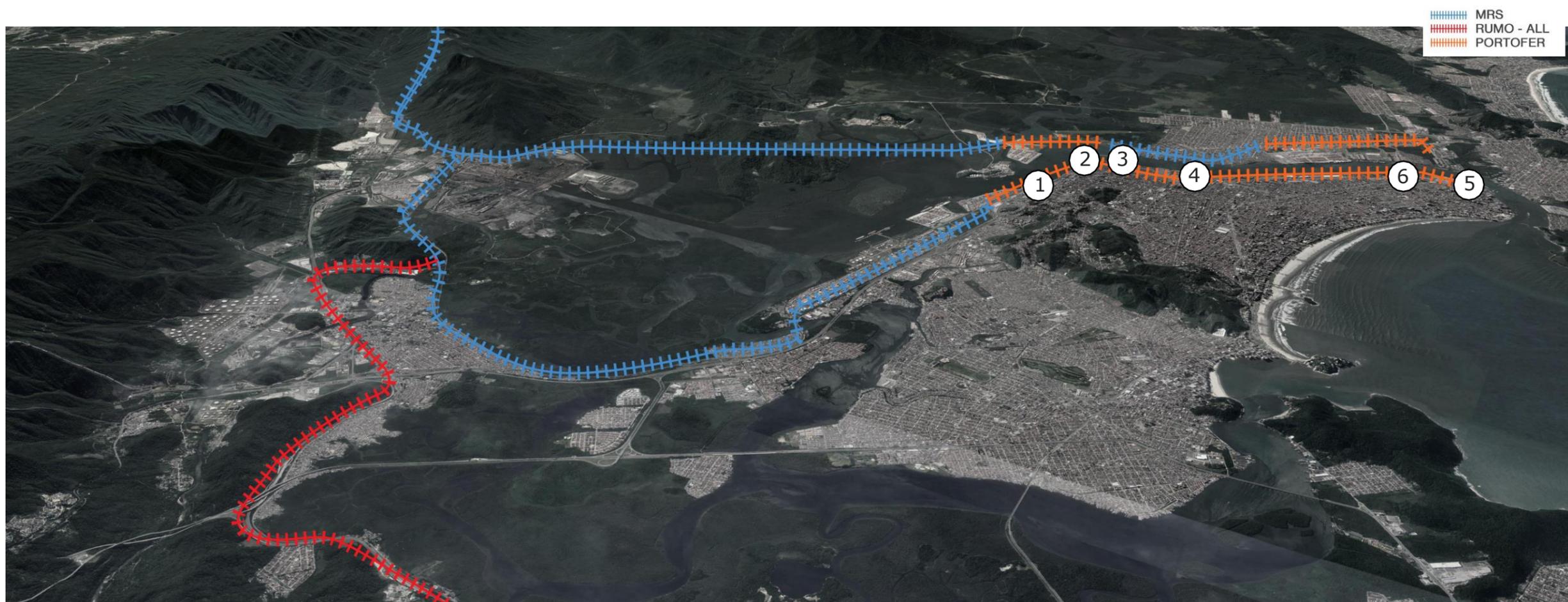
Conflitos:

1. Conflito rodoferroviário na região do Armazém 1/1A e estrutura deficiente do pátio do Valongo (falta de retropátio para a margem)
2. Conflito circulação/ manobras e conflito com pedestres no Paquetá

3. Conflito rodoferroviário na região do prédio da DIROP
4. Estrutura ferroviária deficiente e conflito com pedestres em Outeirinhos
5. Estrutura ferroviária deficiente no Corredor de Exportação (COREX) e conflito rodoferroviário no GATE18
6. Estrutura ferroviária deficiente no Macuco: apoio ao COREX e necessidade de atendimento a novo projeto de celulose.

Planos e Projetos:

- Ampliação da ferrovia para quatro vias no trecho entre o canal quatro e a ponta da praia.
- Estão sendo realizadas obras de Isolamento da faixa de domínio e projetadas passarelas para diminuir o conflito entre pedestres e trens.

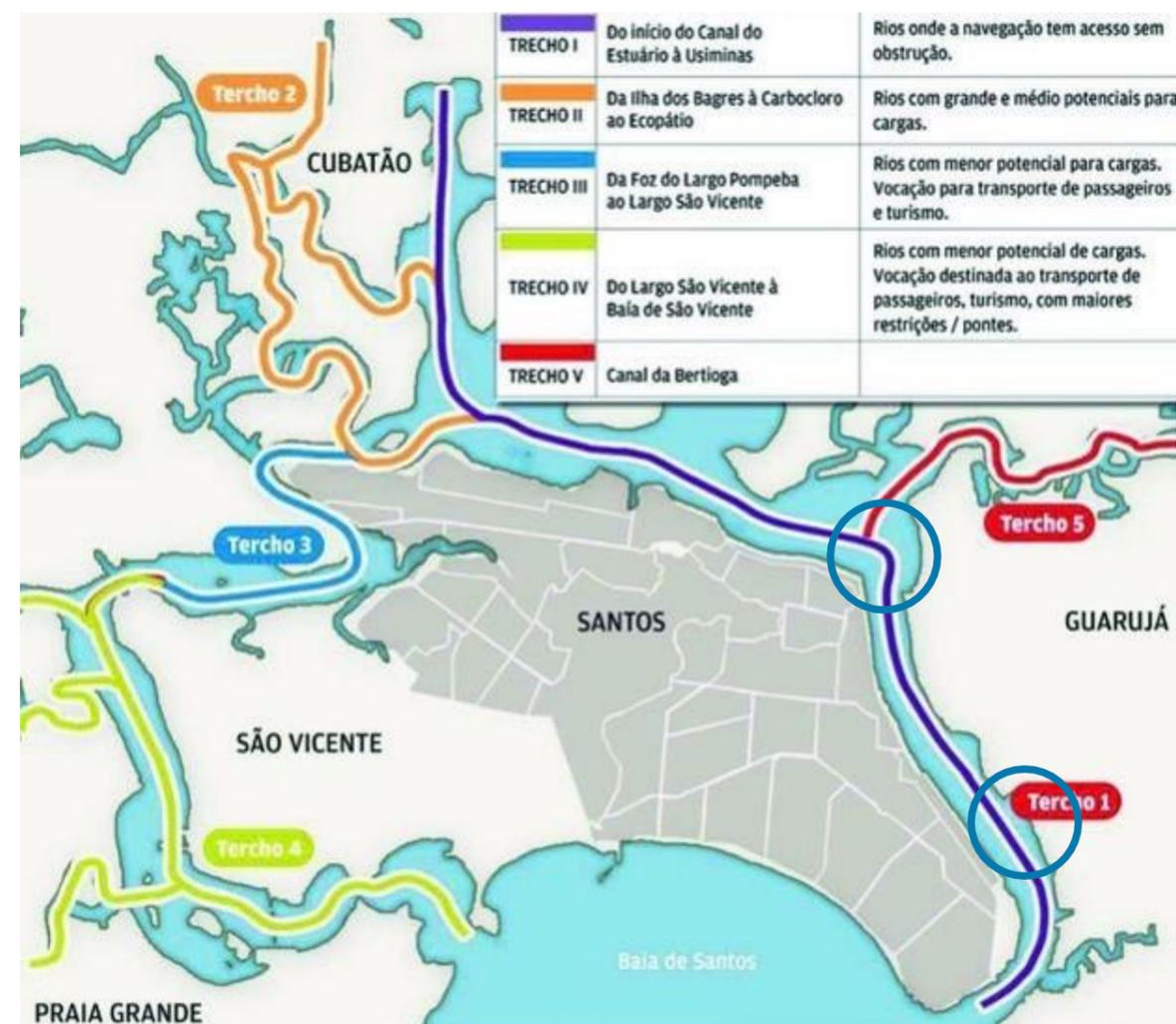


Ferrovias de Santos
Elaboração: JLAA

ESTRUTURAS LOGÍSTICAS DE ACESSO | ACESSO AO PORTO DE SANTOS

MODAL H I DROVIÁRIO

- Estudos realizados pela Prefeitura Municipal de Santos para o 6º seminário “Hidrovia Já” em 2018, apontaram que existem 200Km de rios Navegáveis de acesso ao Porto de Santos;
- O regramento operacional para utilização da Hidrovia do Porto de Santos já foi aprovado;
- Redução do tempo de espera para atracação;
- As bases logísticas da hidrovia ficarão no Canal de Piaçaguera e Ponta da Praia;
- Trecho inicial de 17 km entre Cubatão e os terminais portuários de Santos.



Proposta Hidrovias de Santos
Fonte: CODESP

 bases logísticas

TURISMO

Caracterização geral

Âncoras turísticas e divulgação

Legislação

TURISMO | CARACTERIZAÇÃO GERAL

O turismo é abordado pela legislação municipal de Santos como um eixo estratégico de desenvolvimento sustentável da cidade. O Plano Diretor de Desenvolvimento e Expansão Urbana de 2018 aponta o turismo como vocação local, ao lado de atividades de tecnologia, turismo, pesca, construção civil, comércio e serviços, economia criativa, exploração do petróleo e gás e atividades portuárias, logísticas e retroportuária. Segundo pesquisa do Instituto Pólis de 2012, é um dos segmentos percebidos pela população como potencial de inclusão social, por permitir a incorporação de mão de obra local mediante programas de capacitação.

Por ser uma cidade litorânea, um dos primeiros assentamentos urbanos da história colonial brasileira e possuir parte de seu território no perímetro do Parque Estadual da Serra do Mar, Santos congrega diferentes perfis turísticos a serem explorados: o turismo histórico, cada vez mais estimulado no centro da cidade; o turismo ecológico e de aventura, concentrado em esportes náuticos e em roteiros que exploram atrativos naturais da Área Continental; o turismo de veraneio, considerando a localização da cidade enquanto ponto nodal do litoral paulista; e a posição de Santos como capital dos cruzeiros marítimos. Sobre esse último aspecto, dados de 2018 registraram um crescimento de 15 % no número de cabines ofertadas em relação ao ano anterior, o maior índice dos últimos seis anos (G1, 2018).

Em termos de gestão, o assunto do turismo é representado no organograma municipal pelo Conselho de Turismo, de composição paritária e caráter consultivo. Como principais ações de desenvolvimento do segmento, destacam-se o Plano Diretor Turístico de Santos, de 2017; o Sistema de Gerenciamento do Turismo (SISTUR); o site Turismo Santos. O Sistema de Gerenciamento do Turismo da Prefeitura de Santos é um software para grupos que visitam a cidade em meio de transporte coletivo. Os objetivos do sistema são o agendamento prévio de visitas, o estímulo à contratação de guias de turismo habilitados e o ordenamento do fluxo de turistas na cidade, além de fornecer dados para uma análise de perfil com foco em identificação da demanda, racionalização do trabalho e gestão das informações.



Imagens: Eduardo Tardin/UOL. Disponível em <https://viagem.uol.com.br/album/guia/santos_album.htm#fotoNav=52>.

TURISMO | ÂNCORAS TURÍSTICAS E DIVULGAÇÃO

Site Turismo Santos

O site Turismo Santos está organizado a partir de diferentes roteiros temáticos, serviços disponíveis de apoio e âncoras de visitação. Os roteiros propostos são denominados Crianças, Cultura, Natureza, Cruzeiros Marítimos, Igrejas, Sabor, Melhor Idade e Rota do Café. Alguns folders são disponibilizados no portal e abordam os seguintes temas:

Igrejas de Santos

Sete igrejas do Centro Histórico da cidade, e templos de diferentes religiões (mesquita, igrejas católicas, protestantes, ortodoxa). Um serviço de monitoria das visitas é oferecido via Programa Vovô Sabe-tudo, um projeto de articulação da população acima de 60 anos.

Orquidário de Santos

O parque é organizado através de reprodução de habitats da Mata Atlântica e conta com viveiro de aves com visitação interna, trilha com colmeias de abelhas silvestres e 70 espécies de animais, muitos circulando livremente.

Aquário Santos

Aquário mais antigo do Brasil, segundo parque mais visitado no estado de São Paulo e aquário latino americano com melhor avaliação no Tripadvisor.

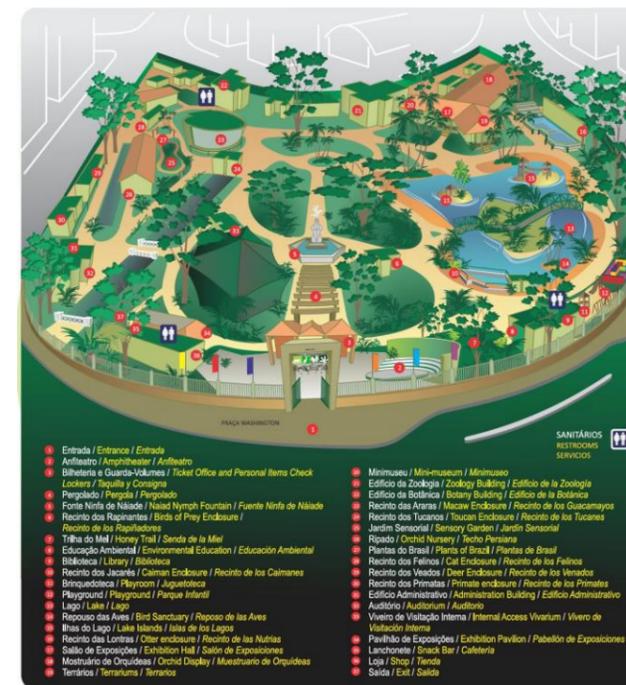
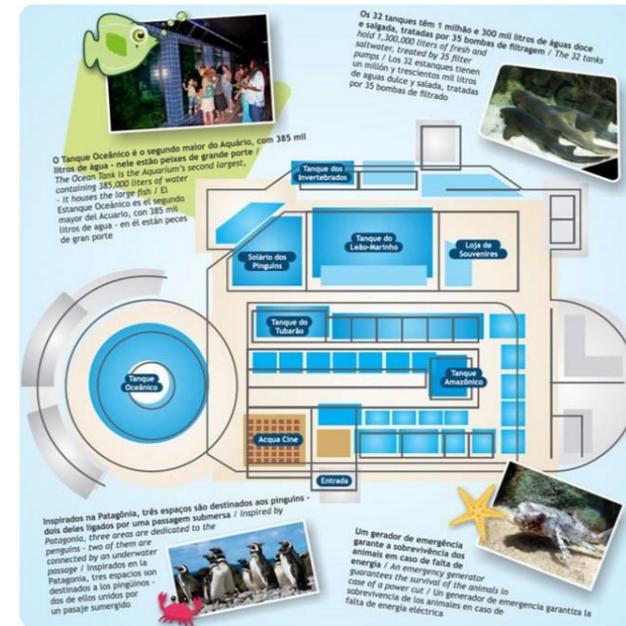
Circuito de Fortes

Esse circuito é apresentado pela Agência Metropolitana da Baixada Santista, envolvendo alguns desses municípios. São 4 fortalezas no Guarujá, 2 em Santos, 1 em Bertioga e 1 em Praia Grande. Em Santos, os monumentos são o Forte Augusto e a Casa do Trem Bélico.

PTI – Postos de Informação Turística

Ainda dentro das iniciativas municipais de estruturação do receptivo turístico, a cidade conta com com cinco Postos de Informação Turística (PIT), localizados em alguns dos equipamentos de interesse de visitação.

- PIT Museu Pelé: Largo Marquês de Monte Alegre S/N – Valongo, Santos
- PIT Rodoviária: Praça dos Andradas, S/N – Centro, Santos
- PIT Orquidário Municipal: Praça Washington, S/N – Santos
- PIT Aquário Municipal: Av. Bartolomeu de Gusmão, S/N – Santos
- PIT do Gonzaga: Posto 3, Santos



Turismo Santos. Disponível em: <<https://www.turismosantos.com.br/>>. Acesso em 14 nov. 2018.

TURISMO | ÂNCORAS TURÍSTICAS E DIVULGAÇÃO

Linhas turísticas de transporte

Bonde de Santos

- Passeio de 5km pelo centro
- Bonde-café; Bonde-Arte (bonde-restaurante); Sushi Bonde; Bonde Gala

Linha Turística Conheça Santos (ônibus)

Linha Conheça Santos: sábados, domingos e feriados

- Pontos que não fazem parte do roteiro do bonde: Parque Mário Roberto Santini, Orquidário, Necrólope Ecumênica Vertical, Memorial das Conquistas do Santos Futebol Clube, Estádio Ulrico Mursa (Portuguesa Santista), Porto e Terminal Marítimo de Passageiros Giusfredo Santini-Concais, Museu do Mar, Museu Marítimo, Museu de Pesca, Aquário, Pinacoteca Benedito Calixto e Basílica de Santo Antônio do Embaré

Linha Conheça Santos-Morros: uma vez ao mês (data é previamente anunciada)

- Cultura portuguesa no Centro Cultural do Morro São Bento (danças típicas; instrumentos originais; bordados da Ilha da Madeira; doces)
- Cultura cigana (apresentação na Lagoa da Saudade)

Linha Conheça Santos-Zona Noroeste: uma vez ao mês (data é previamente anunciada)

- Jardim Botânico Chico mendes
- Ruínas do Engenho de São Jorge dos Erasmos



Percursos do bonde turístico no centro histórico. Disponível em: <<https://www.turismosantos.com.br/>>. Acesso em 14 nov. 2018.

Engenho dos Erasmos

É a mais antiga evidência física preservada da colonização portuguesa em território brasileiro: sua construção remonta a 1534. O terreno foi doado à USP em 1958 e hoje é uma Base Avançada de Pesquisa, Cultura e Extensão. Projetos de educação interdisciplinar exploram potenciais do local, como a Mata Atlântica adjacente às ruínas; a arquitetura singular da antiga “fábrica”; o tema “cana-de-açúcar” e as profundas transformações no modo de ver e viver da sociedade brasileira ao longo dos últimos quatro séculos. Em 29 de setembro de 2017 foi criado na área do sítio e adjacências a primeira unidade de conservação municipal de Santos, denominada Parque Natural Municipal Engenho São Jorge dos Erasmos. Trata-se de uma UC de Proteção Integral, portanto estritamente reservada a atividades de pesquisa científica e turismo ecológico.



Panorâmica com detalhes significativos do Projeto de Adaptação e Restauro: torre de observação e passarelas de acessibilidade. Disponível em <<http://www.Engenho.prceu.usp.br/projetos/>> . Acesso em 21 nov. de 2018.

TURISMO | LEGISLAÇÃO

Plano Diretor Turístico de Santos – SP. Lei nº 3384, de 28 de setembro de 2017

Aspectos destacados:

Art. 2 Os resultados do PDTur de Santos deverão ser acompanhados por meio de 8 (oito) indicadores:

- I. número de empregos e postos de trabalho gerados com as atividades características do turismo;
- II. receita turística;
- III. valor da arrecadação de ISS associado ao turismo;
- IV. nível de satisfação dos turistas;
- V. taxa de ocupação hoteleira;
- VI. número de cruzeiristas que visitam Santos - Relação do cruzeirista com o destino;
- VII. fluxo de turistas nos atrativos;
- VIII. número de prestadores de serviços cadastrados no Cadastur.

Art. 9 São objetivos para a Política Municipal de Turismo de Santos, associados ao eixo estratégico de Infraestrutura turística:

- III. fomentar a criação de atracadores e similares para embarcações de pequeno e médio porte para o lazer;
- V. facilitar o deslocamento do turista em Santos;
- VI. colaborar para melhoria da balneabilidade da água.

Plano Diretor de Desenvolvimento e Expansão Urbana do Município De Santos: Lei complementar Nº 1.005 de 16 de julho de 2018

Aspectos destacados:

Art. 7 (...) vocações locais: tecnologia, turismo, pesca, construção civil, comércio e serviços, economia criativa, exploração do petróleo e gás e atividades portuárias, logísticas e retroportuária.

Art. 164

III. viabilizar a elaboração dos Planos de Desenvolvimento Turístico e de Marketing e de Promoção do Destino;

IV. propor às instâncias de governança regional, como a Agência Metropolitana da Baixada Santista – AGEM e o Santos e Região Convention & Visitors Bureau, a elaboração de planejamento turístico regional e a adequação da legislação turística dos municípios;

V. estabelecer com o Santos e Região Convention & Visitors Bureau um programa conjunto para a captação de eventos técnicos e profissionais e para o fortalecimento do turismo de negócios e eventos;

VI. fortalecer a presença da área continental no desenvolvimento turístico do Município, por meio dos programas e ações da Secretaria Municipal de Turismo, garantindo a sustentabilidade em seus aspectos social, ecológico, cultural, econômico e espacial;

VIII. incentivar o turismo comunitário de base na Macrozona Morros e na Macrozona Continental II;

IX. apoiar a criação de roteiros de turismo cultural e ambiental nas Macroáreas Insular e Continental, em parceria com a iniciativa privada, por meio de ações de promoção ordenadas e de visibilidade;

XII. reaparelhar os Postos de Informações Turísticas -PIT;



Imagem: Eduardo Tardin/UOL. Disponível em <https://viagem.uol.com.br/album/guia/santos_album.htm#fotoNav=52>.

LEGISLAÇÃO URBANÍSTICA | Ordenamento Territorial

Plano Diretor | LC Nº1005/2018

Lei de Uso e Ocupação Área Insular | LCNº 1006/2018 Lei

de Uso e Ocupação Área Continental | LC Nº729/2011

Zonas de Interesse Especial | LC Nº53/1992 e 2013 Alegria

Centro | LC Nº470/2003

Programa Novo Centro Velho

Projeto Piloto Ponta da Praia

Plano de Regularização Fundiária 2014

PBZPA Base Aérea | Portaria Nº957/2015

LEGISLAÇÃO URBANÍSTICA | PLANO DIRETOR

O Plano Diretor, como instrumento básico da política de desenvolvimento urbanístico, sintetiza os objetivos consensuados para o Município e estabelece os princípios, as diretrizes e as normas a serem utilizadas como base nas decisões pertinentes ao desenvolvimento urbano em Santos.

Sua política de planejamento é definida com os seguintes instrumentos: I – controle do parcelamento, uso e ocupação do solo; II – zoneamento ambiental; III – plano plurianual, diretrizes orçamentárias e orçamento anual; IV – gestão orçamentária participativa; V – planos, programas e projetos setoriais; VI – planos e programas de desenvolvimento sustentável.

O Plano tem por objetivos gerais promover o desenvolvimento econômico sustentável, a função social da cidade e da propriedade urbana, a equidade com a inclusão social e territorial, a gestão democrática e o direito à cidade. Dentre seus objetivos específicos destacam-se:

- Desenvolvimento econômico sustentável do Município;
- Fortalecer o Município como polo da RMBS e na rede urbana nacional;
- Adequar e promover o Município aos planos e projetos regionais, estaduais e nacionais;
- Promover a cooperação e a articulação com a AGEM e os demais municípios RMBS;
- Instituir e diversificar parcerias entre o Poder Público, iniciativa privada e entidades civis;
- Promover a integração com o transporte local e regional;
- Proteção, recuperação e uso do solo, visando à redução dos impactos ambientais e sociais;
- Incentivos fiscais e urbanísticos que estimulem o ordenamento do uso do solo;
- Orientar as dinâmicas de produção imobiliária: adensamento sustentável e diversificação de usos ao longo dos eixos do VLT e nos corredores de transporte, áreas de centralidades com concentração de atividades não residenciais;
- Compensação ambiental para as atividades com alteração dos ecossistemas originais;
- Participação e a inclusão social de toda a população nos processos de desenvolvimento da cidade, em todos os setores;
- Plano de Revitalização nas áreas do “Porto Valongo” e do “Porto Paquetá”;
- Plano de Desenvolvimento na Macrozona Centro;

A Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano de Santos destacou-se 4 frentes prioritárias para implantação do Plano com os seguintes temas: Desenvolvimento Econômico, Ordenamento Territorial, Habitação e Mobilidade. Cada qual elencado com seu contexto urbano, designação, objetivos e desafios.

Os objetivos para o tema de desenvolvimento econômico consideram majoritariamente a importância do Porto de Santos - o maior da América Latina, por onde passa 25% de toda a carga que circula no Brasil. Também são ressaltadas, com significativa importância na geração de empregos e renda, as áreas de Turismo, Serviços e Pesca. Já as vocações locais sinalizam os setores de Tecnologia e Economia Criativa. Dentre os desafios apontados para o tema destacam-se:

- Promover a geração de empregos e a inclusão social, reduzindo desigualdades;
- Consolidar a posição de pólo de desenvolvimento tecnológico e de inovação;
- Desenvolver vocações locais ao estimular o surgimento de novos negócios e atividades produtivas;
- Estimular o desenvolvimento econômico em áreas com vulnerabilidade social;
- Identificar novas áreas de interesse portuário, retroportuário e de apoio logístico;
- Promover o desenvolvimento do turismo como fonte de riqueza econômica;
- Buscar parcerias para a qualificação profissional e ampliar o ensino público profissionalizante;
- Incentivar a contratação de serviços, trabalhadores e compra de produtos locais, pelas empresas e pelo Poder Público.

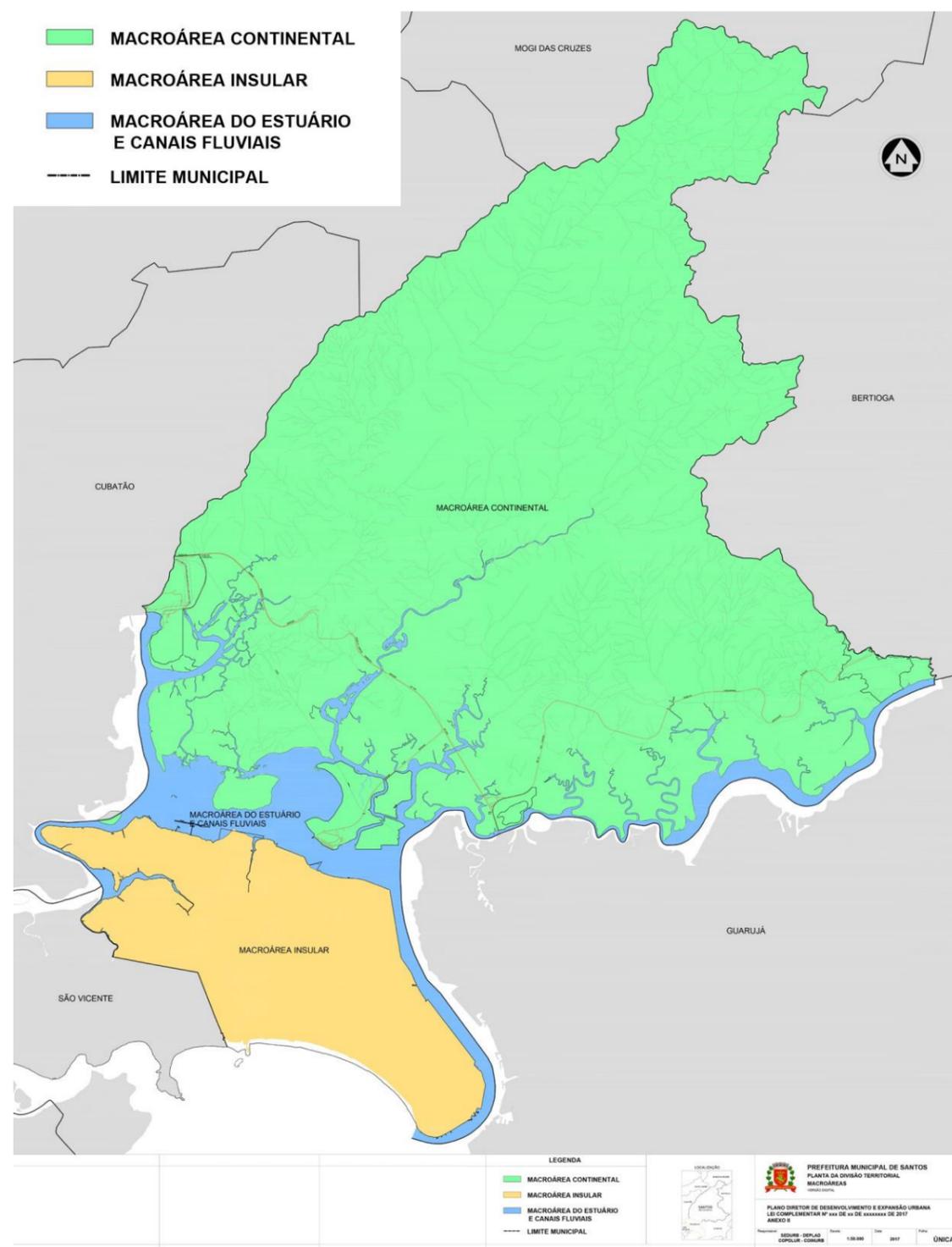
Os objetivos para o tema da Mobilidade consideraram dados da Fundação Seade que apontaram para cada automóvel de Santos havia menos de 3 habitantes, índice pior que o registrado no País em 2016: 1 carro para cada 4 habitantes. Ao mesmo tempo Santos conta com um completo sistema de mobilidade composto por modais de Transporte Coletivo (público ou privado), Viário, Cicloviário, Peatonal e Hidroviário. De modo a qualificar e ampliar a adesão a esse Sistema já implantado foram lançados os seguintes desafios:

- Valorizar o pedestre; articular os modos motorizados e o não motorizados de transporte;
- Ampliar a malha cicloviária;
- Investir no sistema viário;
- Incrementar o transporte coletivo;
- Diminuir o impacto da circulação de cargas no sistema viário;
- Desestimular o transporte individual;
- Fomentar o transporte hidroviário de passageiros e de cargas;
- Reduzir o tempo de viagem da população;
- Equilibrar a matriz de transportes do Porto (ferroviário, hidroviário e dutoviário);
- Integrar diferentes modos de transporte; concluir o Plano Municipal de Mobilidade Urbana

A última versão do Plano Municipal de Habitação apontou déficit de mais de 16 mil unidades no município e como garantir o direito à moradia digna é uma das diretrizes base do Plano Diretor, são pretensões para o tema da Habitação:

- Reduzir o déficit habitacional; ampliar a oferta de Habitação de Interesse Social e de Habitação de Mercado Popular em áreas com empregos e serviços públicos;
- Regenerar áreas abandonadas ou socialmente degradadas;
- Criar cadastro único das famílias atendidas pelos projetos de habitação, incluindo os dados da CDHU, COHAB e Município.

LEGISLAÇÃO URBANÍSTICA | PLANO DIRETOR



Fonte: Plano Diretor 2018

- Regularizar empreendimentos habitacionais e assentamentos; coibir as ocupações em áreas de risco ambiental, áreas de preservação permanente e outras áreas não edificáveis.
- Distribuir equipamentos e serviços sociais privilegiando as ZEIS;
- Investir na região central, visando a fixação e a diversificação da população.

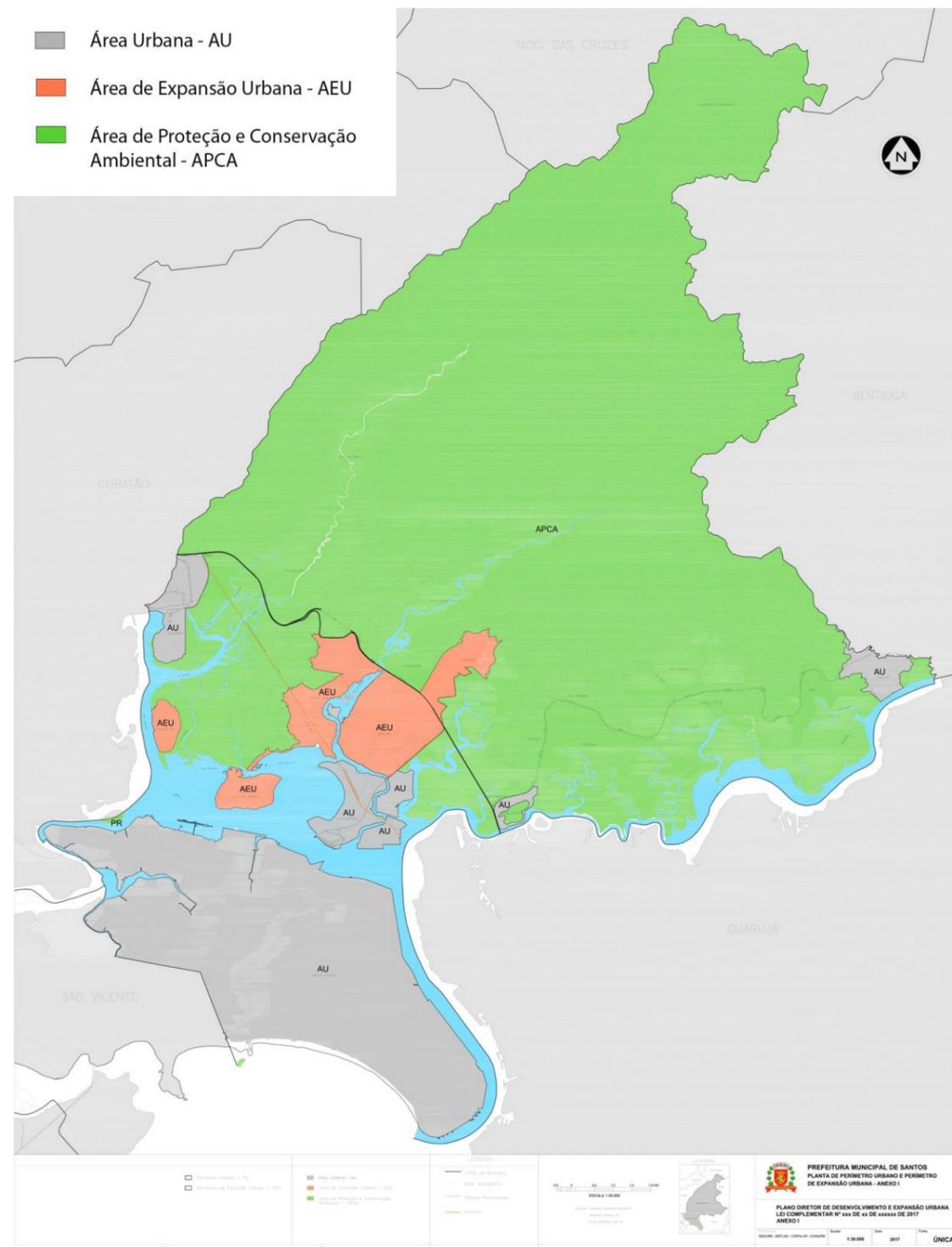
O plano aborda o tema Habitação em de seu zoneamento de usos, com: as Zonas Especiais de Interesse Social (ZEIS) – áreas da cidade destinadas à regularização fundiária e urbanística; a Regularização fundiária – medidas para garantir o direito social à moradia; a promoção da Habitação de Interesse Social – para famílias com renda HIS1 e HIS2 e Habitação de Mercado Popular – para famílias com renda bruta de até 10 salários mínimos; e com a criação do Fundo de Incentivo a Construção de Habitação Popular (Fincohap), para promover programas habitacionais e atender a população de baixa renda familiar.

O tema do Ordenamento Territorial leva em consideração a particularidade da inserção geográfica de Santos, uma vez que a maior parte de sua área (cerca de 280km²) está situada na porção continental e visa a preservação ambiental. Ocupar de forma adequada o solo do município é um dos principais objetivos apontados pelo Plano Diretor, entre os desafios para tanto estão:

- A promoção o controle do parcelamento, do uso e da ocupação do solo;
- Disciplinar o uso e a ocupação do solo nas áreas fora do perímetro urbano;
- Evitar a expansão urbana dispersa no território;
- Garantir ventilação, iluminação, insolação e mobilidade urbana na ocupação dos lotes;
- Dotar o território de estrutura necessária para o desenvolvimento sustentável;
- Garantir a transferência de atividades consideradas incompatíveis com a zona em que se encontram;
- Criar áreas para estimular o adensamento sustentável;
- Coibir as ocupações em áreas de risco ambiental, áreas de preservação permanente e outras áreas não edificáveis.

Com a edição de 2018 do Plano, para fins de ordenação e planejamento, o território de Santos fica dividido conforme a natureza urbana ou rural de seu perímetro, em 3 Macroáreas (Continental, Insular e do Estuário e canais fluviais), 7 Macrozonas (Leste, Centro, Noroeste, Morros, Continental 1, Continental 2, Estuário e canais fluviais), 8 Zonas Especiais de Uso e Ocupação (Zeis, APC, NIDES, ZERU, FA, AAS, ZEP e AP) e 14 Zonas de Uso Comum. Tal classificação está explicitada a seguir.

LEGISLAÇÃO URBANÍSTICA | PLANO DIRETOR



Fonte: Plano Diretor 2018

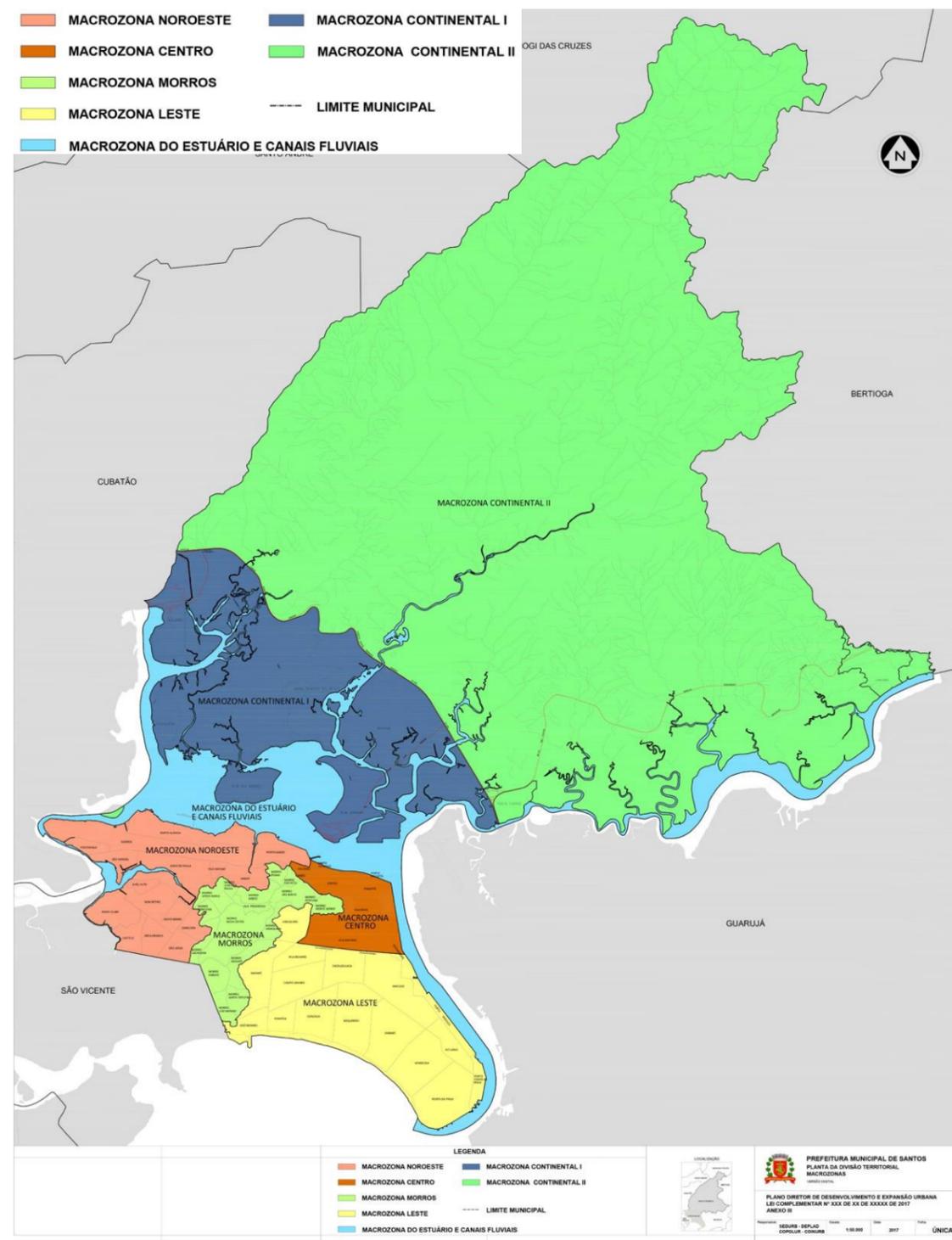
Macroáreas

- I. Macroárea Insular, formada por planícies costeiras e morrotes insulares que inclui remanescentes de ecossistemas naturais, contida na Ilha de São Vicente;
- II. Macroárea Continental, formada por planícies costeiras, morros e morrotes isolados, montanhas e serras com escarpas, onde predominam os usos relacionados à conservação de ecossistemas naturais e inclui usos urbanos, de suporte urbano, portuários e retroportuários;
- III. Macroárea do Estuário e canais fluviais, que inclui usos portuários, pesqueiros, de transporte e navegação e relacionados à conservação de ecossistemas naturais, sendo formada por ambiente aquático de transição entre canais, rios e o oceano e é influenciado pela variação das marés.

Perímetro:

- I. Área Urbana – AU, formada por áreas com melhoramentos e serviços públicos, especialmente unidades de educação, de saúde e de assistência social, pavimentação, drenagem, transporte coletivo, rede de abastecimento de água, coleta e tratamento de esgotos, rede de iluminação pública e coleta de lixo;
- II. Área de Expansão Urbana – AEU, formada por áreas passíveis de urbanização, observados os critérios de mitigação dos impactos ambientais e a implantação de infraestrutura urbana e de equipamentos públicos adequados, bem como do controle da ocupação de áreas contíguas;
- III. Área de Proteção e Conservação Ambiental - APCA, compreende as áreas com características originais dos ecossistemas e as áreas consideradas estratégicas para a garantia de preservação e conservação dos recursos e reservas naturais, que, no Município, engloba o Parque Estadual da Serra do Mar e as Áreas de Proteção Ambiental - APA.

LEGISLAÇÃO URBANÍSTICA | PLANO DIRETOR



Fonte: Plano Diretor 2018

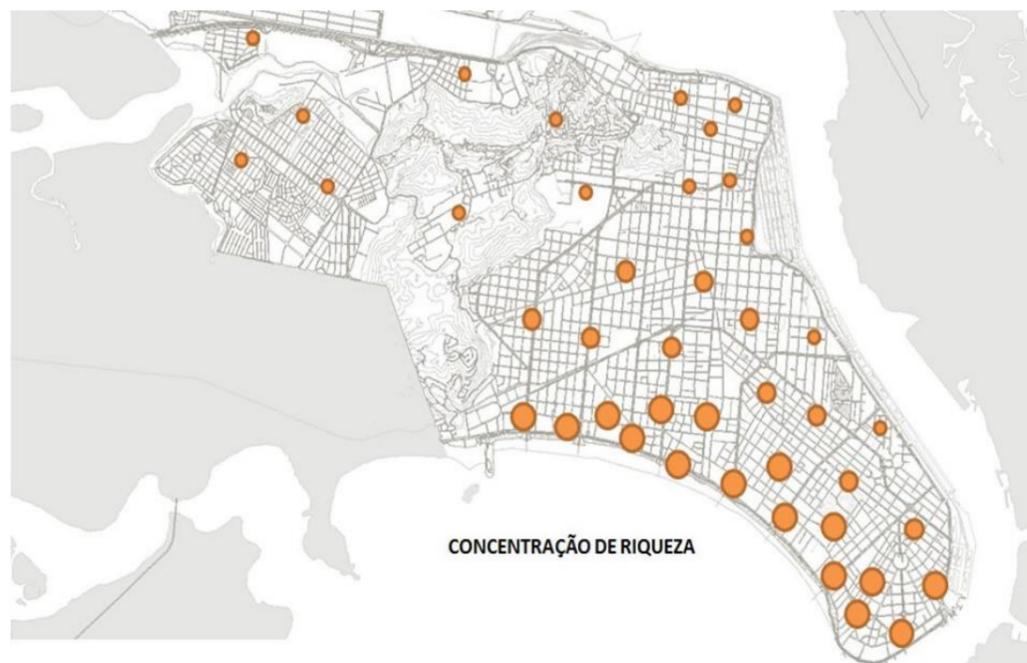
Macrozonas:

- I. Macrozona Leste: área urbanizada, com características diferenciadas se pretende, o incentivo a novos modelos de ocupação e, nas áreas limítrofes ao Porto e retroportuárias, caracterizadas pela instalação de pátios e atividades portuárias impactantes, minimizar os conflitos existentes;
- II. Macrozona Centro: área urbanizada, que agrega grande número de estabelecimentos comerciais e de prestadores de serviços, bem como o acervo de bens de interesse cultural, objeto de programa de revitalização urbana, onde se pretende incentivar a proteção do patrimônio cultural integrado à renovação urbana, a transferência dos usos não conformes, o incentivo ou a instalação do uso residencial e, nas áreas limítrofes ao porto e retroporto, minimizar os conflitos existentes;
- III. Macrozona Noroeste: área com diferentes graus de urbanização, apresentando zonas residenciais de baixa densidade e com assentamentos precários, se pretende incentivar a verticalização e a ocupação dos vazios urbanos com HIS, regularização fundiária e melhoria das condições urbanas e ambientais nos assentamentos, incremento dos usos comerciais e de serviços não conflitantes com os residenciais;
- IV. Macrozona Morros: área com diferentes graus de urbanização e diferenças marcantes quanto à oferta de serviços, equipamentos e infraestrutura, zonas baixa densidade e assentamentos precários, onde se pretende promover a preservação, conservação, redução dos riscos e recuperação das características naturais, respeitar as e de relevo existentes nas áreas propensas à ocupação;
- V. Macrozona Continental 1: : área com uso portuário e retroportuário e a presença de grandes áreas de interesse ambiental, onde se pretende implantar o uso sustentável;
- VI. Macrozona Continental 2 : área com relevante interesse ambiental e presença de dois núcleos urbanos, onde se pretende promover a preservação, proteção e conservação ambiental, a regularização fundiária e urbanística controlada e sustentável;
- VII. Macrozona Estuário e canais fluviais: área que apresenta sistemas ambientais preservados, parcial ou totalmente e usos portuários, turísticos e pesqueiros, dentre outros, onde se pretende o desenvolvimento sustentável das atividades econômicas, de desenvolvimento de programas de controle ambiental e saneamento, assim como de remediação e recuperação das áreas identificadas como contaminadas.

