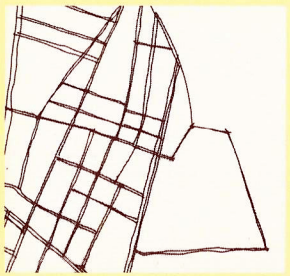
Concurso Público Nacional de Idéias para a Implantação de uma Marina e Reivitalização Urbana do Centro Histórico da Cidade de São Sebastião/SP



CONCURSO PUBLICO NACIONAL DE IDÉIAS PARA A IMPLANTAÇÃO DE UMA MARINA E REVITALIZAÇÃO URBANA DO CENTRO HISTÓRICO DA CIDADE DE SÃO SEBASTIÃO - SP

CONVÊNIO PREFEITURA MUNICIPAL DE SÃO SEBASTIÃO E IAB-SP (INSTITUTO DE ARQUITETOS DO BRASIL - DEPARTAMENTO DE SÃO PAULO)

CONCURSO PÚBLICO NACIONAL DE IDÉIAS PARA A IMPLANTAÇÃO DE UMA MARINA E REVITALIZAÇÃO URBANA DO CENTRO HISTÓRICO DA CIDADE DE SÃO SEBASTIÃO-SP

EDITAL

A Prefeitura Municipal de São Sebastião-SP promove o presente concurso público visando obter idéias e propostas para a implantação de uma Marina e revitalização urbana do centro histórico da cidade de São Sebastião, no Estado de São Paulo, tendo como organizador o Instituto de Arquitetos do Brasil - Departamento de São Paulo, IAB-SP, e como patrocinadores a Petrobrás - Petroleo Brasileiro S/A e Volkswagen do Brasil, contando ainda com o apoio da Associação Comercial e Industrial de São Sebastião

De acordo com o Regulamento do Concurso a participação é aberta a todos os arquitetos que estejam em situação regular perante o CREA desde que atendam as seguintes condições:

1. As inscrições estarão abertas a partir das 9:00hs do dia 29 de janeiro de 1998 na sede do IAB-SP, à Rua Bento Freitas, 306, 4° andar, sala 43, cep 01220 000, nos Núcleos Regionais do IAB-SP e na Chefia de Gabinete da Prefeitura Municipal de São Sebastião, e encerram-se às 17:00hs do dia 14 de maio de 1998.

Os interessados, por si ou procurador devidamente credenciado, após o pagamento da taxa de inscrição, receberão uma pasta contendo os elementos necessários à elaboração da proposta tema deste concurso.

A inscrição poderá ser individual ou por equipe, sendo que cada concorrente poderá apresentar uma única proposta, seja individualmente ou como participante de equipe.

2. A Comissão Julgadora do concurso será formada por 07 membros, sendo que 03 serão indicados pelo órgão promotor, Prefeitura Municipal de São Sebastião, 03 serão indicados pelo órgão organizador, IAB-SP, e 01 será indicado de comum acordo entre ambas as partes.

3. Os prêmios a serem conferidos pelo júri serão os seguintes:

1° prêmio: R$ 30.000,00 (trinta mil reais) - doado pelo Petrobrás
2° prêmio: R$ um automóvel Volkswagen Gol 04 portas
3° prêmio: R$ 10.000,00 (dez mil reais) - doado pela Petrobrás

4. As normas que regerão este concurso são previstas no regulamento próprio, cujos termos integram este edital.

5. Os trabalhos serão recebidos, impreterivelmente, até às 17:00hs do dia 28 de maio de 1998, na sede do IAB-SP, à Rua Bento Freitas, 306, 4° andar, sala 43.

6. O resultado do concurso será dado a conhecer em ato público, no dia 18 de junho de 1998, na Prefeitura Municipal de São Sebastião.

REGULAMENTO

CONSIDERAÇÕES GERAIS

O presente regulamento fixa normas para a realização de um Concurso Público Nacional de Idéias para a implantação de uma marina e revitalizarão urbana do centro histórico da cidade de São Sebastião, Estado de São Paulo.

As condições gerais e termos deste concurso foram definidas a partir do trabalho conjunto da Comissão Coordenadora composta por:

Dr. Luis Melhado (chefe de gabinete da PMSS)
Soc. Icaro Aronovich da Cunha (Consultor da PMSS)
Arq. Pedro Cury (IAB-SP)
Arq. Gilberto Belleza (IAB-SP)
Arq. Ignacio Mesquita (IAB-SP)

ENTIDADE PROMOTORA

O presente concurso, organizado pelo Instituto de Arquitetos do Brasil - Departamento de São Paulo, tem como entidade promotora a Prefeitura Municipal de São Sebastião-SP e conta com o patrocínio da Petrobas - Petróleo Brasileiro S/A e Volkswagem do Brasil e o apoio da Associação Comercial e Industrial de São Sebastião - SP.

INSCRIÇÕES

As inscrições para o presente concurso estarão abertas a partir das 9:00hs do dia 29 de janeiro de 1998 na sede do IAB-SP, à Rua Bento Freitas, 306, 4° andar, cep 01220 000, em São Paulo, Capital, nos Núcleos Regionais do IAB no Estado de São Paulo, e na chefia de gabinete da Prefeitura Municipal de São Sebasitão pelo arquiteto responsável pela equipe ou por seu procurador devidamente credenciado.

Nos demais municípios e estados as inscrições poderão ser feitas através de correio ou fax, desde que sejam remetidos, a sede do IAB-SP, a ficha de inscrição devidamente preenchida, o comprovante de recolhimento da taxa de inscrição, xerox do CREA e, no caso dos sócios do IAB, comprovante de situação regular perante o núcleo ou departamento no qual está registrado.

As inscrições recebidas pelos Núcleos Regionais do IAB-SP, ou na chefia de gabinete da Prefeitura Municipal de São Sebastião, bem como as inscrições feitas por correio ou fax, deverão ser enviadas à sede do IAB-SP dentro dos prazos previstos, após o que serão enviadas as pastas contendo todos os documentos do concurso para serem entregues aos participantes.

As inscrições para o presente concurso encerram-se às 17:00hs do dia 14 de maio de 1998.

O arquiteto responsável pela equipe deverá estar em situação regular perante o CREA - Conselho Regional de Engenharia, Arquitetura e Agronomia, condição esta que deverá comprovar no ato da inscrição.

No ato da inscrição será cobrada uma taxa de R$ 120,00 (cento e vinte reais). Dos associados do IAB que estiverem em situação regular será cobrada uma taxa de R$ 80,00 (oitenta reais).

Cada concorrente poderá apresentar uma única proposta, seja individualmente ou como participante de equipe.

Os interessados, por si ou procurador devidamente credenciado, após o pagamento da taxa de inscrição receberão uma pasta contendo os seguintes elementos necessários à elaboração da proposta tema deste concurso:

a) Edital;
b) Regulamento do Concurso;
c) Planta da região em escala;
d) Planta em escala contendo a área do concurso;
e) Planta do sistema viário;
f) Planta de identificação de bens tombados e de interesse histórico;
g) Levantamento batimétrico da área do canal de São Sebastião próxima ao centro da cidade;
h) Fotografias da área;
i) Histórico da cidade de São Sebastião;
j) Ficha de identificação com a respectiva sobrecarta.

OBJETIVO DO CONCURSO

O objetivo deste concurso é selecionar idéias e diretrizes urbanísticas em seus aspectos físicos, legislativos e institucionais que direcionem intervenções do Poder Público e iniciativa privada para implantação de uma marina e revitalização urbana do centro histórico da Cidade de São Sebastião-SP

Os concorrentes deverão satisfazer as exigências do Edital e do Regulamento Concurso procurando, através da proposta, integrar a marina ao espaço urbano da cidade e à malha viária existente, recuperar e revitalizar o centro histórico da cidade.

NORMAS DE APRESENTAÇÃO

A apresentação da proposta deverá ser obrigatoriamente gráfica, através de elementos de livre escolhas do arquiteto e/ou equipe (plantas, cortes, elevações, perspectivas, fotografias, textos, etc.) que possibilitem a clara e precisa compreensão da proposta.

As propostas deverão ser apresentados em pranchas de tamanho A1, com carimbo de identificação conforme modelo anexo. O número de pranchas não pode ultrapassar a 03 (três).

Em caso de apresentação de plantas, cortes e elevações, deverão ser indicadas claramente as escalas gráficas e numéricas, bem como a indicação de cortes e elevações em planta.

As pranchas deverão ser coladas sobre painéis rígidos leves, sem moldura, de forma a permitir a exibição dos trabalhos.
As pranchas, embalagens e sobrecartas não poderão trazer marcas, nomes, pseudônimos ou quaisquer elementos que identifiquem a autoria do projeto sob pena de desclassificação do processo de julgamento.

O memorial descritivo não poderá ser escrito à mão livre e deverá estar incluído nas pranchas.

ENTREGA DOS TRABALHOS

A entrega dos trabalhos deverá ser feita na sede do IAB-SP, à Rua Bento Freitas, 306, 4º andar, São Paulo, Capital nos dias úteis, das 9:00 às 17:00hs, impreterivelmente até o dia 28 de maio de 1998.

Os trabalhos a serem remetidos pelo correio (ou despachados de outra forma) deverão ser postados ou despachados com antecedência necessária para que cheguem a sede do IAB-SP até às 17:00 hs do dia 28 de maio de 1998. O IAB-SP não se responsabiliza por eventual extravio ou perda de material enviado pelo correio bem como avisa que não aceitará, sob nenhuma circunstância, trabalhos que cheguem a sede da entidade após o encerramento do prazo acima estabelecido.