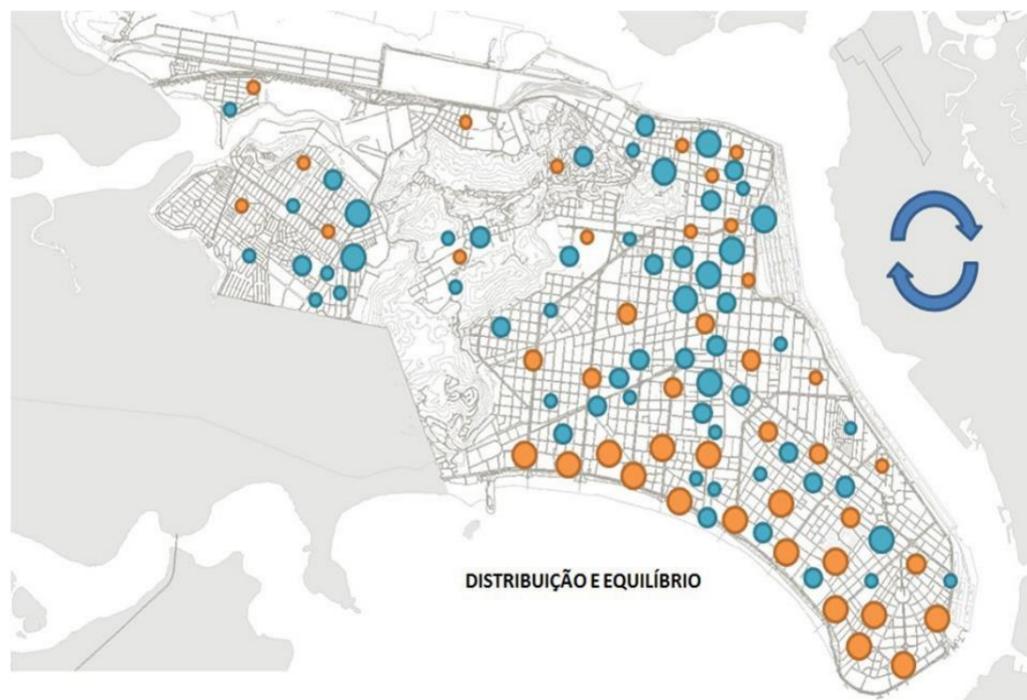
Além dos objetivos para o desenvolvimento e da delimitação das áreas urbanas onde poderá ser aplicado o parcelamento, edificação ou utilização, o Plano Diretor de Santos traz a relação dos instrumentos urbanísticos exigidos pelo Estatuto da Cidade e, quando não explicita as orientações para esses instrumentos, os remete à legislação futura (a ser criada) e/ou às suas Leis Complementares de Uso e Ocupação do Solo derivadas.

Tal como mencionado anteriormente, a legislação pertinente ao uso e ocupação do solo em Santos está dividida em duas leis complementares: a Lei Nº 1006/2018 que dispõe sobre a Área Insular e a Lei Nº 729/2011 que dispõe sobre a Área Continental.

LEGISLAÇÃO URBANÍSTICA | LEI DE USO E OCUPAÇÃO 2018 - ÁREA INSULAR



Fonte: Apresentação LUOS Insular 2018



Fonte: Apresentação LUOS Insular 2018

Concomitantemente à revisão do Plano Diretor, a revisão da Lei de Uso e Ocupação Insular em 2018 reuniu os princípios e orientações para a utilização e ocupação do espaço urbano, com o objetivo maior de garantir o desenvolvimento da cidade de forma equilibrada e sustentável.

Na Lei estão descritos os conceitos urbanísticos aplicáveis no território de Santos, definidas as estratégias de proteção da paisagem, a delimitação das áreas de restrição à ocupação urbana, além dos princípios para o uso e ocupação das macrozonas, padronização do zoneamento e dos parâmetros de ocupação nessas zonas.

Entre os objetivos gerais da Lei de Uso e Ocupação estão a garantia do cumprimento da função social da propriedade, a melhoria da qualidade urbana e ambiental, adequação das densidades do assentamento urbano à disponibilidade da infraestrutura e equipamentos públicos.

São objetivos específicos da Lei de Uso e Ocupação:

- Garantir o ordenamento do solo, estimulando o adensamento sustentável junto aos eixos dos sistemas de transportes de média capacidade de carregamento, com incentivos para a produção de Habitação de Interesse Social - HIS e de Habitação de Mercado Popular - HMP;
- Promover a renovação urbana em áreas específicas incorporando o desenho urbano ao processo de planejamento;
- Fomentar a multiplicidade dos usos, mediante a densificação e diversificação das funções do ambiente construído, potencializando a atividade econômica e habitacional, favorecendo deslocamentos curtos e mantendo o espaço vital da cidade.



Fonte: Apresentação LUOS Insular 2018

LEGISLAÇÃO URBANÍSTICA | LEI DE USO E OCUPAÇÃO 2018 - ÁREA INSULAR



Fonte: Apresentação LUOS Insular 2018



Fonte: Apresentação LUOS Insular 2018

Na contramão do que tem ocorrido no Brasil e no Estado de São Paulo, as desigualdades sociais na cidade de Santos têm crescido. Assim, a implantação da Lei tem como diretriz-chave a necessidade de reverter os processos de desigualdade urbana com a promoção de mais alternativas de Habitação Social e equalização das habitações em área de risco, através da promoção de mais diversidade socioeconômica e qualidade urbana em todas os bairros da cidade.

O direito à cidade também está aliciado ao conceito de Centralidades Lineares que compreendem eixos viários com relevante oferta de atividades não residenciais e de transporte coletivo, com intensa circulação de pedestres, no qual se espera grande incremento na circulação peatonal, em função da implantação de sistemas de transporte de média capacidade, onde é estratégico o estímulo às atividades não residenciais no nível das vias. Nas diretrizes da LUOS há a previsão de consolidação de Eixos de Transporte prioritários, como as Avenidas Pedro Lessa e Antônio Emmerich, e projetados no sentido leste-oeste, como representado ao lado.

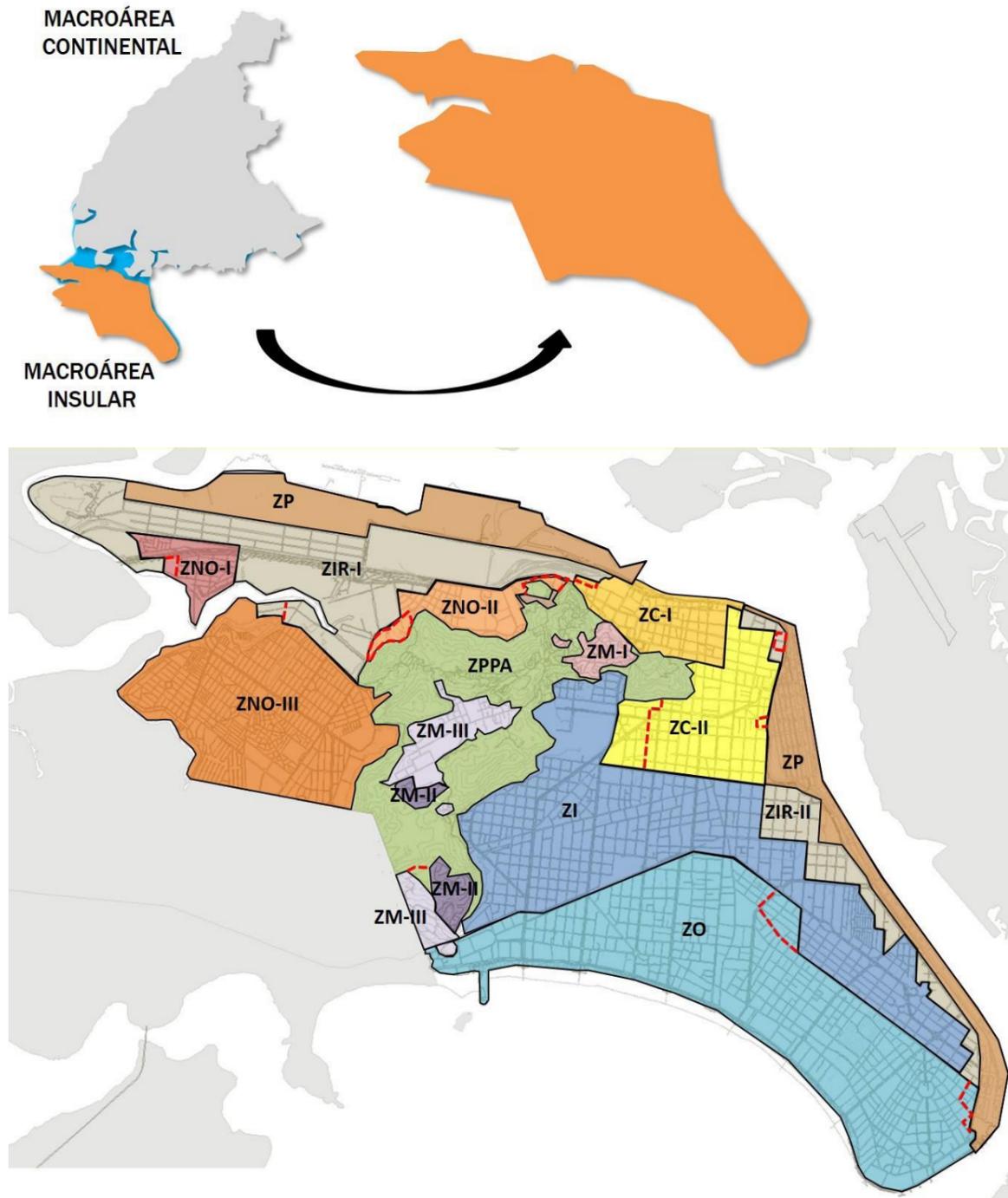
Junto a esses eixos do sistema de transporte de média capacidade de carregamento, e nas áreas centrais degradadas, se pretende estimular o Adensamento Sustentável priorizando incentivos para a produção de Habitação de Interesse Social - HIS e de Habitação de Mercado Popular - HMP, com preferência da fixação dos moradores residentes nestes locais.

A qualificação de Parques Urbanos e a criação de novas áreas verdes também são pretendidas junto a essas áreas de HIS e HMP, locais com carência de alternativas áreas de lazer de acesso público. A LUOS faz menção à priorização de implantação dos Parques do Valongo, Jabaquara e do Estuário que, associados à Orla, permitem uma distribuição de áreas verdes de lazer em todos os setores da Área Insular.

Principal instrumento da LUOS, o Zoneamento do Solo classifica o território de Santos em parâmetros de ocupação relativos à adequação dos usos do solo e aos índices urbanísticos, tais como lote e recuos mínimos, taxa de permeabilidade, gabarito, coeficientes de aproveitamento e taxa de ocupação.

A lei regulamenta que o uso e a ocupação do solo ficam condicionados à zona em que o imóvel se situa e à classificação da via de acesso ao imóvel. Os usos, por sua vez, estão divididos em 6 categorias: interesse ambiental, residencial, comercial e prestação de serviços, portuária e retroportuária, industrial e especial.

LEGISLAÇÃO URBANÍSTICA | LEI DE USO E OCUPAÇÃO 2018 - ÁREA INSULAR



Zonas de Uso Comum	Descrição
Zona da Orla – ZO	Área caracterizada pela predominância de empreendimentos residenciais verticais de uso fixo e de temporada, onde se pretende a diversificação do uso residencial e a qualificação e integração dos espaços públicos e privados;
Zona Intermediária – ZI	Área residencial de média densidade em processo de renovação urbana, onde se pretende diversificar a ocupação;
Zona Central I – ZCI	Área com grande número de estabelecimentos comerciais e de serviços, bens de interesse cultural, objeto de programa de revitalização urbana no qual se pretende incentivar a proteção do patrimônio cultural;
Zona Central II – ZCII	Área caracterizada por ocupação de baixa densidade e comércio especializado em determinadas vias, onde se pretende incentivar a renovação urbana e o uso residencial;
Zona Noroeste I - ZNO I	Área residencial isolada do restante da malha urbana, próxima a eixos de trânsito rápido e áreas ocupadas por atividades portuárias, com previsão de novos modelos de ocupação, empreendimentos HMP e usos não conflitantes;
Zona Noroeste II - ZNO II	Área residencial caracterizada por loteamento de baixa e média densidade, onde se pretende incentivar conjuntos residenciais verticalizados em áreas passíveis de ocupação;
Zona Noroeste III - ZNO III	Área residencial de baixa densidade e vias comerciais definidas, onde se pretende incentivar a verticalização e a ocupação dos vazios urbanos com HIS, bem como incrementar os Corredores de Desenvolvimento Urbano - CDU;
Zona dos Morros I - ZM I	Área caracterizada por ocupação residencial consolidada por habitações precárias, onde se pretende incentivar a requalificação urbana;
Zona dos Morros II - ZM II	Área caracterizada por ocupação de condomínios e loteamentos residenciais de baixa densidade, com legislação mais restritiva;
Zona dos Morros III - ZM III	Área caracterizada por ocupação residencial e comercial onde se pretende incentivar a renovação urbana, a oficialização das vias para disciplinamento dos usos, bem como a implantação de habitações de interesse social;
Zona Portuária – ZP	Área terrestre descontínua, segregada por via arterial, embarque e desembarque de cargas e passageiros, com pátios, armazéns e circulação de veículos pesados, onde se pretende minimizar os conflitos existentes com a malha urbana;
Zona Industrial e Retroportuária I - ZIR I	Área na porção Noroeste da ilha, com potencial de suporte às atividades portuárias, com serviços industriais e de logística, com circulação de veículos pesados, onde se pretende minimizar os conflitos existentes com o entorno;
Zona Industrial e Retroportuária II - ZIR II	Área junto às regiões Central e Leste da ilha, potencial de suporte às atividades portuárias, com serviços industriais e de logística, circulação de veículos pesados, onde se pretende minimizar os conflitos existentes com o entorno;
Zona de Proteção Paisagística e Ambiental - ZPPA	áreas públicas ou privadas, constituídas por encostas em morros, topos de morros, trechos remanescentes de mangue, cursos d'água, nascentes e áreas protegidas, áreas de preservação permanente - APP, áreas com restrição geológicogeotécnica, com condições naturais importantes para a manutenção do equilíbrio ambiental da Macrozona Insular.

Fonte: LUOS Insular 2018

LEGISLAÇÃO URBANÍSTICA | LEI DE USO E OCUPAÇÃO 2018 - ÁREA INSULAR

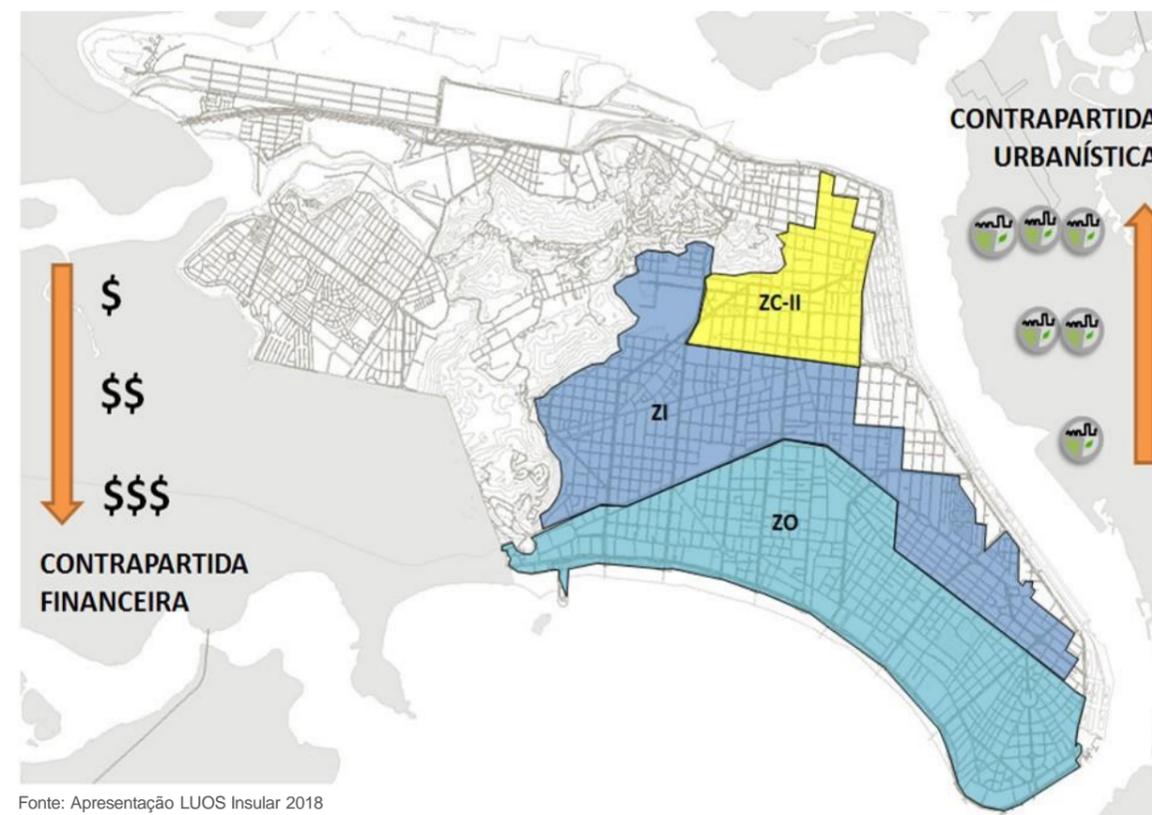
A ocupação do solo fica condicionada aos índices urbanísticos definidos a partir do estabelecimento de:

- I. lote mínimo para efeito de parcelamento (nunca inferior a 200m²);
- II. recuos mínimos que a edificação deve observar em relação aos limites do lote e entre edificações no mesmo lote;
- III. taxa de permeabilidade;
- IV. nível máximo permitido nos pavimentos;
- V. coeficiente de aproveitamento (mínimo, básico, máximo e ampliado) do lote;
- VI. taxa de ocupação máxima do lote.

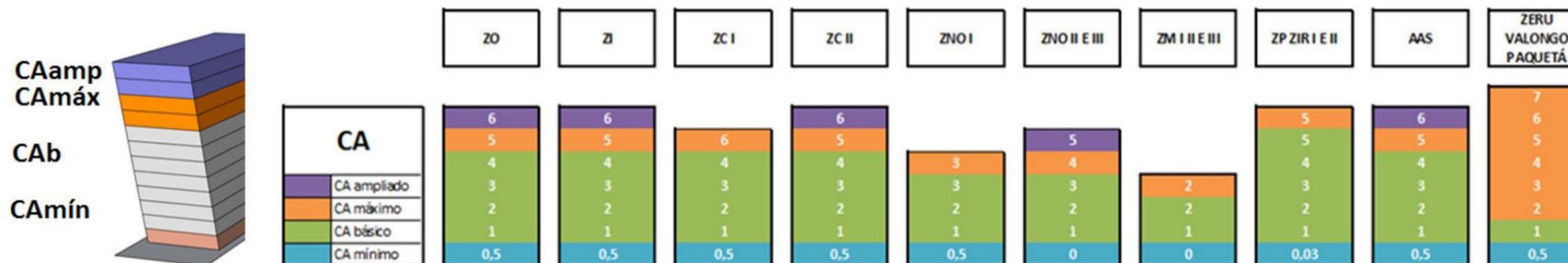
A LUOS determina aplicação do coeficiente de aproveitamento e da taxa de ocupação, definindo os limites máximos para cada um dos parâmetros, em cada zona da cidade. Tais índices norteiam a contabilização do aproveitamento do potencial construtivo para os Instrumentos de Contrapartida.

Zoneamento	Coeficiente Mínimo	Coeficiente Básico	Coeficiente Máximo	Coeficiente Ampliado	Taxa de Ocupação
Zona Portuária	0,5	5	5	-	100%
Zona Industrial e Retroportuária	0,5	5	5	-	100%
Zona Noroeste	0,5 / 0,5	3 / 3	3 / 4	0 / 5	60%
Zona dos Morros	0	2	2	-	60%
Zona Central	0,5	4	6	-	85%
Zona Intermediária	0,5	4	5	6	60%
Zona da Orla	0,5	4	5	6	60%
Zona de Proteção Paisagística e Ambiental	<i>Serão permitidos usos especiais e instalações permanentes previstas para empreendimentos destinados a parques ecológicos ou arqueológicos, à instalação de atividades de pesquisa científica e ecoturismo.</i>				

A superação dos índices designados para cada zona de usos estão disponibilizadas na LUOS Insular mediante duas formas de contrapartidas: a Contrapartida urbanística - compensação não monetária, executada pelos particulares com vista a uma eficaz qualidade no espaço urbano de uso público ou coletivo, a ser entregue ao Município pelo proprietário de imóvel, desonerando o poder público das despesas com implantação de equipamentos públicos ou de interesse social, empreendimentos habitacionais, espaços verdes ou a melhoria do espaço urbano construído; e a Contrapartida financeira - valor econômico, expresso em moeda nacional, a ser pago ao Município pelo proprietário de imóvel, em espécie.



Fonte: Apresentação LUOS Insular 2018

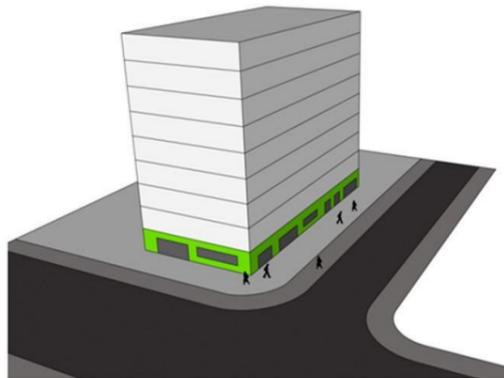


Fonte: Apresentação LUOS Insular 2018

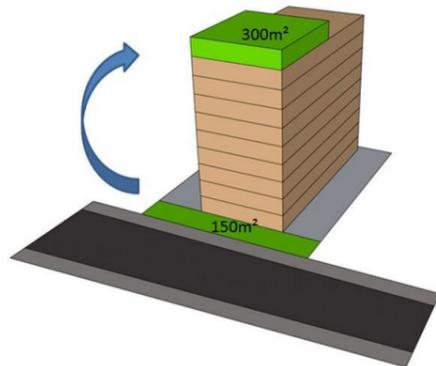
LEGISLAÇÃO URBANÍSTICA | LEI DE USO E OCUPAÇÃO 2018 - ÁREA INSULAR

Dentre as contrapartidas urbanísticas destaca-se o conceito de **Centralidades Lineares**, que trata da dinamização das fachadas para maior interação entre o edifício e a via pública, através da redução de superfície cega nas fachadas, uso comercial ou de prestação de serviços com abertura para a via pública e recuo frontal, nivelado com o passeio público.

Centralidades Lineares



Áreas Livres de Uso Público



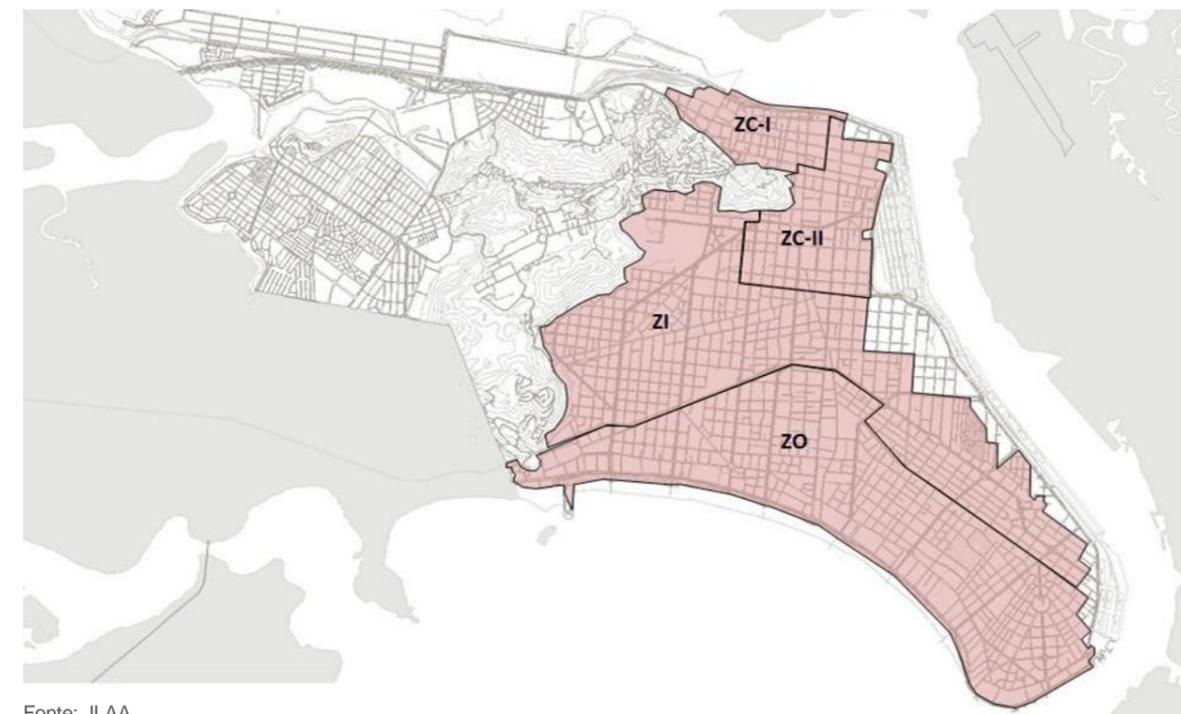
Há também o conceito de **Áreas Livres de Uso Público**, áreas livres, externas ou internas às edificações, localizadas no pavimento de acesso a via pública que visem melhorar a oferta de espaços de uso público ou destinados à circulação de pedestres, onde possam ser promovidas atividades com valor social, cultural ou econômico.

Complementarmente, três condicionantes especiais que pretendem qualificar o espaço urbano em Santos estão evidenciadas na LUOS: **Paisagem Urbana**, determina que novas construções com mais de 03 pavimentos deverão garantir infraestrutura necessária para serviços forma subterrânea; **Sustentabilidade**, determina que os empreendimentos que utilizarem potencial construtivo acima do coeficiente básico deverão promover edifícios verdes e inteligentes; e **Arborização**, determina que os imóveis deverão garantir nos passeios públicos área destinada para arborização em conformidade com a Lei Complementar nº980/2017 e com o Plano Diretor de Arborização do Município.

Outro instrumento regulamentado pelo Estatuto da Cidade, a Outorga Onerosa está explicitada na LUOS como a autorização para construir além dos limites estabelecidos para o local, ou para alteração de uso de solo, mediante contrapartida ao Município. A contrapartida financeira decorrente da Outorga Onerosa é definida por: $C = At \times Vt \times Fp$ (onde C: Contrapartida Financeira; At: Área total do terreno, expressa em m²; Vt: Valor unitário atual do terreno, expresso em unidade de moeda corrente nacional por M²; Fp: Fator de planejamento variável por zona, via ou condicionantes especiais).

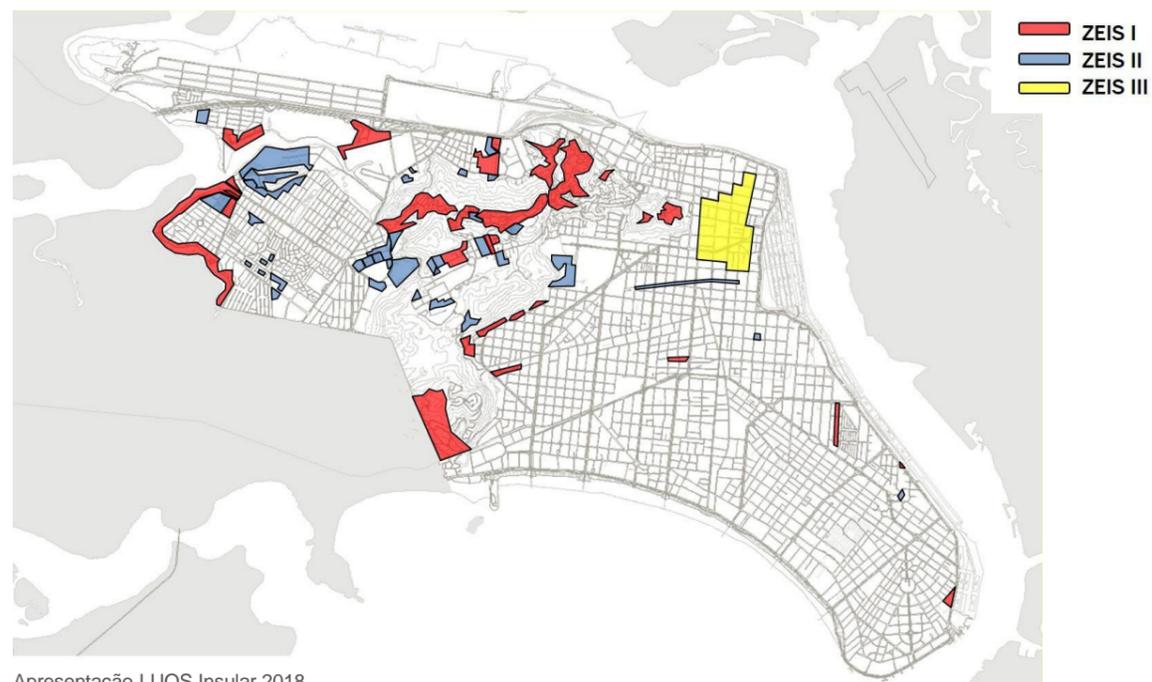
Acrescidas às Zonas de Uso Comum, as Zonas Especiais de uso e ocupação do solo estão especificadas na LUOS Insular em: Zonas Especiais de Interesse Social, Áreas de Proteção Cultural, Núcleos de Intervenção e Diretrizes Estratégicas, Zonas Especiais de Renovação Urbana, Faixas de Amortecimento, Áreas de Adensamento Sustentável, Zona Especial de Praia e Área de Pedreira.

Zoneamento	Fator Fp Corredores Desenv.	Fator Fp Demais Vias	Fator Fp Via menor capacidade
Zona Noroeste	0,2	-	-
Zona Central	0,2	0,4	0,4
Zona Intermediária	0,2	0,4	0,4
Zona da Orla	0,2	0,4	0,4



Fonte: JLAA

LEGISLAÇÃO URBANÍSTICA | LEI DE USO E OCUPAÇÃO 2018 - ÁREA INSULAR



Apresentação LUOS Insular 2018



Fonte: Apresentação LUOS Insular 2018

As Zonas Especiais de Interesse Social – ZEIS, são áreas destinadas à regularização fundiária e urbanística, produção e manutenção de Habitação de Interesse Social – HIS e de Habitação de Mercado Popular – HMP. Estão divididas em:

- ZEIS-1 : áreas públicas ou privadas ocupadas espontaneamente, parcelamentos ou loteamentos irregulares e/ou clandestinos, incluindo casos de aluguel de chão, habitados por população de baixa renda familiar, destinados exclusivamente à regularização jurídica da posse, à legalização do parcelamento do solo e sua integração à estrutura urbana e à legalização das edificações salubres;
- ZEIS-2: glebas ou terrenos não edificados, subutilizados ou não utilizados, que, por sua localização e características, sejam destinados à implantação de programas de Habitação de Interesse Social – HIS e de Habitação de Mercado Popular – HMP;
- ZEIS-3: áreas com concentração de edificações de uso residencial plurihabitacional precário, nas quais serão desenvolvidos programas e projetos habitacionais destinados, prioritariamente, ao atendimento da população de baixa renda familiar moradora na respectiva ZEIS;

Os Núcleos de Intervenção e Diretrizes Estratégicas – NIDES são porções do território onde empreendimentos poderão receber benefícios fiscais, proporcionais aos impactos para a economia do Município, com o objetivo de criar condições para o desenvolvimento social, econômico e ambiental, priorizando a mobilidade urbana, o lazer, a cultura, o esporte e o turismo. São os núcleos prioritários:

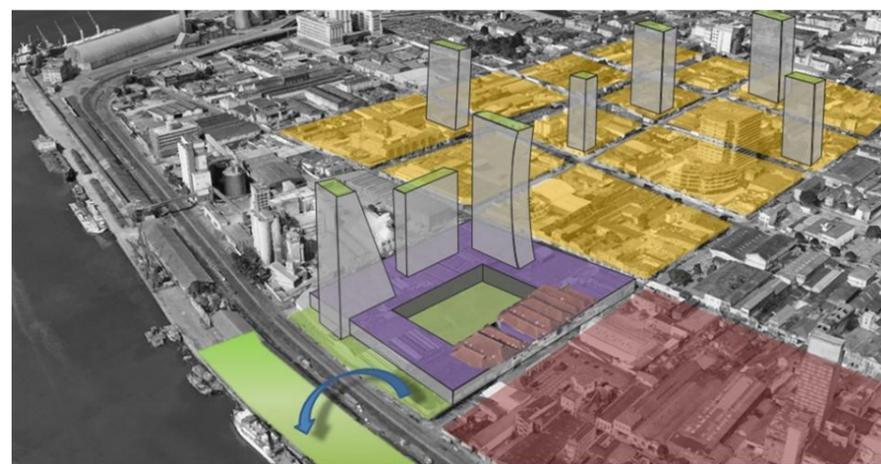
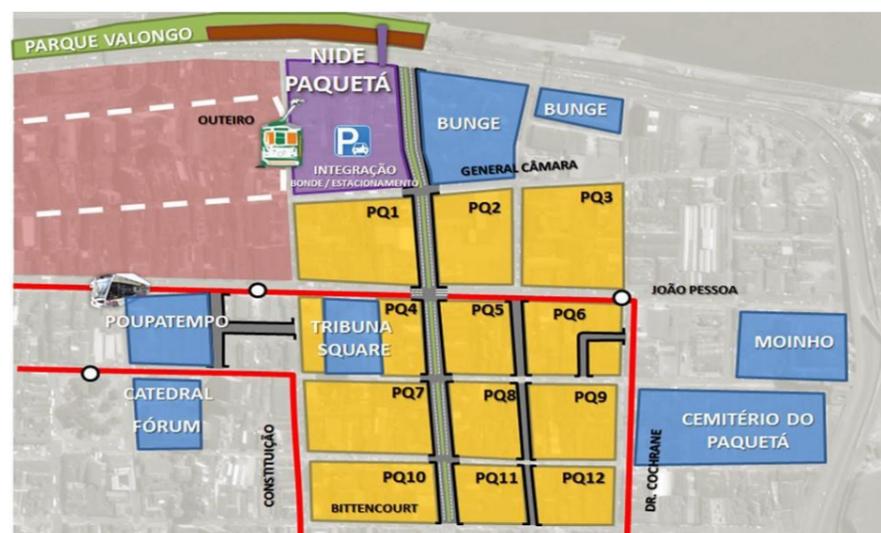
- NIDE 1 - VALONGO - DISTRITO CRIATIVO: restabelecer a conexão com a linha de água, com a criação de parque, recuperação dos armazéns existentes, articulando com a economia criativa, lazer, turismo e cultura de forma integrada aos diferentes modais de transporte, incluindo o bonde turístico;
- NIDE 2 - PAQUETÁ - DISTRITO CRIATIVO: requalificação e renovação urbana com usos compatíveis com o desenvolvimento da economia criativa, turismo, lazer e cultura, associada à preservação do patrimônio e ampliação da oferta de estacionamento;
- NIDE 3 - MERCADO - DISTRITO CRIATIVO: potencializar atividades turísticas e o estabelecimento de polo para o desenvolvimento da economia criativa em toda a região central da cidade;
- NIDE 4 - SOROCABANA: estimular o adensamento sustentável e a requalificação do tecido urbano por meio de uma transição gradual dos usos turísticos existentes para outras regiões de interesse do Município;
- NIDE 5 - ENCRUZILHADA: garantir a adequada integração entre os diferentes modais de transporte público;
- NIDE 6 - CLUBES: garantir a vocação náutica, esportiva, cultural e turística com implantação de infraestrutura para tanto;
- NIDE 7 - PONTA DA PRAIA: estimular atividades turísticas, pesqueiras, náuticas, esportivas e culturais;
- NIDE 8 – SENAI: assegurar e garantir a vocação esportiva, educacional, cultural e turística.

LEGISLAÇÃO URBANÍSTICA | LEI DE USO E OCUPAÇÃO 2018 - ÁREA INSULAR

Zonas Especiais: **NIDE Paquetá**

Objetivos:

- Garantir a conexão com o Parque Valongo e o Centro Velho;
- Ofertar vagas de estacionamento e integração com o Bonde;
- Estabelecer usos e serviços compatíveis com o Turismo, Lazer e Cultura



Fonte: Apresentação LUOS Insular 2018

Zonas Especiais: **NIDE Valongo**

O projeto empresa ARUP (2013) teve como objetivo transformar a área de 1,2 km, entre a orla e o centro histórico, em um polo turístico e cultural seguindo as diretrizes do Plano de Desenvolvimento do Porto de Santos e do Plano Diretor, no território atualmente demarcado como NIDE Valongo.

A estratégia incorporou estudos de viabilidade de transporte, mobilidade, espaço público e design urbano. Pretendia, sobretudo, promover o desenvolvimento econômico, incorporar novas oportunidades de negócios estratégicas e desenvolver o turismo como um dos principais motores econômicos para o futuro de Santos.



Fonte imagens: ARUP

Diante das dificuldades de viabilidade econômica da proposta de “Mergulhão” da ARUP (particularmente na solução do conflito rodoferroviário na região do Armazém 1), surge a alternativa na forma de um viaduto pela Codesp. Essa proposta tem como premissas: a compatibilização com projeto de extensão da Av. Perimetral; a manutenção de acesso ferroviário aos arrendatários; e a compatibilização com projeto da Codesp de novo acesso rodoviário do Porto;



Solução Mergulhão (Proposta Arup)

- Segregação do fluxo rodoviário na forma de túnel sob a ferrovia;
- Experiência na revitalização de Barcelona



Alternativa Viaduto (Proposta Codesp)

Mantém a integração Porto-Cidade, permitindo implantação de projeto turístico e de serviços na região dos armazéns 1 a 4;

LEGISLAÇÃO URBANÍSTICA | LEI DE USO E OCUPAÇÃO 2018 - ÁREA INSULAR

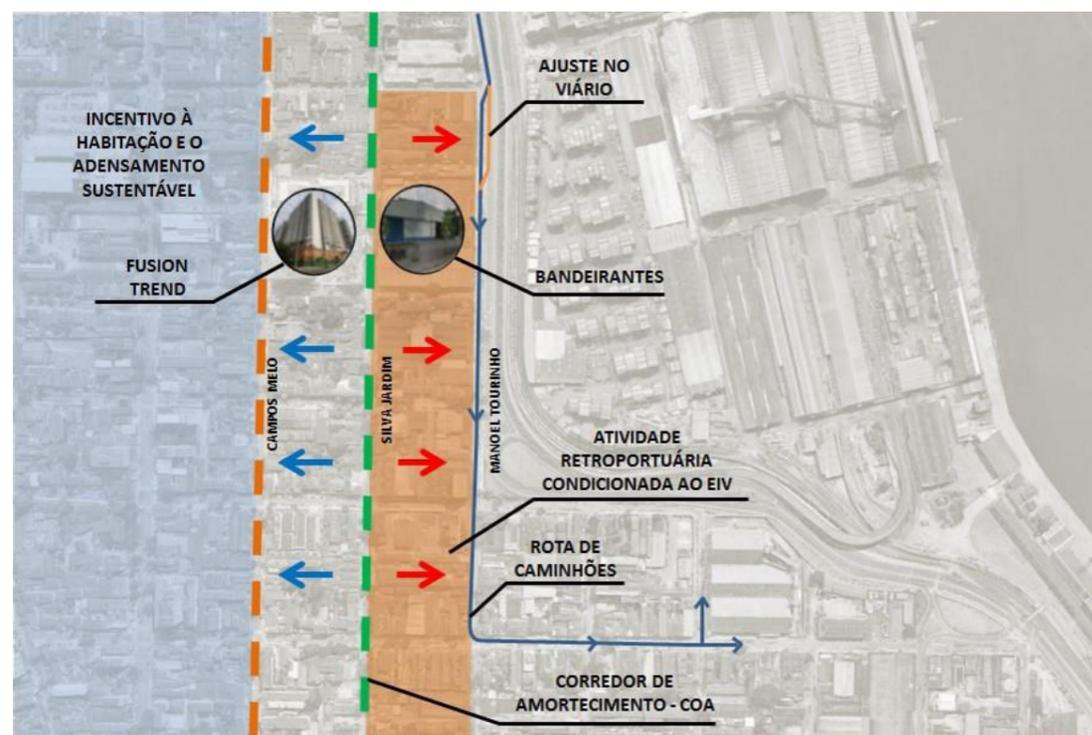


Fonte: Apresentação LUOS Insular 2018

A **Zona Especial da Área da Pedreira** remete à área de exploração mineral Insular desativada de modo a garantir a contenção de encostas e a recuperação de áreas degradadas pela antiga atividade.

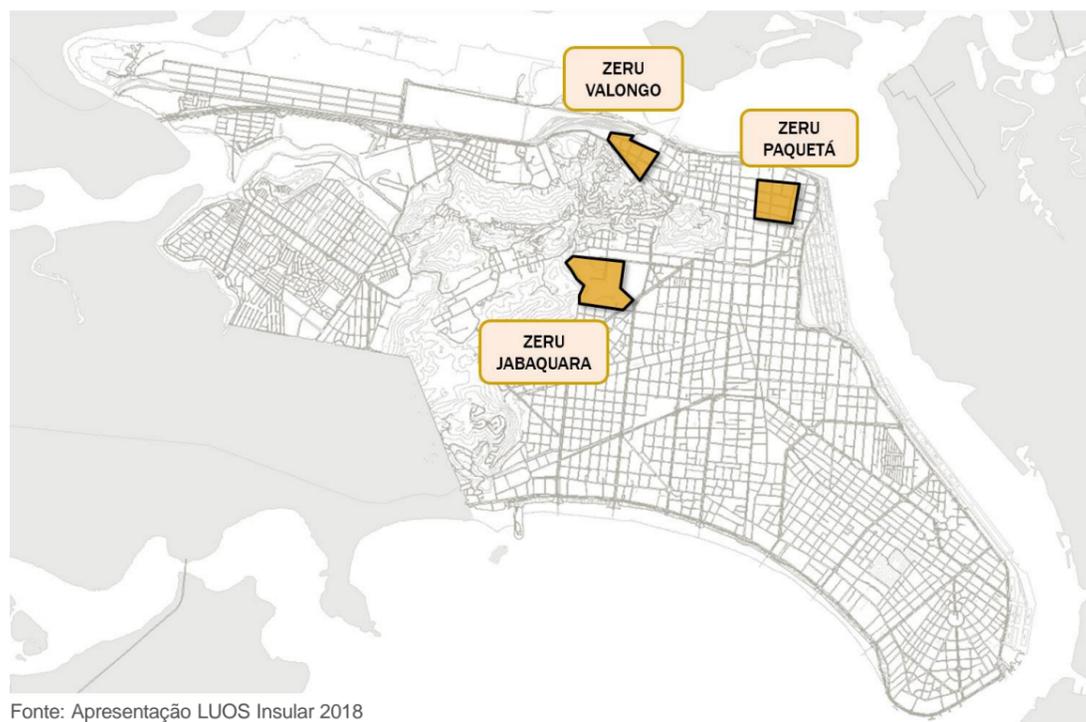
As **Áreas de Proteção Cultural-APC** englobam porções urbanas de interesse cultural, contendo os **Corredores de Proteção Cultural – CPC** com acervo de bens imóveis, e promovem incentivos à recuperação e preservação do conjunto existente, por meio de instrumentos como a Transferência do Direito de Construir – TDC. A APC 1 corresponde às áreas de interesse cultural na Zona Central I, incluindo à área compreendida entre os Armazéns 1 e 8, enquanto a APC 2 corresponde às áreas de interesse cultural na Zona Central II.