Os trabalhos deverão ser embalados da seguinte maneira:
a) O conjunto de pranchas deverá estar condicionado em um único invólucro, fechado, inviolável e lacrado.
b) A sobrecarta lacrada, contendo a ficha de identificação do concorrente deverá ser colada ao invólucro e o conjunto deverá ser embalado com papel forte e resistente.

No ato da entrega os trabalhos receberão um número de ordem dando-se recibo aos concorrentes.

Ao arquiteto consultor caberá, após removido o invólucro externo, numerar os trabalhos e sobrecartas, que ficarão em seu poder, sob custódia, em envelope lacrado, até a identificação final dos vencedores do concurso.

Sob nenhum pretexto serão aceitos trabalhos que não forem entregues na forma e no prazo previstos neste regulamento.

COMISSÃO JULGADORA

A Comissão Julgadora deste Concurso será constituída por 07 membros, sendo 03 membros indicados pelo IAB-SP, 03 membros indicados pela Prefeitura Municipal de São Sebastião-SP e 01 membro indicado em comum acordo pelas duas entidades.

Em caso do impedimento de qualquer dos membros da Comissão Julgadora, este será substituído pela entidade que o indicou, de acordo com os mesmos critérios.

As reuniões da Comissão Julgadora serão secretas e será lavrada uma ata dos trabalhos do julgamento onde constarão todos os critérios e procedimentos adotados pela Comissão Julgadora durante os trabalhos de julgamento do concurso.

Posteriormente à análise das propostas apresentadas a Comissão Julgadora definirá os projetos vencedores (1°, 2° e 3° lugares) do concurso, as menções honrosas e os destaques que achar pertinente.

A Comissão Julgadora poderá convocar os consultores que julgar necessários, sem que estes consultores tenham direito a voto.

A Comissão Julgadora poderá deixar de aceitar qualquer dos trabalhos, se julgar que o mesmo não atenda ao Regulamento, às Bases do Concurso, caso em que deverá especificar, clara e detalhadamente, na ata do julgamento, quais as razões que levaram a esta atitude.

Da decisão da Comissão Julgadora, que deverá ser fundamentada, não caberá nenhum tipo de recurso ou apelação.

Os membros da Comissão Julgadora são:

Arq. Marc Rubin
Arq. Pedro Paulo de Melo Saraiva
Arq. Renato Nunes
Arq. Maria Helena Lobo
Arq. Klaus Peters
Arq. Antonio Cesar Medeiros de Oliveira
Sr. Edson Vieira Engel

O Arquiteto Consultor do concurso participará do julgamento, sem direito a voto, para dirimir eventuais dúvidas que surjam no processo.

CRITÉRIOS DE JULGAMENTO

Os trabalhos serão analisados pela Comissão Julgadora de acordo com a coerência da proposta, com os objetivos definidos no Edital e no Regulamento do Concurso, além da clareza e objetividade nos seguintes aspectos:

Conceituação geral da proposta;

Atendimento aos aspectos simbólicos-históricos-culturais;

Criatividade do partido adotado para o conjunto da área;

Solução específica para cada item significativo da proposta;

Instrumentos jurídicos e legais.

PRÊMIOS

Os prêmios a serem conferidos pela Comissão Julgadora, e que serão pagos pela entidade promotora no ato de encerramento do concurso, serão os seguintes.

1° prêmio: R$ 30.000,00 (trinta mil reais)
2° prêmio: R$ um automóvel Volkswagen Gol 04 portas
3° prêmio: R$ 10.000,00 (dez mil reais)

Os prêmios em dinheiro serão oferecidos pela Petrobras - Petróleo Brasileiro S/A e o automóvel será oferecido pela Volkswagen do Brasil S/A.

As menções honrosas e destaques concedidos à critério da Comissão Julgadora terão caráter honorífico e não farão jus a remuneração ou prêmio em dinheiro.

ARQUITETO CONSULTOR

O Arquiteto Consultor deste concurso, indicado pelo IAB-SP, é o Arq. Ignacio Mesquita.

Os concorrentes poderão solicitar ao Arquiteto Consultor, até o dia 15 de maio de 1998, os esclarecimentos de dúvidas que porventura possam surgir sobre o presente regulamento ou outros elementos fornecidos.

As consultas devem ser dirigidas por carta a sede do IAB-SP ou pelo FAX (011) 259 6597.

Estes pedidos de esclarecimentos deverão ser encaminhados por escrito ao Arquiteto Consultor que os responderá, através de circular dirigida a todos os concorrentes, sem identificar o consultente.

O Arquiteto Consultor é o responsável pelo recebimento das propostas.

O Arquiteto Consultor organizará a exposição dos trabalhos para julgamento, assessorará a Comissão Julgadora no que for solicitado, presidirá o ato de encerramento do concurso e providenciará com a Entidade Promotora, em local a ser determinado, a exposição dos trabalhos premiados.

CONSIDERAÇÕES GERAIS

Por se tratar de um concurso de idéias, a Prefeitura Municipal de São Sebastião não está obrigada a contratar o trabalho vencedor, mas, se porventura vier a utilizar suas idéias, deverá firmar contrato com seu autor ou com a pessoa jurídica com a qual o arquiteto (ou equipe vencedora) tenha vínculo legalmente formalizado.

A Prefeitura Municipal de São Sebastião, ou outras instituições privadas, poderão contratar também, partes dos trabalhos selecionados pelo júri, devendo para tanto, firmar contrato com os respectivos autores (ou pessoas jurídicas com as quais estejam vinculados).

Todas as contratações deverão tomar como base a tabela do Instituto de Arquitetos do Brasil, que intermediará, em caso de dúvidas, as contratações.

Fica vedada a participação no presente concurso de quaisquer elementos pertencentes aos quadros da Entidade Promotora, membros da Comissão Organizadora, da Comissão Julgadora, da Diretoria Executiva do IAB-SP, consultores e assessores destas comissões, bem como parentes em primeiro grau de consanguidade ou afinidade, dependentes e sócios dos consultores, dos membros da Comissão Julgadora e da Comissão Organizadora.

Os trabalhos premiados (1°, 2° e 3° lugares e menções honrosas) ficarão expostos em exposição pública a ser montada na cidade de São Sebastião. Os arquitetos ou equipes vencedoras ficam desde já obrigados a participar de debate público na cidade de São Sebastião, durante o período da exposição dos trabalhos, em local e data a ser marcado juntamente com a Prefeitura Municipal de São Sebastião, entre os dias 18 de junho e 31 de julho de 1998.

Os trabalhos que não forem premiados deverão ser retirados dentro de 30 dias da divulgação do resultado do concurso, não se responsabilizando a Entidade Promotora pêlos mesmos após este prazo.

A participação no presente concurso importa, por parte dos concorrentes, em estrita e integral anuência ao presente regulamento, em todos os seus termos e condições, com expressa renúncia a quaisquer outros direitos eventualmente existentes.

Fica eleito o foro da Cidade de São Sebastião para dirimir quaisquer aspectos de ordem legal

TERMO DE REFERÊNCIA

CONSIDERAÇÕES SOBRE O PROJETO

A Prefeitura de São Sebastião promove o presente Concurso Nacional de Idéias para formular alternativas de urbanização do aterro existente defronte ao Centro Histórico da cidade, com propostas que desenvolvam a idéia, preexistente, de implantação na área de um porto de recreio (Marina) em combinação com outros usos possíveis e integrados à realidade urbana do município.

A organização do Concurso de Idéias está a cargo do Instituto de Arquitetos do Brasil - IAB, e a iniciativa conta com o apoio da Petrobrás - Petróleo Brasileiro S.A - e Volkswagen do Brasil, que assim se somam à Prefeitura Municipal de São Sebastião numa parceria para promover o desenvolvimento sustentável do município.

Estudos técnicos anteriores, como os desenvolvidos dentro do Programa de Gerenciamento Costeiro, ou o Plano Municipal de Turismo, apontam para o extraordinário potencial do Canal de São Sebastião para o turismo náutico. Este potencial tem sido explorado através de vários empreendimentos de apoio à atividade náutica, que contudo não contam com estruturas mais amplas no que se refere a vagas " molhadas" e serviços de apoio. São Sebastião carece, assim, de facilidades típicas de porto de recreio, que viriam reforçar o potencial turístico local e diversificar a utilização portuária do Canal, hoje voltada a usos industriais e comerciais, pela presença do terminal petrolífero e do Porto Comercial.

Implantado na década de 80, o referido aterro tem área de aproximadamente 65.000m^2 e permanece sem utilização permanente de qualquer espécie, espaço gigantesco a separar a área turística mais nobre da cidade, a "Rua da Praia", do mar. As elaborações anteriores que propõem a idéia da Marina no local reúnem alguns argumentos importantes: além das características de porto natural do Canal, profundo e protegido pela Ilha de São Sebastião (município de Ilha Bela), trata-se de área já impactada pelo aterramento e pêlos usos industriais e comerciais já comentados.

Na parte de terra, o centro urbano de São Sebastião apresenta outra realidade não menos importante: muitos casarões históricos compõem quarteirões protegidos pelo tombamento, federal e estadual. Como em outras cidades brasileiras, as dificuldades em dar usos correntes aos imóveis tombados vêm ocasionando sua degradação, pôr falta de interesses que os conservem. O que se levanta a favor da proposta da Marina defronte a esta área é que, se bem conceituada no sentido de sua integração com o Centro Histórico, geraria demanda pôr locais de comércio, contribuindo para revitalizar estes conjuntos arquitetônicos.