A **Zona Especial de Praia – ZEP**, pretende promover na orla de Santos sua função socioambiental com uma gestão territorial integrada e democrática de respeito à diversidade, promovendo o correto uso e ocupação, o livre e franco acesso a praia e ao mar.



Fonte: Apresentação LUOS Insular 2018

LEGISLAÇÃO URBANÍSTICA | LEI DE USO E OCUPAÇÃO 2018 - ÁREA INSULAR



Fonte: Apresentação LUOS Insular 2018



Fonte: Apresentação LUOS Insular 2018

As **Zonas Especiais de Renovação Urbana – ZERU**, compreendem áreas com incentivos fiscais e normas próprias de parcelamento, uso e ocupação do solo para o desenvolvimento social, econômico e ambiental de forma estratégica, onde se pretende a requalificação do espaço urbano, consolidadas em:

- ZERU 1 - VALONGO: objetiva consolidar a renovação urbana com uso misto, priorizando o uso habitacional;
- ZERU 2 - PAQUETÁ: requalificação e renovação urbana com adensamento sustentável, diversificação do uso residencial e incentivo ao uso misto;
- ZERU 3 - JABAQUARA: pretende incentivar a renovação urbana com a substituição gradativa dos usos atuais para usos que venham a garantir provisão habitacional e integração com os demais bairros;

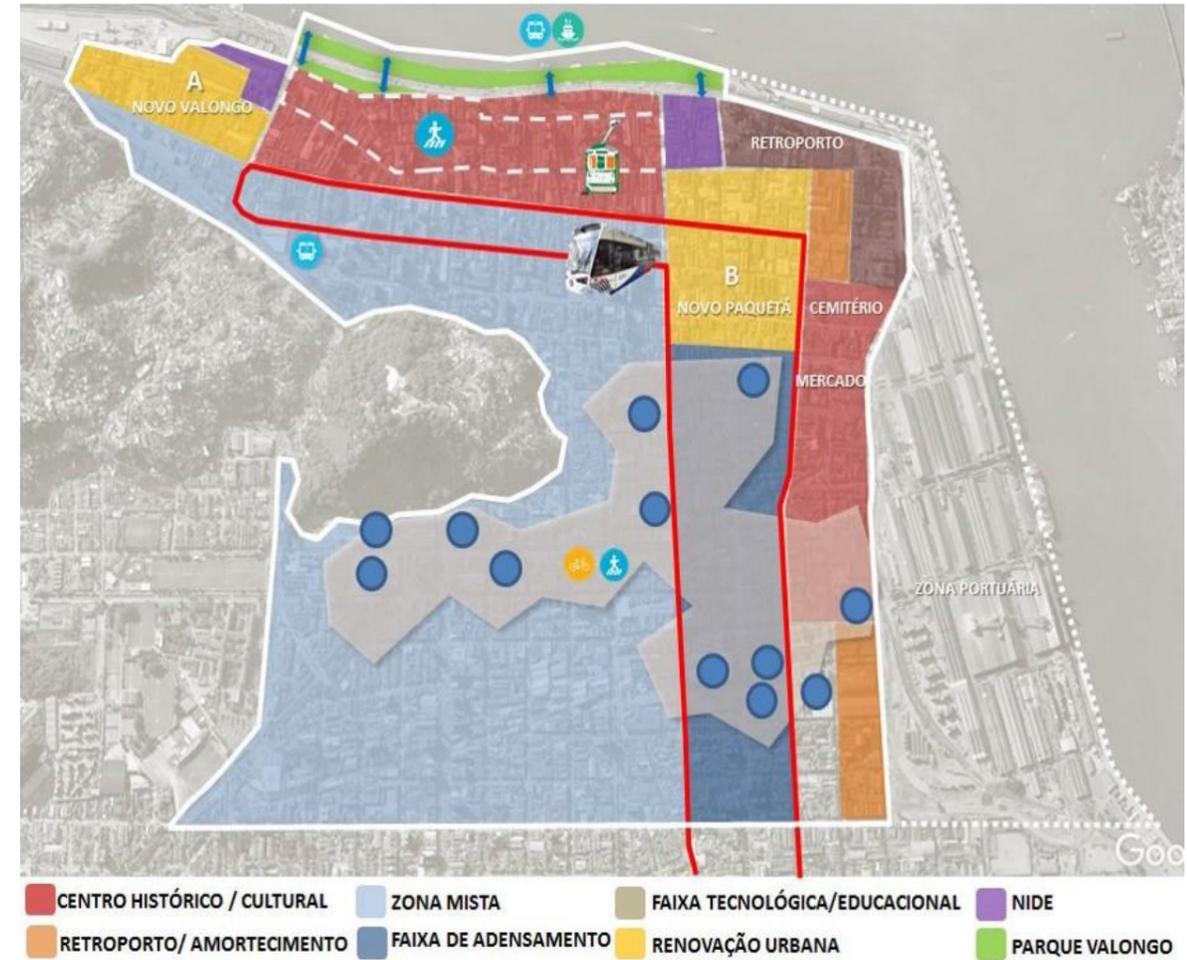
As **Áreas de Adensamento Sustentável – AAS**, são porções do território ao longo dos sistemas de transporte coletivo de média capacidade de carregamento existentes e previstos na Macroárea Insular e estão divididas em:

- AAS 1 - NORTE: incrementar a densidade construtiva, demográfica, habitacional, com incentivos às Habitações de Interesse Social (HIS) e de Habitação de Mercado Popular (HMP) para a população de baixa e média rendas;
- AAS 2 - NOROESTE: incrementar a densidade construtiva, demográfica, habitacional, com incentivos às Habitações de Interesse Social (HIS) e de Habitação de Mercado Popular (HMP) para a população de baixa e média rendas;
- AAS 3 - SUL: melhorar as condições urbanísticas existentes além de normatizar e diversificar a produção imobiliária, expandir a oferta de serviços, inclusive do transporte público com articulação dos diferentes modais, incentivar o estabelecimento de equipamentos e infraestruturas urbanas adequadas ao nível do adensamento;
- AAS 4 - LESTE: requalificar as centralidades existentes com o estabelecimento de atividades e usos diversificados;
- AAS 5 - OESTE: requalificar as centralidades existentes com o estabelecimento de atividades e usos diversificados;

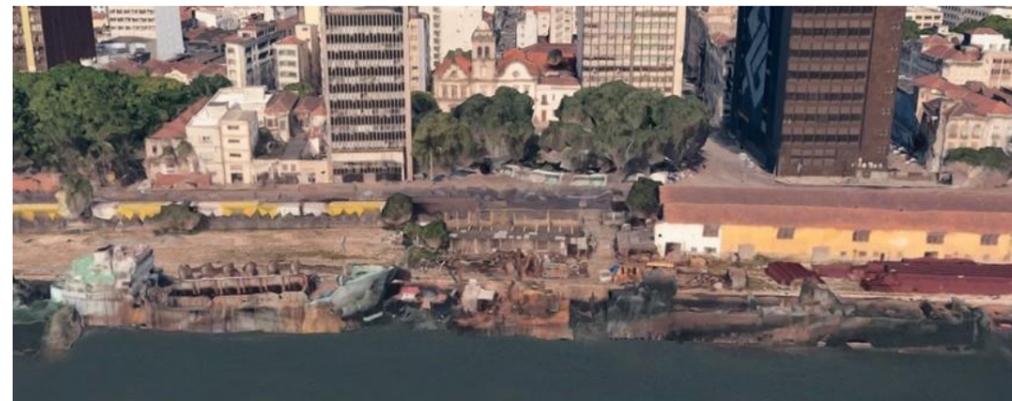
LEGISLAÇÃO URBANÍSTICA | NOVO CENTRO VELHO

No âmbito dos Projetos Especiais para o Desenvolvimento Urbano em Santos destaca-se a iniciativa “Novo Centro Velho”, uma parceria entre Prefeitura e sociedade civil que pretende promover a economia criativa e núcleos residenciais na região central, trazendo animação à região ora degradada de modo a resgatar e potencializar a identidade histórico-cultural no Centro Antigo. Os objetivos da iniciativa estão distribuídos em cinco locais prioritários de ação:

Centro Histórico/Cultural	<ul style="list-style-type: none"> valorizar o patrimônio histórico e cultural fomentar o turismo histórico, cultural e religioso promover a recuperação do alegre centro criar parque urbano com conexão com a linha d'água ampliar áreas e rotas exclusivas para pedestres desestimular o uso do automóvel com incentivo de estacionamentos nas áreas periféricas sistema de bondes como transporte público gratuito criar área gastronômica resgatar o patrimônio histórico e cultural garantir a inclusão social estimular a economia criativa prover habitação de interesse social
Retro porto/Amortecimento	<ul style="list-style-type: none"> minimizar os impactos da relação porto-cidade
Zona Mista	<ul style="list-style-type: none"> qualificar e incentivar o comércio varejista e especializado estimular usos diversificados
Faixa de Adensamento	<ul style="list-style-type: none"> promover o aproveitamento do solo urbano visando a ampliação da oferta de habitação de modo sustentável
Faixa Tecnológica/Educacional	<ul style="list-style-type: none"> consolidar o centro universitário estimular empreendimentos de alta tecnologia estimular a habitação para estudantes
Faixa Tecnológica/Educacional	<ul style="list-style-type: none"> consolidar o centro universitário estimular o estabelecimento de empreendimentos de alta tecnologia estimular a habitação para estudantes



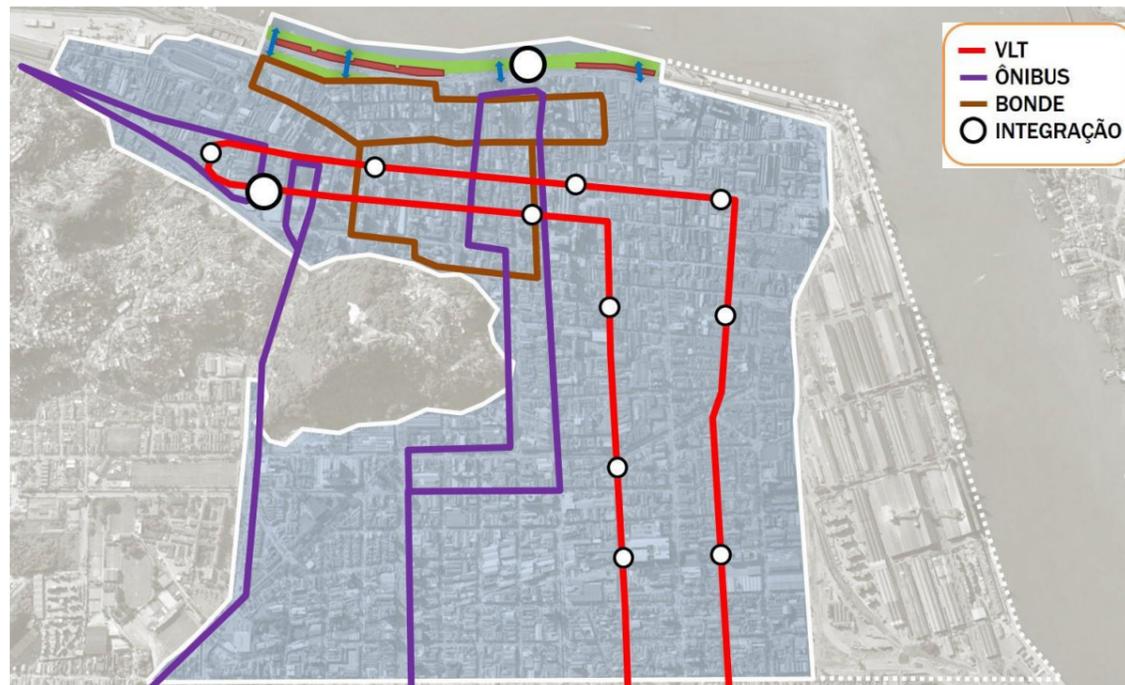
Fonte: PMSantos



Fonte: Google Streetview

LEGISLAÇÃO URBANÍSTICA | NOVO CENTRO VELHO

Novo Centro Velho | Hierarquização das Vias e Integração entre Modais



Novo Centro Velho | Qualificação e Ampliação de Calçadas e Ciclovias



Fonte imagens: PMSantos

Novo Centro Velho | Áreas para Pedestres



LEGISLAÇÃO URBANÍSTICA | NOVO CENTRO VELHO

Novo Centro Velho | Parque Valongo



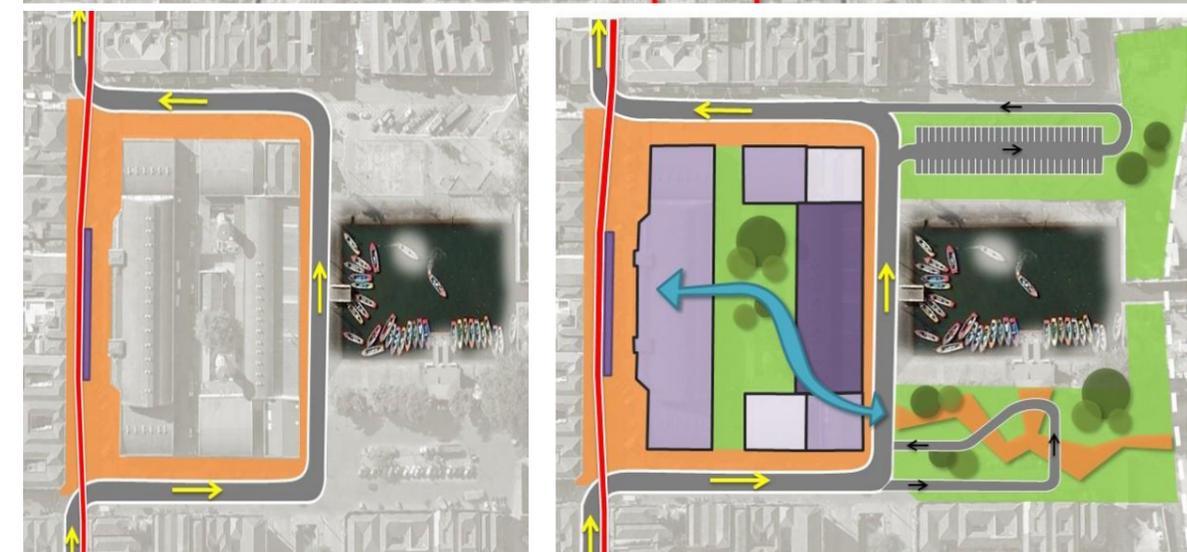
- CRIAR 4 PASSARELAS DE ACESSO AO PARQUE:
1. MARQUÊS DE MONTE ALEGRE / MUSEU PELÉ
 2. FREI GASPAR / BOLSA DO CAFÉ
 3. SENADOR FEIJÓ / ALFÂNDEGA
 4. CONSTITUIÇÃO / NIDE PAQUETÁ



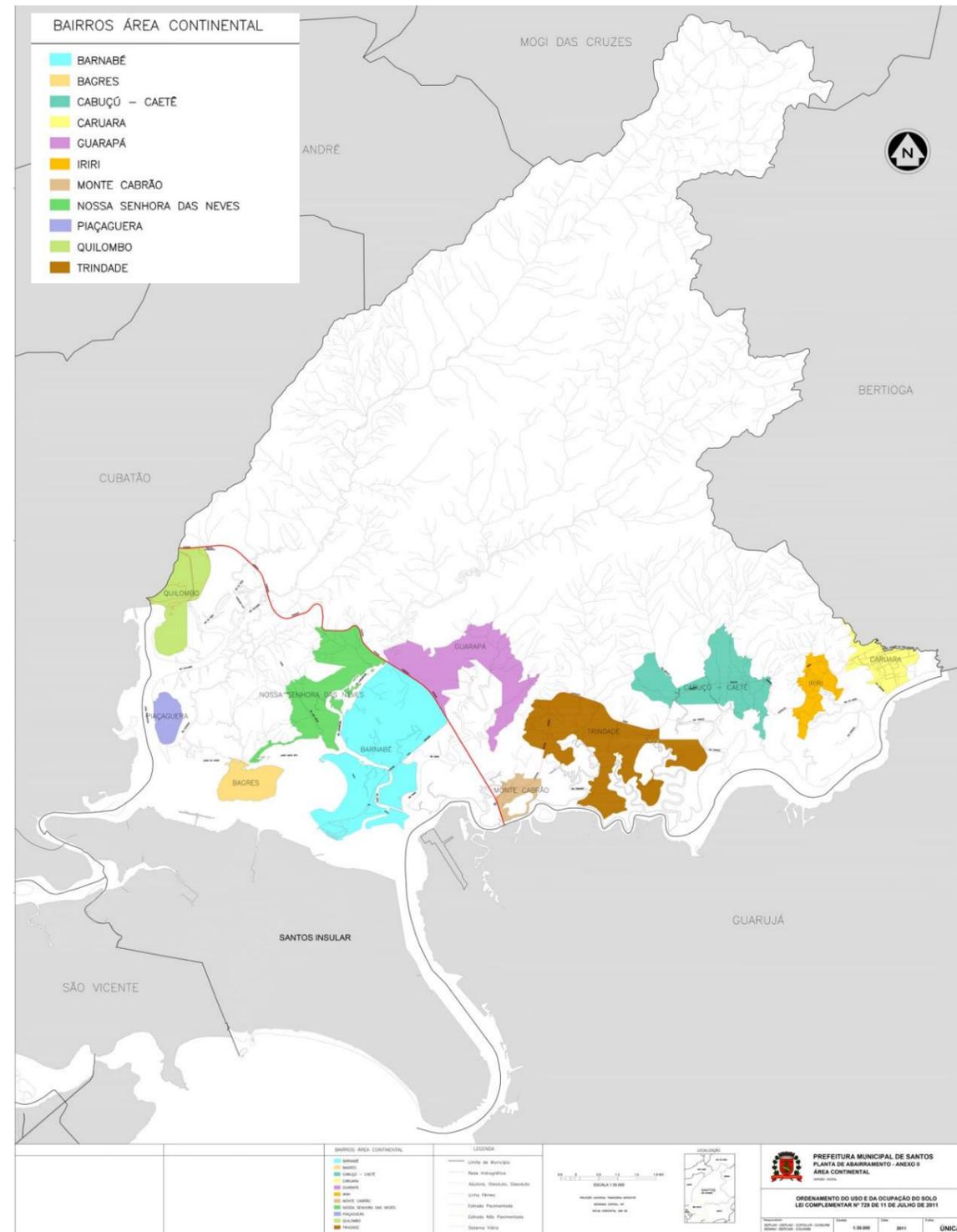
CRIAR TERMINAL DE INTEGRAÇÃO NA PRAÇA DA REPÚBLICA
ÔNIBUS + BARCA + TÁXI + BONDE + CICLOVIA

Fonte imagens: PMSantos

Novo Centro Velho | Novo Mercado



LEGISLAÇÃO URBANÍSTICA | LEI DE USO E OCUPAÇÃO 2011 - ÁREA CONTINENTAL



Fonte: LUOS Continental 2011

O uso e a ocupação do solo na área continental de Santos são regidos pela Lei Complementar Nº 729 de 11 de julho de 2011, com as diretrizes estabelecidas no Plano Diretor de Desenvolvimento e Expansão Urbana do Município. A LUOS Continental tem como objetivos gerais:

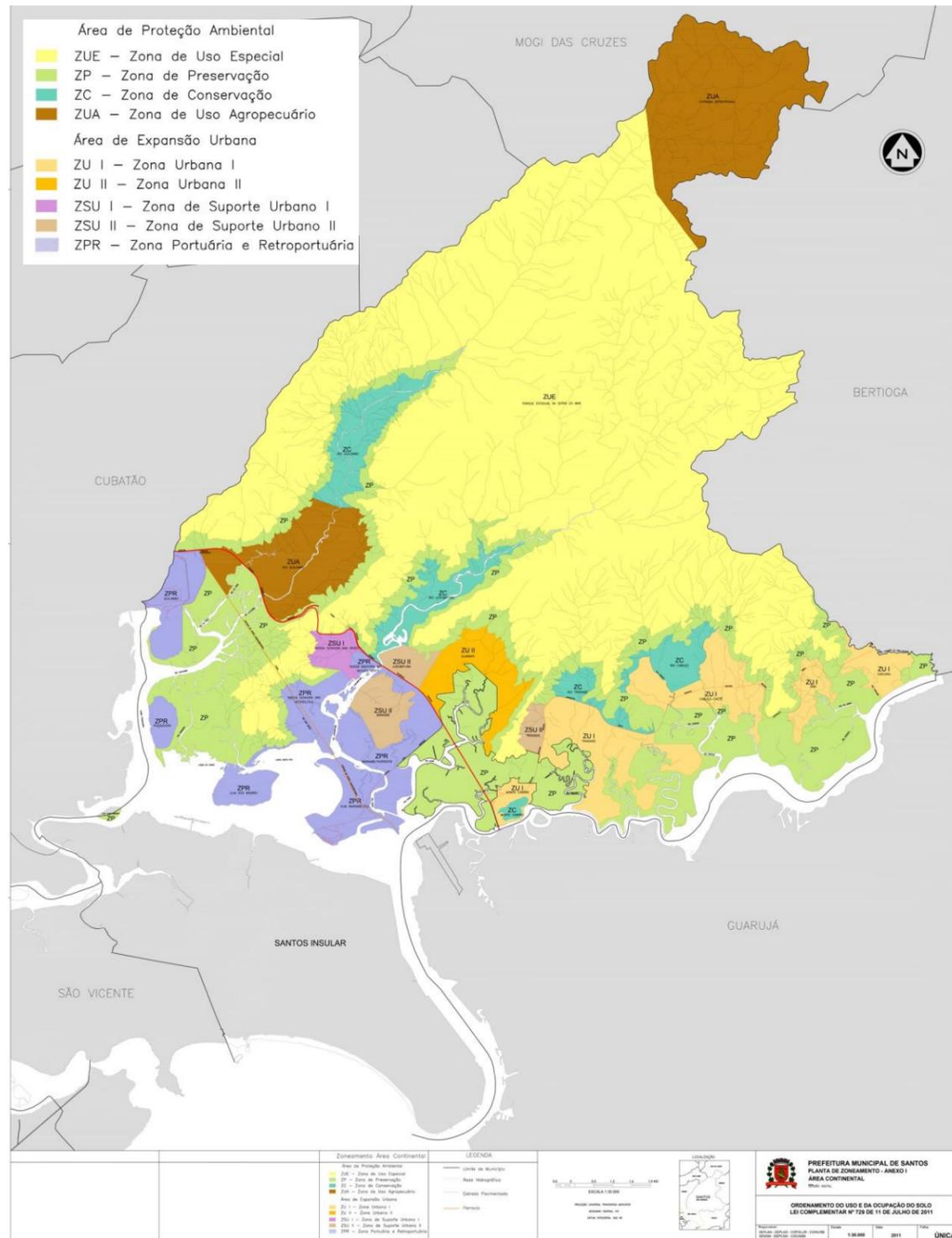
- I. compatibilizar o desenvolvimento econômico-social com a preservação da qualidade do meio ambiente para o uso racional dos recursos ambientais;
- II. possibilitar a implantação de obras, atividades, processos produtivos, empreendimentos e exploração dos recursos naturais, que comprovadamente resguardem o meio ambiente ecologicamente equilibrado;
- III. promover a melhoria de vida das populações tradicionalmente estabelecidas, garantindo a preservação de seus traços culturais;
- IV. incentivar a recuperação e/ou urbanização de áreas degradadas em conformidade com as normas estabelecidas nesta lei complementar;
- V. proteger e restaurar os processos ecológicos essenciais das espécies e dos ecossistemas;
- VI. estimular a pesquisa, o desenvolvimento e a capacitação tecnológica, visando ao uso adequado dos recursos naturais e à produção de informações ambientais.

Para efeito do disciplinamento do solo, a área continental de Santos fica dividida territorialmente em Área Integrada de Expansão Urbana e Área Integrada de Proteção Ambiental. Essa última compreende a Área de Proteção Ambiental – APA, cujo Plano de Manejo definirá os corredores ecológicos e as medidas necessárias para a proteção dos ecossistemas e o uso sustentável, observado o Plano de Manejo do Parque Estadual da Serra do Mar.

Já a Área Integrada de Expansão Urbana fica dividida em zonas definidas por suas características que, para os efeitos do parcelamento, ocupação, aproveitamento e uso do solo, ficam estabelecidas conforme as categorias a seguir:

- Zonas Urbanas I e II – ZU I e ZU II compreendem parte das áreas gravadas como de expansão urbana pelo Plano Diretor de Desenvolvimento e Expansão Urbana do Município de Santos, tendo como finalidade as atividades de desenvolvimento urbano, a ocupação ordenada e a regularização das áreas já consolidadas. Na Zona Urbana II – ZU II será implantado o Parque Tecnológico.
- A Zona de Suporte Urbano I – ZSU I compreende as áreas degradadas, nas quais se verifica a ocorrência de atividades extrativistas minerais, cujas características possibilitem a disposição final de resíduos sólidos e a implantação de atividades de interesse para o desenvolvimento portuário.
- Zona de Suporte Urbano II – ZSU II compreende as áreas degradadas, nas quais se verifica a ocorrência de atividades extrativistas minerais, cujas características possibilitem a implantação de atividades de interesse para o desenvolvimento turístico do Município.
- A Zona Portuária e Retroportuária – ZPR compreende parte das áreas gravadas como de expansão urbana pelo Plano Diretor de Desenvolvimento e Expansão Urbana do Município de Santos, cujas características demonstrem o potencial para instalações rodoviárias, ferroviárias, portuárias e retroportuárias, bem como aquelas ligadas às atividades náuticas.

LEGISLAÇÃO URBANÍSTICA | LEI DE USO E OCUPAÇÃO 2011 - ÁREA CONTINENTAL



Fonte: LUOS Continental 2011

- Zona de Uso Especial – ZUE é formada pela área do Parque Estadual da Serra do Mar que está inserida no Município de Santos e é administrada pelo Governo Estadual. Na Zona de Uso Especial, o Município de Santos terá ação supletiva no controle e no monitoramento.
- Zona de Preservação – ZP é formada pelas áreas caracterizadas por abrigar ecossistemas do complexo florestal atlântico, nas quais as formações naturais permaneceram intactas ou apresentem pequena ou mínima intervenção humana. Nesta Zona, de preservação de vida silvestre, além da proteção dos ecossistemas, serão protegidos os recursos genéticos, as populações tradicionais e o ambiente natural, com incentivo à educação, à pesquisa, ao uso técnico e científico.
- Zona de Conservação – ZC é formada pelas áreas com ecossistemas parcialmente no seu estado original, e que se situem contíguas às áreas definidas como Zona de Preservação – ZP. Nesta zona, o objetivo geral de manejo é a manutenção do ambiente natural com o mínimo impacto humano, admitido o uso moderado e auto sustentado da biota.
- Zona de Uso Agropecuário – ZUA é formada pelas áreas com ecossistemas parcialmente degradados, nas quais se desenvolvam atividades agrícolas, pecuárias ou com capacidade para receber atividades desses gêneros, ou ainda, com potencial para empreendimentos de turismo e lazer, bem como a instalação de unidades comerciais, cujos usos ou práticas estejam de acordo com a capacidade apresentada pela atividade para ocasionar degradação ao meio ambiente, garantida a conservação do solo.

As condicionantes de ocupação e aproveitamento das áreas, glebas e lotes são estabelecidas segundo a área integrada a que pertençam, a zona, o tipo de empreendimento e as atividades permitidas, sintetizados no quadro a seguir.

Zoneamento	Lote Mínimo (M²)	Taxa de Ocupação	Coefficiente Máximo	Gabarito Máximo	Taxa de Permeabilidade
Zona Urbana I	500	40%	1	3	30%
Zona Urbana II	500	40%	1	3	30%
Zona de Suporte Urbano I *	A ocupação da área fica condicionada ao estudo ambiental pertinente, necessário ao processo de licenciamento ambiental.				
Zona de Suporte Urbano II *	A ocupação da área fica condicionada ao estudo ambiental pertinente, necessário ao processo de licenciamento ambiental.				
Zona Portuária e Retroportuária *	A ocupação da área fica condicionada ao estudo ambiental pertinente, necessário ao processo de licenciamento ambiental.				
Zona de Uso Especial **	A ocupação e o aproveitamento deverão estar em conformidade com o que estabelece o Plano de Manejo para o Parque Estadual da Serra do Mar.				
Zona de Conservação **	A taxa de ocupação máxima para infraestrutura dos usos permitidos será de 50% (cinquenta por cento) da área.				
Zona de Uso Agropecuário	A taxa de ocupação máxima para infraestrutura dos usos permitidos será de 50% (cinquenta por cento) da área.				

* As propostas de compensação ambiental para os empreendimentos e/ou atividades devem ser priorizadas na mesma zona em que se encontram.

** Nas áreas com valor histórico e cultural, a existência de vestígios arqueológicos e/ ou arquitetônicos deverá ser priorizada.

LEGISLAÇÃO URBANÍSTICA | PLANO DE REGULARIZAÇÃO FUNDIÁRIA 2014

Assentamentos Precários | Área Insular



Assentamentos Precários | Área Continental



Fonte: PMSantos

Com o objetivo geral de mapear os assentamentos precários no município de Santos para dimensionamento das necessidades habitacionais e hierarquização das áreas a serem atendidas, o Plano de Regularização Fundiária levantou e organizou problemáticas habitacionais semelhantes para compreender as intervenções demandadas por cada tipologia.

No processo, foram utilizadas as informações do Plano Municipal de Redução de Riscos (PMRR, 2012), a Carta Geotécnica (1979), o Plano Municipal de Habitação (PMH, 2009), Planta de Abairramento (2011) e Planta das ZEIS (2012). O mapeamento dos assentamentos precários resultante foi utilizado para o diagnóstico do Plano Diretor e pretende subsidiar o Plano Local de Habitação Social (PLHIS).

Há menção ao Plano de Regularização Fundiária de 2014 em uma das apresentações síntese sobre a revisão do Plano Diretor, disponibilizadas pela Prefeitura de Santos. Para este relatório não se teve acesso ao documento do Plano e o mapa apresentado carece de legenda das tipologias levantadas. Ao citar o Plano como um instrumento urbanístico relevante, ressalta-se aqui o esforço intersetorial entre secretarias para solucionar a questão dos assentamentos precários, evidenciando o mapeamento como importante subsídio para estratégias urbanas que visem reduzir e evitar a recorrência de ocupações em áreas de risco.

Tipologias	Solução
Assentamentos consolidados com infraestrutura completa, sem a regularidade urbanística ou da propriedade;	100% demandam regularização fundiária.
Assentamentos irregulares com parcelamento definido, parcialmente urbanizados. Demandam obras pontuais de infraestrutura;	100% demandam regularização fundiária + urbanização pontual.
Assentamentos irregulares com parcelamento definido, parcialmente urbanizados. Demandam remoções e obras de infraestrutura pontuais;	Demandam regularização + urbanização pontual + produção habitacional para reassentamento / relocação.
Assentamentos irregulares e precários consolidáveis. Carência total ou parcial da infraestrutura;	Demandam regularização + urbanização pontual + produção habitacional para reassentamento / relocação;
Assentamentos irregulares não consolidáveis por restrições de natureza jurídica ou físico-ambiental;	100% demandam produção habitacional para apoio a reassentamento;
Conjuntos Habitacionais	100% demandam regularização fundiária;
Moradias e/ou assentamentos localizados em áreas de risco a serem removidas de acordo com o PMRR e/ou restrições ambientais e/ou da Carta Geotécnica;	100% de remoção das moradias em risco + produção habitacional para reassentamento;

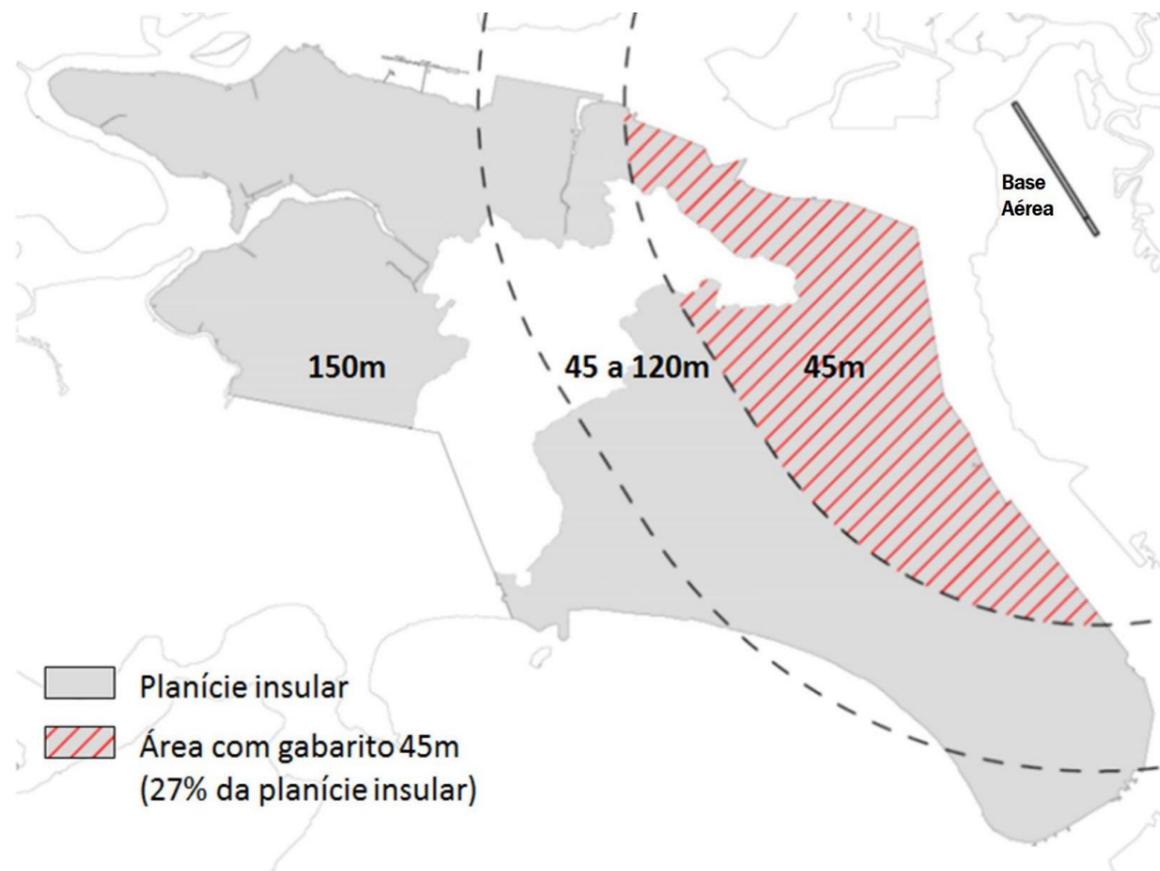
LEGISLAÇÃO URBANÍSTICA | PBZPA - INFRAERO RESTRIÇÕES AO GABARITO NO TERRITÓRIO INSULAR

Para garantir a segurança aérea no entorno da Base Aérea de Santos - BAST, localizada no distrito de Vicente de Carvalho (município do Guarujá) a legislação aérea da INFRAERO prevê o Plano Básico de Zona de Proteção de Aeródromo.

Desde 2015 Guarujá tem uma concessão para a exploração comercial do Aeródromo Civil Metropolitano de Guarujá. A nova estrutura dividirá espaço com a BAST e prevê ampliação da pista de pouso e decolagem.

O Plano básico de Zona de Proteção de Aeródromos - PBZPA estabelece restrições acerca da segurança e da regularidade das operações da base aérea. Como as rotas de voo tem rebatimento direto no território de Santos, ocorrem restrições no zoneamento urbano, no tocante a altura máxima permitida e ao uso de materiais construtivos com alta refletividade.

No PBZPA a superfície horizontal interna estabelece a altura sobre a qual pode ser necessário, restringir a criação de novos obstáculos ou até mesmo remover ou sinalizar obstáculos para assegurar um nível satisfatório de segurança e regularidade para os aviões que manobram visualmente no circuito do aeródromo, antes de iniciarem a fase de aproximação (cerca de 45m de gabarito).



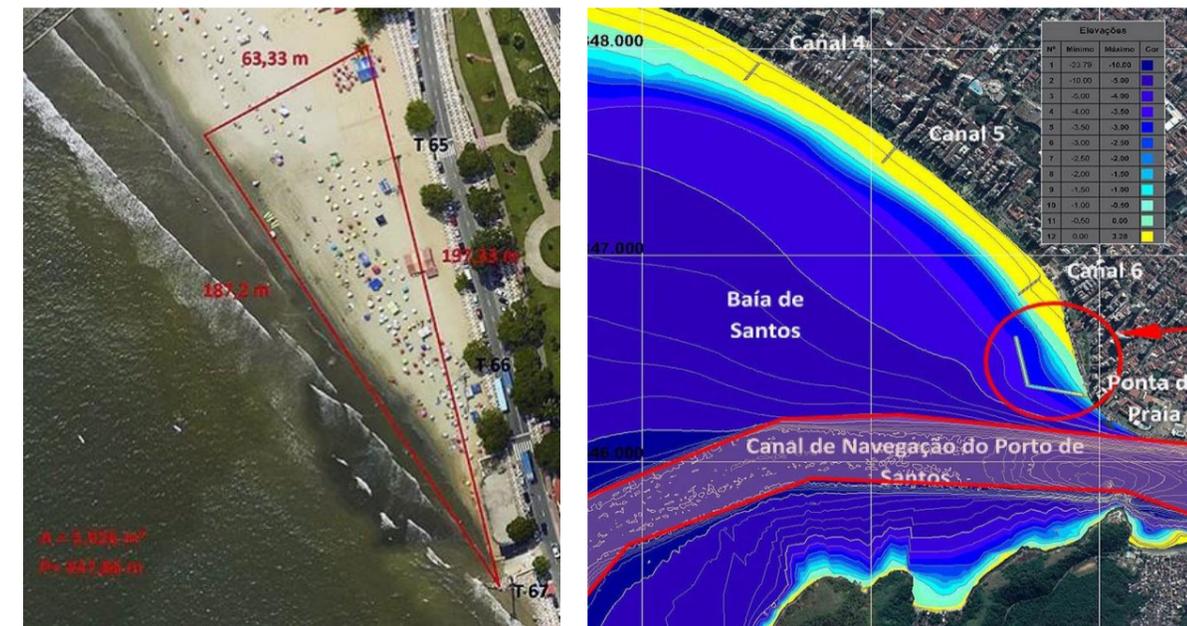
Fonte: PBZPA ePMSantos

LEGISLAÇÃO URBANÍSTICA | PROJETO PILOTO PONTA DA PRAIA

O projeto piloto da Prefeitura de Santos, em andamento na região de Ponta da Praia, visa minimizar a erosão e os danos causados pelas ressacas no litoral santista com a construção de duas estruturas submersas: uma delas parte da mureta da orla, próxima ao Aquário, e segue por 275 metros mar adentro; a outra, que dá sequência à primeira, se estende paralela ao muro da praia por 240 metros.

As estruturas, apoiadas no leito submarino, são construídas com *bags*, geofomas de tecido geotêxtil (material polimérico inerte e de baixo impacto ambiental) que receberão aproximadamente sete mil toneladas de areia retirada das proximidades.

A segunda etapa de revitalização da Ponta da Praia está em fase de elaboração e compreende a requalificação do sistema viário do eixo de acesso à Orla, com recapeamento e implantação de acessibilidade nas esquinas, além de implantação de uma ciclovia de 600 metros na Avenida Aristóteles Menezes, para ligação da pista do entorno do Rebouças com o canal 6.



Fonte imagens: www.santos.sp.gov.br, acesso em dezembro de 2018

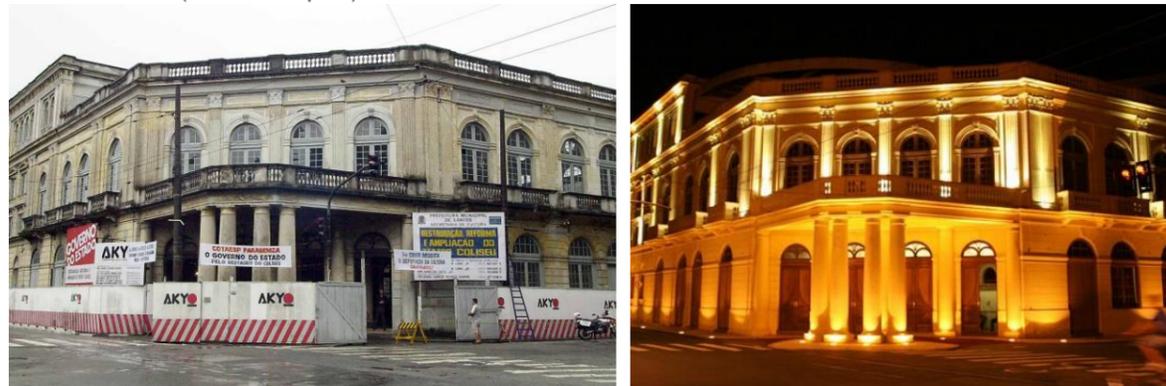
LEGISLAÇÃO URBANÍSTICA | PROGRAMA ALEGRA CENTRO

Teatro Guarany (Antes e Depois)



Fonte: www.turismosantos.com.br, acesso em dezembro de 2018

Teatro Coliseu (Antes e Depois)



Fonte: www.encontrasantos.com.br, acesso em dezembro de 2018

Recomendações para Interferência visual na fachada de Áreas Comerciais



Fonte: LC Nº470/2008

O Programa Alegria Centro, de Revitalização e Desenvolvimento da região central de Santos, foi uma ação iniciada em 2003 com Lei Complementar Nº 470, revisada em 2008, que objetivou a preservação do patrimônio histórico, a renovação e a requalificação urbana com soluções habitacionais, de comércio e turismo em conjunto com a valorização da paisagem urbana e do patrimônio cultural.

Com intenção de atrair investidores privados, o programa prevê incentivos fiscais para os empreendimentos que forem instalados na região central em Área de Proteção Cultural (APC). As isenções variam conforme o caso e decorrem desde a isenção total de impostos até a possibilidade de patrocínio por empresas locais, onde a empresa patrocinadora pode obter até 50% de abatimento do IPTU ou ISS.

As atividades contempladas com as isenções fiscais são: turismo e hospedagem, casas de diversão, atividades culturais, instituições sociais e esportivas, centros de beleza, atividades educacionais, comércio varejista, profissionais liberais, ateliês artísticos, prestadores de serviço e comércio de café. Como atrativo adicional é prevista a consultoria especializada, fornecida gratuitamente pela Prefeitura, aos interessados em adquirir imóveis com níveis de proteção.

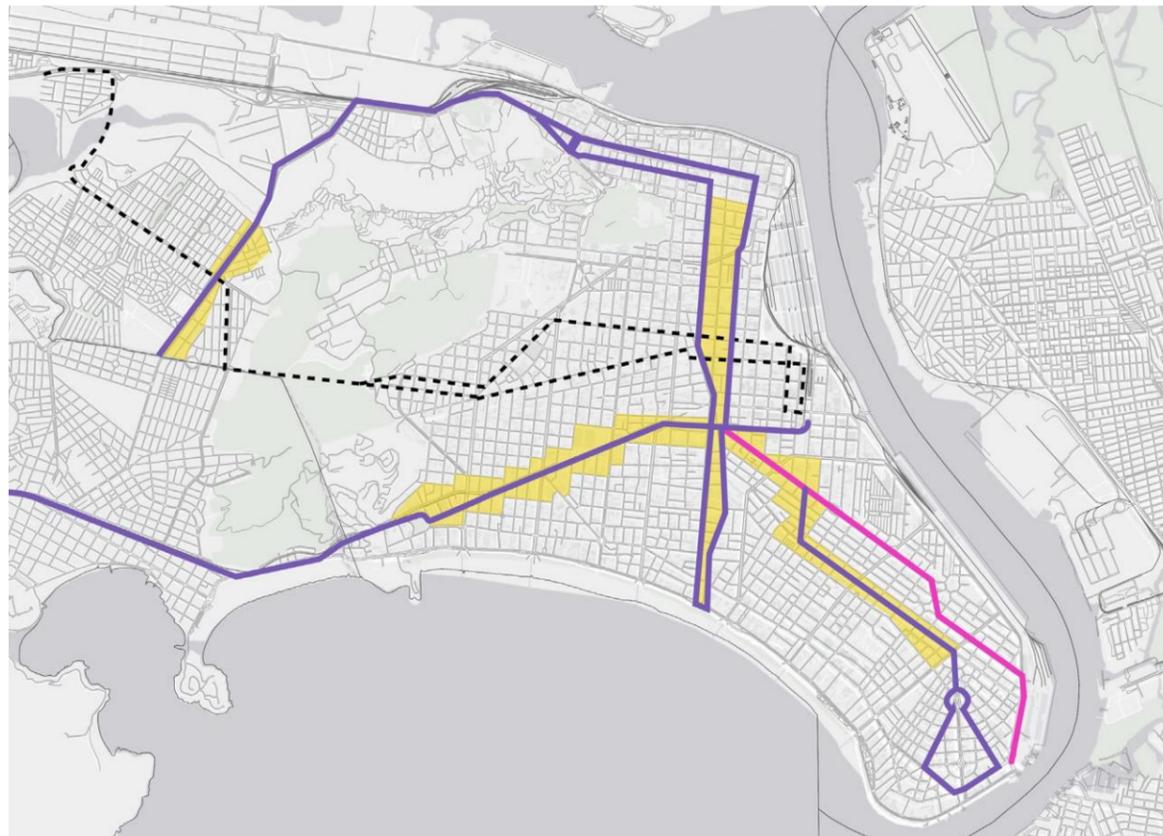
Em decorrência, aproximadamente 4 mil empresas foram abertas nos primeiros 10 anos do Programa e, até 2012, foram concedidas 299 isenções fiscais. Os investimentos com o programa somaram R\$ 173 milhões. Ao todo, 490 obras de restauração foram realizadas e o escritório técnico do Alegria Centro fez 2.916 atendimentos com consultoria até 2013*.