O objetivo central deste Concurso de Idéias é aprofundar este debate, e colocar à disposição da comunidade um conjunto de opções para a futura utilização da área. Além da idéia da Marina, que surge com muita força e aparente propriedade, o tamanho da área autoriza a imaginar-se outros usos compatíveis, como espaços para atividades festivas e culturais, equipamentos de entretenimento público, ou mesmo infra-estrutura urbana integrada à já existente. O Concurso vem para buscar propostas que globalizem estes conceitos, e para alimentar um debate democrático pôr parte da população do município.

Uma vez que se estabeleça, através deste debate, os melhores encaminhamentos, a Prefeitura tratará de promover estes usos, mediante a atração de investidores privados eventualmente interessados nas oportunidades de negócios que se desenharem.

São Sebastião foi escolhido como etapa sul americana da Regata Volta ao Mundo Whitbread também pôr ser um dos lugares mais belos do mundo. A totalidade de nosso território é composta pôr conjuntos considerados Patrimônios Nacionais, a Serra do Mar coberta pela Mata Atlântica e a Zona Costeira. Integramos a Reserva da Biosfera da Mata Atlântica, da qual hoje nos candidatamos a ser um posto avançado. Tudo isso traz grande responsabilidade a nossa comunidade.

A Administração Municipal de São Sebastião está trabalhando o conjunto de seus planos para o período 1997-2000 dentro da perspectiva de um desenvolvimento sustentável para o município. O desenvolvimento predatório das décadas recentes gerou impasses sociais, ecológicos e econômicos. Impõe-se hoje gerar oportunidades de investimentos e as correspondentes oportunidades de trabalho para fazer frente a um difícil quadro social de forma harmônica com as características ambientais que possuímos. Nesse contexto, o turismo emerge como potencial subaproveitado, cuja valorização poderia acumular interesses econômicos e possibilidades de emprego associados aos atrativos naturais e culturais do município. A realização do Concurso de Idéias se insere numa estratégia que combina participação da comunidade e parcerias com a iniciativa privada para promover a sustentabilidade.

BREVE HISTÓRICO DA CIDADE DE SÃO SEBASTIÃO - SP

Os primeiros colonizadores instalaram-se em São Sebastião entre 1596 e 1609, dando início ao cultivo de roças de cana e mandioca. O povoado que se formou era ameaçado pôr ataques dos indígenas. Em 1636, a povoação era elevada a vila; nela predominavam as casas cobertas de palha, algumas de telhas e construídas de pedra e cal; esta era obtida a partir de mariscos.

Já no século XVII a vila possuía as instituições essenciais à sociedade colonial portuguesa - a Igreja, a Câmara e Cadeia e o Pelourinho. Em 1788, São Sebastião e a Ilha possuíam 25 engenhos movidos à água e à tração de bois, com cerca de mil escravos, entre negros e índios, numa população de 3.500 habitantes. No final do século XIX vários fatores contribuíram para a estagnação econômica em São sebastião: a dificuldade de acesso entre o litoral norte e o interior, a decadência do porto em conseqüência do crescimento do porto de Santos. A cidade só voltaria a crescer na segunda metade do século XX com a abertura do cais e a instalação do Terminal marítimo Almirante Barroso.

Nas décadas de 30 e 40 intelectuais do antigo SPHAN (Serviço de Patrimônio Histórico e Artístico Nacional) registraram através de fotos os bens arquitetônicos de valor histórico em São Sebastião, resultando no tombamento federal da "Casa da Esperança", sobrado do século XVIII. Na década de 60 os técnicos do CONDEPHAAT (Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Artístico, Arqueológico e Turístico do Estado de São Paulo)encontram-se um significativo conjunto do século XVIII, que mesmo marcado pela decadência da primeira metade deste século entrava-se em pé. Foram tombada sete quadra do centro histórico e os bens isolados: o sobrado "Praia Hotel", Capela de São Gonçalo, Igreja Matriz, Convento Franciscano N. S. do Amparo, Fazenda Santana, Casa de Câmara e Cadeia e Residência à Praça 2004. Com a chegada da PETROBRAS e a consequente explosão urbana o patrimônio sofreu alterações, demolição, reformas descaracterizados, etc. Hoje é o próprio município que tenta preservar o seu patrimônio como forma de valorizar a identidade cultural de São Sebastião.

EXPECTATIVA DA CIDADE (PODER PÚBLICO) COM O CONCURSO

A questão da marina no Canal de São Sebastião se insere numa discussão mais ampla sobre as vocações de desenvolvimento do município, numa perspectiva sustentável.

São Sebastião se insere numa realidade comum a outras regiões litorâneas brasileiras, que nas décadas recentes passaram a sofrer um processo de ocupação baseado na especulação imobiliária e na localização de pólos de desenvolvimento industrial/portuário, atratores também de mão de obra e portanto indutores de processos migratórios.

Em São Sebastião estes vetores foram o desenvolvimento do Porto Comercial, do Terminal Petrolífero da Petrobrás e a abertura e asfaltamento da Rodovia Rio-Santos, que em breve espaço de tempo transformaram a feição de um espaço relativamente isolado, não obstante a proximidade com São Paulo. Este processo intensivo fez-se sentir não apenas nos espaços naturais, mas num peculiar conjunto de manifestações culturais, presentes na própria cultura caiçara e nos bens arquitetônicos que incluem edificações do século XVII. A reação da cidade veio na forma de um movimento ambientalista bastante aguerrido, que protagonizou vários momentos de acirrado conflito em torno de projetos de desenvolvimento.

Dentro do Programa Nacional de Gerenciamento Costeiro, a região foi objeto de estudos de Macrozoneamento, que encontram-se em fase de oficialização pôr lei estadual. Estes estudos, entre outras conclusões, apontaram o turismo náutico como uma vocação importante, visando o desenvolvimento sustentável; e especificamente apontaram o Canal de São Sebastião como área mais indicada, acima de tudo pôr suas condições excepcionais de porto natural.

Já o Plano de Turismo Municipal, desenvolvido em 1991 pôr consultoria especializada, também levantou como importante empreendimento de forte poder germinador uma marina localizada defronte ao centro da cidade, aproveitando parte do aterro já implantado, que não tem hoje usos além dos eventuais e é sem dúvida algo que enfeia o cartão de visitas da cidade, a Rua da Praia, onde se localizam vários restaurantes e comércios turísticos.

A localização de uma Marina defronte ao centro de São Sebastião virá impactar, positiva ou negativamente, conforme o projeto adotado, uma realidade hoje marcada pôr dois importantes conflitos de usos: as tensões que cercam os quarteirões tombados pôr legislação federal e estadual, submetidos a fortes pressões que têm comprometido sua integridade, e o "divórcio" da cidade com o mar, representado pôr usos industriais - o terminal e o porto - e pôr um aterro que veio afastar a lâmina d'água da Rua da Praia.

Desde o início da discussão da idéia de uma Marina, o que tem sido colocado é que se o conceito adotado for o de erigir um novo e amplo conjunto de edificações - hotéis, shopping center, etc. - a título de acompanhar uma Marina de outros "atrativos" econômicos, se criará não só uma nova barreira entre a cidade e o mar, mas também comércios que concorrerão com os já instalados, gerando maiores tendências aos sucateamento urbano do Centro Histórico. Pôr outro lado, se integrada à cidade existente, e dotada dos equipamentos mínimos para os seus serviços típicos, a Marina gerará demandas pôr instalações comerciais - pousadas, restaurantes, oficinas, lojas, etc. - que se voltarão ao centro existente, gerando mercado de uso para os casarões hoje deixados ao abandono, e assim ocasionando a revitalização do Centro Histórico, além de se constituir, a

Marina, em novo e belo atrativo turístico, num passeio para os freqüentadores, além de óbvio atrativo para os dono de barcos de passeio. Nessa concepção, a Marina teria o potencial de reconciliar a cidade com o mar, harmonizando os espaços hoje compartimentados.

No que se refere ao ambiente marinho, há que tomar os cuidados técnicos cabíveis, destacando-se os aspectos de projeto que dizem respeito à circulação de águas. Mas há que ressaltar que o Canal já abriga intenso movimento portuário, e o aterro já alterou substancialmente o meio natural. Reforçando estas conveniências de localização, o relevo submarino é tal que as áreas mais profundas se afastam da linha de costa à medida que se avança para o Norte, dentro de Canal, de forma que, caso se optasse pôr fazer a Marina longe do centro, a intervenção no meio marinho seria muito maior, para garantir o calado necessário.

Em suma, tudo indica que se bem conceituada a Marina será importante alavanca para o desenvolvimento sustentável do município e região, gerando empregos em torno de atividade que representa vocação real e que promove a reordenação de práticas econômicas e espaciais hoje marcadas pôr padrão predatório.

INFORMAÇÕES DE INTERESSE

Um estudo de viabilidade desenvolvido anteriormente pôr iniciativa do Governo Municipal fornece diversas informações de interesse, a seguir sintetizadas:

Sobre as conveniências de utilização da área do aterro para fins de estabelecimento de uma Marina, destacam-se os seguintes aspectos:

a área é pública, disponível e virtualmente desocupada;
está localizada junto a malha urbana, quase como um anexo à mesma;
goza da proximidade dos equipamentos urbanos tradicionais,
dispõe de área física suficiente para as instalações requeridas;
o acesso viário é fácil;
há disponibilidade de infra-estrutura básica (água, esgotos e energia);
é uma área ambientalmente modificada no contexto dos sucessivos usos dados ao Canal e a sua margem.