Ações como a restauração dos teatros Coliseu e Guarany, Casa do Trem Bélico e Estação Ferroviária do Valongo também fizeram parte do programa, bem como a implantação de um Poupatempo, a transferência da Câmara Municipal para o Castelinho (antigo prédio dos Bombeiros) e, mais recentemente, a decisão de instalar o Museu Pelé no antigo Casarão do Valongo. Esses projetos atraíram investidores privados de pequeno, médio e grande porte para a instalação de inúmeros estabelecimentos comerciais entre restaurantes, lojas de departamentos, mercados e farmácias.

* Não foram encontrados dados mais recentes do andamento do Programa.

LEGISLAÇÃO URBANÍSTICA | SÍNTESE INFORMAÇÕES

(1) É pretendido o adensamento urbano e verticalização nos eixos do VLT e Corredores de Transporte. Foco em Habitação Social nos corredores Norte e Nordeste; Centralidades de Uso Misto no corredor Leste e Oeste, e diversificação imobiliária no corredor Sul.



Fonte: JLAA

- ÁREAS DE ADENSAMENTO
- EIXOS DE ADENSAMENTO
- VLT PROJETO DE EXTENSÃO
- - EIXO PROJETADO DE ADENSAMENTO

(2) Porto Valongo, Porto Paquetá e Revitalização do Centro Tradicional são os projetos especiais prioritários. Considerados: os estudos ARUP/CODESP para conflito rodoferroviário e proposta da Marina em Porto Valongo; Distrito Criativo em Porto Paquetá associado à promoção cultural, preservação do patrimônio e ligação com o VLT; Plano Mestre “Novo Centro Velho” no Centro Tradicional; Projeto “Novo Mercado” de qualificação e diversificação do entorno do Mercado Municipal; e Alegria Centro nas áreas de APCI e APCII.



Fonte: JLAA

- VLT
- VLT PROJETO DE EXTENSÃO
- - EIXO PROJETADO DE ADENSAMENTO
- PROJETO PILOTO PONTA DA PRAIA
- PORTO PARQUE
- PORTO VALONGO
- PROJETO NOVO MERCADO
- RENOVACÃO CENTRO
- PROTEÇÃO PATRIMÔNIO E CORREDOR CULTURAL

LEGISLAÇÃO URBANÍSTICA | SÍNTESE INFORMAÇÕES

(3) Objetiva-se a qualificação de Áreas Verdes e Parques Urbanos em todo a Área Insular com prioridade ao Parque Estuário, Parque Valongo e Parque Jabaquara.

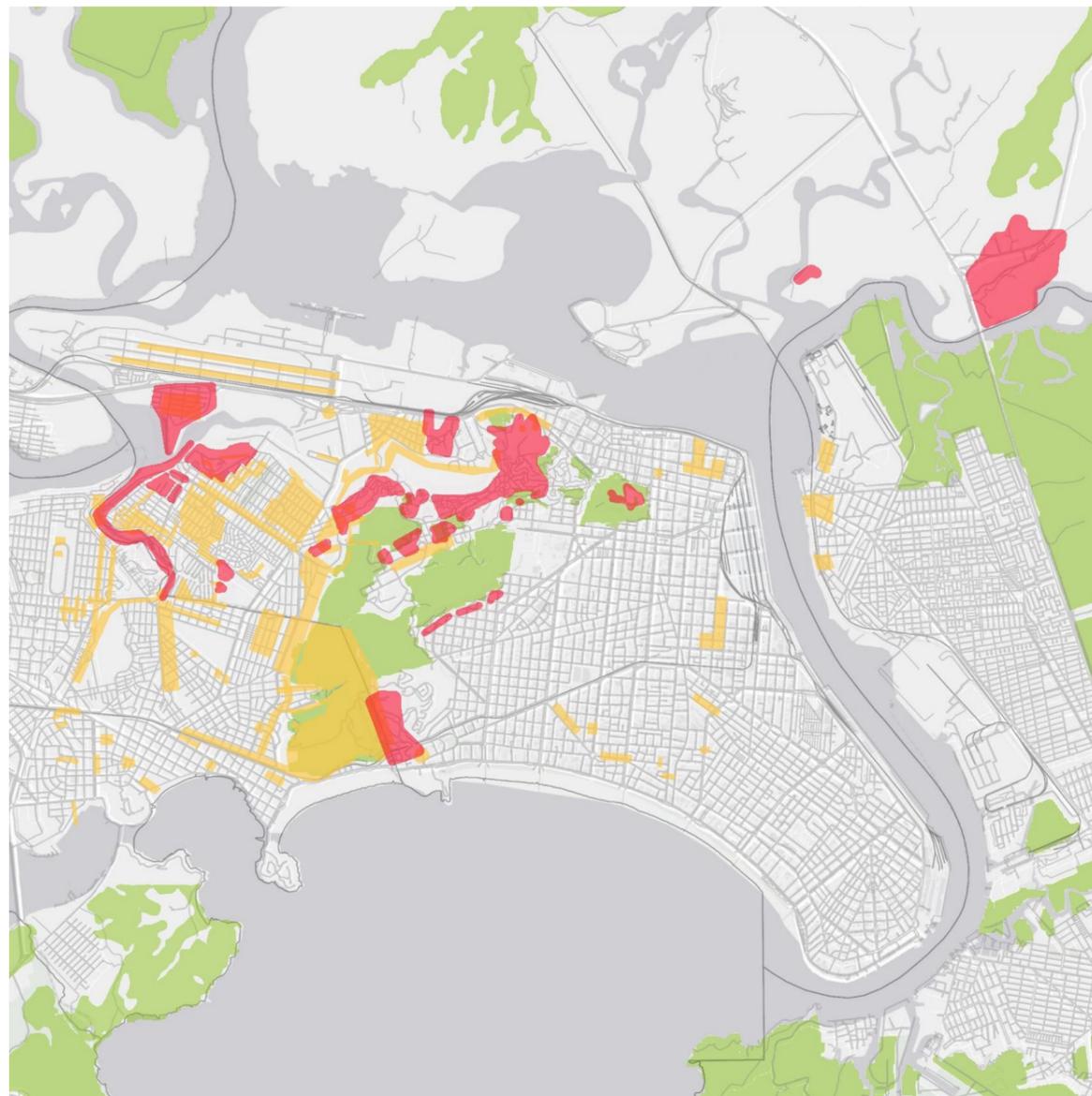


Fonte: JLAA

-  UNIDADES DE CONSERVAÇÃO
-  PARQUES URBANOS

LEGISLAÇÃO URBANÍSTICA | SÍNTESE INFORMAÇÕES

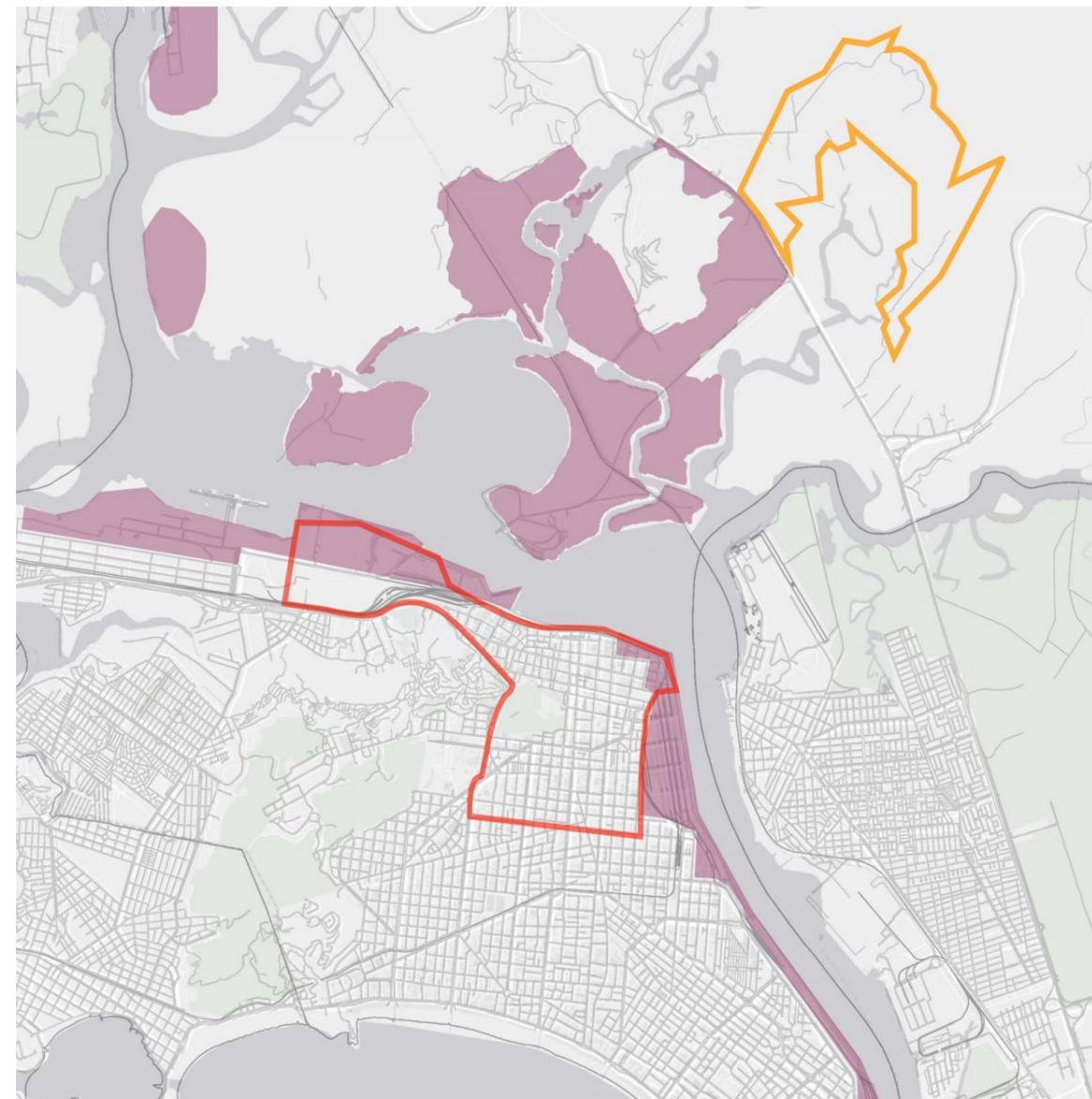
(4) Objetiva-se coibir ocupações em áreas de risco ambiental e APPs, solucionar assentamentos precários e dimensionar necessidades habitacionais (Áreas Insular e Continental).



Fonte: JLAA

- ÁREAS DE PROTEÇÃO
- ÁREAS DE RISCO
- ASSENTAMENTOS PRECÁRIOS

(5) Promoção de Parques Tecnológicos com foco em Inovação e Economia Criativa na região Central da Área Insular e na Zona Urbana II na Área Continental.



Fonte: JLAA

- PERÍMETRO DE ABRANGÊNCIA PARQUE TECNOLÓGICO DE SANTOS
- ZU II - INCENTIVO À INSTALAÇÃO DE PARQUE TECNOLÓGICO
- ÁREAS PORTUÁRIAS

MEIO AMBIENTE

Bens naturais

Plano de Manejo do PESH (2006)

Plano de Mudança do Clima de Santos (2016)

ZEE da baixada Santista (2013)

Legislação

MEIO AMBIENTE | BENS NATURAIS

A porção de cobertura vegetal mais expressiva do município de Santos integra o Parque Estadual da Serra do Mar e a maior unidade de conservação municipal é a APA Santos Continente, que delimita uma proteção em volta do Parque. Outras unidades de conservação extensas são marinhas. A primeira unidade de proteção integral do município é o Parque Natural Engenho dos Erasmos, como mencionado anteriormente e ainda não consta na relação do Sistema Nacional de Unidades de Conservação (SNUC).

Unidades de Conservação:

Estadual:

- (PI) Parque Estadual da Serra do Mar
- (PI) Parque Estadual Marinho da Laje de Santos
- (US) APA Marinha do Litoral Centro

Municipal:

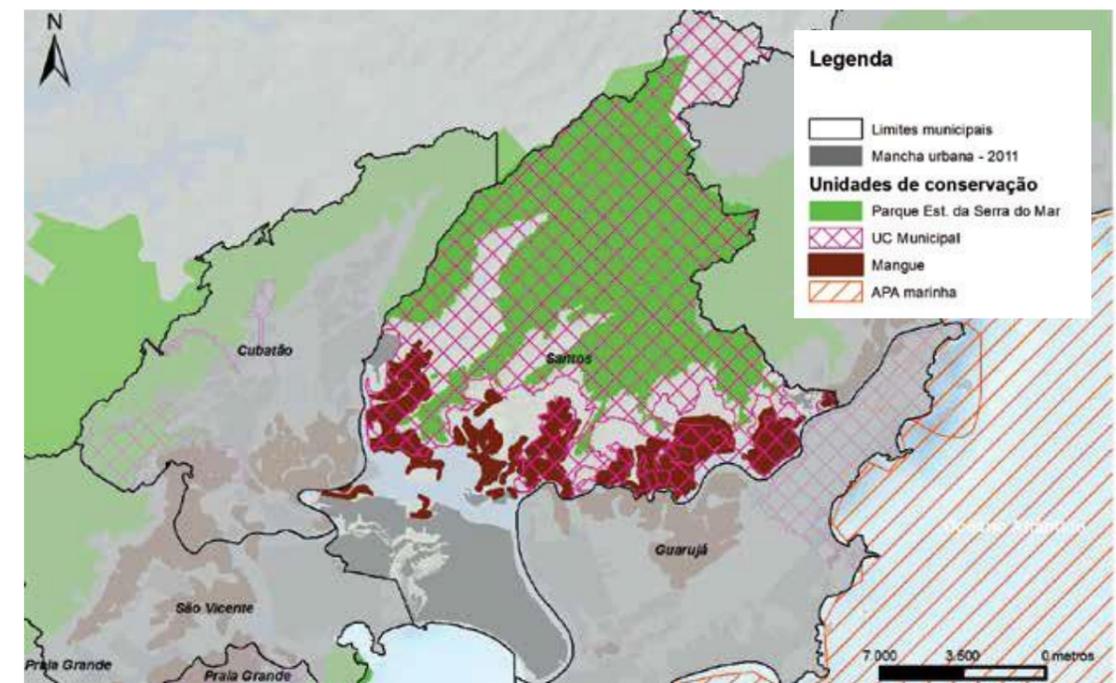
- (PI) Parque Natural Engenho dos Erasmos (não está no SNUC)
- (US) APA Santos Continente

Áreas naturais tombadas:

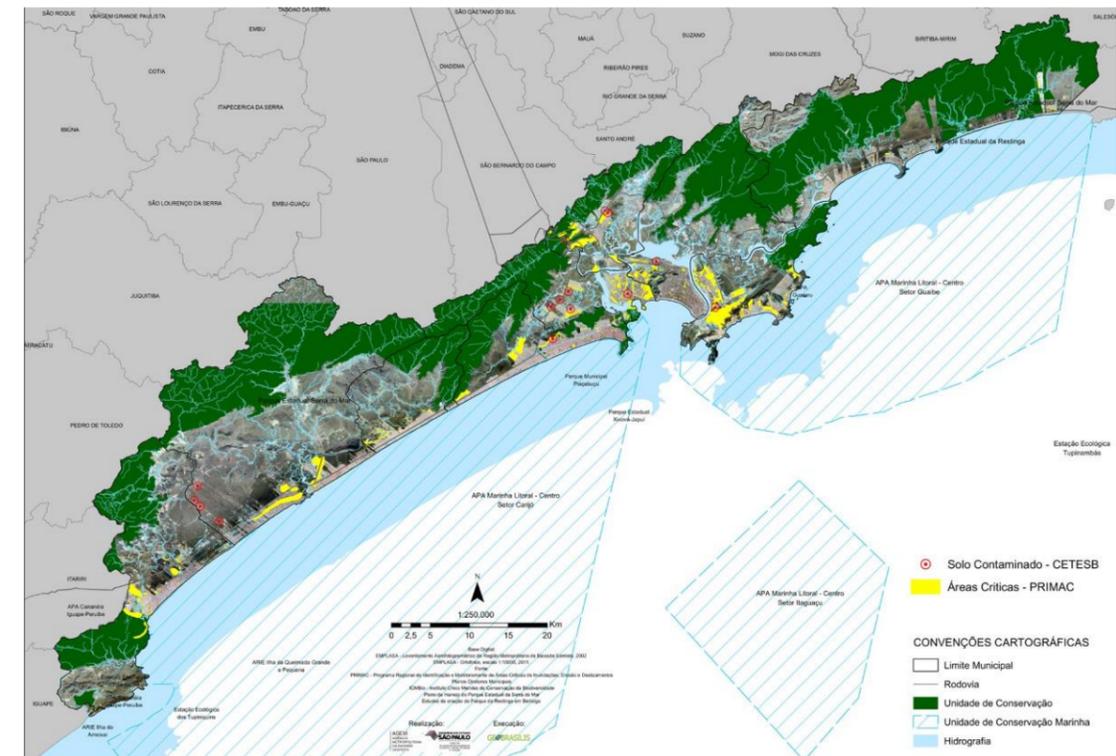
- Vale do Quilombo (tombamento estadual)
- Serra do Mar (tombamento estadual)



A imagem acima retrata a Laje de Santos. Fonte: Eduardo Tardin/UOL. Disponível em <https://viagem.uol.com.br/album/guia/santos_album.htm#fotoNav=52>. Os mapas ao lado são as melhores representações encontradas das unidades de conservação que abrangem o município de Santos. O mapa de cima foi retirado do Resumo Executivo do documento Litoral Sustentável: Desenvolvimento com Inclusão Social e o de baixo faz parte do Plano Metropolitano da Baixada Santista 2014-2030.



Fonte: Litoral Sustentável desenvolvimento com inclusão social - Instituto Polis, 2012



Fonte: Plano Metropolitano de Desenvolvimento Estratégico da Baixada Santista 2014-2030 – PMDE-BS

MEIO AMBIENTE | PLANO DE MANEJO DO PESM (2006)

O Parque Estadual da Serra do Mar (PESM) é a maior área de proteção integral do litoral brasileiro e abrange 46,83% da área do município de Santos. A porção do parque dentro do município de Santos faz parte da subdivisão chamada de Núcleo Administrativo Itutinga-Pilões.

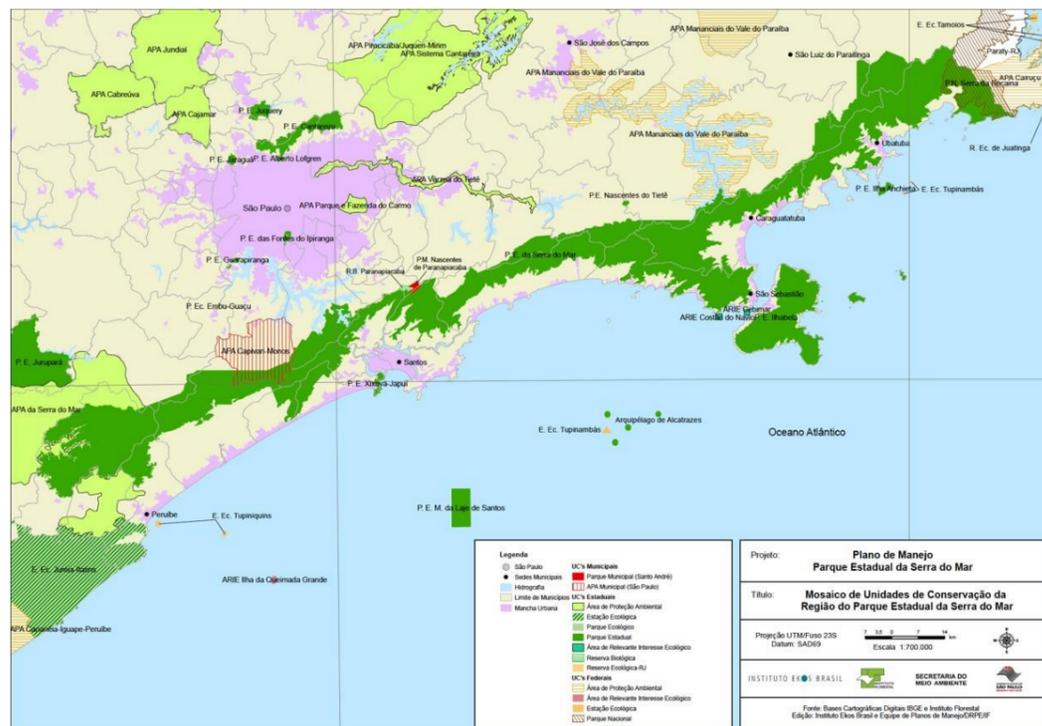
Zoneamento

A área do PESM dentro do município de Santos está dividida em três zonas:

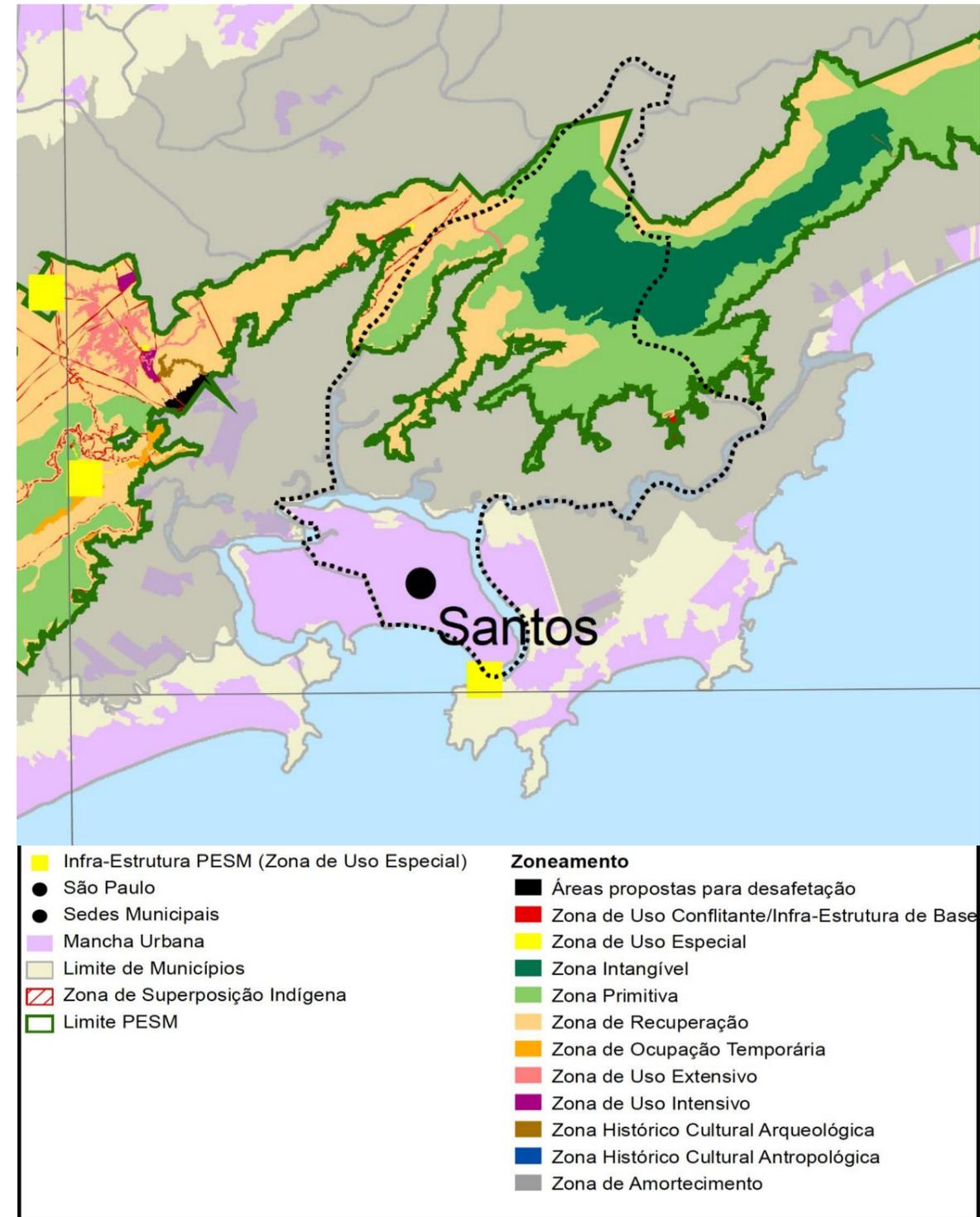
A Zona Intangível é um banco genético, com o objetivo geral de proteção integral e conhecimento dos ecossistemas e dos processos ecológicos. Os únicos usos ali permitidos são relativos a pesquisa científica; monitoramento ambiental; instalação de sinalização indicativa; e coleta de sementes para pesquisa.

A Zona Primitiva circunda e protege a Zona Intangível. Ali, as formações vegetais, embora bem conservadas, são mais acessíveis, mais próximas aos limites do Parque e aos seus acessos. Abrange áreas onde ocorreram pequenas intervenções humanas, objetivando a proteção de amostras das diferentes formações vegetais do Parque. Os usos ali permitidos são os mesmos da Zona Intangível, com adição de “implantação de pequenas bases de apoio à fiscalização e pesquisa científica”.

A Zona de Recuperação delimita ecossistemas parcialmente degradados e que devem ser recuperados de forma a atingir um melhor estado de conservação. Esta é uma zona provisória. Os objetivos específicos da zona são conter processos erosivos e de assoreamento; monitorar e manejar as espécies exóticas de flora e fauna; eliminar áreas de pastagens e criações de animais exóticos; reintegrar as áreas recuperadas ao ecossistema original existente no PESM.



Fonte: Plano de Manejo Parque Estadual da Serra do Mar (PESM), 2008.



Fonte: Plano de Manejo Parque Estadual da Serra do Mar (PESM), 2008.

MEIO AMBIENTE | PLANO DE MANEJO DO PESM (2006)

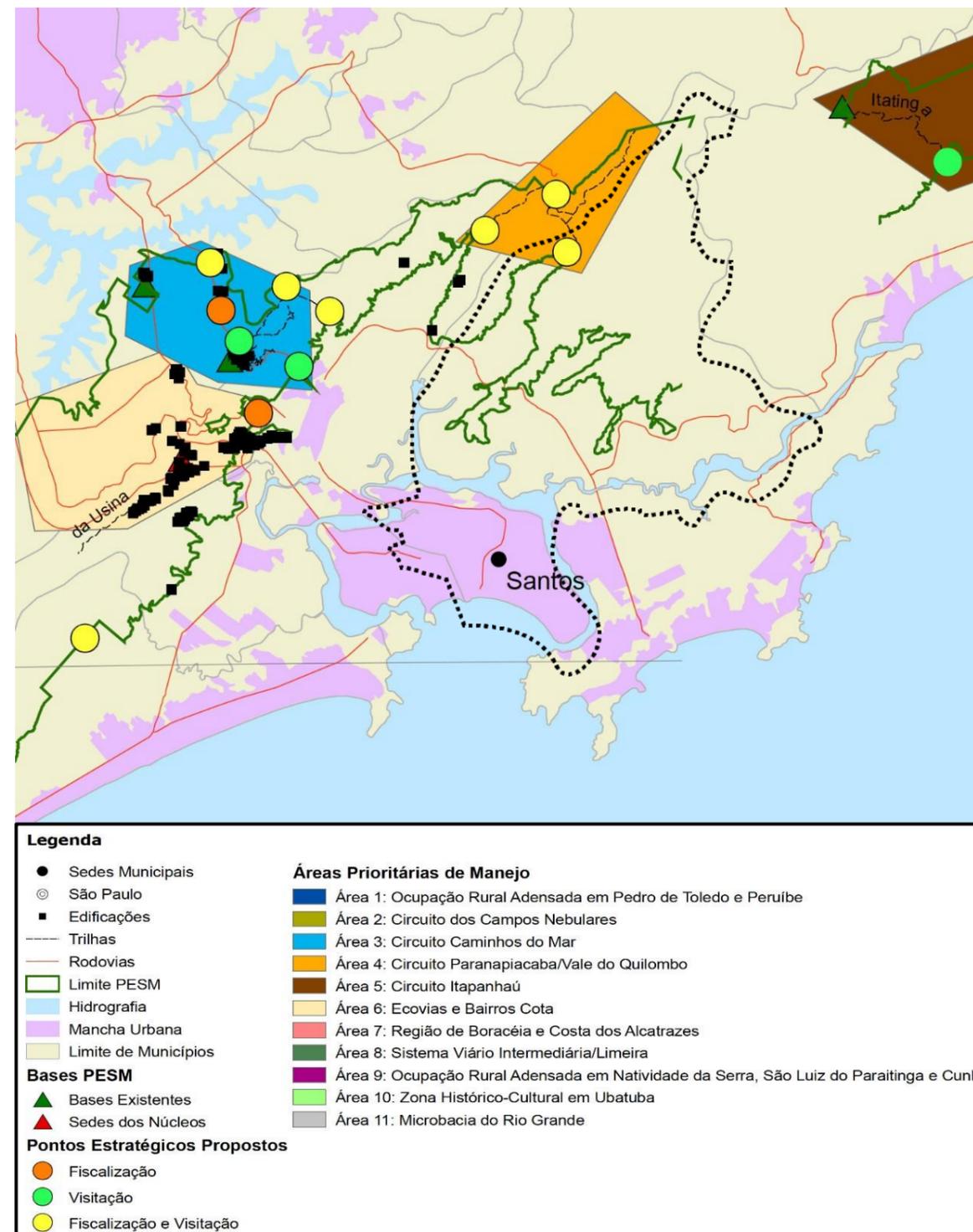
Áreas prioritárias de manejo

As Áreas Prioritárias de Manejo (APM's) do PESM são aquelas que foram consideradas as mais críticas do Parque, em termos de implantação e demandas de ação imediata.

Área 3, 4 e 5: Circuito Caminhos do Mar; Circuito Paranapiacaba / Vale do Quilombo; Circuito Vila Itatinga / Parque da Neblinas / Itapanhaú

Estas áreas encontram-se sob forte pressão de uso público, tanto pela proximidade com os municípios da Grande São Paulo como pela existência das represas Billings e Rio das Pedras, da paisagem excepcional na descida da serra, na visitação dos monumentos históricos representados pelo Caminho do Mar, a Calçada do Lorena e a Vila de Paranapiacaba. Existem inúmeras trilhas nesta região, e a pressão de uso não ocorre apenas por turistas em busca de caminhadas, mas também por motoristas de carros off road, motoqueiros e pescadores.

A trilha de Itatinga termina na vila histórica de mesmo nome, onde ainda funciona a usina hidrelétrica que abastece as docas de Santos, do início do século passado e acesso exclusivo por via férrea.



Fonte: Plano de Manejo Parque Estadual da Serra do Mar (PESM), 2008.

MEIO AMBIENTE | PLANO DE MANEJO DO PESM (2006)

Atividades de lazer identificadas

Núcleo Itutinga-Pilões

Dois tipos básicos de uso público, ligados à recreação e ao lazer no PESM:

Trilhas reconhecidas pela administração do Parque, incluindo recursos hídricos como rios e cachoeiras para banho e atividades com viés esportivo e de educação ambiental.

Operações realizadas na planície costeira dos municípios de Santos, Cubatão e Bertioga utilizando trilhas - percurso a pé - e rios com percurso em caiaques, que chegam aos limites ou adentram o PESM em estreita faixa. Os exemplos mais conhecidos são o trajeto de bonde à Vila de Itatinga, a trilha do rio Jurubatuba e o percurso de caiaque pelo mesmo rio, além dos rios Jaguareguava, Bananal, Guaratuba e Itatinga, chamados de “trilha fluvial” pelas operadoras;

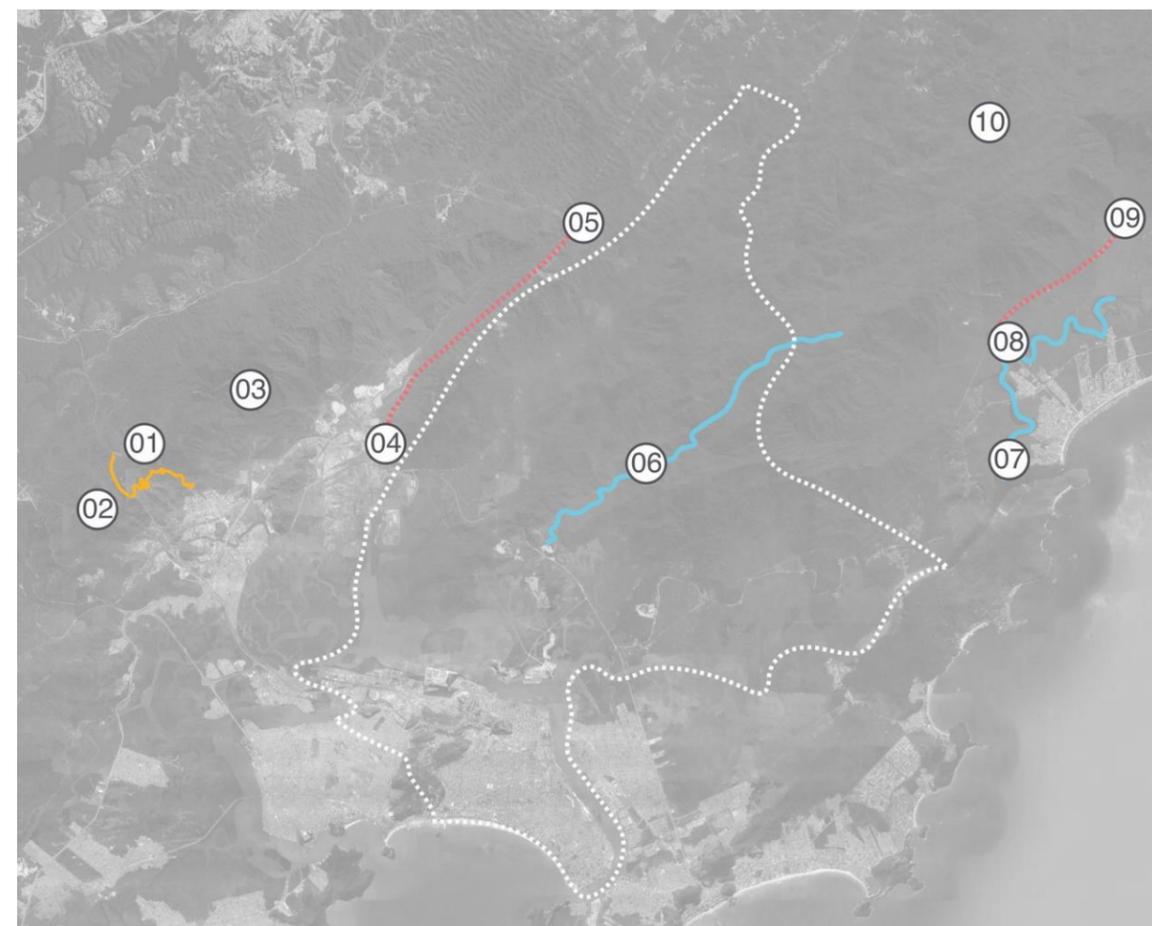
Visita a locais de interesse histórico-cultural ligados a travessia da serra como o Caminho do Mar.

Atividades de lazer ligadas aos recursos hídricos como pesca nos reservatórios de represas como Rio Pequeno e banhos de cachoeira em locais de fácil acesso e pouco ou nenhum controle, como a Cachoeira do Perequê.

Algumas das áreas de lazer identificadas pelo Plano de Manejo foram localizadas no mapa ao lado - principalmente as que contemplam aspectos de integração intermunicipal com vistas ao desenvolvimento turístico da região.



Foto da estrada Caminhos do Mar, trecho de Cubatão. Disponível em <<https://www.infraestruturameioambiente.sp.gov.br/pesm/nucleos/itutinga-piloes/sobre/>> . Acesso em 23 maio de 2019.

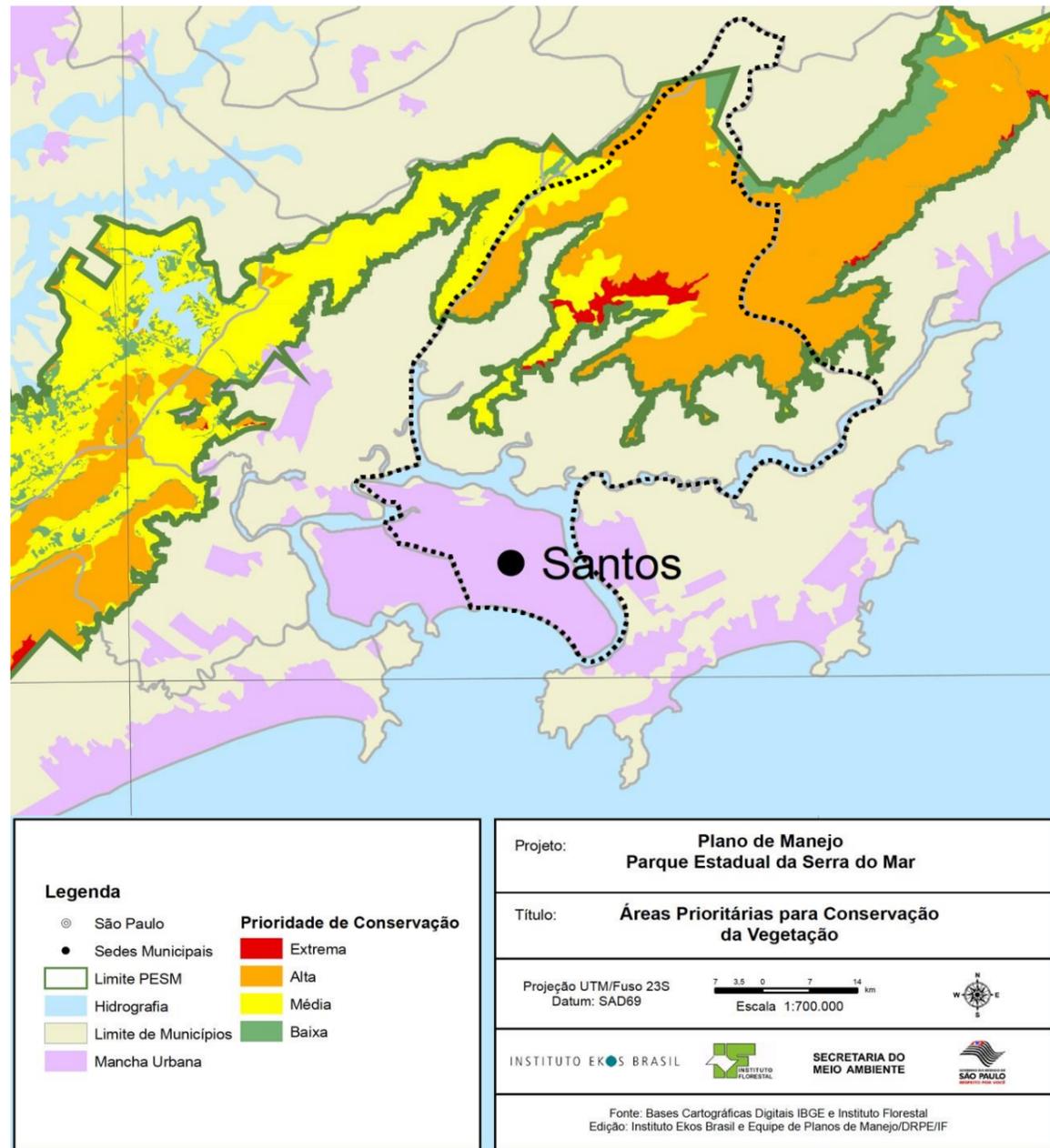


Legenda: 01 - Caminho do Mar; 02 - Calçada do Lorena; 03 - Cachoeira do Perequê; 04 - Início funicular para Paranapiacaba; 05 - Centro Histórico Paranapiacaba; 06 - Rio Jurubatuba; 07 - Rio Itapanhaú; 08 - Porto de Itatinga; 09 - Núcleo Histórico de Itatinga; 10 - Parque das Neblinas

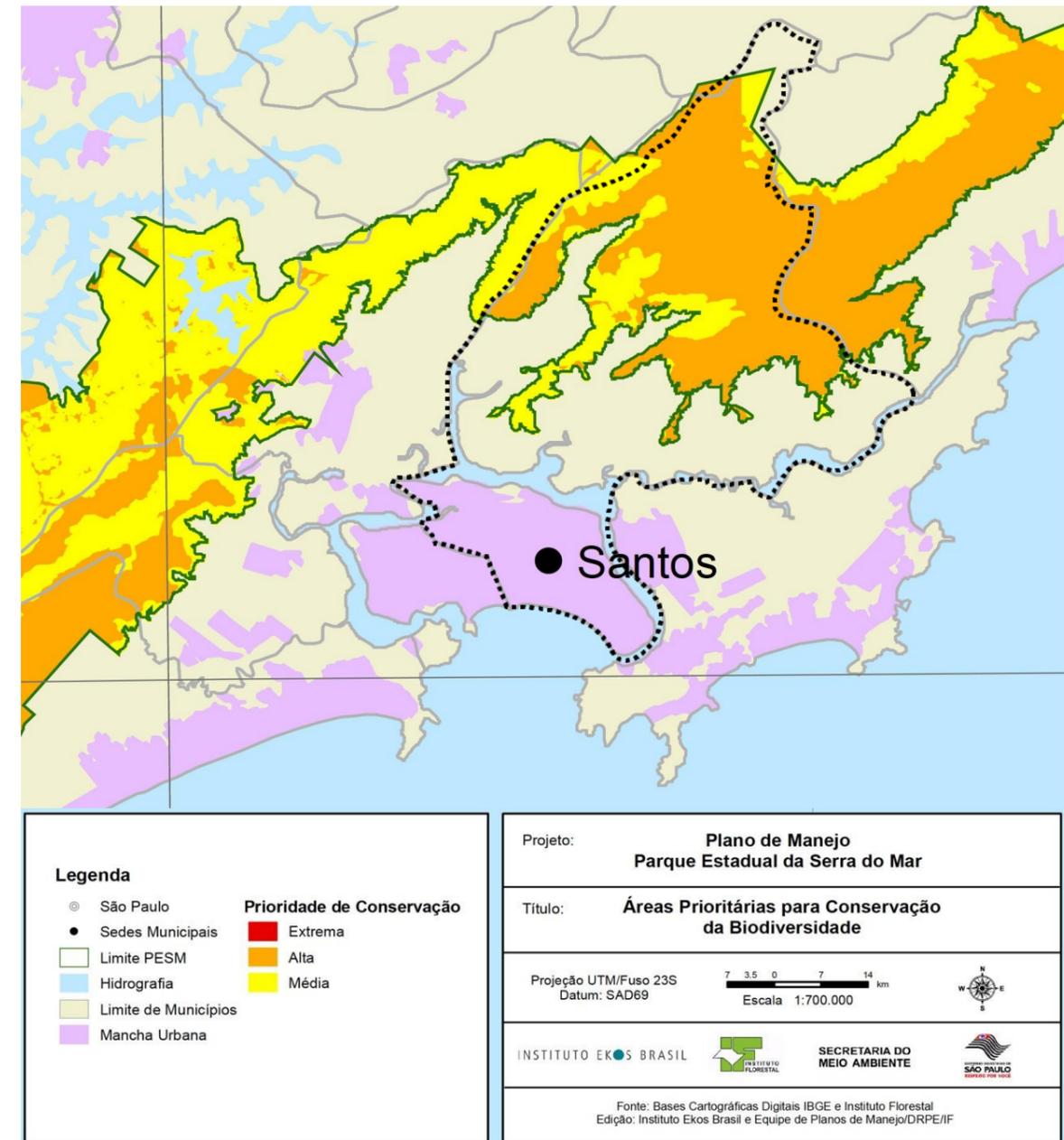
MEIO AMBIENTE | PLANO DE MANEJO DO PESM (2006)

Como é possível observar nos mapas abaixo, retirados do Plano de Manejo do PESM, o município de Santos abrange predominantemente áreas com Prioridade de Conservação Alta, tanto no caso da vegetação quanto da biodiversidade, havendo uma área de Prioridade Extrema para a vegetação no centro geográfico do município, próxima ao limite sul do perímetro da unidade de conservação (em vermelho no mapa).