Condicionamentos observados:

pouca profundidade da lâmina d'água nas proximidades do aterro;
baixa qualidade do subsolo;
considerável volume de material dragado;
proximidade com o TEBAR e o Porto (aspectos de tráfego marítimo).

Obviamente tais condições somam-se à necessidade de estrita observância dos regulamentos ambientais estabelecidos em lei e fundamentais para que o empreendimento se enquadre nos requisitos de qualidade a que se destina.

ASPECTOS LEGAIS DE OCUPAÇÃO DA ÁREA

A área do aterro, objeto deste Concurso, está sujeita a legislação municipal (Lei de Uso e Ocupação do Solo e Lei 848/92), estadual (lei de preservação do CONDEPHAAT) e federal (Lei de Gerenciamento Costeiro) que fazem parte deste Termo de Referência e deverão ser atendidas pelas propostas apresentadas pelos concorrentes.

Todas estas leis estão a disposição para consultas dos concorrentes na sede do IAB-SP e/ou na Prefeitura Municipal de São Sebastião.

ASPECTOS BÁSICOS DO MEIO FÍSICO

Clima

Influindo diretamente em outros aspectos fundamentais que atuam na área em tela, face ao tipo de empreendimento pretendido, é importante a compreensão das condições climáticas locais. Segundo Seltzer, encontram-se na região características climáticas referentes tipos Cfb e Af de Koeppen. Cfb predomina nas cotas topográficas mais elevadas, apresentando clima temperado e ausência de estação seca Af encontra-se predominantemente nas topográficas baixas, apresenta clima acentuadamente tropical, sendo também ausente estação seca. Com relação à precipitação, encontram-se na região os tipos Adr - super-únido, nas cotas mais elevados - e Adi - muito úmido, nas cotas mais baixas.

Temperatura do ar

Temperaturas médias anuais da ordem de 19°C;
Mês mais quente: fevereiro, com média de 25°C nas cotas mais baixas e 20°C nas cotas mais elevadas, e máximas de 27°C e 20°C respectivamente.
Mês mais frio : julho, com média de 18°C nas cotas mais baixas e 15°C nas cotas mais elevadas, e mínimas de 14°C e 12°C respectivamente.

Marés

Segundo relatório elaborando pelo Departamento Hidroviário da Secretaria dos Transportes do Estado, os níveis de água são influenciados marcadamente pela ocorrência de perturbações meteorológicas, "principalmente devido às frentes frias que passam pela região, e que provocam queda de pressão atmosférica e acumulação de águas junto à costa, pôr ventos do quadrante sul". As medições realizadas, ainda segundo o mesmo estudo, indicam alterações sensíveis na maré astronômica (devido ao fenômeno acima aludido), "em que se verifica estofas de duração anômala e até mesmo a ocorrência esporádica de um único ciclo de maré pôr dia".

"A maior amplitude de maré é inferior a 2,0m, e os níveis máximo, médio e mínimo mais significativos são, respectivamente, + 1,57m, + 0,66m e - 0,53m, referida ao zero da DHN."

Ventos

Segundo boletins meteorológicos do DHN, a direção predominante dos ventos no Canal de São Sebastião é SW-NE, durante o período anual, geralmente associados às frentes frias vindas do Sul. É observada uma direção secundária, direção E, normalmente associados à melhoria das condições climáticas.

A velocidade média situa-se entre 15 e 25 nós/h. Podem ocorrer rajadas imprevisíveis, com velocidade que oscilam entre 60 e 70 km/h, com picos de 110 km/h.

Ondas

Não se verifica a existência de ondas oceânicas no local, graças à barreira natural representada pela Ilha de São Sebastião. Estudos existentes elaborados a partir de observação visual em local próximo ao TEBAR indicam onda com altura máxima significativa máxima de 1,00m, com incidência em curto espaço de tempo; a altura média de onda considerada foi de 0,40m, com direções predominantes NNW e NNE, havendo grande incidência de mar calmo.

Segundo relatório elaborado pela Internave, relativo ao projeto do píer do Pontal da Cruz - localizado ao Norte - ocorrem ondas de alturas significativas, provocadas pelos ventos locais devidos os longos "fetchs" N-NE. Estas ondas arrebentam a uma profundidade de 1,78m, com altura de 1,40m, e crista a 0,97m acima do nível d'água de repouso.

Na barra Sul, emborca com abertura para SW, a forma da costa impede a ocorrência de "fetch", impedindo também a formação de grandes vagas geradas pelos ventos locais. Entretanto, podem ocorrer imprevisivelmente vagas geradas pôr ventos locais, com altura máxima aproximada de 1,5m.