A área de Prioridade Extrema corresponde a um trecho de floresta da crista da Serra do Mar (Floresta Ombrófila Densa Alto Montana), cuja importância é atribuída em função do grau incipiente de conhecimento de sua formação. As áreas de Prioridade Alta para Conservação da Vegetação e da Biodiversidade são assim classificadas principalmente por serem os fragmentos vegetais mais extensos e em função de seu papel na conexão ambiental.



Fonte: Plano de Manejo Parque Estadual da Serra do Mar (PESM), 2008.



Fonte: Plano de Manejo Parque Estadual da Serra do Mar (PESM), 2008.

MEIO AMBIENTE | PLANO DE MUDANÇA DO CLIMA DE SANTOS (2016)

O plano sugere a realização de estudos e mapeamentos de impactos do aumento do nível do mar e vulnerabilidade, caracterização da fontes de Gases de Efeito Estufa (GEE) e sua redução, cenários de mitigação e adaptação.

Frentes de atuação:

- capacidade de observação sistemática e modelagem climática
- geração e divulgação rápida de informações climáticas
- coleta seletiva e reciclagem de materiais,
- eficiência energética em todo o aparato de infraestrutura sob gestão municipal
- padrões rígidos de qualidade do ar
- projetos de mitigação de emissões de GEE
- adesão a mecanismos nacionais e internacionais de mercados de carbono
- adaptação da sociedade e ecossistemas às mudanças do clima
- defesa civil: formação de uma rede de contatos e ações interligadas
- criação de sistema de alerta precoce
- programas de educação relativos à prontidão para enfrentamento das ameaças de iniciação lenta, não identificadas pelos sistemas de alerta

Objetivos específicos

- Criação de um Setor de Mudanças do Clima
- Criação de uma Base de Dados sobre mudanças climáticas
- Criação e utilização do Módulo específico do Setor de Mudança do Clima no SIGSantos
- Ampliação do Sistema de Vigilância em Saúde Ambiental

Metas

- A meta do PMMCS é a criação de uma Lei que contemple o PMMCS de Santos, que visa fundamentar e orientar a implantação da Política Municipal de Mudança do Clima
- Criação do inventário de emissões de Gases de Efeito Estufa (GEE);
- Mapeamento das vulnerabilidades e suscetibilidades aos impactos esperados;
- Zoneamento socioeconômico e ecológico de risco climático;
- Criar uma certificação para construções sustentáveis;

Desenvolvimento urbano

Macroárea Leste:

Santos possui o maior percentual de domicílios em apartamentos, do Brasil, 63% (FIBGE, 2010);

Nos bairros próximos à orla marítima, paredão de edifícios obstaculiza a penetração dos ventos e há reduzida iluminação natural em cômodos de uso prolongado;

Uma das maiores frotas de veículos por habitante, dentre os municípios brasileiros, correspondente a 0,63 veículos por habitante (DENATRAN, Set. 2016);

Padrão reduzido de oferta de áreas verdes ou de árvores por habitantes;

Acréscimo de contribuição decorrente do rebaixamento de lençol freático de edificações dotadas de subsolos, que onera ainda mais esse sistema público;

Inundações em áreas urbanas.

Objetivos específicos do Desenvolvimento Urbano:

- Melhoria da eficiência energética da cidade, por meio da adoção de parâmetros urbanísticos sustentáveis, reduzindo a formação de ilhas de calor e privilegiando a utilização de ventilação e iluminação naturais;
- Regulamentação do Plano de Manejo da Área de Proteção Ambiental da Macrozona Continental, considerando não só a importância do bioma da Mata Atlântica, como também o caráter de área de abastecimento e de produção hídrica;
- Implementação do Plano Municipal de Conservação e Recuperação da Mata Atlântica.

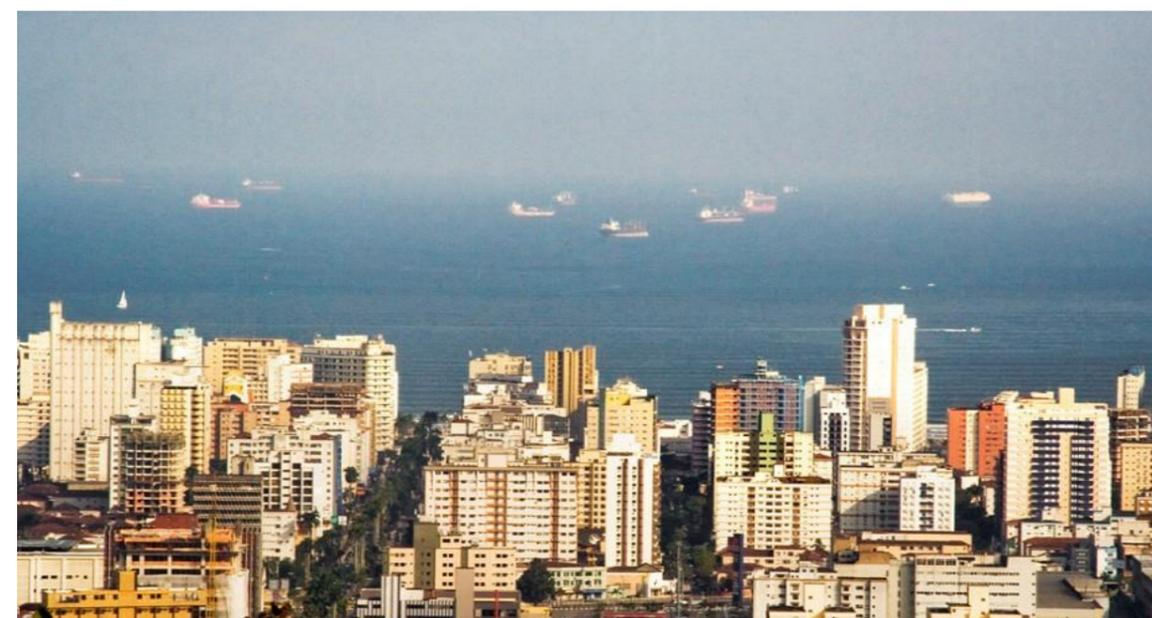


Imagem: Eduardo Tardin/UOL. Disponível em <https://viagem.uol.com.br/album/guia/santos_album.htm#fotoNav=52>.

MEIO AMBIENTE | PLANO DE MUDANÇA DO CLIMA DE SANTOS (2016)

População Vulnerável

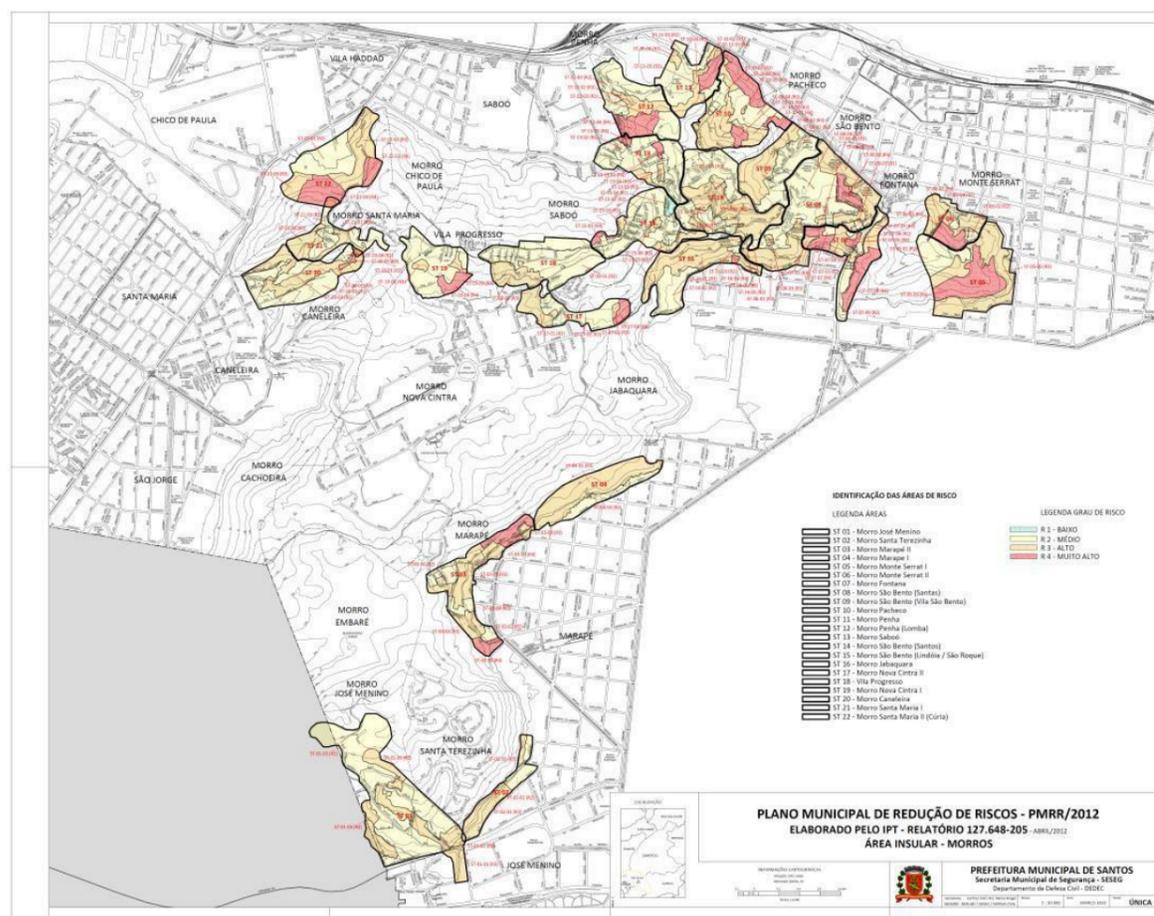
A localização de Aglomerados Subnormais coincide muitas vezes com as áreas de risco geológico de nível 3 e 4 (alto e muito alto), assim como com as áreas de alta ou muito alta vulnerabilidade.

Os residentes em domicílios particulares nos 24 Aglomerados Subnormais representam 38.159 pessoas (9,13% da população total);

Média de 3,5 moradores por domicílio;

Tipo de terreno: cerca de 10.291 pessoas vivem em palafitas, em 27,2 hectares; 9.894 pessoas em encostas, em 168,3 hectares; e 7.469 pessoas em área plana;

Tipo de esgotamento: 3.256 domicílios têm no mar, lagos ou rios, o destino do esgoto; 1.477 domicílios em valas; e 5.767 domicílios conectados à rede de esgoto geral ou pluvial.



Fonte: Plano Municipal de Redução de Riscos (PMRR), Prefeitura Municipal de Santos, IPT, 2012.

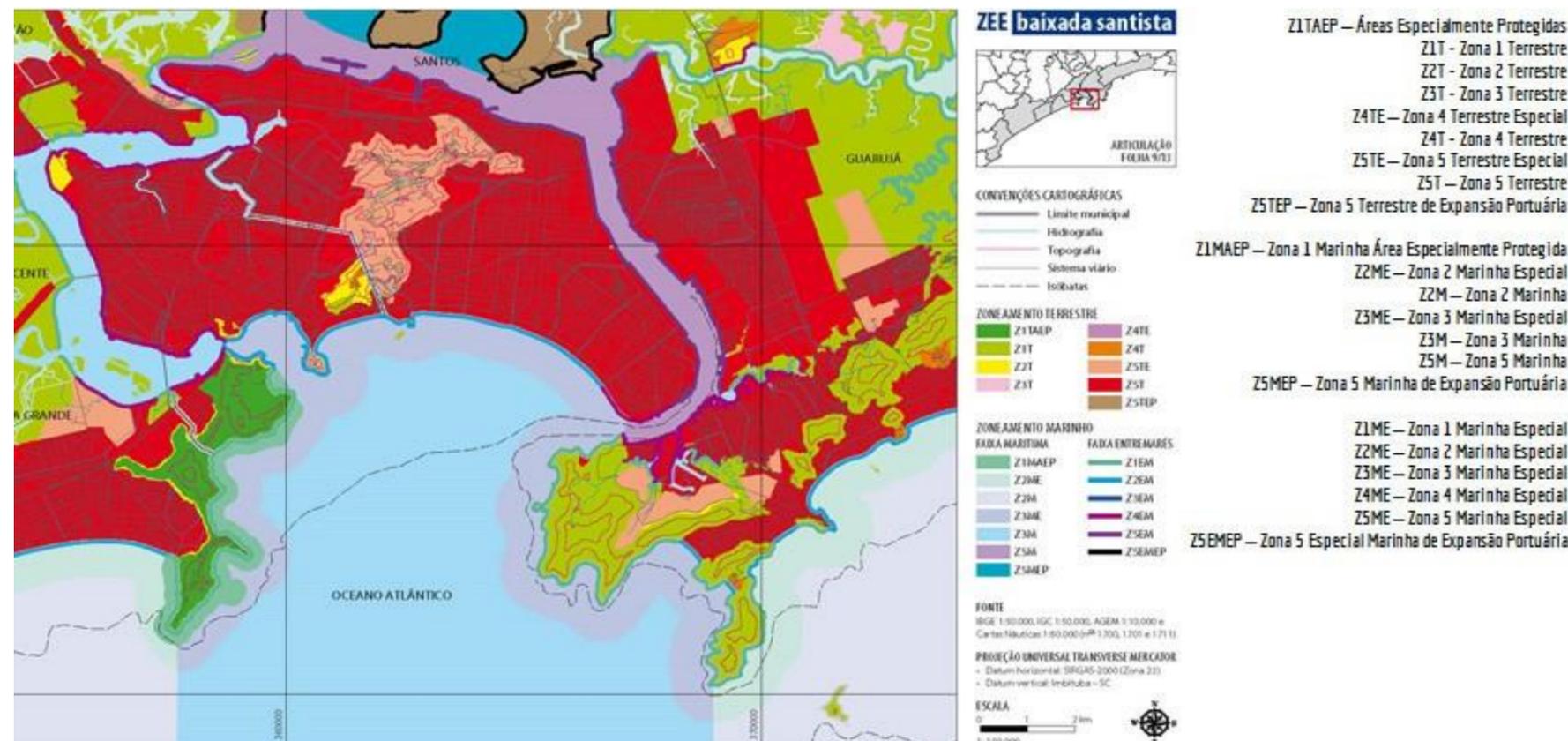
MEIO AMBIENTE | ZEE DA BAIXADA SANTISTA (2013)

O Zoneamento Ecológico Econômico da Baixada Santista diferencia Zonas Marítimas e Zonas Terrestres, e para cada zona estabelece dois campos de parâmetros: “diretrizes” e “usos e atividades permitidos”. Na área insular do município prevalece a Z5T - Zona 5 Terrestre, em que se destacam as diretrizes de promoção da arborização urbana e o estímulo à ocupação de vazios urbanos. O Estuário de Santos está sob a denominação de Z5M - Zona 5 Marítima, que permite a atividade de estruturas portuárias e tem como diretrizes a gestão sustentável dos recursos naturais e o controle das fontes poluidoras. Na área continental do município predominam zonas de conservação ambiental, subordinadas ao Plano de Manejo do Parque Estadual da Serra do Mar, e existe uma área ampla adjacente ao estuário classificada como Z5TEP - Zona 5 Terrestre de Expansão Portuária, que permite usos de mineração e estruturas portuárias e retroportuárias, mediante observação de outras legislações pertinentes.

A identidade e a organização territorial da Baixada Santista foi moldada em função do porto, do polo petroquímico e do turismo de sol e mar. De forma geral, pode-se dizer que tanto as áreas degradadas do estuário e arredores, como as áreas preservadas nas planícies de restinga ao sul e ao norte dos municípios centrais, são produtos da dinâmica de evolução desses três aspectos. Os principais ecossistemas representativos do bioma Mata Atlântica na faixa litorânea se mantêm preservados na escala regional.

A região está no limiar de uma nova etapa no seu desenvolvimento, com mercado imobiliário aquecido na expectativa de investimentos massivos na cadeia de produção de insumos e serviços para a exploração dos campos do pré sal, no porto, na infraestrutura viária, na revitalização urbana de áreas importantes de Santos e do Guarujá e na sua estruturação como região metropolitana.

Ao mesmo tempo, demonstrou que a região apresenta municípios periféricos fragilizados, com pouca capacidade financeira e operacional, com desvalorização ou baixa valorização dos imóveis de veraneio e baixa disposição de investimentos nesse segmento do turismo, assumindo, progressivamente, a condição de municípios-dormitório. A evolução tendencial dessa situação aponta para um cenário de elitização dos municípios centrais e de pressão de aumento da mancha urbana dos municípios periféricos, aumento esse que dificilmente será resultante de projetos legalizados, licenciados e com impactos ambientais controlados. O cenário-alvo criado a partir dessa análise é aquele que aloca territórios destinados à manutenção dos serviços ambientais e da funcionalidade e representatividade do bioma Mata Atlântica; cria espaços de transição entre áreas preservadas e áreas urbanizadas onde são permitidos usos econômicos de baixa escala e densidade; define espaços para que os municípios periféricos possam receber atividades econômicas geradoras de emprego e renda; prevê um aumento residual da mancha urbana na escala regional; e mantém, ainda que com restrições, a viabilidade econômica dos grandes espaços vazios ainda existentes no eixo das principais artérias rodoviárias.



Fonte: Zoneamento Ecológico-Econômico da Baixada Santista - 2013.

MEIO AMBIENTE | LEGISLAÇÃO

Plano Diretor de Desenvolvimento e Expansão Urbana do Município De Santos: Lei complementar Nº 1.005 de 16 de julho de 2018

Art. 125. Sistema Municipal de Áreas Verdes e Espaços Livres compõem-se de:

I – áreas verdes e espaços livres de propriedade pública:

- a) Unidade de Conservação de Proteção Integral e de Uso Sustentável integrantes do Sistema Nacional de Unidades de Conservação;
- b) Parque Zoobotânico “Orquidário Municipal de Santos”;
- c) Jardim Botânico “Chico Mendes”;
- d) Parque Municipal “Roberto Mário Santini”;
- e) Aquário Municipal;
- f) praias, jardins das praias, praças e parques;
- g) áreas verdes e livres do sistema viário;
- h) áreas verdes e livres de instituições e serviços públicos;
- i) áreas verdes originárias de parcelamento do solo;

II – áreas verdes e espaços livres de propriedade particular:

- a) unidades de conservação de uso sustentável;
- b) áreas verdes e espaços livres de instituições e serviços privados;
- c) áreas verdes e espaços livres de imóveis isolados;
- d) áreas verdes e espaços livres de imóveis em condomínios.



Imagem: Eduardo Tardin/UOL. Disponível em <https://viagem.uol.com.br/album/guia/santos_album.htm#fotoNav=52>.

Lei complementar nº 729, de 11/07/2011

Disciplina o ordenamento do uso e da ocupação do solo na área continental do município, dá nova disciplina à área de proteção ambiental – APA, e dá outras providências.

Art. 8. Para os efeitos do parcelamento, ocupação, aproveitamento e uso do solo da Área de Expansão Urbana, ficam estabelecidas as seguintes zonas, conforme delimitado no Anexo I desta lei complementar:

- I – Zona Urbana I – ZU I;
- II – Zona Urbana II – ZU II;
- III – Zona de Suporte Urbano I – ZSU I;
- IV – Zona de Suporte Urbano II – ZSU II;
- V - Zona Portuária e Retroportuária

Art. 13. Para os efeitos da preservação, conservação e proteção do meio ambiente na Área de Proteção Ambiental – APA, ficam estabelecidas as seguintes zonas, que se encontram delimitadas no Anexo I desta lei complementar:

- I – Zona de Uso Especial – ZUE;
- II – Zona de Preservação – ZP;
- III – Zona de Conservação – ZC;
- IV – Zona de Uso Agropecuário – ZUA.

Minuta do código municipal de meio ambiente (CONDEMA)

Art. 39. Compete ao órgão municipal de meio ambiente a manutenção preventiva, corretiva ou de rotina, das comportas dos canais de drenagem que deságuem na orla e nos rios do Município de Santos, bem como o acionamento de tais equipamentos sempre que este se fizer necessário.

Art. 150. Os sistemas de captação de águas objeto de autorização do Poder Público Municipal e respectivo alvará de licença para abastecimento urbano, agropecuário, industrial, portuário e retroportuário, só serão permitidos nas Zonas de Conservação – ZC e de Uso Agropecuário – ZUA, nos termos da Lei Complementar que estabelece o Ordenamento do Uso e Ocupação do Solo da Área Continental do Município de Santos.

Art. 166. A extração mineral fica restrita à Zona de Suporte Urbana - ZSU da área de expansão urbana do Município de Santos, conforme disciplina a Lei Complementar que estabelece o ordenamento do uso e ocupação do solo da Área Continental do Município de Santos.

Art. 202. Nas propriedades particulares, a supressão da vegetação de porte arbóreo fica condicionada à autorização do órgão municipal de meio ambiente.

§ 1º A supressão deverá ser compensada com o fornecimento de 05 (cinco) mudas para cada unidade, com altura mínima de 1,80m (um metro e oitenta centímetros), entre as espécies indicadas pelo órgão municipal de meio ambiente.

§ 2º As espécies objeto de compensação deverão ser entregues em local indicado pelo órgão municipal de meio ambiente.

MOBILIDADE URBANA

Sistema Viário | Conexões com a Área Insular

Sistema Viário | Gargalos

Acesso a Serviços

Transporte Público | Sistema Coletivo Municipal

Transporte Público | Sistema Seletivo

Sistema Hidroviário

Transporte Público | VLT

Sistema Cicloviário

Teleférico

Investimentos e Projetos Propostos

MOBILIDADE URBANA

As condições de mobilidade urbana em Santos se articulam com as dinâmicas de ocupação de seu território e crescimento econômico: devido à serra do Mar e a presença do porto, Santos se faz ponto nodal da Região Metropolitana da Baixada Santista.

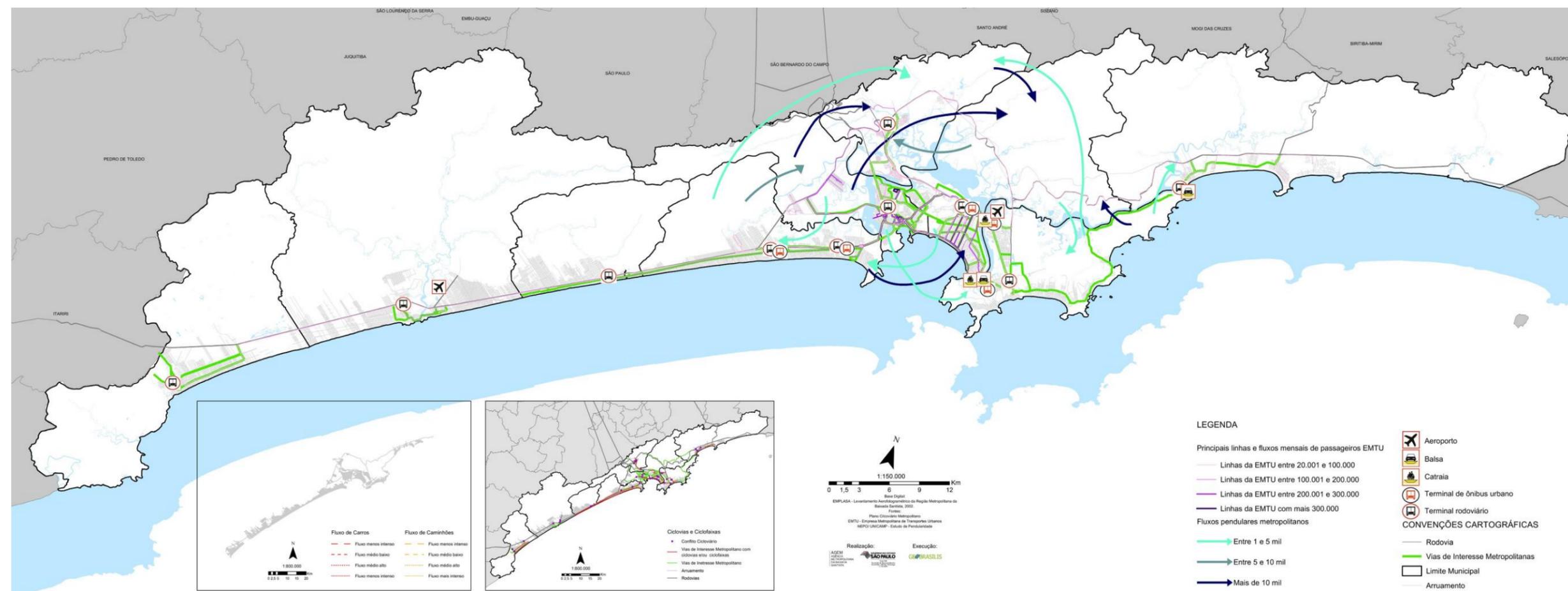
Grande parte de suas questões se relaciona com a pendularidade estabelecida com a RMBS, uma vez que há a polarização em dois pólos atrativos de emprego: centro/zona leste de Santos, devido a atividades relativas ao setor terciário, e Cubatão, por conta do setor industrial.

A área insular do município atrai e produz o maior número de viagens: os fluxos derivados da procura de serviços são somados aos deslocamentos de turismo e transporte de cargas de importação e exportação. Seu entrelaçamento com os fluxos intraurbanos, juntamente aos movimentos pendulares entre Orla, Zona Noroeste, Morros, Centro, e o eixo Santos-Cubatão, culminam na saturação do sistema viário.

Atendendo às determinações da Lei 12.587 de 4 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU), o Pré-Plano Municipal de Mobilidade Urbana foi desenvolvido, em 2015, a fim de apresentar respostas a questões espaciais diagnosticadas no Plano Diretor de Desenvolvimento e Expansão Urbana do Município (PDDEU), de 2013.

Como objetivo geral, visa a implantação da mobilidade sustentável, tomando como base o direito à cidade. Especificamente, busca a redução da distância dos deslocamentos e da utilização do transporte individual motorizado, promovendo, por outro lado, meios de transportes coletivos acessíveis a todos, a preços módicos. As diretrizes do documento se fundamentam no fato de a taxa de motorização em Santos ser superior ao resto da RM (55,7% das viagens são motorizadas), o que justifica a necessidade do desempenho do sistema de transporte coletivo inter e intra municipais, bem como o cicloviário e hidroviário.

Como obstáculos a serem vencidos, merecem destaque, portanto, os acessos à ilha de Santos, tendo em vista os múltiplos fluxos pendulares da metrópole.

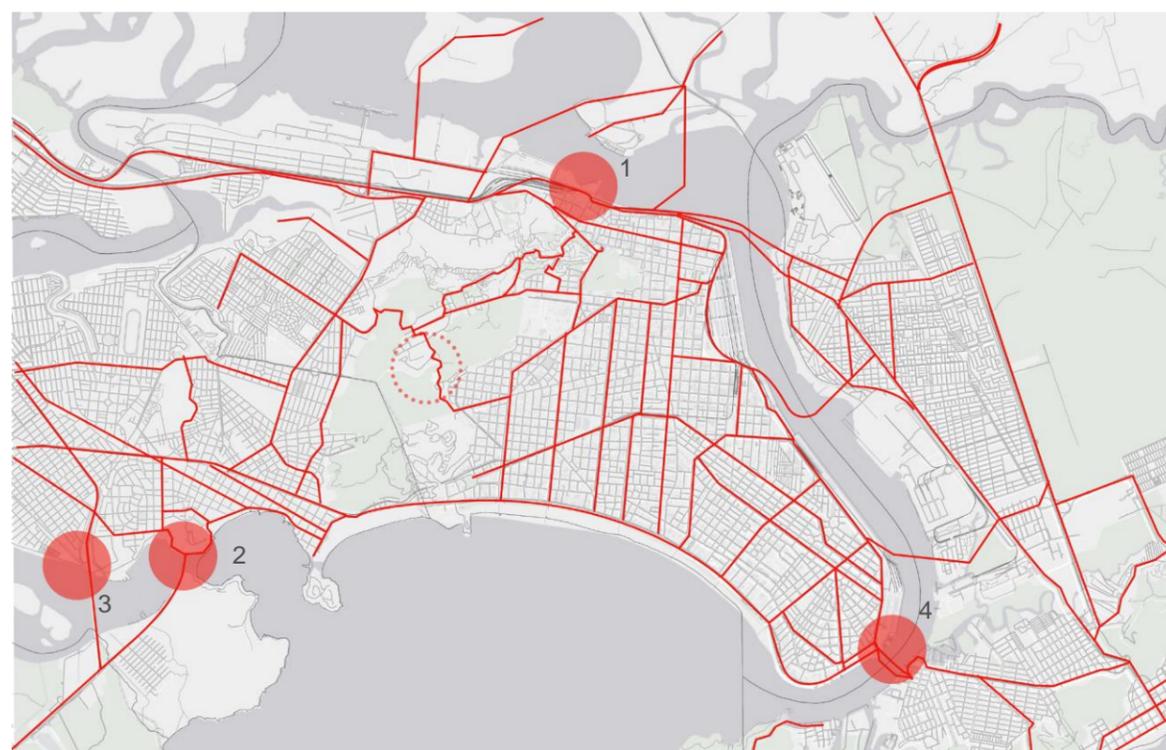


Fonte: Plano Metropolitan de Desenvolvimento Estratégico da Baixada Santista 2014-2030 – PMDE-BS

MOBILIDADE URBANA | CONEXÕES COM A ÁREA INSULAR

Do conjunto de rodovias que dá acesso à ilha de Santos, merece destaque a Rodovia dos Imigrantes, que juntamente à Via Anchieta compõe o Sistema Anchieta Imigrantes. Os acessos se referem a:

1. Via Anchieta: Zona Noroeste de Santos, pelo eixo das Avenidas Nossa Senhora de Fátima e Antônio Emmerich;
2. Ponte da avenida Tupiniquins, em Praia Grande, com São Vicente e 3. Rodovia dos Imigrantes; através da orla marítima, pelo eixo das avenidas Presidente Wilson e Padre Manoel da Nóbrega;
3. Acesso via balsas Santos-Guarujá;
4. Morros Marapé, Nova Cinta e Caneleira, com município de Santos, pontualmente.



Acessos principais à ilha Vias principais

Fonte: DERSA e CET-Santos | Elaboração: JLAA

A via Anchieta, operada pela concessionária Ecovia, atualmente tem ambas as pistas reversíveis, adotando o sentido único em momentos de pico como medida paliativa. Tomando-se por base a deficiência da estrutura, tendo em vista o elevado número de fluxos, a empresa propõe como projetos imediatos a serem realizados, em ordem de prioridade:

1. Ponte sobre o rio São Jorge - ligação da zona noroeste à Rodovia Anchieta (em execução)
2. Remodelação do Trevo do quilômetro 55 e Ampliação da Rodovia Cônego Domênico Rangoni, com implantação da faixa adicional do km 274;
3. Implantação de Sistema Binário na Vila Anchieta entre Cubatão e Santos;
4. Ponte entre Margens (Alemoa – Ilha Barnabé/Bagres).



Prioridade 1. Ponte sobre rio São Jorge



Prioridade 2. Trevo km 55



Prioridade 3. Binário



Prioridade 4. Ponte



Fonte: Ecovias | Elaboração: JLAA

MOBILIDADE URBANA | GARGALOS | ACESSO A SERVIÇOS

Gargalos

As deficiências na infraestrutura viária e crescente opção pelo transporte individual culminam na confluência de deslocamentos, o que cria gargalos de fluxos.

O gargalo existente no acesso 1 ocorre na confluência entre a via e avenidas Nossa Senhora de Fátima e Martins Fontes, provocado pelo trânsito entre o Planalto 33, a SP-55, Cubatão, São Vicente, Zona Noroeste e área central de Santos.

O gargalo 2, existente na zona leste de Santos deriva do alto nível de motorização juntamente ao elevado número de oferta de empregos na região. Isso culmina no congestionamento não apenas em horas de pico, mas durante grande parte do dia. Junto com o primeiro, configuram os maiores estrangulamentos no acesso ao porto.

O gargalo 3, nas avenidas da orla, divisa entre Santos e São Vicente, é provocado pelo trânsito entre Santos e os municípios de São Vicente, Praia Grande e Litoral Sul.

O gargalo 4, nos Morros, nas vias arteriais que cruzam o Morro da Nova Cintra ligando os bairros Marapé e Caneleira Vicente, Zona Noroeste e Zona Leste de Santos.

O gargalo 5 se refere aos deslocamentos hidroviários entre Santos e Guarujá.

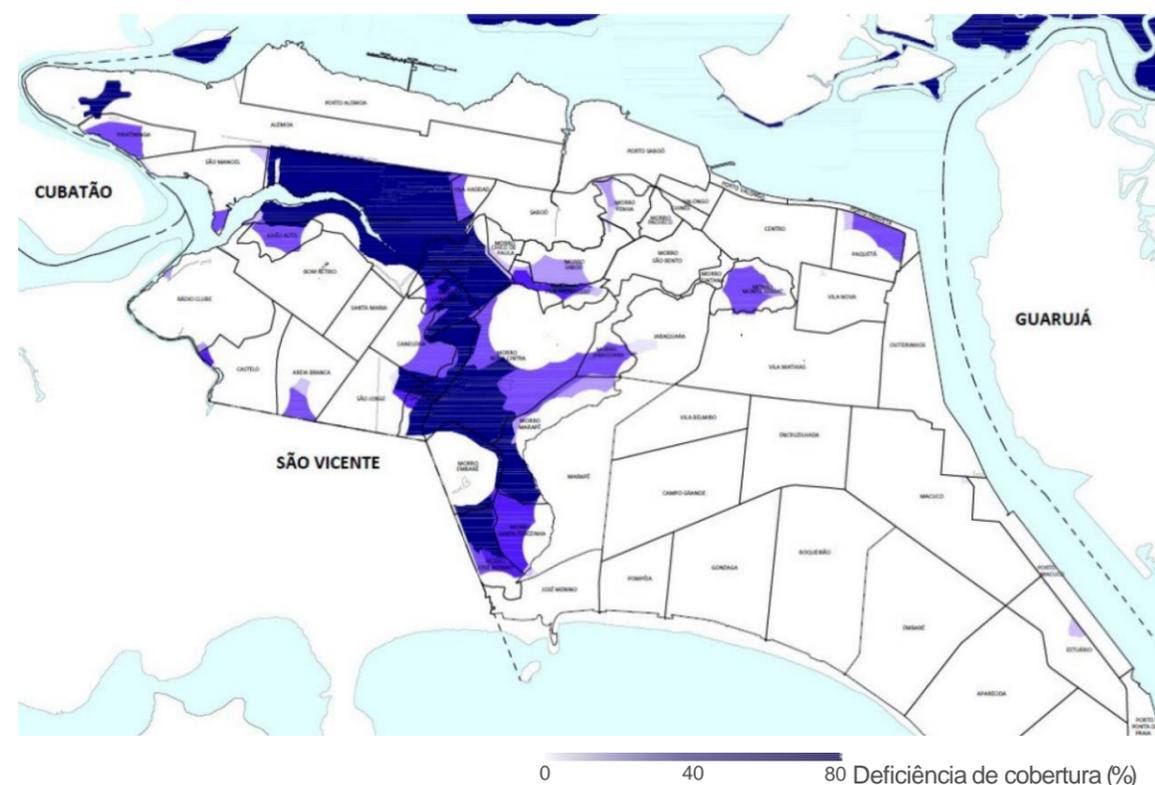


Fonte: Projeto Prestes Maia: Estudos de Transporte e Tráfego (DERSA, 2011, p.89)
Elaboração: JLAA

Acesso à Serviços

O mapa ilustra a porcentagem da população com acesso a estabelecimentos de abastecimento (mercearias, quitandas, frutarias, empórios, laticínios, açougues, padarias e farmácias) a 300 metros de sua residência.

Como objetivo específico, pretende-se minimizar a distância dos deslocamentos a fim de reduzir o uso do transporte individual motorizado.



Fonte: Prefeitura de Santos
Elaboração: JLAA

MOBILIDADE URBANA

Transporte público - Sistema Coletivo Municipal

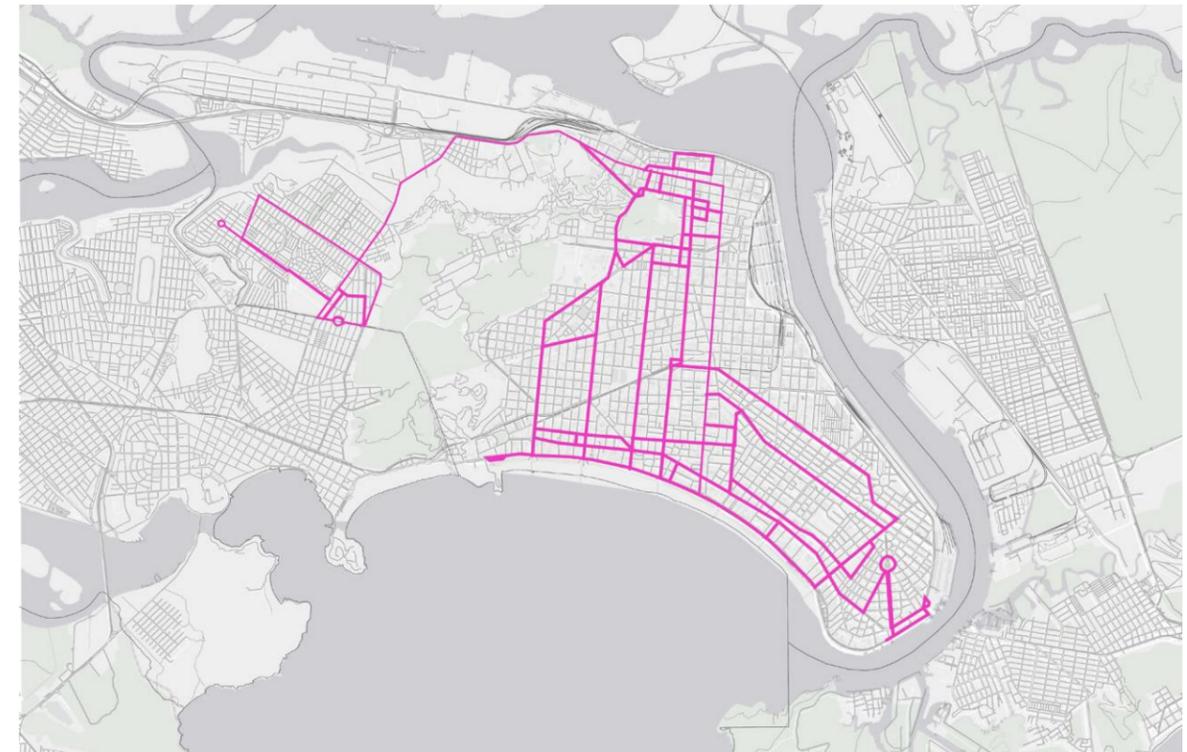
Representa 20% das viagens diárias, com 41 linhas operadas pela Viação Piracicabana, ao custo fixo de R\$2,90. Juntamente às lotações, realiza cobertura satisfatória das viagens, com exceção a algumas áreas dos Morros, de difícil acesso. O desestímulo ao uso do transporte coletivo está relacionado ao tempo de viagem, ao valor da tarifa, à falta de conforto das linhas mais carregadas e à baixa frequência em algumas linhas.



Fonte: Viação Piracicabana.
Elaboração: JLAA

Transporte público - Sistema Seletivo

Com 7 linhas em operação pela Guaiúba Transportes, nota-se o aumento na demanda de uso nos últimos anos, quando comparada às linhas municipais, tendo como tarifa o valor de R\$3,90.



Fonte: Guaiúba Transportes Ltda.
Elaboração: JLAA

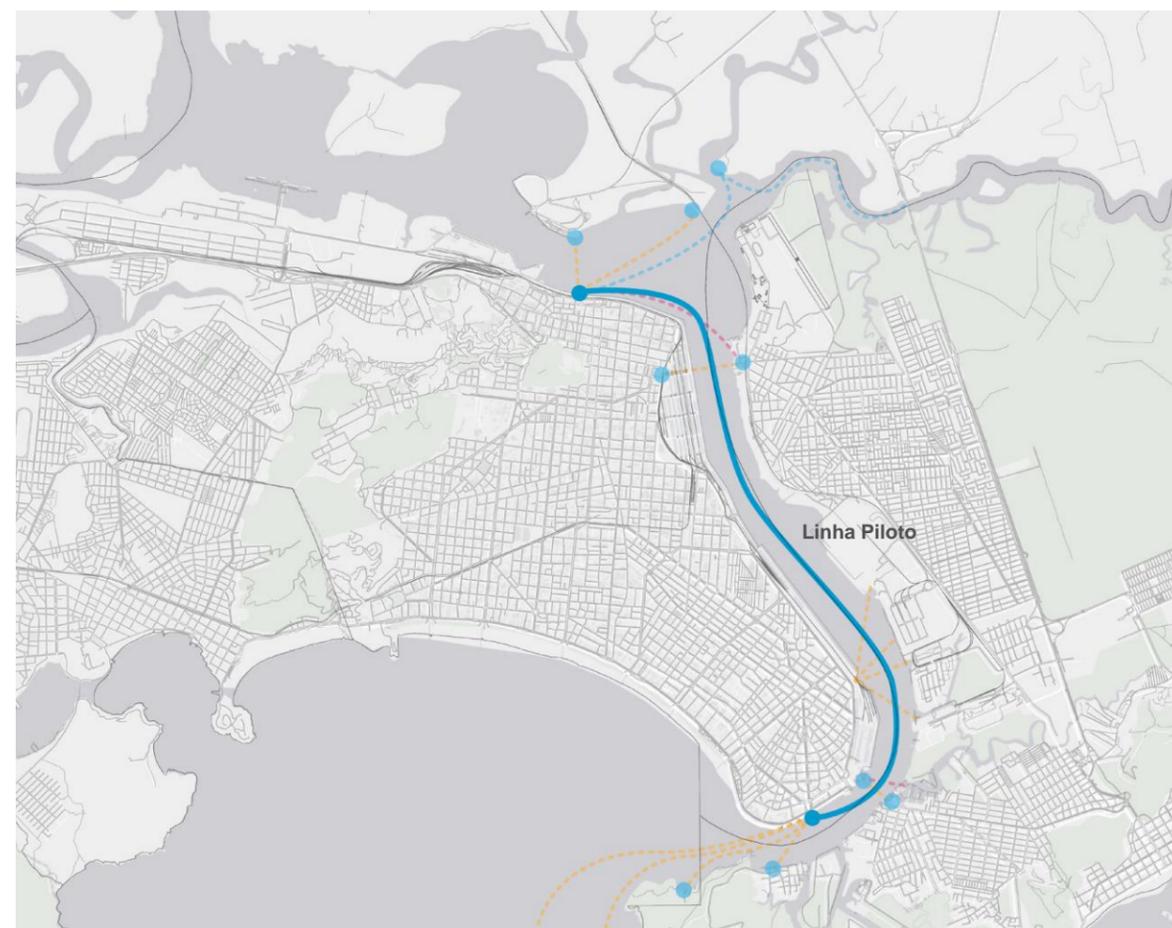
MOBILIDADE URBANA

Sistema Hidroviário

As hidrovias constituem a principal alternativa ao transporte rodoviário entre Santos insular e continental, além dos municípios de São Vicente e Guarujá. Realizam-se cerca de 63 mil viagens diárias de automóveis, motocicletas, bicicletas, a pé e em catraia entre Santos e Guarujá, sendo cerca de 50 mil via hidroviária.

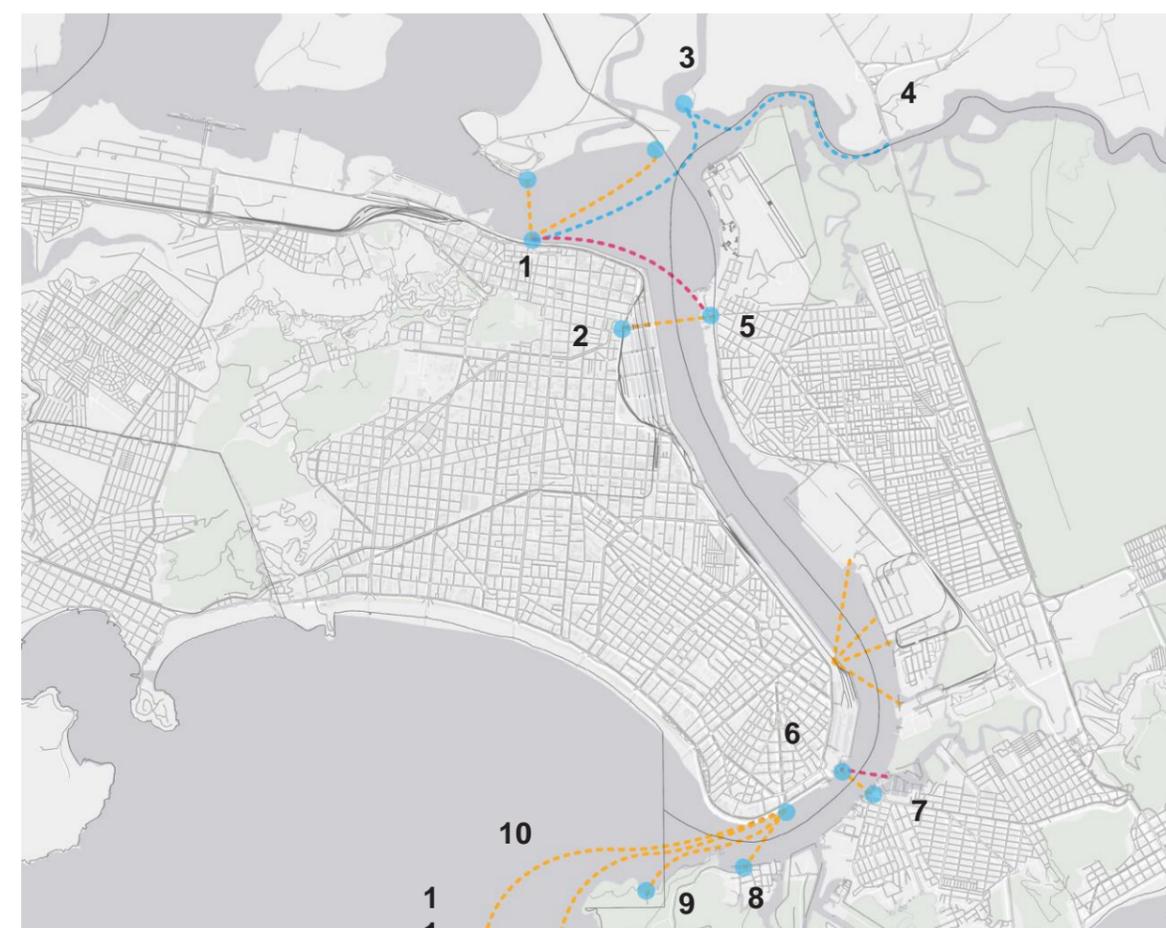
A expansão de seus trajetos é dificultada pela presença de interferências (pontes, dutos) e processos de assoreamento, bem como aos custos dos projetos, devido a necessidade de previsão de estruturas de acesso, atracação, etc. No entanto, constam diversas propostas, nas últimas décadas, com a finalidade de integrar a BS via trajetos hidroviários.

Pode-se citar como exemplo a sugestão da PMS para a criação de uma Linha Piloto para o transporte intraestuarino de passageiros, bem como diversos planos que viabilizam a integração intermodal com as estruturas de transporte público.



Fonte: Prefeitura Municipal de Santos
Elaboração: JLAA

- Legenda**
- PMS
 - DERSA
 - PARTICULAR
1. Centro
 2. Baía do mercado
 3. Ilha Diana
 4. Monte Cabrão
 5. Vicente de Carvalho
 6. Ponta da Praia
 7. Guarujá
 8. Santa Cruz dos Navegantes
 9. Fortaleza da Barra
 10. Ilha das Palmas
 11. Praia do Góes



Fonte: DERSA e CET-Santos.
Elaboração: JLAA

MOBILIDADE URBANA

Transporte público. VLT

O Trecho 1 do VLT teve suas operações iniciadas em 2017, com 11,5 km de extensão.

O Trecho 2 – Centro, Avenida Conselheiro Nébias até o Valongo, está relacionado com o projeto do Alegria Centro, com 8 km de extensão e 14 estações. Pode-se verificar a possibilidade de integração com a linha de bondes, já existente.

Segundo a PMS, as obras do Trecho 2 mobilizarão um investimento de R\$ 280 milhões, com duração prevista de 30 meses.



Fonte: Guaiúba Transportes Ltda.
Elaboração: JLAA

MOBILIDADE URBANA



— Vias Principais — Ciclovias existentes - - - - - Ciclovias em projeto

Fonte: Prefeitura Municipal de Santos, 2018 | Elaboração: JLAA



Fonte: Prefeitura Municipal de Santos, 2013

Sistema Cicloviário

Atualmente, há 30.430 metros de ciclovia, sendo que Plano Cicloviário (AGEM, p.253) estabelece uma extensão de 55,10 km na malha cicloviária futura do município de Santos, prevista para 2026.

A Lei Complementar 346, de 1999, que dispõe sobre a implantação de estacionamentos, ciclovias e ciclofaixas - e o fomento ao uso de bicicletas no município de Santos - estabelece a obrigatoriedade dos equipamentos públicos culturais, de lazer ou de saúde, além de parques e praças disporem de estacionamento para bicicletas. Além disso, estabelece que o porto, os parques públicos municipais e o jardim da orla da praia deverão ser interligados através de um sistema de ciclovias e ciclofaixas, bem como todos os estudos e projetos de obras viárias deverão contemplar, obrigatoriamente, espaço destinado à implantação de ciclovias (art. 3º).

No que tange às bicicletas públicas, o sistema Bike Santos é composto por 37 estações inteligentes e 370 bicicletas. Entre 2012 e 2015 foram cadastrados cerca de 78 mil usuários.

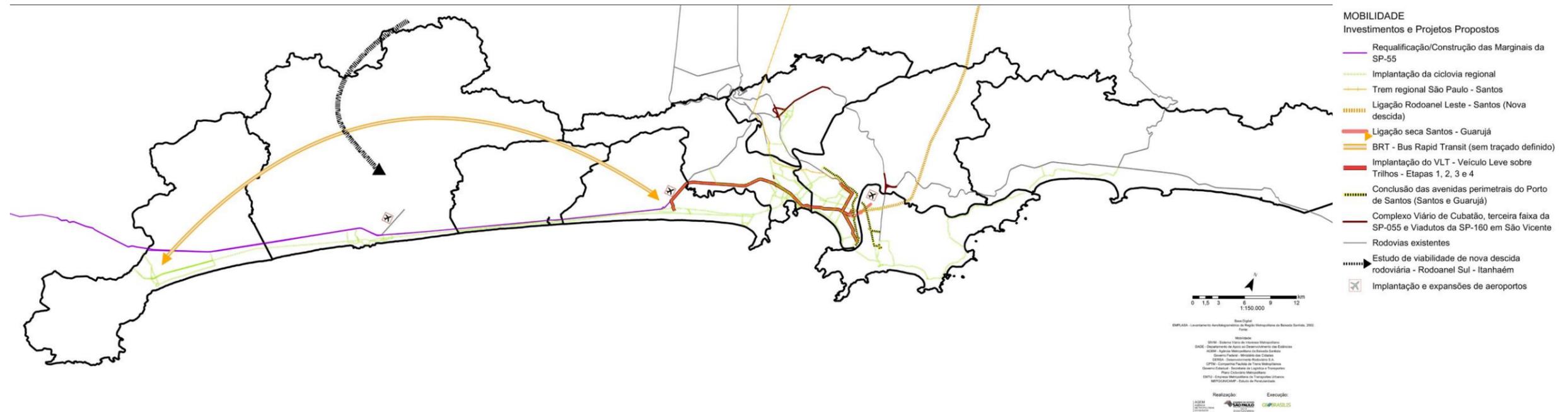
Teleférico

Visando resolver a questão de mobilidade nos morros, o sistema de transporte foi elaborado em 2013 considerando a necessidade de preservar bens tombados e evitar o adensamento nas áreas im- próprias à ocupação.

A Estação Valongo, a mais importante do sistema, será implantada em um antigo armazém em estado de ruína, classificado como NP-2. Situa-se junto ao Terminal de Integração "Rubens Paiva" e da Estação Rodoviária, além de estar próxima à futura estação Valongo, da segunda fase do VLT.

As estações São Bento e Vila Progresso deverão ser aquelas a anteder o maior número de passageiros, nos Morros, já que se localizam nas áreas mais adensadas do trajeto.

MOBILIDADE URBANA | INVESTIMENTOS E PROJETOS PROPOSTOS



RMBS | Propostas existentes

SANTOS | Propostas com os principais eixos de circulação e de transporte público - VLT e ônibus.



Fonte: Prefeitura de Santos, 2018

MOBILIDADE URBANA | INVESTIMENTOS E PROJETOS PROPOSTOS



1.Sistema viário de acesso a Santos

2. Acesso Via Anchieta-Zona Noroeste

3.Viaduto Nossa Senhora de Fátima e Mar-
Fontes

4. Viaduto de Porto e a Via Anchieta

5.Alças Via Anchieta, Alemoa e Piratininga.

6. Avenida Perimetral Direita

7. Viaduto de acesso a Libra Terminais

8.Túnel/ponte Santos-Guarujá

9. Túnel Maciço dos Morros

10.Corredor de ônibus Av. Nossa Senhora de
Fátima

11.Corredor Leste-Oeste: São Vicente-San-
tos-Guarujá

12. Ponte Santos-Guarujá

Fonte: Plano Municipal de Mobilidade Urbana (PMMU), 2015 | Elaboração: JLAA

HABITAÇÃO

ATUAÇÃO MUNICIPAL

Companhia de Habitação da Baixada Santista

Legislação

Planos e Projetos

OUTROS NÍVEIS DE PLANEJAMENTO

Litoral Sustentável - Desenvolvimento com Inclusão Social

Investimentos do PAC

Programa de Atuação em Cortiços

Planejamento Metropolitano - PMDE-BS

Dique Vila Gilda - IPEA

HABITAÇÃO | ATUAÇÃO MUNICIPAL

Companhia de Habitação da Baixada Santista

A Companhia de Habitação da Baixada Santista - COHAB SANTISTA foi criada em fevereiro de 1965, como uma sociedade de economia mista cujos acionistas são as Prefeituras de Santos (sócia- majoritária), São Vicente, Guarujá e Cubatão, entre outros. A COHAB SANTISTA é responsável pelo planejamento e execução da política habitacional do município de Santos e tem competência para atuar na Região da Baixada Santista.

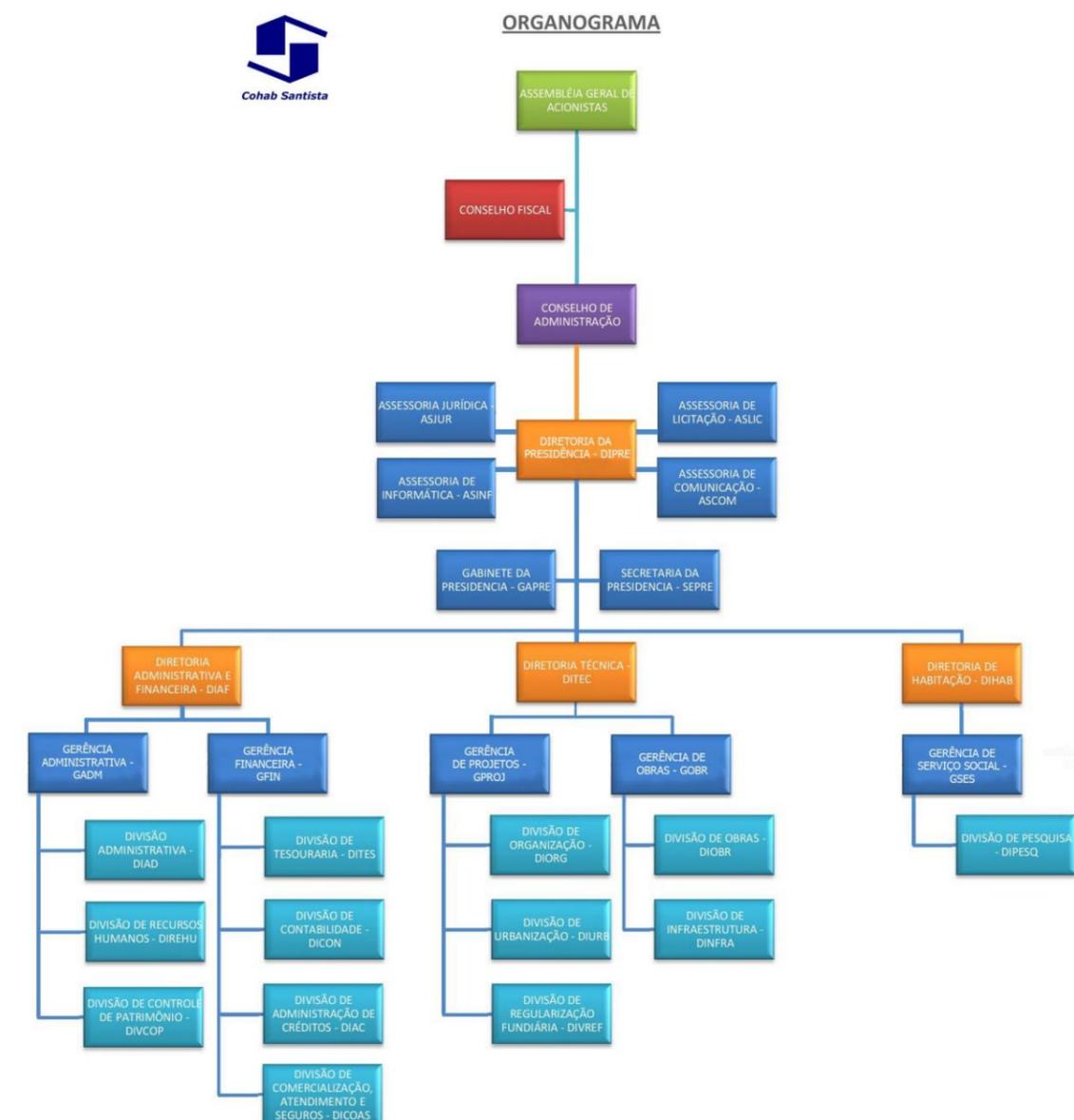
A partir dos anos 90 a COHAB SANTISTA passou a atuar também como Órgão Gestor do Fundo de Incentivo à Construção de Habitação Popular – FINCOHAP, que tem como fonte de recursos o orçamento do município de Santos.

A prioridade da Companhia é o atendimento das camadas mais carentes da população, com atenção especial aos projetos de urbanização, reassentamento de famílias em situação de risco socioambiental e regularização fundiária. Além da atuação nas ocupações desordenadas, o trabalho da COHAB SANTISTA também envolve a construção de unidades habitacionais para atender as famílias cadastradas no Conselho Municipal de Habitação-CMH. Para atender essas demandas, a COHAB SANTISTA conta com recursos do município, do Estado e da União, através de seus programas de fomento.

As ações da COHAB SANTISTA tem apoio de outros órgãos da estrutura do município, para vincular a moradia ao planejamento da cidade e às políticas de desenvolvimento urbano e social. Esta integração busca aumentar a efetividade e a sustentabilidade dos projetos e intervenções.

A estrutura funcional da empresa está indicada na figura ao lado.

Dados mais detalhados sobre a atuação da COHAB SANTISTA não foram fornecidos, exceto os que constam no Plano Municipal de Habitação - PMH-2009.



Fonte: www.cohabsantista.com.br

HABITAÇÃO | ATUAÇÃO MUNICIPAL

Legislação Municipal

Com relação à habitação, merecem ser citadas duas leis municipais, a Lei Complementar 778/12 e a Lei Complementar 53/92, atualizada pela Lei Complementar 821/13.

Lei Complementar nº 778, de 31 de Agosto de 2012

Disciplina os procedimentos para **regularização fundiária de assentamentos urbanos consolidados** no município de Santos, e dá outras providências.

Consolidação da Lei Complementar nº 53, de 15 de Maio de 1992, incluindo a atualização da Lei Complementar 821, de dezembro de 2013)

Dispõe sobre a **criação de Zonas Especiais de Interesse Social –ZEIS**, estabelece normas para a implantação de Empreendimentos Habitacionais de Interesse Social – EHIS, e dá outras providências.

- ZEIS-1 - áreas públicas ou privadas ocupadas espontaneamente, parcelamentos ou loteamentos irregulares e/ou clandestinos, incluindo casos de aluguel de chão, habitados por população de baixa renda, destinados à regularização jurídica da posse, à legalização do parcelamento do solo e sua integração à estrutura urbana e à legalização das edificações salubres por meio de projeto que preveja o atendimento da população registrada no cadastro físico e social da respectiva ZEIS;
- ZEIS-2 – terrenos não edificados, subutilizados ou não utilizados, que, por sua localização e características, sejam destinados exclusivamente à implantação de programas habitacionais de interesse social;
- ZEIS-3 – áreas com concentração de edificações de uso residencial plurihabitacional precário, nas quais serão desenvolvidos programas e projetos habitacionais destinados, prioritariamente, ao atendimento da população de baixa renda familiar moradora na respectiva ZEIS, conforme cadastro existente no órgão de planejamento ou de habitação da Prefeitura.

As ZEIS especificadas na LC 53 estão identificadas no mapa da página 110.

Ainda, entre as iniciativas municipais, destacam-se o **Programa Alegria Centro**, de revitalização e desenvolvimento da região central de Santos. O Alegria Centro teve sua ação iniciada em 2003, através da **Lei Complementar Nº 470**, com objetivo de promover a preservação do patrimônio histórico e a requalificação urbana, através da promoção de novos usos em conjunto com a valorização da paisagem urbana e do patrimônio cultural.

Em maio de 2008, o programa foi ampliado com a criação do “Alegria Centro Habitação” que propõe regras para a reforma ou construção de imóveis residenciais nos bairros Centro, Paquetá, Vila Nova e Vila Mathias. São oferecidos incentivos fiscais e parcerias aos proprietários das edificações. Essa iniciativa pode ajudar a promover soluções habitacionais na região central tanto para atender a demanda existente, através de intervenções em cortiços, como pela promoção de novas edificações voltadas à venda ou aluguel social para famílias com menor renda.

Planos e Projetos Municipais

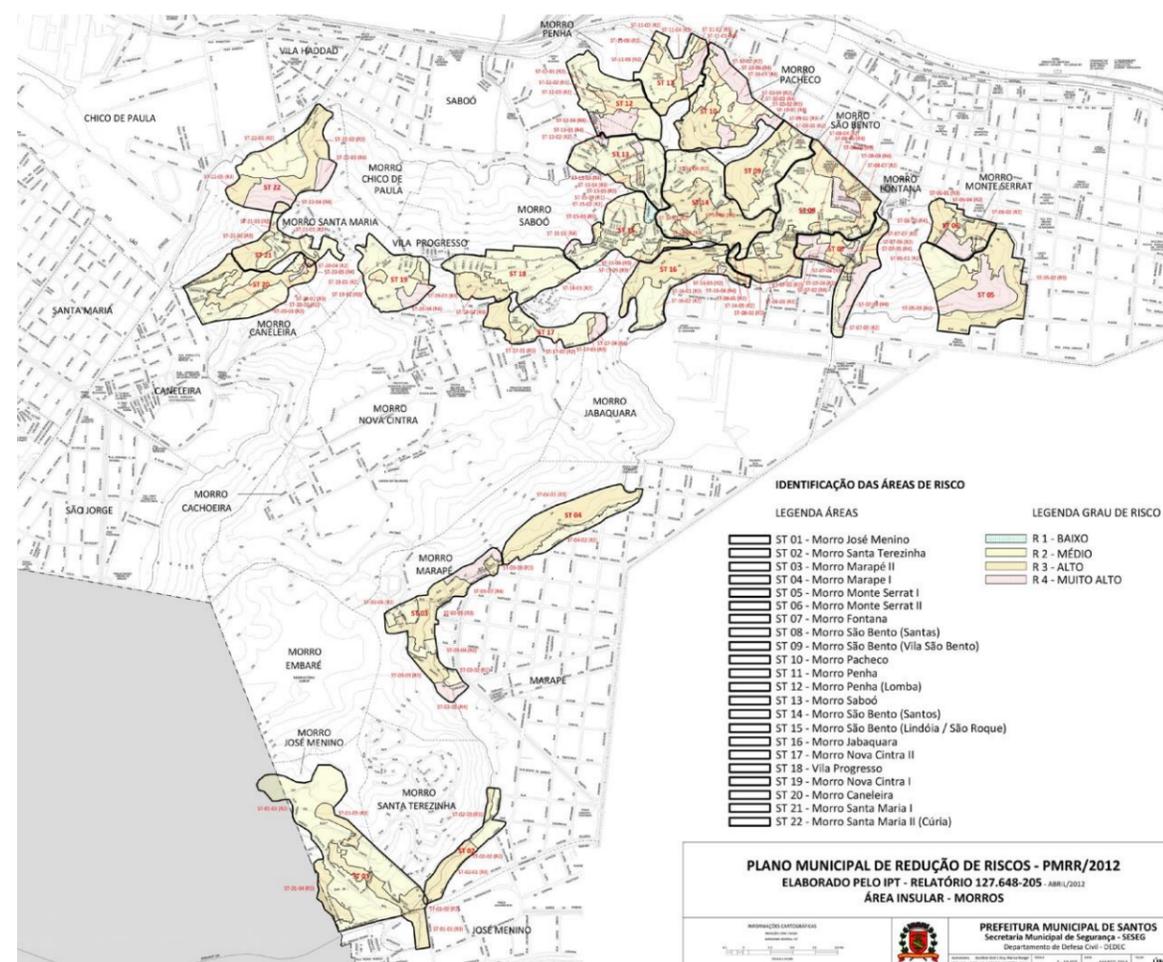
Plano de Regularização Fundiária 2014

O Plano de Regularização Fundiária elaborou um diagnóstico da questão habitacional em Santos, visando compreender as intervenções demandadas por cada tipologia.

Foram utilizadas no plano informações do Plano Municipal de Redução de Riscos (PMRR, 2012), da Carta Geotécnica (1979), do Plano Municipal de Habitação (PMH, 2009) e das ZEIS (2012). O mapeamento dos assentamentos precários resultante foi utilizado para o diagnóstico do Plano Diretor e pretende subsidiar o Plano Local de Habitação Social (PLHIS).

Até o momento, a JLAA não teve acesso a esse plano.

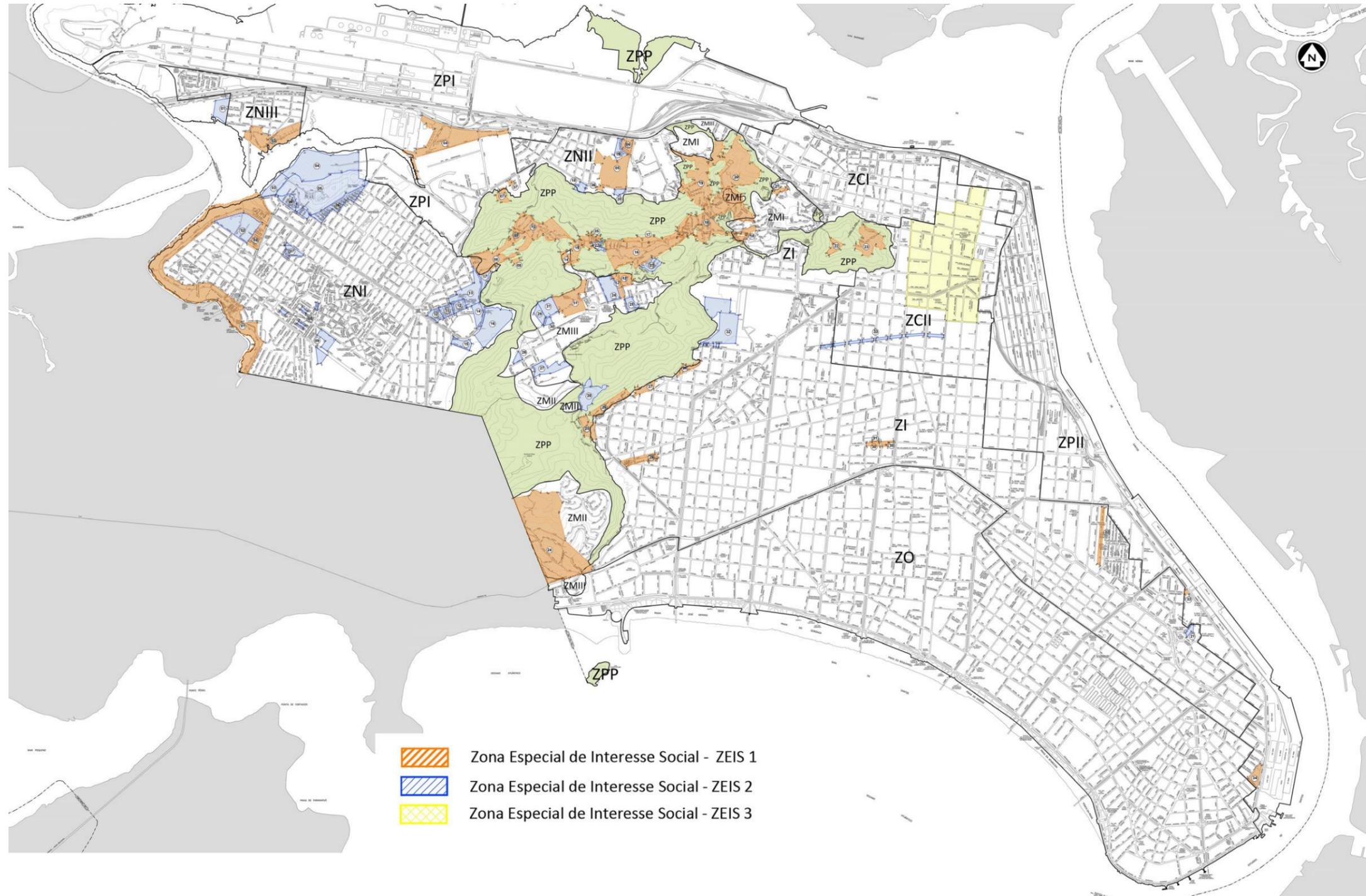
A informação do Plano Municipal de Redução de Riscos que se refere aos morros da área insular está representada abaixo. Ressalte-se que a figura não inclui as áreas de risco em mangues e margens de cursos d'água.



Fonte: Plano Municipal de Redução de Riscos (PMRR), Prefeitura Municipal de Santos, IPT, 2012.

HABITAÇÃO | ATUAÇÃO MUNICIPAL

Identificação das Zonas Especiais de Interesse Social –ZEIS (LC 821/2013)



Fonte: Anexo I - Lei de ZEIS

HABITAÇÃO | ATUAÇÃO MUNICIPAL

Plano Municipal de Habitação 2009

O Plano Municipal de Habitação de Santos foi formulado a partir das especificidades da demanda e das carências identificadas no Diagnóstico Habitacional do Município, e teve como horizonte temporal de atendimento um período de doze anos, de 2009 a 2020.

O processo de elaboração do Plano Municipal de Habitação de Santos envolveu a participação de técnicos municipais, representantes da sociedade integrantes do Conselho Municipal de Habitação e do Conselho Municipal de Desenvolvimento Urbano, bem como da população, desde a elaboração do diagnóstico até as discussões das propostas.

Informações sobre a demanda habitacional e os investimentos em projetos, contidos no plano, estão apresentados a seguir. Ressalta-se que pela distância temporal, é que provável que parte dos dados de demanda contidos no PMH 2009 não correspondam mais à realidade do município, assim como os programas, projetos e obras realizados careçam de atualização.

Conforme os dados apresentados, grande parte da demanda habitacional atual está na porção insular do município, onde se concentra a população. São cerca de 17.000 famílias em domicílios irregulares ou em setores subnormais, dos quais cerca de 5.500 necessitavam de relocação.

Existe ainda uma demanda dispersa identificada em estudos da Fundação João Pinheiro, que corresponde à famílias que possuem gasto excessivo com aluguel, adensamento excessivo no domicílio ou vivem em habitações precárias. No entanto, pode haver sobreposições nessas contagens.



Fonte: Plano Municipal de Habitação (PMH) 2009

Síntese dos Programas Habitacionais e Linhas de Atuação no Município de Santos

Ente Federativo	Programa	Linha de Atuação	
Governo Federal	Programa de Aceleração do Crescimento - PAC e Fundo Nacional de Habitação de Interesse Social - FNHIS	Infra-estrutura urbana e social	
		Saneamento (esgotamento sanitário em assentamentos)	
		Habitação (urbanização de assentamentos, produção e melhoria de UHs, Plano Municipal de Habitação)	
	Ex HBB - urbanização integrada da Vila Pelé e favela do Dique da Vila Gilda		
	Emenda Parlamentar - Orçamento Geral da União - OGU	Infra-estrutura urbana	
Governo Estadual (SH/CDHU)	Programa de Arrendamento Residencial (PAR/CEF)	Melhorias de UHs	
		Urbanização integrada	
	Programa Crédito Solidário	Produção de UHs	
		Crédito para produção de UHs	
	Governo Estadual (SH/CDHU)	Programa Habitacional de Integração (CDHU)	Carta de crédito/subsídios para aquisição de UHs
		Aquisição de Morádias	Compra de UHs
		Programa de Reassentamento Habitacional (CDHU)	Produção de UHs e Consolidação de UHs existentes
		Parceria Municípios (CDHU)	Produção de UHs
		Programa de Atuação em Cortiços (CDHU/BID)	Requalificação e produção de UHs
		Parceria Associações e Cooperativas (CDHU)	Complemento de crédito para produção de UHs
Atuação em Favelas e Áreas de Risco (CDHU)		Produção de UHs	
Núcleo Habitacional por Empreitada (CDHU)		Produção de UHs	
Governo Municipal/COHAB-ST	SH4 (CDHU)	Produção de UHs	
		Produção de UHs	
	SSPSP (CDHU)	Concessão de carta de crédito	
	Programa Cidade Legal (SH)	Apoio técnico para regularização fundiária	
	Ação Municipal em Habitação	Produção de lote urbanizado	
		Produção de UHs	
		Melhoria de UHs (consolidação)	
	Programa de Regularização Fundiária (COHAB-ST e SEPLAN)	Urbanização de assentamentos	
		Regularização fundiária	
	Programa Alegria Centro_Habitação (PL)	Requalificação e adequação de infra-estrutura das UHs	
Programa Santos Novos Tempos	Locação social		
	Alojamento		
Programa Santos Novos Tempos	Substituição de morádias subnormais com provisão habitacional		
	Urbanização		
	Intervenção em áreas de risco e degradadas (melhorias e implantação de infra-estrutura de macro drenagem, contenção e adequação das ocupações em situação de risco)		

Fonte: Plano Municipal de Habitação (PMH) 2009

HABITAÇÃO | ATUAÇÃO MUNICIPAL

Projetos Habitacionais realizados no município de Santos pela COHAB-ST, de 1992 a 2006

Projeto	Localização	Tipo de unidade produzida	Nº de unidades produzidas	Fonte de recursos
Caneleira I (Vila Esperança I)	Zona Noroeste	casa	122	FINCOHAP
Caneleira II (Vila Ayrton Senna)	Zona Noroeste	lote urbanizado	100	FINCOHAP
Dique da Vila Gilda	Zona Noroeste	casa	665	FINCOHAP e União
João de Barro	Zona Noroeste	casa	24	FINCOHAP
Morro do Ilhéu Alto*	Zona Noroeste	apartamento	504	FINCOHAP e CDHU/SP
Morro do Ilhéu Baixo	Zona Noroeste	lote urbanizado	498	FINCOHAP
Morro do José Menino	Zona dos Morros	lote urbanizado	48	FINCOHAP
Vila Alemoa	Zona Noroeste	casa	44	FINCOHAP
Vila Nossa Sra. Aparecida	Zona Noroeste	urbanização	15	FINCOHAP
Vila Pantanal - Fase I (Conj Habitacional Mário Covas Jr)*	Zona Noroeste	apartamento	260	FINCOHAP e CDHU/SP
Vila Pelé	Zona Noroeste	lote urbanizado	311	FINCOHAP
Vila Progresso	Zona dos Morros	casa	40	FINCOHAP
Vila Santa Casa	Zona Leste	alojamento	21	FINCOHAP
Vila Santa Casa	Zona Leste	apartamento	78	FINCOHAP
Vila Vitória	Zona de Morros	lote urbanizado	96	FINCOHAP
Vila Alemoa	Zona Noroeste	alojamento	30	FINCOHAP
Vila Pantanal	Zona Noroeste	alojamento	29	FINCOHAP
TOTAL			2.121	

Fonte: Plano Municipal de Habitação (PMH) 2009

Ocupações irregulares em Santos: Palafitas (Dique da Vila Gilda); Ocupação de Morros (José Menino); Cortiços (Centro)



Fonte: Resumo Executivo Santos - Litoral Sustentável

Regularização Fundiária em andamento pela COHAB-ST e pela PMS, por zona, no município de Santos

Localização	Área	Órgão responsável	UHs a serem atendidas		
			Absoluto	%	
Área Continental	Caruara*	SEPLAN	830		
	Monte Cabrão*	SEPLAN	53		
Sub Total Área Continental			883	11,4	
Zona Noroeste	Jardim São Manoel (loteamento)*	SEPLAN	476		
	Vila Residencial Saboó*	SEPLAN	48		
	Ilhéu Baixo*	COHAB	498		
	Conj Habitacional Vila Ayrton Senna*	COHAB	100		
	Conj Habitacional Vila Esperança*	COHAB	122		
	Vila Pelé	COHAB	311		
	Vila Pantanal	COHAB	260		
	Dique Vila Gilda e Vila Telma*	COHAB	2.769		
Zona dos Morros	Jardim Rádio Clube*	COHAB	130		
	Castelo (João de Barro)	COHAB	24		
	Flamínio Levy*	COHAB	63		
	Sub Total Zona Noroeste			4.801	62,2
	Morro Bela Vista (I e II)*	SEPLAN	109		
	Morro do Pacheco*	SEPLAN	362		
	Santa Maria Gleba 1*	SEPLAN	252		
	Santa Maria Gleba 2*(1)	SEPLAN	72		
	Torquato Dias*	SEPLAN	114		
	Vila Progresso*	SEPLAN	413		
Zona Leste	Morro José Menino - PMS*	SEPLAN	291		
	Morro José Menino - Santa Casa	SEPLAN	37		
	Conj Habitacional Vila Vitória*	COHAB	93		
	Torquato Dias II*	SEPLAN	60		
	Vila Tema (Vila Progresso)	COHAB	38		
	Sub Total Zona dos Morros			1.841	23,8
	Vila Santa Casa	COHAB	90		
Zona Leste	Clóvis Galvão de Moura Lacerda*	SEPLAN	84		
	Caminho Dna. Adelaide*	SEPLAN	22		
Sub Total Zona Leste			196	2,5	
TOTAL PARCIAL DE UNIDADES			7.721	100	

Fonte: Plano Municipal de Habitação (PMH) 2009

HABITAÇÃO | ATUAÇÃO MUNICIPAL

Assentos Precários - Necessidade de Regularização Fundiária

Assentamentos	X Nº Total de famílias	Y UHs a serem removidas	Z(X-Y) UHs a serem regularizadas
GRUPO A. PAC	7.814	4.390	3.424
GRUPO B. Assentamentos em processo de regularização	6.028	548	5.480
GRUPO C. Demais Assentamentos	3.420	609	2.811
TOTAL	17.262	5.547	11.715

Fonte: Plano Municipal de Habitação (PMH) 2009

Casas em palafitas no Dique Vila Gilda, em Santos



Fonte: UOL, 2018

Síntese da Necessidade de Novas Moradias no Município de Santos

Tipo de Demanda	Situação	Famílias	Fonte de dados
Demanda Nucleada	(A) Domicílios a serem removidos	5.547	Levantamento PMS, CDHU e estimativas realizadas para este diagnóstico
Demanda Dispersa	(B) Famílias Conviventes fora dos setores subnormais	8.513	FJP (IBGE 2000)
	(C) Famílias moradoras em cômodos fora dos setores subnormais	2.590	
	(D) Famílias moradoras em Domicílios Improvisados	226	
Total		16.876	

Fonte: Plano Municipal de Habitação (PMH) 2009

Síntese das Situações de Inadequação no Município de Santos

Tipo de Demanda	Situação	Famílias	Fonte de Dados
Demanda Nucleada	Urbanização Simples	4.492	Levantamento PMS, CDHU e estimativas realizadas para este diagnóstico
	Urbanização Complexa	3.338	
	Regularização Fundiária	11.715	
Demanda Dispersa	Domicílios Sem Banheiro	1.274	FJP/Censo Demográfico IBGE 2000
	Adensamento Excessivo	4.900	FJP/Censo Demográfico IBGE 2000

Fonte: Plano Municipal de Habitação (PMH) 2009

Ocupação irregular no Morro do Saboó, em Santos



Fonte: UOL, 2016

HABITAÇÃO | OUTROS NÍVEIS DE PLANEJAMENTO

Litoral Sustentável - Desenvolvimento com Inclusão Social

Resumo Executivo Santos (2012)

O projeto Litoral Sustentável – Desenvolvimento com Inclusão Social, foi elaborado pelo Instituto Pólis para a Petrobras. O estudo produziu, através de processos participativos, uma agenda de desenvolvimento sustentável para a região do Litoral de São Paulo, alvo de processos de urbanização muitas vezes desordenados.

O diagnóstico identificou como um dos principais desafios na organização territorial de Santos a reversão do quadro atual de grandes desigualdades socioespaciais, visando promover uma ocupação equilibrada e mais justa. Apesar do crescimento populacional pequeno no município, a intensa dinâmica imobiliária favorece o processo de valorização do solo, intensificando a disputa pela ocupação da ilha e dificultando o acesso à moradia para os mais pobres, já que praticamente não existem espaços para a expansão horizontal.

O potencial para expansão urbana encontra-se na porção continental, que representa a maior parte do território santista. No entanto, a ocupação dessa área é limitada pela grande predominância de Áreas de Proteção Ambiental. Nesse contexto, o estudo propõe que se avaliem os instrumentos de política urbana existentes e se discutam os desafios ao planejamento da expansão urbana municipal.

A questão habitacional, identificada como um tema estratégico no diagnóstico socioambiental da região, precisa ser pensada em articulação com as demais políticas urbanas, com especial atenção à precariedade habitacional e a regularização fundiária. Também é preciso que se implemente uma política habitacional, o que implica pensar sobre a base fundiária e suas relações com as políticas de ordenamento territorial, mobilidade e saneamento.

Os assentamentos precários existentes em Santos estão concentrados nos morros e na zona noroeste da porção insular, com ocorrências isoladas em outras áreas da cidade. Se destacam nesse cenário as ocupações em palafitas, as ocupações em morros e encostas e os cortiços na área central. Grande parte dos assentamentos precários está delimitada como Zonas Especiais de Interesse Social - ZEIS I, e as áreas ocupadas pelos cortiços estão demarcadas como ZEIS 3.

O trabalho identificou 34 assentamentos precários no município, abrigando cerca de 17.595 moradias e 78.321 moradores, que representam, respectivamente, 12,12% dos domicílios ocupados e 18,67% da população do município.

Essas áreas representam grandes bolsões de pobreza no município. A ocupação das áreas precárias é antiga e cresceu sem intervenção do poder público praticamente até o início da década de 1990, quando as primeiras ações foram realizadas, visando a construção de moradias populares para a retirada de famílias das palafitas.

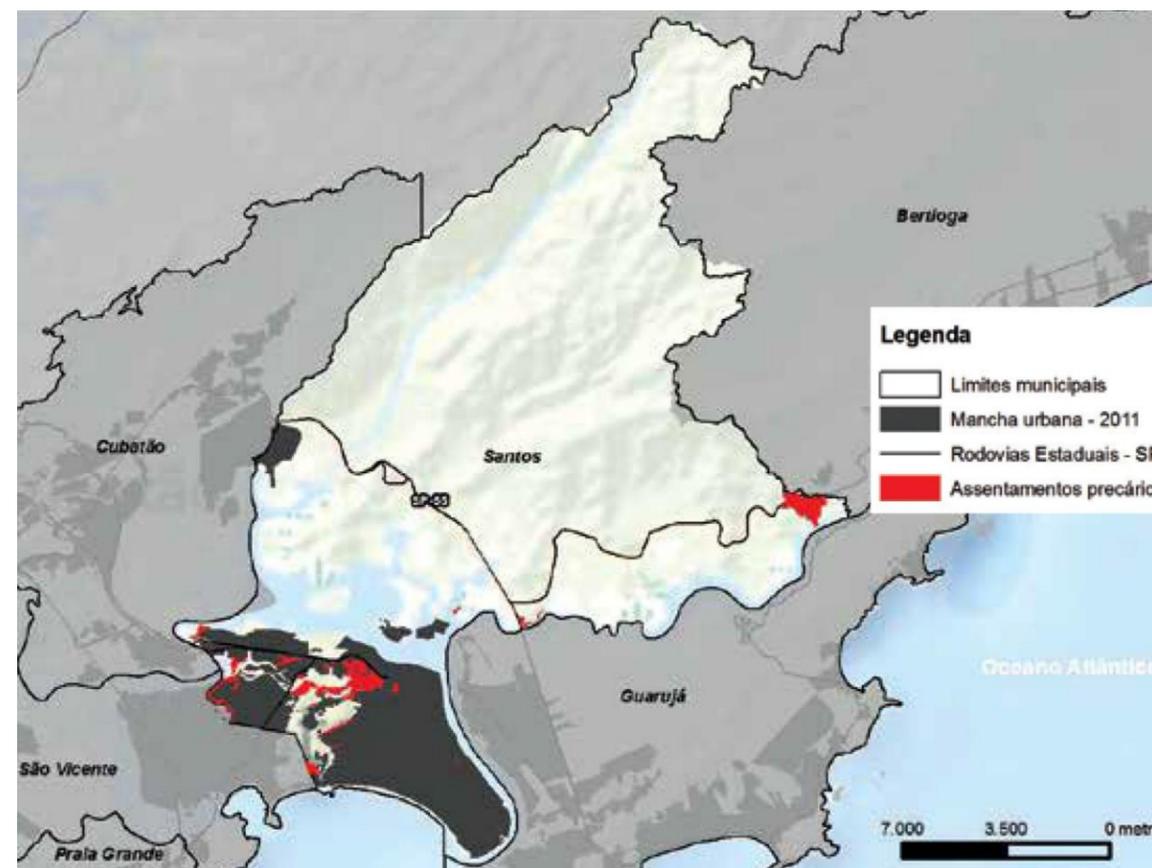
As ocupações em palafita, localizadas nos manguezais na periferia do município, possuem infraestrutura precária ou inexistente. Os acessos são por vielas improvisadas com tábuas de madeira e os moradores estão sujeitos às intempéries e oscilações das marés, sendo muitas vezes surpreendidos por inundações e corrosões das fundações.

As ocupações em morros e encostas estão, em sua maioria, em áreas de risco sujeitas a escorregamentos de terra. As construções se localizam no topo e no pé dos morros e são erguidas precariamente com alvenaria ou madeira. Muitas possuem abastecimento de água, pavimentação e energia elétrica, porém falta rede de esgotamento sanitário. Em 2005, foram identificados em Santos 79 setores de risco que abrigavam cerca de 1.009 moradias.

Já os cortiços estão inseridos na malha urbana da cidade, em áreas com infraestrutura, equipamentos públicos e oferta de transporte. Segundo levantamento da SEDURB, existem 221 cortiços no centro de Santos, e alguns abrigam até 40 famílias, vivendo sem privacidade e em ambientes onde falta iluminação natural e ventilação.

Apesar de abrigarem um contingente menor de população, as ocupações na área continental do município também constituem alternativa habitacional popular. Os núcleos Ilha Diana, Monte Cabirão e Caruara abrigam cerca de 450 famílias localizadas, total ou parcialmente, em áreas de APP, em habitações de madeira que possuem abastecimento de água e rede elétrica mas sem coleta de esgotamento sanitário.

Distribuição dos Assentamentos Precários - Santos



Fonte: Resumo Executivo Santos - Litoral Sustentável

HABITAÇÃO | OUTROS NÍVEIS DE PLANEJAMENTO

Com relação à situação fundiária, o estudo estimou que 41% dos assentamentos no município localizam-se em áreas particulares, 31% em áreas mistas (particulares e públicas municipais ou da União) e 28% em áreas públicas.

Quanto às intervenções realizadas pelo poder público, a maioria dos núcleos já recebeu algum tipo de intervenção pontual e pequenas urbanizações, como, por exemplo, pavimentações, melhoria nos acessos, pequenas remoções, etc.

Nos últimos anos, a produção pública de Habitação de Interesse Social (HIS) se concentrou na Zona Noroeste e nos morros, áreas onde se identifica a maior necessidade de atendimento de famílias de baixa renda. A distribuição espacial dos empreendimentos produzidos e em produção pode ser explicada pela dificuldade de se encontrar lotes urbanizados com preços acessíveis nas demais áreas da cidade, fruto da grande valorização imobiliária dos espaços com melhor infraestrutura, o que também impede a implantação de empreendimentos habitacionais na região dos cortiços. Apesar da produção de empreendimentos pelo poder público, estes não atendem as demandas dos movimentos e associações de luta por moradia.

Deve-se ressaltar que o número de famílias nos assentamentos precários tem aumentado, assim como nas áreas de risco dos morros. Tal dinâmica reforça a promoção de políticas públicas de HIS como um dos principais desafios para o alcance de um desenvolvimento urbano mais equilibrado. Segundo análises a partir de dados do IBGE, será necessária, nos próximos 12 anos, a produção de 11.389 novas moradias, apenas para atender as famílias residentes fixas com renda entre 0 e 5 salários mínimos.

Outro desafio para a área de habitação em Santos é a falta de efetividade do programa de regularização fundiária do município. Apesar dos onze anos de existência, o estudo relata que até 2012 o poder público ainda não tinha conseguido entregar nenhum título de propriedade individual, aumentando a pressão por soluções que impeçam a ocupação irregular nos morros.

Também foi identificada como dificuldade a ser superada a falta de garantia do uso social da terra subutilizada no município. Até aquele momento, a questão não estava adequadamente disciplinada na legislação municipal, o que impossibilitava a adoção dos instrumentos urbanísticos facultados pelo Estatuto da Cidade. Essa questão já foi equacionada no Plano Diretor e nas legislações urbanísticas vigentes.

Investimentos do PAC - Programa de Aceleração do Crescimento

Entre os anos de 2004 e 2010, algumas iniciativas habitacionais em Santos foram feitas por meio do PAC - Programa de Aceleração do Crescimento. Além de investimentos em obras de drenagem, saneamento, contenção de encostas e equipamentos públicos, que beneficiam famílias em áreas de urbanização precárias, merece destaque o programa de Urbanização de Assentamentos Precários, que atuou em áreas de mangue ocupadas irregularmente.

Foram realizados no município os seguintes investimentos:

- Resíduos Sólidos - Galpão de triagem para catadores;
- Implantação do SES - rede coletora e ligações de esgoto - Conjunto Habitacional São Manoel I;
- Implantação do SES - Conjunto Habitacional Dique Vila Gilda;
- Drenagem urbana sustentável em diversos bairros da zona Noroeste de Santos;
- Elaboração de projetos para estabilização de encostas;
- UBS I;
- UPAs II e III;
- Centro de Artes e Esportes Unificados - Modelo 7000m²;
- Urbanização - Vila Alemoa;
- Urbanização - Dique da Vila Gilda;
- Urbanização - Jardim São Manoel e Vila dos Criadores; e
- Urbanização - Vila Gilda.

Ressalta-se que os projetos de urbanização de assentamentos se concentraram no período 2007-2010, e todos permanecem no balanço do programa no estágio "em obras". Esses projetos tiveram como executor o município ou o estado, e como órgão responsável o Ministério das Cidades. Os seguintes montantes foram disponibilizados para investimento:

- Urbanização - Vila Alemoa - R\$ 61.265.469,15 - executor Estado de SP;
- Urbanização - Dique da Vila Gilda - R\$ 120.043.375,29 - executor Município de Santos;
- Urbanização - Jardim São Manoel e Vila dos Criadores - R\$ 108.828.784,43 - executor Município de Santos; e
- Urbanização - Vila Gilda - R\$ 24.731.528,75 - executor Município de Santos.

Atualmente, recursos do governo federal foram disponibilizados para a conclusão do Conjunto Habitacional Tancredo Neves 3, localizado em São Vicente, mas que receberá famílias relocadas de áreas irregulares em Santos. A obra está paralisada desde 2016.

O Conjunto Habitacional é composto por 28 prédios de cinco pavimentos, com 40 unidades cada, distribuídos em um terreno de 35 mil m² pertencente à Cohab. Também estão previstas áreas institucionais, de lazer e comercial.

HABITAÇÃO | OUTROS NÍVEIS DE PLANEJAMENTO

Programa de Atuação em Cortiços

O Programa de Atuação em Cortiços resulta de um empréstimo do BID ao Governo do Estado de São Paulo, assinado em 2002 e implantado pela Companhia de Desenvolvimento Habitacional e Urbano do Estado de São Paulo - CDHU até dezembro de 2010. A atuação do programa foi nos municípios de São Paulo e Santos, através de parcerias entre a CDHU e as Prefeituras Municipais.

A estratégia do programa foi promover a moradia como fator indutor da recuperação dos centros urbanos, através da concessão de créditos e subsídios capazes de assegurar a oferta de moradias em áreas centrais para a população que hoje mora nos cortiços, e intervir sobre a realidade dessas moradias, promovendo operações de renovação urbana e melhoria da qualidade de vida da população.

Em Santos, foi realizada uma ação integrada entre a CDHU e a Prefeitura Municipal, como parte do Programa Alegria Centro Habitação, que estabeleceu isenções fiscais para imóveis preservados e restaurados e regras para a reforma ou construção de imóveis residenciais. Tomando como referência a legislação paulistana, a lei santista estabeleceu parâmetros para a definição de habitação coletiva multifamiliar, as condições mínimas de habitabilidade e de segurança para esses imóveis. Vale ressaltar que essa legislação está sendo revisada pela Secretaria de Desenvolvimento Urbano.

A CDHU, por meio da unidade de gestão do programa e do Escritório Regional da Baixada Santista, apoiou a identificação dos imóveis encortiçados, em parceria com as Secretarias de Planejamento e de Ação Social de Santos e com a COHAB Santista. Foram identificados as áreas com maior oportunidade de intervenção, após diagnósticos e estudos de pré-viabilidade física, fundiária e econômica. Em Santos, foram selecionados 16 cortiços que totalizavam 139 famílias e 35 imóveis, com um potencial de produção de 372 unidades habitacionais.

A implantação da primeira fase do Programa em Santos ofertou de 113 unidades habitacionais em dois empreendimentos – Santos F e Santos H. As unidades foram comercializadas para famílias moradoras de 42 imóveis encortiçados, localizados no entorno do Mercado Municipal, no Bairro de Paquetá, dentro do perímetro estabelecido como ZEIS 3.

A segunda etapa de intervenções estava localizada em dois conjuntos de lotes com cortiços, no eixo de influência da Rua São Francisco. Os projetos relacionados a essas áreas ainda não estavam implantados na época da conclusão do programa (2010).

Empreendimentos do Programa de Atuação em Cortiços no município de Santos

EMPREENDIMENTO	Nº UH	SITUAÇÃO TERRAS	SITUAÇÃO PROJETOS	SITUAÇÃO OBRAS	ENTREGA
Santos F	60	patrimônio	concluído	concluído	2008
Santos H	53	patrimônio	concluído	concluído	2008
Santos I	N/D	Imissão na posse	em análise junto à prefeitura de Santos		
Santos L	N/D	Imissão na posse	em análise para a implantação de empreendimento para atendimento a idosos		
Total	113				

Fonte: Relatório Geral do Programa de Atuação em Cortiços - CDHU, 2012

Cortiço em Santos e empreendimento Santos F (CDHU)



Fonte: Diário do Litoral e Relatório Geral do Programa de Atuação em Cortiços - CDHU, 2012

Empreendimento Santos H (CDHU) - Situação anterior projeto edificado



Fonte: Relatório Geral do Programa de Atuação em Cortiços - CDHU, 2012

Empreendimento Santos I (CDHU) - Fachada original e projeto



Fonte: Relatório Geral do Programa de Atuação em Cortiços - CDHU, 2012

HABITAÇÃO | OUTROS NÍVEIS DE PLANEJAMENTO

Planejamento Metropolitano - PMDE-BS

A habitação é um dos eixos setoriais do Plano Metropolitano de Desenvolvimento Estratégico da Baixada Santista - PMDE-BS. Dentre os objetivos e metas para o tema, estão o equacionamento do déficit e da demanda futura da população de baixa renda (entre 0 e 3 salários mínimos); o reequilíbrio da produção de unidades habitacionais entre os municípios da Baixada Santista e a contenção da expansão horizontal dos assentamentos precários na RMBS.

As principais demandas identificadas pelo plano no eixo Habitação, relacionadas ao município de Santos, são:

- Variação no volume de habitações inadequadas, por conceitos divergentes nas metodologias aplicadas;
- Necessidade de aumento do estoque de terras para HIS;
- Melhorar a articulação e o acompanhamento de ações, iniciativas e programas de diferentes esferas de governo, incluindo o fortalecimento da governança metropolitana;
- Necessidade de redução da pressão sobre áreas ambientalmente frágeis e protegidas;
- Solução das dificuldades de regularização fundiária e diversidade dos processos de ocupação irregular na região, que incluem o uso não autorizado de áreas devolutas, da Igreja e da União;
- Dificuldade no licenciamento ambiental e escassez de áreas para expansão urbana nos municípios.

Ressalta-se ainda que, conforme dados do Censo 2010, o número de assentamentos precários cresceu nos municípios de Santos, Cubatão, Praia Grande e São Vicente, e o de pessoas residentes nesses assentamentos cresceu nos mesmo município e também em Bertioga.

Dentre as tendências identificadas para a habitação no PMDE-BS, está o aumento do percentual de domicílios em assentamentos precários, através do adensamento dos já existentes e aumento da pressão sobre áreas ambientalmente frágeis.

Nas orientações de planejamento estão a revisão dos Planos Locais de Habitação de Interesse Social - PLHIS municipais, para atualização do déficit, demanda e quantificação de investimentos, e a posterior elaboração do Plano Regional de Habitação da Baixada Santista em consonância com os planos municipais. Ainda, nos municípios onde for necessário, incorporar na revisão dos Planos Diretores a implementação dos instrumentos previstos no Estatuto da Cidade e as regras para a sua aplicação, visando implementar uma política de terras na região.

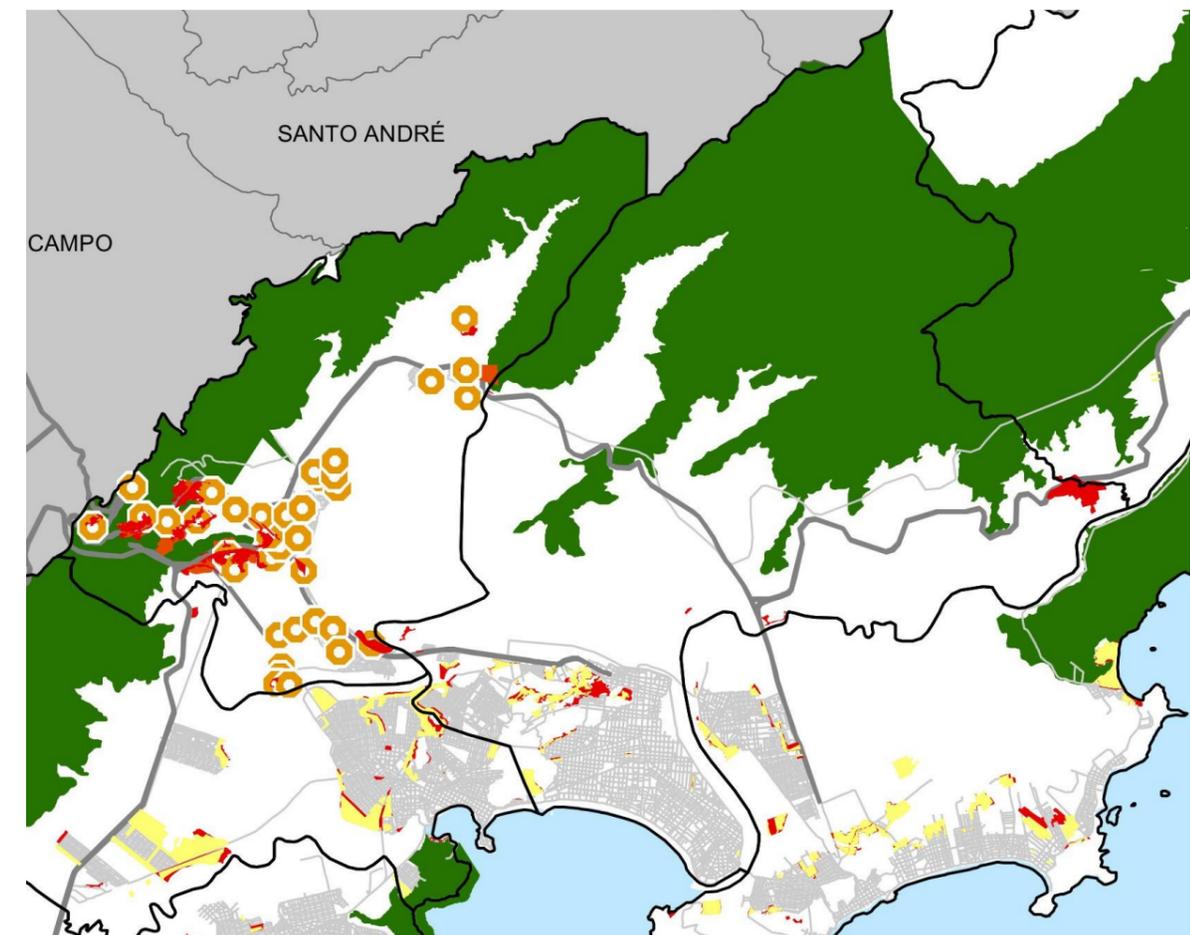
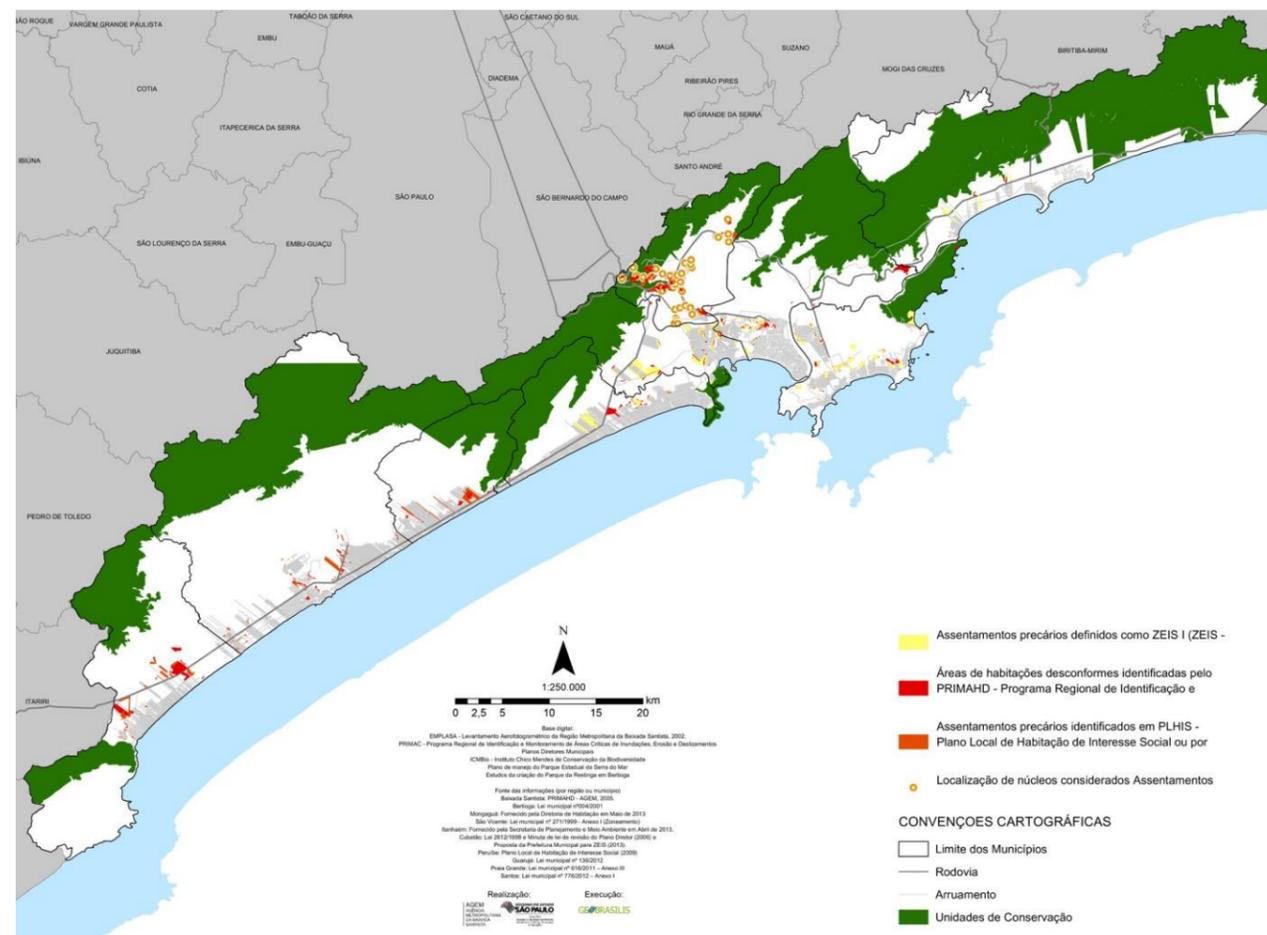
Os mapas relacionados ao tema habitação no PMDE-BS estão apresentados nas páginas seguintes.

HABITAÇÃO | OUTROS NÍVEIS DE PLANEJAMENTO

Planejamento Metropolitano - PMDE-BS

Mapa de Assentamentos Precários da RMBS

- Assentamentos precários definidos como ZEIS I (ZEIS -
- Áreas de habitações desconformes identificadas pelo PRIMAHD - Programa Regional de Identificação e
- Assentamentos precários identificados em PLHIS - Plano Local de Habitação de Interesse Social ou por
- Localização de núcleos considerados Assentamentos

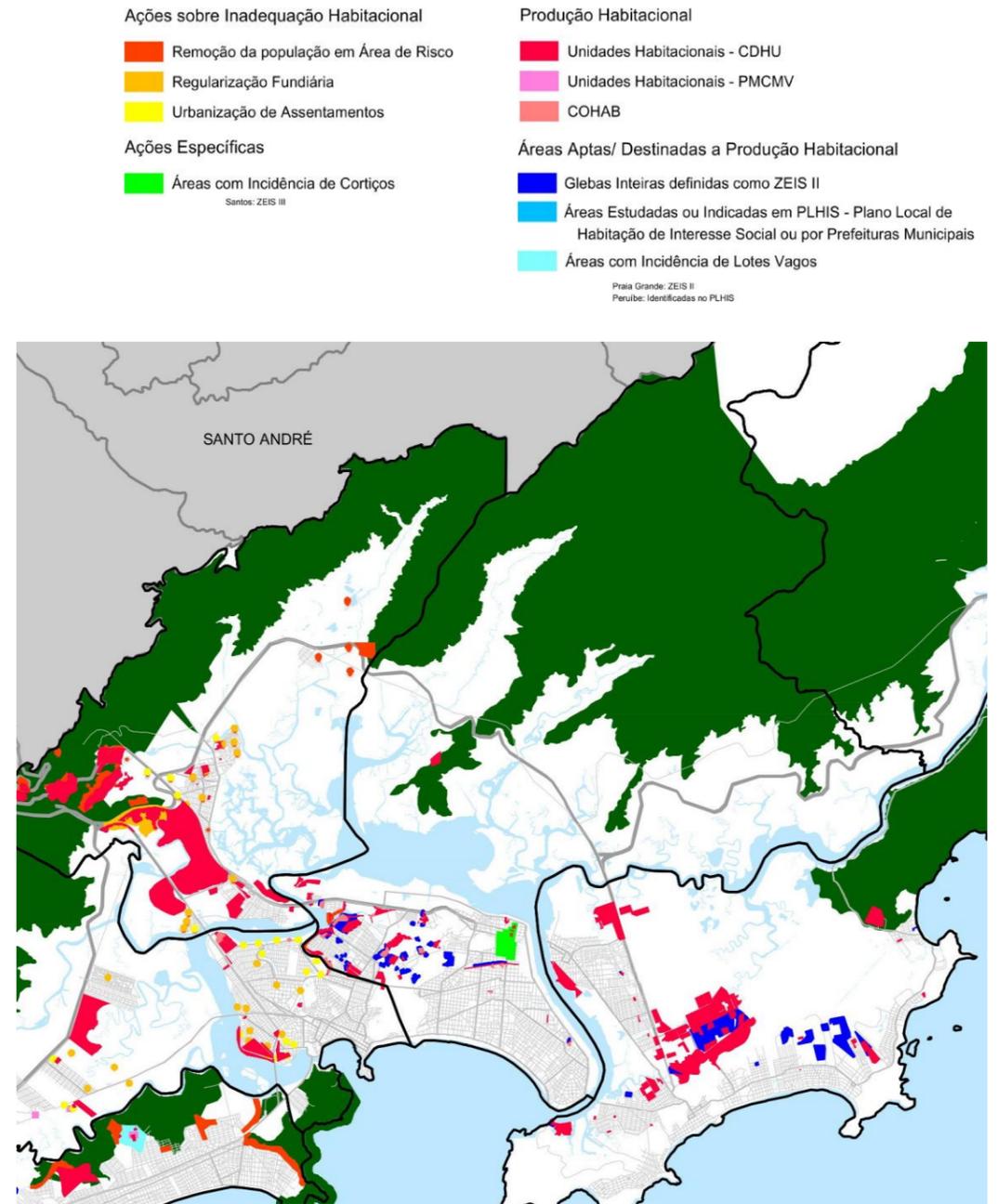
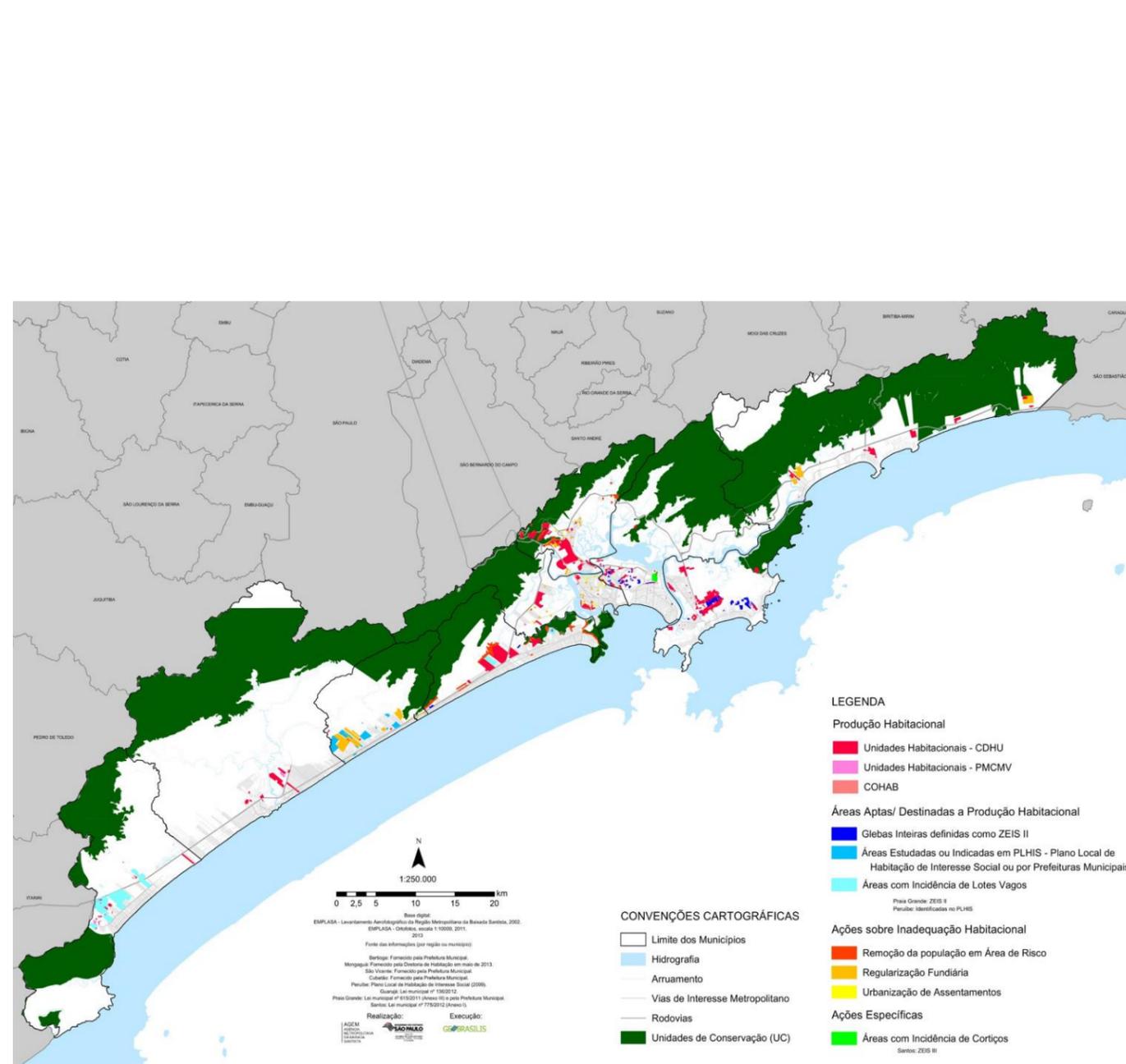


Fonte: Plano Metropolitano de Desenvolvimento Estratégico da Baixada Santista 2014-2030 – PMDE-BS

HABITAÇÃO | OUTROS NÍVEIS DE PLANEJAMENTO

Planejamento Metropolitano - PMDE-BS

Mapa de Investimentos Previstos em Habitação



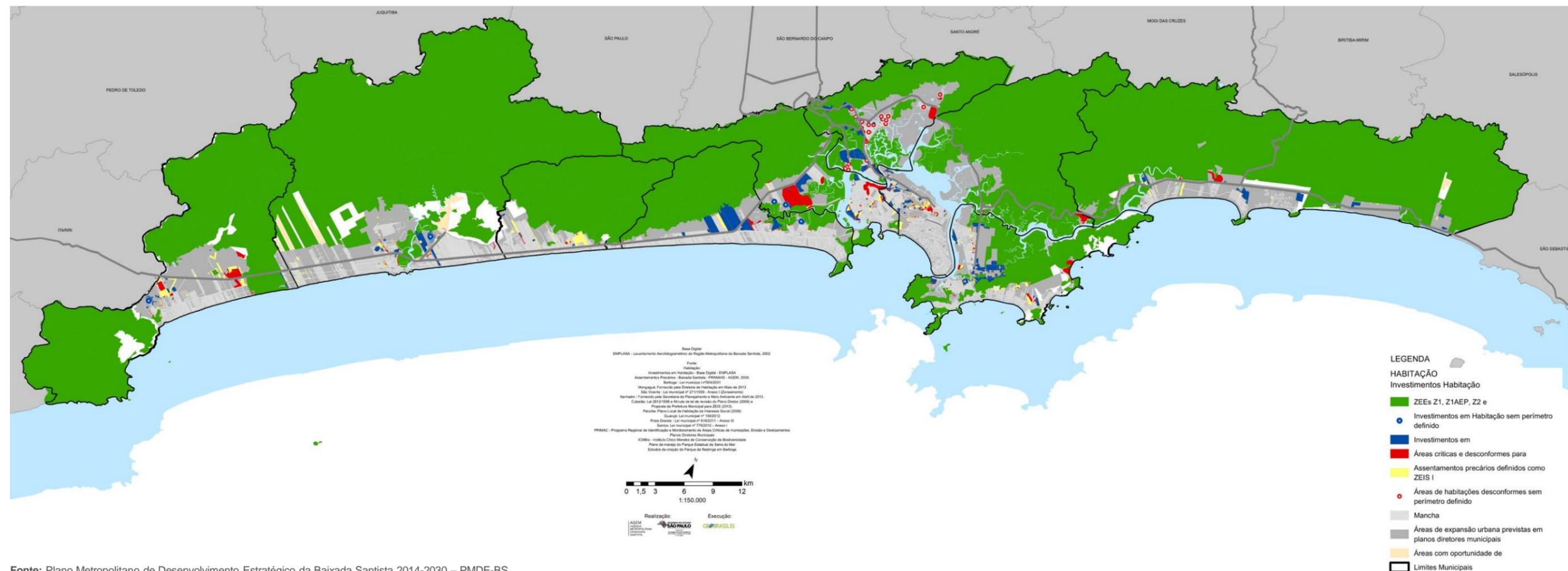
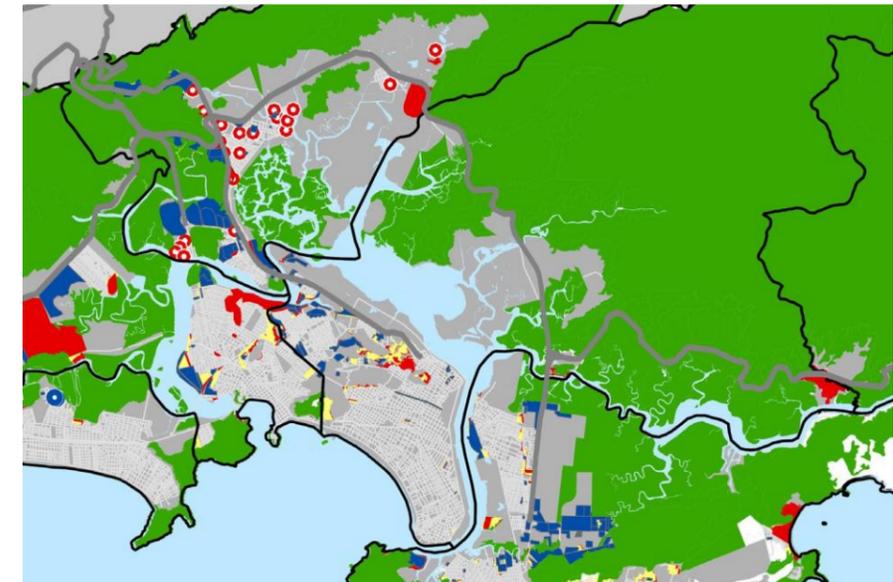
HABITAÇÃO | OUTROS NÍVEIS DE PLANEJAMENTO

Planejamento Metropolitano - PMDE-BS

Mapa de Projetos Estruturantes e Diretrizes de Desenvolvimento Urbano - Habitação

Investimentos Habitação

- ZEES Z1, Z1AEP, Z2 e
- Investimentos em Habitação sem perímetro definido
- Investimentos em
- Áreas críticas e desconformes para Assentamentos precários definidos como ZEIS I
- Áreas de habitações desconformes sem perímetro definido

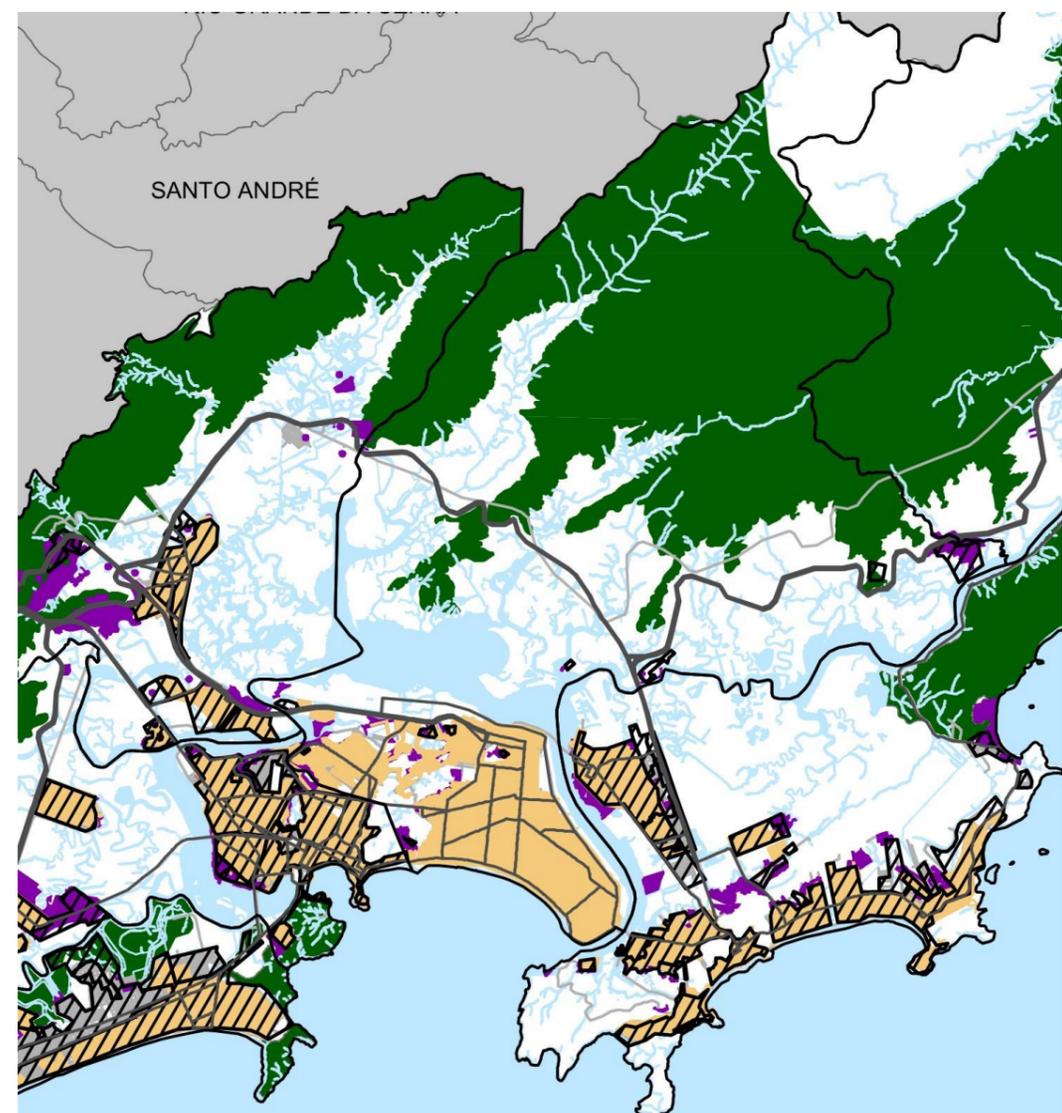
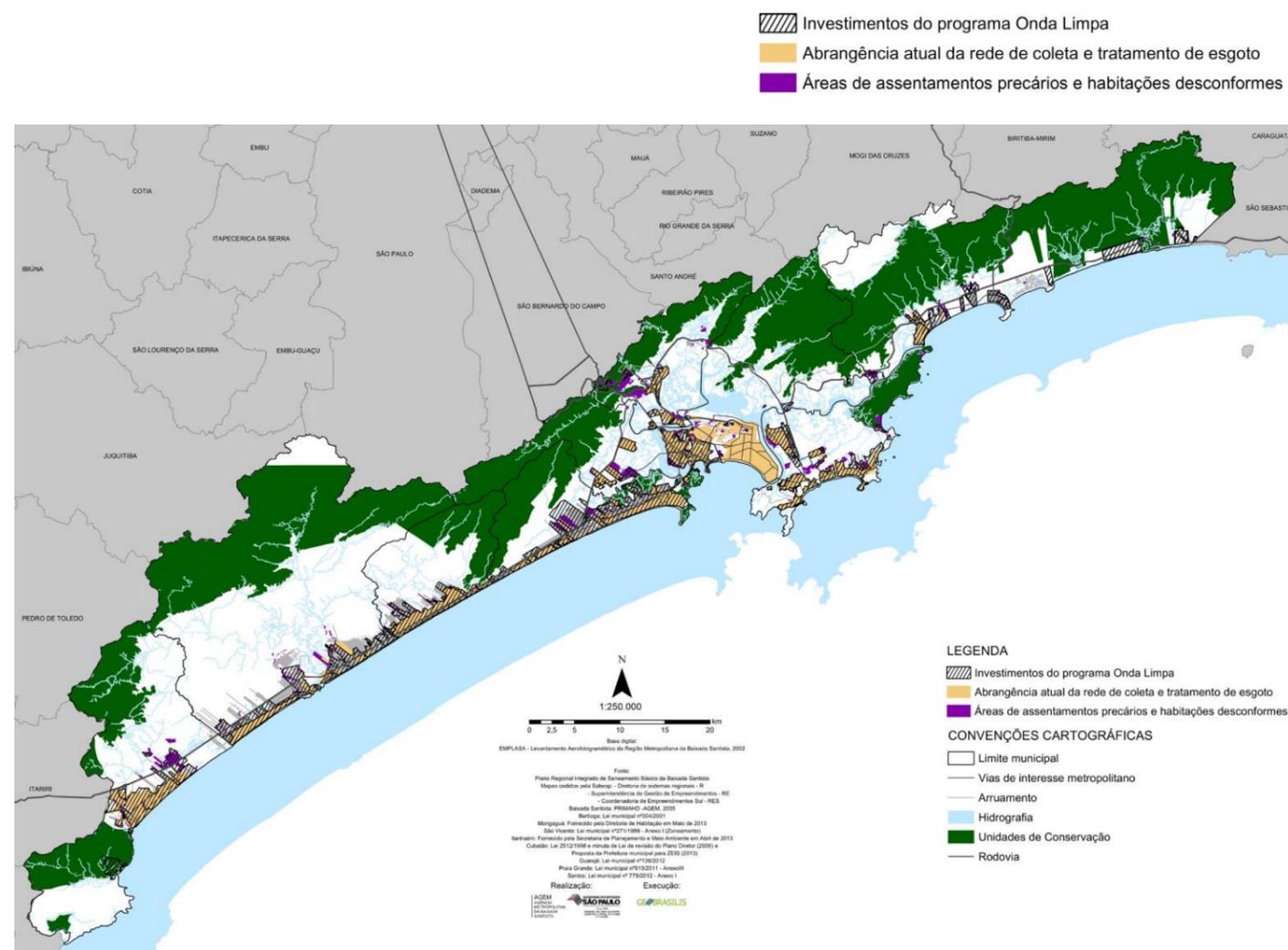


Fonte: Plano Metropolitano de Desenvolvimento Estratégico da Baixada Santista 2014-2030 – PMDE-BS

HABITAÇÃO | OUTROS NÍVEIS DE PLANEJAMENTO

Planejamento Metropolitano - PMDE-BS

Mapa de Demandas, Saturação e Lacunas de Saneamento



HABITAÇÃO | OUTROS NÍVEIS DE PLANEJAMENTO

Dique Vila Gilda: Caminhos para a Regularização (IPEA, 2010)

Um artigo elaborado por técnicos do IPEA em 2010 descreve o histórico da ocupação e as dificuldades do processo de urbanização e regularização do Dique Vila Gilda.

Considerada a maior favela sobre palafitas do Brasil, a ocupação Dique Vila Gilda situa-se na porção noroeste do município de Santos, sobre uma Área de Preservação Permanente (APP) ao longo da margem do rio dos Bugres, que faz divisa com o município de São Vicente, e em uma área de manguezal pertencente à União. O solo da região se caracteriza pela elevada compressibilidade e baixa resistência.

A população residente na área era estimada em 6 mil famílias pela Companhia de Habitação da Baixada Santista (COHAB-ST) em 2007.

O primeiro impacto ambiental na área ocorreu na década de 1950, com a construção de um dique e de canais de drenagem pelo antigo Departamento Nacional de Obras de Saneamento (DNOS), resultando num grande aterro hidráulico nas margens do rio dos Bugres. Destruiu-se boa parte da vegetação à beira-rio e o antigo manguezal foi transformado em área pública passível de ocupação por moradias.

A parte seca e plana do dique possibilitou as primeiras ocupações, a partir de 1960, na crista e depois em direção ao meio do rio, em casas sobre palafitas que contribuíram para a destruição do que restou de vegetação nativa e que, por não disporem de rede de coleta do esgoto, despejam os efluentes diretamente nas águas do rio dos Bugres.

O terceiro fator de agressão ambiental foi causado pela instalação do lixão do município de São Vicente (Sambaiatuba) em 1965, que ocupa parte da margem do rio. Por mais de 30 anos este foi o único depósito de lixo de São Vicente, recebendo cerca de 4 mil toneladas diárias. O local não possuía qualquer sistema de tratamento do chorume, nem cobertura e barreira para impedir que as águas levassem parte do lixo para dentro do rio.

A COHAB-ST apresentou em 2007 uma proposta para a urbanização e regularização do Dique Vila Gilda. Pela proposta, 1.654 famílias seriam mantidas na área, com a remoção de 2.402 unidades habitacionais, atendendo a um total de 4.056 moradores. O projeto urbanístico propunha a criação de uma rua beira-rio, a ser executada por meio de um aterro hidráulico em toda a extensão da ocupação, para permitir a passagem de pedestres e automóveis, e funcionar como um limitador da área e inibir novas ocupações.

Devido aos impactos ao ecossistema estuarino há dificuldades para se obter o licenciamento dessas obras junto ao órgão de licenciamento ambiental do Estado de São Paulo. Além das dificuldades para viabilizar tanto o licenciamento ambiental, é provável que o projeto formulado pela COHAB-ST tenha restrições quanto a sua sustentabilidade socioeconômica, em razão, dos altos custos do aterro hidráulico e demais obras de infraestrutura e de construção das moradias e da baixa capacidade de amortização desse investimento devido às fortes restrições de renda dos beneficiários.

Proposta de Urbanização do Dique Vila Gilda



Fonte: Prefeitura do Município de Santos (2007).

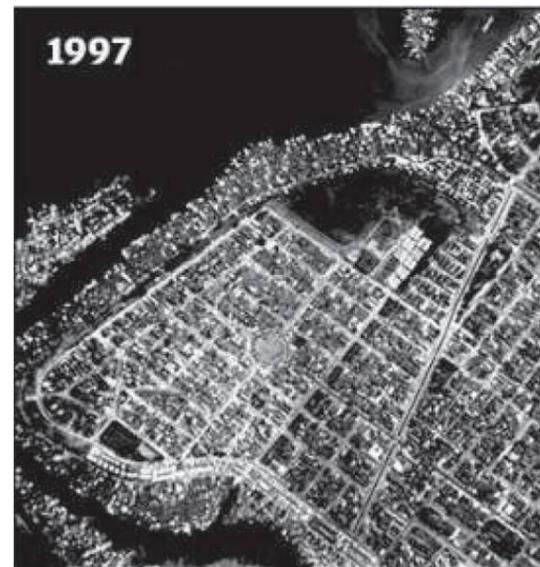
▨ Área de aterro ▩ U.H. construídas ■ U.H. a construir
— Limite da área do projeto urbanístico (remoções, consolidação e remanejamento)

Fonte: Instituto de Pesquisa Econômica e Aplicada (IPEA), 2010.

HABITAÇÃO | OUTROS NÍVEIS DE PLANEJAMENTO

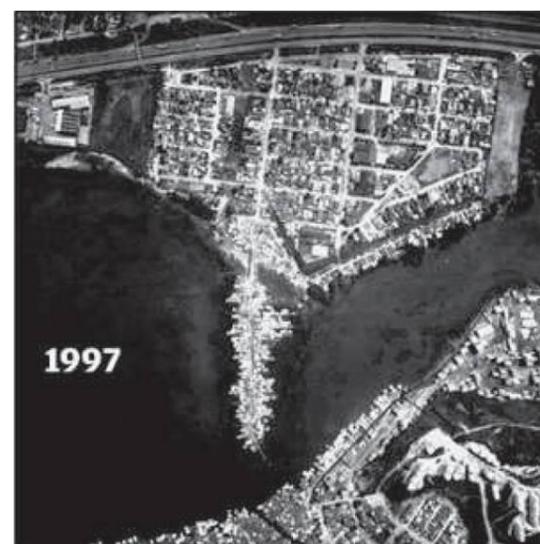
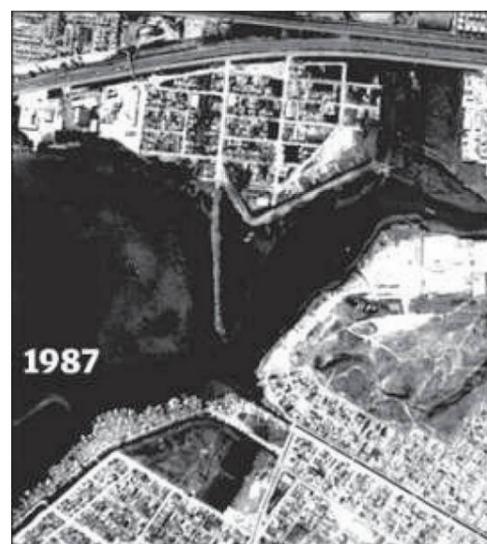
As imagens a seguir ilustram etapas do processo de ocupação do Dique da Vila Gilda e da ocupação São Manoel (ou Caminho da União) do outro lado do rio. As fotos são dos anos de 1987, 1997 e 2012.

Dique Vila Gilda

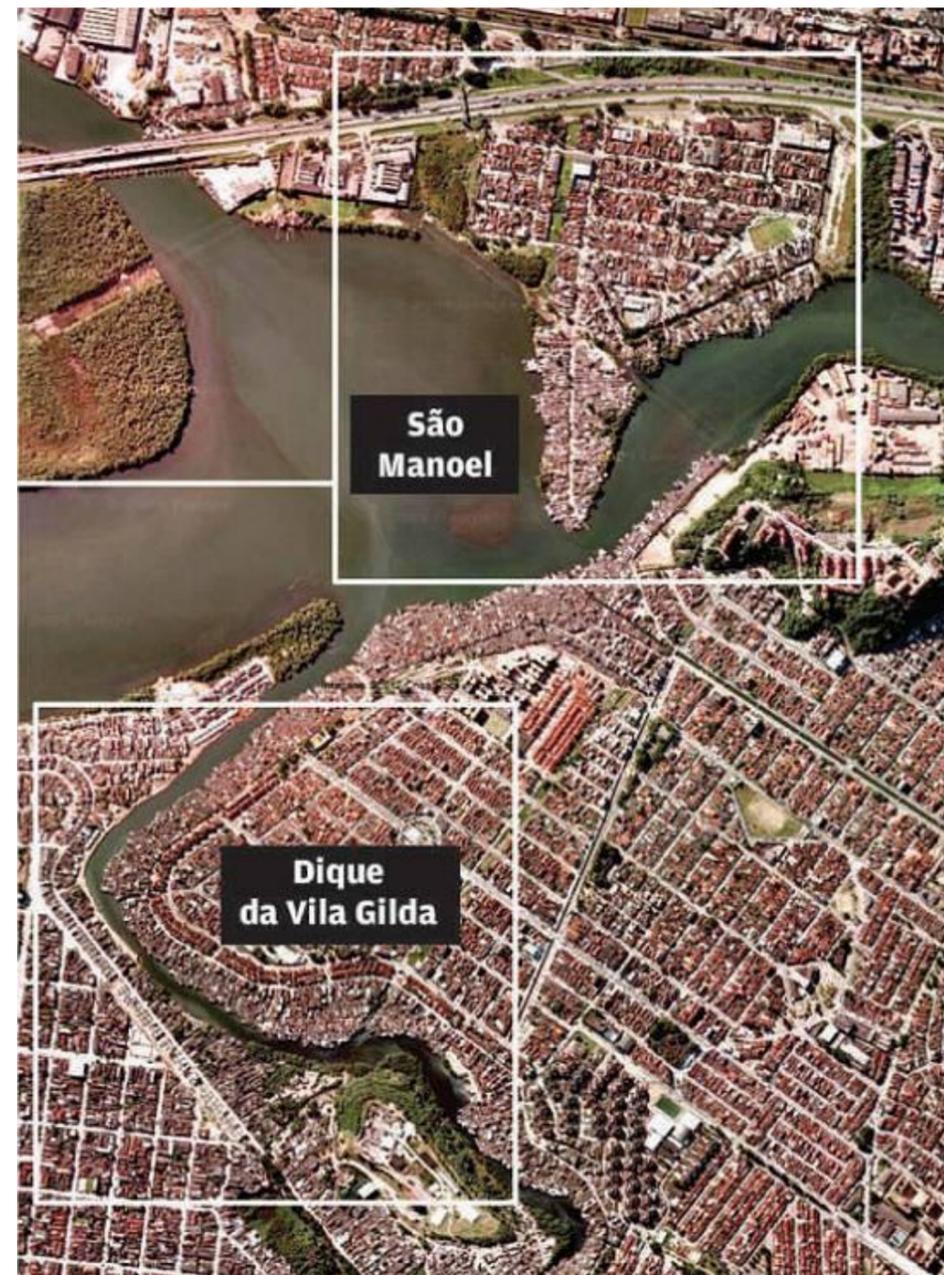


Fonte: Novo Milênio

Jardim São Manoel



Fonte: Novo Milênio



Fonte: Novo Milênio

HABITAÇÃO | OUTROS NÍVEIS DE PLANEJAMENTO

A Importância dos Espaços Livres em Ocupações Irregulares: um Estudo sobre o Caminho da União

Em um trabalho de iniciação científica realizado em 2014, na área de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Santa Cecília, a aluna Daiane Santana de Oliveira discute a importância dos espaços livres nas áreas de ocupação irregular. O estudo de caso é o Caminho da União em Santos.

Estudos realizados sobre ocupações irregulares em Santos elencam as principais características que as compõem: população de baixa renda, alta densidade, falta de infraestrutura, insalubridade e vulnerabilidade social. Ainda, estão localizadas em áreas ambientalmente sensíveis, como morros e mangues.

De acordo com os dados do IBGE de 2010, o Caminho da União possuía 824 domicílios e 3.115 habitantes, em uma área de 109.039 m². Porém, em levantamento realizado no trabalho através de fotos aéreas de 2014, o número de domicílios na área aumentou 64,08%, chegando a 1.300 edificações.

A autora identificou como características da ocupação Caminho da União:

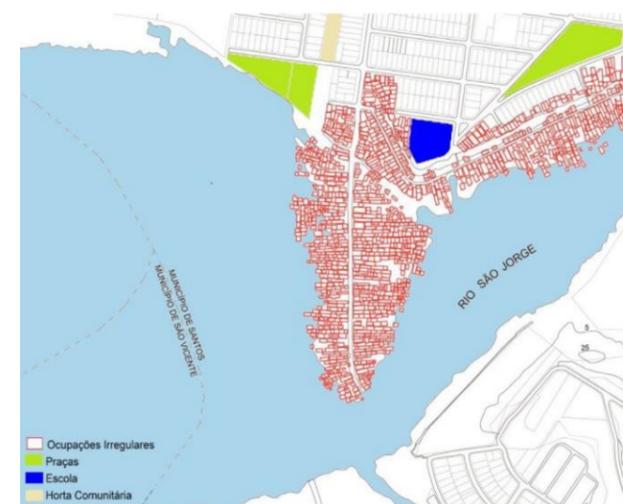
- avanços sobre corpos de água por meio de construções sobre palafitas;
- moradias com pouco ou nenhum afastamento entre si;
- unidades habitacionais de má qualidade;
- dimensões mínimas dos espaços internos nas unidades de habitação;
- avanço sobre área de preservação;
- condições precárias de saneamento
- alta densidade de ocupação; e
- população de baixa renda.

Já os fatores identificados na definição dos espaços livres no Caminho da União foram:

- isolamento social em relação à cidade formal;
- acesso constituído por vielas de madeiras;
- espaços sujeitos a alagamento;
- escassez de opções de lazer nas proximidades de moradia; e
- desatenção das políticas públicas na qualificação e criação dos espaços comunitários da favela.



Ocupação irregular e equipamentos coletivos



Via principal e vielas



Levantamento fotográfico



Fonte: Daiane Santana de Oliveira - Trabalho de Iniciação Científica na área de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Santa Cecília (2014)

REFERÊNCIAS

AGÊNCIA BRASIL. **Petrobras inicia operação de plataforma no pré-sal da Bacia de Santos**. 2018. Disponível em: <<http://agenciabrasil.ebc.com.br/economia/noticia/2018-11/petrobras-inicia-operacao-de-plataforma-no-pre-sal-da-bacia-de-santos>>. Acesso em: 13 nov. 2018.

AGÊNCIA METROPOLITANA DA BAIXADA SANTISTA (AGEM). **Plano Metropolitano de Desenvolvimento Estratégico da Baixada Santista 2014-2030 – PMDE-BS**. Disponível em: <<http://www.agem.sp.gov.br/midia/pmdebs.pdf>>. Acesso em: 13 nov. 2018.

AGÊNCIA METROPOLITANA DA BAIXADA SANTISTA (AGEM); INSTITUTO DE PESQUISAS TECNOLÓGICAS (IPT). **Plano Regional de Gestão Integrada de Resíduos Sólidos da Baixada Santista – PRGIRS/BS**. Minuta para Audiência pública. 2018. Disponível em: <https://www.ipt.br/download.php?filename=1617-PRGIRS_BS.pdf>. Acesso em: 07 nov. 2018.

ANDRADE, W. T. F. de. **Santos: urbanismo na época do café. 1889-1930**. Santos, 1995. Disponível em: <<http://novomilenio.inf.br/santos/h0214.htm>>. Acesso em: 06 nov. 2018.

ARM ARMAZÉNS E PROJETOS LOGÍSTICOS. **Porto de Santos: qual sua influência no processo logístico do Brasil?**. Disponível em: <<http://www.armlogistica.com.br/porto-de-santos-qual-sua-influencia-no-processo-logistico-do-brasil/>>. Acesso em: 17 dez. 2018.

BIOAGÊNCIA. **Diretor da Antaq defende hidrovía no Porto de Santos. 2016**. Disponível em <<http://www.bioagencia.com.br/noticias/7539/diretor-da-antaq-defende-hidrovia-no-porto-de-santos.html>>. Acesso em: 14 nov. 2018.

BORELLI, Elizabeth. Do porto ao Pré-sal: sustentabilidade urbana na baixada santista. **Revista de Direito da Cidade**, Rio de Janeiro, v. 6 nº2, 2014.

BRANDÃO, Marinez Villela Macedo; MORELL, Maria Graciela González de; SANTOS, André Rocha (Org.). **Baixada santista: transformações na ordem urbana**. 1. ed. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2015. 430 p. v. único. Disponível em: <<http://transformacoes.observatoriodasmegropoles.net/livro/baixada-santista/>>. Acesso em: 10 out. 2018.

CÂMARA MUNICIPAL DE SANTOS. **Sistema Online de Consulta de Leis**. Disponível em: <<http://legislacao.camarasantos.sp.gov.br/>>. Acesso em: 13 nov. 2018.

CARRIÇO, José Marques. **O Plano de Saneamento de Saturnino de Brito para Santos: construção e crise da cidade moderna**. In: Risco. São Paulo, v. 22, n. 2, p. 30-46, 2015. Disponível em <<http://www.revistas.usp.br/risco/article/download/124537/121037/>>. Acesso em: 07 nov. 2018.

CIDADES SUSTENTÁVEIS. **Notícias do Portal e Programa sobre Santos**. Disponível em: <<https://www.cidadessustentaveis.org.br/noticias>>. Acesso em: 17 dez. 2018.

COMPANHIA DE DESENVOLVIMENTO HABITACIONAL E URBANO DO ESTADO DE SÃO PAULO (CDHU). **Relatório Geral do Programa de Atuação em Cortiços**. Maio de 2012. Disponível em: <<http://www.cdhu.sp.gov.br/documents/20143/84083/RelatorioGeralProgramaCorticofinal.pdf/cef12342-5419-23a0-bf8c-95360484fe86>>. Acesso em: 16.abr.2019

CONDEMA. **Minuta do código municipal de meio ambiente**. Disponível em: <http://www.santos.sp.gov.br/static/files_www/conselhos/COMDEMA/minuta_do_codigo_municipal_de_meio_ambien.pdf>. Acesso em: 13 nov. 2018.

COREFUR SANTOS. **Apresentação Assembleia Legislativa**. COREFUR, 2014.

DERSA. **Travessias para pedestres**. Disponível em: <<http://www.dersa.sp.gov.br/travessias/travessias-pedestres/santos-vicente-de-carvalho/>>. Acesso em: 15 dez. 2018.

DIÁRIO DO LITORAL. **Na contramão da dignidade**. Disponível em: <<https://www.diariodolitoral.com.br/cotidiano/na-contramao-da-dignidade/95544/>>. Acesso em: 30 mai. 2018.

DIÁRIO DO LITORAL. **Notícias sobre o Parque Tecnológico de Santos**. Disponível em: <<http://www.diariodolitoral.com.br/santos/>>. Acesso em: 15 dez. 2018.

DTA ENGENHARIA. **Uso e Ocupação do Solo nos municípios da RMBS**. Disponível em <<http://www.portodesantos.com.br/outros-links/porto-sustentavel/#painel4>>. Acesso em: 14 nov. 2018.

ECOVIAS. **Seminário: Acessibilidade ao Porto de Santos**. ECOVIAS, 2010.

ECOVIAS. **Sistema Anchieta – Imigrantes**. Disponível em: <<http://www.ecovias.com.br/institucional/sistema-anchieta-imigrantes>>. Acesso em: 15 dez. 2018.

EMPRESA PAULISTA DE PLANEJAMENTO METROPOLITANO (EMPLASA). **Macrometrópole Paulista**. Disponível em: <<https://www.emplasa.sp.gov.br/MMP/>>.

EMPRESA PAULISTA DE PLANEJAMENTO METROPOLITANO (EMPLASA). **Região Metropolitana da Baixada Santista**. Disponível em: <<https://www.emplasa.sp.gov.br/RMBS/>>. Acesso em: 15 dez. 2018.

EMPRESA PAULISTA DE PLANEJAMENTO METROPOLITANO (EMPLASA). **Plano de Ação da Macrometrópole – PAM: 2013-2040**. Disponível em: <<https://bibliotecavirtual.emplasa.sp.gov.br/CatalogoEmplasa.aspx>>. Acesso em: 15 dez. 2018.

EMPRESA PAULISTA DE PLANEJAMENTO METROPOLITANO (EMPLASA); FUNDAÇÃO SISTEMA ESTADUAL DE ANÁLISE DE DADOS (SEADE). **Rede Urbana e Regionalização do Estado de São Paulo**. [online].2011. Disponível em: <http://produtos.seade.gov.br/produtos/publicacoes/pub_RedeUrbanaRegionalizacaoESP_2011.pdf>. Acesso em: 17 dez. 2018.

ENGENHO DOS ERASMOS. Disponível em: <<http://www.engenho.prceu.usp.br/>>. Acesso em: 14 nov. 2018.

EXAME. **Recife é o Vale do Silício brasileiro**. Disponível em: <<https://exame.abril.com.br/tecnologia/recife-o-vale-do-silicio-brasileiro/>>. Acesso em: 12 dez. 2018.

EXAME. **Porto de Santos tenta crescer em meio a problemas logísticos. 2013**. Disponível em: <<https://exame.abril.com.br/brasil/porto-de-santos-tenta-crescer-em-meio-a-problemas-logisticos/>> Acesso em: 02 out. 2018.

REFERÊNCIAS

FABIANO, C.; MUNIZ, S. **Dique Vila Gilda: caminhos para a regularização**. Planejamento e Políticas Públicas, n.34, jan./jun. 2010, p. 231-240.

FABIANO, C.; MUNIZ, S. **No bairro da Vila Gilda em Santos o mangue pede socorro**. Instituto Ecofaxina, Santos, 25 ago. 2008. Disponível em: <<https://www.institutoecofaxina.org.br/single-post/2008/08/25/no-bairro-da-vila-gilda-em-santos-o-mangue-pede-socorro>>. Acesso em: 17 dez. 2018.

FRIGERIO, A.M.; ANDRADE, W. T.; OLIVEIRA, Y. F. **Santos. Um encontro com a História e a Geografia**. Santos: Unisantos, Editora Universitária Leopoldianum.

FUNDAÇÃO PARQUE TECNOLÓGICO DE SANTOS. Disponível em: <<http://www.fpts.org.br/>>. Acesso em: 10 dez. 2018.

FUNDASANTOS. **Fundação Arquivo e Memória de Santos**. Disponível em: <<http://www.fundasantos.org.br/page.php>>. Acesso em: 14 dez. 2018.

FUNDAÇÃO SISTEMA ESTADUAL DE ANÁLISE DE DADOS (SEADE). **PIB dos Municípios paulistas 2002 -2014**. [online].2011. Disponível em: <http://www.seade.gov.br/produtos/midia/2017/07/PIB_2002_2014_FINAL_reduzido.pdf>. Acesso em: 17 dez. 2018.

FUNDAÇÃO SISTEMA ESTADUAL DE ANÁLISE DE DADOS (SEADE). **Perfil dos Municípios paulistas**. Disponível em: <<http://www.perfil.seade.gov.br/?>>. Acesso em: 19 nov. 2018.

GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO. **Decreto estadual nº 54.196, de 2 de abril de 2009**. Disponível em: <<https://www.al.sp.gov.br/repositorio/legislacao/decreto/2009/decreto-54196-02.04.2009.html>>. Acesso em: 11 dez. 2018.

GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO. **VLT da Baixada Santista**. Disponível em: <<http://www.emtu.sp.gov.br/emtu/empreendimentos/empreendimentos/vlt-da-baixada-santista-veiculo-leve-sobre-trilhos.fss/>>. Acesso em: 15 nov. 2018.

GOVERNO FEDERAL. **Lei nº 12.815, de 05 junho de 2013**. Disponível em: <<https://www.al.sp.gov.br/repositorio/legislacao/decreto/2009/decreto-54196-02.04.2009.html>>. Acesso em: 11 dez. 2018.

GOVERNO FEDERAL. **Lei nº 8.630, de 25 fevereiro de 1993**. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L8630.htm>. Acesso em: 11 dez. 2018.

GOVERNO FEDERAL. **PAC - Cartilha Regional São Paulo. 7o Balanço: 2015-2018**. Disponível em: <<http://www.pac.gov.br/sobre-o-pac/publicacoesregionais>>. Acesso em: 30.mai.2019

G1 SANTOS. **Governo Federal discute revisão da área do Porto Organizado de Santos**, 2018. Disponível em: <<https://g1.globo.com/sp/santos-regiao/porto-mar/noticia/governo-federal-discute-revisao-da-area-do-porto-organizado-de-santos.ghtml>>. Acesso em: 05 dez. 2018.

G1 SANTOS. **Plano de Investimentos da Petrobrás descarta base da empresa no Porto de Santos**. Disponível em: <<https://g1.globo.com/sp/santos-regiao/porto-mar/noticia/plano-de-investimentos-da-petrobras-descarta-base-da-empresa-no-porto-de-santos.ghtml>>. Acesso em: 05 dez. 2018.

G1 SANTOS. **Prefeitura estima que operações no Aeroporto de Guarujá, SP, comecem ainda esse ano. 2018**. Disponível em: <<https://g1.globo.com/sp/santos-regiao/noticia/prefeitura-estima-que-operacoes-do-aeroporto-de-guaruja-sp-comecem-ainda-neste-ano.ghtml>>. Acesso em: 02 out. 2018.

G1 SANTOS. **Projeto do Aeroporto de Guarujá, SP, é simplificado e deve ganhar terminal provisório**. 2018. Disponível em: <<https://g1.globo.com/sp/santos-regiao/noticia/2018/07/23/projeto-do-aeroporto-de-guaruja-sp-e-simplificado-e-deve-ganhar-terminal-provisorio.ghtml>>. Acesso em: 02 out. 2018.

G1 SANTOS. **Transporte de carga por ferrovia aumenta 42% no Porto de Santos**. Disponível em: <<https://g1.globo.com/sp/santos-regiao/porto-mar/noticia/transporte-de-carga-por-ferrovia-aumenta-42-no-porto-de-santos.ghtml>>. Acesso em: 05 nov. 2018.

HILSDORF, Wilson de Castro; NOGUEIRA NETO, Mário de Souza. **Porto de Santos: prospecção sobre as causas das dificuldades de acesso**. [online] 2016. vol.23, n.1, pp.219-231. Epub Sep 29, 2015. Disponível em: <<http://dx.doi.org/10.1590/0104-530X1370-14>>. Acesso em: 02 out. 2018.

INSTITUTO FLORESTAL DO ESTADO DE SÃO PAULO. **Plano de Manejo do Parque Estadual da Serra do Mar**. 2006. Disponível em: <http://iflorestal.sp.gov.br/files/2013/03/Plano_de_Manejo_Pe_Serra_do_Mar.pdf>. Acesso em: 12 nov. 2018.

INSTITUTO GEOGRÁFICO E CARTOGRÁFICO (IGC). **Mapas individuais das Regiões Administrativas e Metropolitanas – Região Metropolitana da Baixada Santista**. [online]. 2007. Disponível em: <http://www.igc.sp.gov.br/produtos/mapas_ra.aspx?>. Acesso em: 12 nov. 2018.

INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA (IPEA); FUNDAÇÃO JOÃO PINHEIRO (FJP); PROGRAMA DAS NAÇÕES UNIDAS PARA O DESENVOLVIMENTO (PNUD). **Atlas do Desenvolvimento Humano nas Regiões Metropolitanas Brasileiras – Baixada Santista**. [online]. 2015. Disponível em: <http://www.ipea.gov.br/portal/index.php?option=com_content&view=article&id=25729&catid=345&Itemid=383>. Acesso em: 12 nov. 2018.

INSTITUTO GEOGRÁFICO E CARTOGRÁFICO (IGC). **Mapas individuais das Regiões Administrativas e Metropolitanas – Região Metropolitana da Baixada Santista**. [online]. 2007. Disponível em: <http://www.igc.sp.gov.br/produtos/mapas_ra.aspx?>. Acesso em: 12 nov. 2018.

INVESTE SÃO PAULO. **Porto terá investimentos de R\$ 50mi em ferrovias neste ano**. Disponível em: <<https://www.investe.sp.gov.br/noticia/porto-tera-investimentos-de-r-50-mi-em-ferrovias-neste-ano/>>. Acesso em: 23 nov. 2018.

INSTITUTO PÓLIS. **Litoral sustentável: desenvolvimento com inclusão social. Resumo executivo de Santos**. 2012. Disponível em: <<http://polis.org.br/wp-content/uploads/Resumo-Executivo-SANTOS-Litoral-Sustentavel.pdf>>. Acesso em: 13 dez. 2018.

MENDES, Pablo H.; ROMANEL, Celso; FREITAS, Marcos A. V. de. **Relações Porto-Cidade: Realidade e Perspectivas no Brasil**. 2016. 12 p. artigo (III Congresso Internacional de Desempenho Portuário) CIDESPORT, Florianópolis, Santa Catarina, 2016. Disponível em: <<http://www.cidesport.com.br/sites/default/files/a52702.pdf>>. Acesso em: 02 out. 2018.

MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE. **Sistema Nacional de Unidades de Conservação**. Disponível em: <<http://www.mma.gov.br/areas-protegidas/cadastro-nacional-de-ucs/consulta-gerar-relatorio-de-uc.html>>. Acesso em: 13 dez. 2018.

REFERÊNCIAS

MINISTÉRIO DO PLANEJAMENTO, DESENVOLVIMENTO E GESTÃO. **Secretaria de Desenvolvimento da Infraestrutura. PAC: 6º BALANÇO, 2015-2018.** [online]. Disponível em: <<http://www.pac.gov.br/sobre-o-pac/divulgacao-do-balanco>>. Acesso em: 12 nov. 2018.

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, PORTOS E AVIAÇÃO. **Estudo de viabilidade de uma Zona de Atividades Logísticas no entorno do Porto de Santos: relatório final, 2011.** Disponível em: <<http://www.transportes.gov.br/component/content/article/89-portos-menu-lateral/5473-rela%C3%A7%C3%B5es-internacionais-portos.html>>. Acesso em: 03 out. 2018.

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, PORTOS E AVIAÇÃO. Secretaria de Política e Integração. **Relatório Corredores Logísticos Estratégicos: 2017.** [online]. Disponível em: <http://www.transportes.gov.br/editoria-c/52-sistema-de-transportes/6794-corredores_logisticos_estrategicos.html>. Acesso em: 08 out. 2018.

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, PORTOS E AVIAÇÃO. Secretaria nacional de Portos. **Obras de infraestrutura.** Disponível em: <<http://www.portosdobrasil.gov.br/assuntos-1/investimentos/arrendamentos-1/obras-de-acesso-terrestre>>. Acesso em: 08 nov. 2018.

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, PORTOS E AVIAÇÃO. Secretaria nacional de Portos. **Plano Mestre do Complexo Portuário de Santos.** 2018. v2. Disponível em: <http://www.transportes.gov.br/images/SNP/planejamento_portuario/planos_mestres/versao_preliminar/vp29v2.pdf>. Acesso em: 08 nov. 2018.

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, PORTOS E AVIAÇÃO. Secretaria nacional de Portos. **Plano Mestre do Complexo Portuário de Santos.** 2018. v1. Disponível em: <http://www.transportes.gov.br/images/SNP/planejamento_portuario/planos_mestres/versao_preliminar/vp29v1.pdf>. Acesso em: 08 nov. 2018.

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, PORTOS E AVIAÇÃO. **Poligonais Portos.** Disponível em: <<http://www.transportes.gov.br/poligonais.html>>. Acesso em: 03 out. 2018.

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES. Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes- GEIPOT. **Corredores estratégicos de desenvolvimento: relatório final.** 2002. Disponível em: <<http://observatorioantaq.info/index.php/2016/07/19/2002-corredores-estrategicos-de-desenvolvimento-relatorio-final/>>. Acesso em: 13 dez. 2018.

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES. Secretaria de Política Nacional de Transportes. **Centros de Integração Logística.** 2015. Disponível em: <<http://portaldaestrategia.transportes.gov.br/cil.html>>. Acesso em: 08 out. 2018.

NOVO MILÊNIO. **Favelas urbanas e desfavelamento.** In: A Tribuna de Santos, 12/3/2012, p. A-3. Disponível em: <<http://www.novomilenio.inf.br/santos/h0230d4.htm>>. Acesso em: 12 nov. 2018.

NOVO MILÊNIO. **Quilombo, Guarapá, N. S. das Neves, Barnabé.** In: A Tribuna de Santos, 6/9/2010, p. A-3. Disponível em: Novo Milênio: Histórias e Lendas de Santos <<http://www.novomilenio.inf.br/santos/h0100b89.htm>>. Acesso em: 07 nov. 2018.

NOVO MILÊNIO. **Quilombo do Jabaquara em 1900.** Disponível em: <<http://www.novomilenio.inf.br/santos/fotos028.htm>>. Acesso em: 07 nov. 2018

NOVO MILÊNIO. **Santos de Antigamente.** Disponível em: <<http://www.novomilenio.inf.br/santos/>>. Acesso em: 25 nov. 2018.

NÚCLEO DE PESQUISAS E ESTUDOS SOCIOECONÔMICOS DA UNISANTA. **PED Pesquisa de Emprego e Desemprego na cidade de Santos, 2015.** Disponível em: <<http://ww2.nese.unisanta.br/Emprego/PED>>. Acesso em: 22 out. 2018.

OLIVEIRA, D. S. **A importância dos espaços livres em ocupações irregulares: um estudo sobre o Caminho da União.** Relatório de Iniciação Científica – Arquitetura e Urbanismo, Universidade Santa Cecília, Santos, 2016. Disponível em: <<http://conic-semesp.org.br/anais/files/2016/trabalho-1000022202.pdf>>. Acesso em: 12 nov. 2018.

ORNELAS, Ronaldo dos Santos. **Relação porto/cidade: o caso de Santos.** Dissertação de Mestrado – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, 2008. Disponível em: <<http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/8/8136/tde-10022009-123934/pt-br.php>>. Acesso em: 17 out. 2018.

PETROBRAS. **Bacia de Santos.** Disponível em: <<https://www.comunicabaciadesantos.com.br/conteudo/pr%C3%A9-sal-bacia-de-santos.html>>. Acesso em: 03 out. 2018.

PORTO DE SANTOS. Disponível em: <<http://www.portodesantos.com.br>>. Acesso em: 18 out. 2018.

PORTO DE SANTOS. **CODESP faz balanço positivo, supera marcas e projeta novos recordes para 2018.** Disponível em: <<http://www.portodesantos.com.br/press-releases/codesp-faz-balanco-positivo-supera-marcas-e-projeta-novos-recordes-para-2018/>>. Acesso em: 23 out. 2018.

PORTO DE SANTOS. **Patrimônio histórico, cultural e arqueológico.** Disponível em: <<http://www.portodesantos.com.br/outros-links/porto-sustentavel/#painel4>>. Acesso em: 13 nov. 2018.

PORTO DE SANTOS. **Programa de Gestão do Patrimônio Arqueológico, Histórico e Cultural – Regularização Ambiental do Porto Organizado de Santos - Municípios de Santos, Guarujá e Bertioga / SP** Relatório Final, Agosto / 2011 – Volume 1. Disponível em: <http://www.portodesantos.com.br/wp_porto/wpcontent/uploads/2018/07/arqueologia_regularizacao_vol1.pdf>. Acesso em: 11 dez. 2018.

PORTO DE SANTOS. **Revisão da Área do Porto Organizado de Santos teve Audiência Pública.** Disponível em: <<http://www.portodesantos.com.br/press-releases/revisao-da-area-do-porto-organizado-de-santos-teve-audiencia-publica/>>. Acesso em: 24 out. 2018.

PORTO DIGITAL. Disponível em: <<http://www.portodigital.org/parque/o-que-e-o-porto-digital>>. Acesso em: 09 dez. 2018.

PREFEITURA MUNICIPAL DE SANTOS. **Conheça Santos.** Disponível em: <<http://www.santos.sp.gov.br/?q=hotsite/conheca-santos>>. Acesso em: 03 dez. 2018.

PREFEITURA MUNICIPAL DE SANTOS. **EIV – Viaduto de transposição da Avenida Gov. Mário Covas Jr.** Disponível em: <<http://www.santos.sp.gov.br/?q=servico/eiv-viaduto-de-transposicao-da-avenida-gov-mario-covas-jr>>. Acesso em: 28 nov. 2018.

REFERÊNCIAS

PREFEITURA MUNICIPAL DE SANTOS. **Nova entrada de Santos**. Disponível em: < <http://www.santos.sp.gov.br/portal/nova-entrada-de-santos>>. Acesso em: 15 nov. 2018.

PREFEITURA MUNICIPAL DE SANTOS. **Decreto vai criar primeira unidade de conservação ambiental da Cidade**. Disponível em: <<http://www.santos.sp.gov.br/?q=content/decreto-vai-criar-primeira-unidade-de-conservacao-ambiental-da-cidade>>. Acesso em: 02 nov. 2018.

PREFEITURA MUNICIPAL DE SANTOS. **Diagnóstico Técnico: revisão do Plano Diretor de Desenvolvimento e Expansão Urbana, 2013**. Disponível em: <http://www.santos.sp.gov.br/static/files_www/pmmcs_plano_municipal_de_mudanca_do_clima_de_santos_15-12-2016_ii.pdf>. Acesso em: 10 nov. 2018.

PREFEITURA MUNICIPAL DE SANTOS. **Parque Natural Engenho dos Erasmos, um avanço na preservação ambiental**. Disponível em: < <http://www.santos.sp.gov.br/?q=content/parque-natural-engenho-dos-erasmos-um-avanco-na-preservacao-ambiental>>. Acesso em: 15 nov. 2018.

PREFEITURA DE SANTOS. **Petrobras confirma implantação de centro de pesquisa na Cidade**. Disponível em: <<http://www.santos.sp.gov.br/?q=noticia/petrobras-confirma-implantacao-de-centro-de-pesquisa-na-cidade>>. Acesso em: 10 dez. 2018.

PREFEITURA MUNICIPAL DE SANTOS. **Plano Municipal de Habitação de Santos. Produto 3, Volume I, 2009**. [online]. Disponível em: <https://www.cohabsantista.com.br/plano_municipal_de_habitacao.pdf>. Acesso em: 12 nov. 2018.

PREFEITURA MUNICIPAL DE SANTOS. **Plano Municipal de Mobilidade Urbana**. 2015 Disponível em: <http://www.santos.sp.gov.br/mobilidade/sites/default/files/Pre_PLANO_documento_discussao_30_12_2015.pdf>. Acesso em: 10 dez. 2018.

PREFEITURA MUNICIPAL DE SANTOS. **Plano Municipal de Mudança do Clima de Santos, 2016**. Disponível em: <http://www.santos.sp.gov.br/static/files_www/pmmcs_plano_municipal_de_mudanca_do_clima_de_santos_15-12-2016_ii.pdf>. Acesso em: 10 nov. 2018.

PREFEITURA MUNICIPAL DE SANTOS. **Portal de Legislação Urbanística**. Disponível em: <<http://www.santos.sp.gov.br/?q=institucional/legislacao-urbanistica>>. Acesso em: 07 dez. 2018.

PREFEITURA MUNICIPAL DE SANTOS. **Revista Santos Criativa**. Disponível em: < http://www.santos.sp.gov.br/static/files_www/cidade_criativa/revista-santos-criativa-baixa-atualizada.pdf >. Acesso em: 25 out. 2018.

PREFEITURA MUNICIPAL DE SANTOS. **Sistema de Gerenciamento do Turismo**. Disponível em: <<http://www.santos.sp.gov.br/?q=content/sistema-de-gerenciamento-do-turismo>>. Acesso em: 10 nov. 2018.

QUIERATI, L. **A casa está afundando**. UOL, Santos, 04 jun. 2018. UOL Notícias, Especial: As palafitas de Santos. Disponível em: <<https://www.uol.com.br/noticias/especiais/as-palafitas-de-santos.htm>>. Acesso em: 07 dez. 2018.

REVISTA PORTUÁRIA. **Porto de Santos em crescimento**. 2016. Disponível em: < <http://revistaportuaria.com.br/colunas/1465>>. Acesso em: 19 out. 2018.

REVISTA PORTUÁRIA. **Safra da esperança**. 2016. Disponível em: < <http://revistaportuaria.com.br/colunas>>. Acesso em: 19 out. 2018.

ROSSI, Mariane. **Setor de cruzeiros registra o maior crescimento dos últimos seis anos**. G1 Santos. 2018. Disponível em: <<https://g1.globo.com/sp/santos-regiao/porto-mar/noticia/setor-de-cruzeiros-registra-o-maior-crescimento-dos-ultimos-seis-anos.ghtml>>. Acesso em: 13 dez. 2018.

RUMO. **Acessibilidade ao Porto de Santos: desafios e oportunidades**. 2016. Apresentação Workshop infraestrutura – logística FIESP. 2016. Disponível em: < <https://www.fiesp.com.br/agenda/workshop-logistica-acessibilidade-ao-porto-de-santos-desafios-e-oportunidades-junho16/>>. Acesso em: 10 dez. 2018.

RUMO. **Gargalos do Sistema Ferroviário da Baixada Santista: portfólio de projetos, investimentos e iniciativas**. Apresentação. 2015. Disponível em: <<http://www.agricultura.gov.br/assuntos/cameras-setoriais-tematicas/documentos/cameras-tematicas/infraestrutura-e-logistica/anos-anteriores/gargalos-do-sistema-ferroviario-da-baixada-santista-portfolio-de-projetos-e-investimentos-43.pdf>>. Acesso em: 10 out. 2018.

SANTOS. **Decreto nº 6.286 de 20 de dezembro de 2012**. Disponível em: <<http://www.fpts.org.br/arquivos/pdf/decreto-6286.pdf>>. Acesso em: 10 dez. 2018.

SANTOS. **Decreto nº 7.293 de 30 de novembro de 2015**. Disponível em: <http://www.santos.sp.gov.br/static/files_www/dec_7293_de_30-11-2015.pdf>. Acesso em: 14 nov. 2018.

SANTOS. **Decreto nº 5.436 de 12 de novembro de 2009**. Disponível em: <<https://egov.santos.sp.gov.br/legis/document/?view=2802>>. Acesso em: 25 nov. 2018.

SANTOS. **Lei Complementar nº 1.005, de 16 de julho de 2018**. Institui o Plano Diretor de Desenvolvimento e Expansão Urbana do Município de Santos e dá Outras Providências. Diário Oficial do Município, Santos, SP. Disponível em: < <https://leismunicipais.com.br/a/sp/s/santos/lei-complementar/2018/101/1005/lei-complementar-n-1005-2018>>. Acesso em: 07 dez. 2018.

SANTOS. **Lei nº 1.006, de 16 de julho de 2018. Disciplina o Ordenamento do Uso e da Ocupação do Solo na Área Insular do Município de Santos e dá Outras Providências**. Diário Oficial do Município, Santos, SP. Disponível em: <http://www.santos.sp.gov.br/static/files_www/files/portal_files/lc1006.pdf>. Acesso em: dezembro de 2018.

SANTOS. **Lei nº 3384, de 28 de setembro de 2017**. Disponível em: < <https://leismunicipais.com.br/a/sp/s/santos/lei-ordinaria/2017/339/3384/lei-ordinaria-n-3384-2017-dispoe-sobre-o-plano-diretor-de-turismo-da-estancia-turistica-de-santos-e-da-outras-providencias>>. Acesso em: 12 de novembro de 2018.

SANTOS. **Lei Complementar nº 470, de 05 de fevereiro de 2003, atualizada pela Lei Complementar nº 640 de 18 de novembro de 2008**. Cria o Programa de Revitalização e Desenvolvimento da Região Central de Santos – Alegria Centro. Diário Oficial do Município, Santos, SP. Disponível em: <http://www.santos.sp.gov.br/static/files_www/conteudo/LC_470-03_e_suas_alteracoes.pdf>. Acesso em: dezembro de 2018.

REFERÊNCIAS

SANTOS. **Lei Complementar nº 53, de 15 de maio de 1992, atualizada em dezembro de 2013.** Dispõe sobre a Criação de Zonas Especiais de Interesse Social – ZEIS, Estabelece Normas para a Implantação de Empreendimentos Habitacionais de Interesse Social – EHIS, e dá Outras Providências. Diário Oficial do Município, Santos, SP. Disponível em: <http://www.santos.sp.gov.br/static/files_www/conteudo/Lei%20de%20ZEIS_atualizada_LC%20821_2013.pdf>. Acesso em: dezembro de 2018.

SANTOS. **Lei complementar nº 640 de 18 de novembro de 2008.** Disponível em: <<https://leismunicipais.com.br/a/sp/s/santos/lei-complementar/2008/64/640/lei-complementar-n-640-2008-altera-dispositivos-da-lei-complementar-n-470-de-05-de-fevereiro-de-2003-da-lei-n-634-de-28-de-setembro-de-1989-e-das-outras-providencias>>. Acesso em: 23 de novembro de 2018.

SANTOS. **Lei complementar nº 688, de 29 de julho de 2010.** Disponível em: <http://www.santos.sp.gov.br/static/files_www/conteudo/Pag_Internas/L.C.%20688%2C%20de%2029%20de%20julho%20de%202010%20e%20Decreto.pdf>. Acesso em 18 de novembro de 2018.

SANTOS. **Lei Complementar nº 729, de 11 de julho de 2011.** Disciplina o Ordenamento do Uso e da Ocupação do Solo na Área Continental do Município, dá Nova Disciplina à Área de Proteção Ambiental – APA, e dá Outras Providências. Diário Oficial do Município, Santos, SP. Disponível em: <http://www.santos.sp.gov.br/static/files_www/conteudo/lc729.pdf>. Acesso em: dezembro de 2018.

SANTOS. **Lei complementar nº 812 de 29 de novembro de 2013.** Disponível em: <<http://www.fpts.org.br/arquivos/pdf/lei-812.pdf>>. Acesso em: 10 de dezembro de 2018.

SANTOS. **Lei Complementar nº 957, de 09 de julho de 2015.** Dispõe sobre as Restrições aos Objetos Projetados no Espaço Aéreo que possam afetar adversamente a segurança ou a regularidade das Operações Aéreas e dá Outras Providências. Diário Oficial da União nº 92, de 16 de maio de 2011. Disponível em: <http://servicos2.sjc.sp.gov.br/media/621406/decea_comando_aeronautica_portaria_957-15.pdf>. Acesso em: 10 dez. 2018.

SANTOS FILM COMMISSION. Disponível em: <<http://santosfilmcommission.com.br/>>. Acesso em: 13 dez. 2018.

SEDURB SANTOS. **LUOS Apresentação Audiência.** SEDURB, 2018.

SEDURB SANTOS. **Diagnóstico SEDURB Design.** SEDURB, 2014.

SEDURB SANTOS. **Programa Novo Centro Velho.** SEDURB, 2017.

SHARF, **Samantha. Inside a billionaire's bet to take London's Camden Market from punk to profit.** FORBES. 2017. Disponível em: <<https://www.forbes.com/sites/samanthasharf/2017/03/16/inside-a-billionaires-bet-to-take-londons-camden-market-from-punk-to-profit/#582b3eece702>>. Acesso em: 13 dez. 2018.

SOUZA, L. **Falta de saneamento básico expõe a 'Santos dos esquecidos'. G1, Santos, 16 jun. 2018. Santos e Região, Educação.** Disponível em: <<https://g1.globo.com/sp/santos-regiao/educacao/noticia/falta-de-saneamento-basico-expoe-a-santos-dos-esquecidos.ghtml>>. Acesso em: 07 dez. 2018.

TRIBUNA. **Notícias sobre a cidade de Santos e projetos.** Disponível em: <<https://www.tribuna.com.br/cidades>>. Acesso em: 03 dez. 2018.

TURISMO SANTOS. Disponível em: <<https://www.turismosantos.com.br/>>. Acesso em: 14 nov. 2018.

UNISANTOS. **Passageiros optam pela catraia para otimizar o tempo de travessia entre Vicente de Carvalho e Santos.** Disponível em: <<https://medium.com/@jornalismodigitalunisantos/passageiros-optam-pela-pequena-embarca%C3%A7%C3%A3o-para-otimizar-o-tempo-de-travessia-entre-vicente-de-carvalho-e-santos>>. Acesso em: 09 dez. 2018.

UOL NOTÍCIAS. **A casa está afundando.** Publicado em 04 de junho de 2018. Disponível em: <<https://www.uol.com.br/noticias/especiais/as-palafitas-de-santos.htm>>. Acesso em: 12 nov. 2018.

URBAN SYSTEMS. **Melhores cidades para fazer negócios: edição 2018.** 2018. Disponível em: <https://conteudo.urbansystems.com.br/mcn_urban_2018>. Acesso em: 11 dez. 2018.

VALOR ECONÔMICO. **Petrobras descobre maior coluna de óleo do pré-sal da Bacia de Santos.** 2018. Disponível em: <<https://www.valor.com.br/empresas/5709433/petrobras-descobre-maior-coluna-de-oleo-do-pre-sal-da-bacia-de-santos>>. Acesso em: 03 out. 2018.

VIVASANTOS. **Centro Histórico de Santos.** Disponível em: <<http://www.vivasantos.com.br/centrohistorico/pag/09.htm>>. Acesso em: 03 dez. 2018.

VIVASANTOS. **Memória e História.** Disponível em: <<http://www.vivasantos.com.br/02/02a.htm>>. Acesso em: 03 dez. 2018.

**Iniciativa:
Comunitas**

Regina Esteves
Diretora-presidente

Washington Bonfim
Diretor do Programa Juntos

Ronyse Pacheco
Diretora de Relações Institucionais

Patricia Loyola
Diretora de Gestão e Comunicação

Dayane Reis
Gerente de Comunicação

José Rodrigues
Gerente do Programa Juntos

Álvaro Rodríguez
Coordenador de Projetos

Agradecimentos

Clarissa Malinverni
Gustavo Bernardino
Felipe Teixeira
Gabriela Beloto
Ilaine Melo
Fernanda Pinheiro da Silva e
Beatriz Rossi Corrales

Prefeitura Municipal de Santos

Prefeito Paulo Alexandre Barbosa

Coordenação

Secretário Rogério Pereira dos Santos
Secretaria de Governo

Coordenação Técnica

Arquiteto Glaucus Renzo Farinello
Geóloga Angela Maria G. Frigerio

Apoio Técnico

Secretaria de Desenvolvimento Urbano
Secretaria de Assuntos Portuários, Indústria e Comércio
Secretaria de Meio Ambiente
Companhia de Habitação da Baixada Santista –
COHAB SANTISTA

Jaime Lerner Arquitetos Associados

Equipe Chave JLAA

Arq. Jaime Lerner
Supervisão
Arq. Ariadne dos Santos Daher
Coordenação Geral
Arq. Felipe Guerra
Concepção Projetos Estratégicos
Arq. Fernando Canalli
Concepção Estratégia Área Central
Arq. Paulo Kawahara
Concepção Estratégia Área Continental

Desenvolvimento

Arq. Jaime Lerner
Arq. Paulo Kawahara
Arq. Valéria Bechara
Arq. Fernando Canalli
Arq. Fernando Popp
Arq. Gianna Rossanna De Rossi
Arq. Ariadne dos Santos Daher
Arq. Felipe Guerra

Arq. Arthur Cordeiro Rodrigues
Arq. Barbara Schlösser
Arq. Fabiana Moro Martins
Arq. Isabel Sanchez
Arq. Laís Oliveira
Arq. Lucas Roni de Lacerda
Arq. Marina Sutile