Aspectos da geologia regional

A reativação da Plataforma sul-americana, função do evento tectonomagmático ocorrido entre os períodos Jurássico Superior e Cretáceo Inferior, resultou em grandes seguimento - como a Serra do Mar - e em grandes depressões - como a bacia sedimentar de Santos. Intensas atividades magmáticas presentes em diversas fases, geraram diques de natureza alcalina : as ilhas de São Sebastião, Montão de Trigo e Búzios, pôr exemplo.
Neste contexto, o Canal de São Sebastião pode ser entendido como o resultado da ação da erosão remontante da Serra do Mar sobre antigos vales, cujo limite estaria na resistência oferecida pelo complexo de rochas alcalinas da Ilha de São Sebastião.

Aspectos da hidrodinâmica local: sedimentos

Em termos dimensionais, o Canal de São Sebastião tem extensão aproximada de 25km, e larguras de 7km ao Sul, 6km ao Norte e 2km na porção central. A batimetria indica a maior profundidade - quase 50 - em sua porção central, entre o porto e proximidades de Pontinha (Ilha bela).

Em termos sedimentológicos, observa-se que a borda continental do Canal é sujeita á deposição de sedimentos, enquanto que á borda da Ilha de São Sebastião corresponde um processo erosivo.

Estes fenômenos estão condicionados pela fisiografia do Canal; ao Sul, ocorre uma aceleração do fluxo, fruto da combinação da seção mais estreita com um maior volume de água que entra pelo mesmo, como conseqüência da ação das correntes e ondas NE; no outro extremo, N, apresenta fluxo reverso, menos intenso e paralelo ao continente, função do desvio do fluxo principal para NE. Deste modo, fluxos mais intensos encontram-se próximos á Ilha de São Sebastião, enquanto que junto à borda continental Norte os fluxos são menos intensos, ocorrendo deposição de material fino.

Descrito por Emilsson, como a única passagem das correntes costeiras deste trecho do litoral interrompida pôr barreira natural - a Ilha de São Sebastião - o Canal de São Sebastião, com sua forma aprofundada, faz com que as águas que confluem em sua direção aumentem de velocidade na razão inversamente proporcional à variação da seção do canal, o que significa maiores velocidades em sua parte mais estreita. Deste modo, as correntes principais que percorrem o canal, o fazem em sua parte central e são as mais velozes, transportando continuamente os sedimentos de fundo e impedindo a sua deposição. Pôr outro lado, as correntes secundárias - originárias de deflexões do fluxo principal fruto do encontro com as ondas de mar aberto, a Norte - retornam com baixa intensidade para o interior do canal. Este fenômeno pode ser observado pôr fotos de satélite, e extenue-se ao longo da costa continental até abaixo do porto de são Sebastião.

Segundo o estudo do DH, as maiores velocidades das correntes ocorrem nos sentidos NE e SW, com velocidades máximas respectivamente de 1,2 m/s e 0,94 m/s.

Impactos devidos às operações portuárias

Dada a natureza e escala das operações efetuadas no terminal Almirante Barroso, da Petrobrás - carga e descarga de óleos combustíveis, movimentação e manobras de petroleiros - a área está sujeita a um sem-número de pequenos derrames daqueles produtos bem com eventualmente, a eventos de maior impacto, isto é, descargas acidentais de grande volume (Brasilian Weld, em 1979). Observam-se também removimentos de fundo, devidos à movimentação das hélices motoras das embarcações.

Pôr outro lado, as atividades de carga e descarga de matérias primas e produtos no Porto de São Sebastião (pôr exemplo, barrilha), além da atividade de transporte de veículos e pessoas pelas balsas operadas pelo DERSA, que transpõem o Canal ligando Ilha Bela à São Sebastião, impõem a área uma rotina de descargas de combustíveis e afins. Pesquisas efetuadas em diversas oportunidades pelo Instituto Oceanográfico da Universidade de São Paulo - IOUSP, indicam alto grau de absorção de hidrocarbonetos por um variada gama de organismos marinhos, confirmando aquela situação.

Conclusões face a implantação do empreendimento

Do ponto de vista ambiental, considerando o alto grau de alteração da área em relação às suas condições originais, pode-se afirmar que a implantação de estrutura náutica de recreio na área considerada, apesar de implicar em impactos provenientes especialmente durante sua construção, trará uma melhoria em relação à situação hoje existente, ao promover a ocupação de uma área hoje ociosa, que nada mais representa que uma barreira descaracterizada, entre a cidade e o mar.

Pôr outro lado, os dados disponíveis indicam a viabilidade da área considerada para implantação de uma estrutura náutica de recreio. Assim, segundo os estudos de maré, a cota de aterramento do aterro - +2,20m - é adequada em relação à maior amplitude de maré registrada, o regime de ventos, com direção predominante de SW-NE, apresenta velocidades médias adequadas à prática de vela (entre 15 e 25 nós). No entanto, sujeita-se a ocorrência de rajadas imprevisíveis que podem atingir até 110km/h, o que indica a necessidade de proteção efetiva das embarcações.

Com relação às ondas, pode-se afirmar que a área é razoavelmente protegida de ondas mais significativas, "com onda média de 0,40 m e grande incidência de mar clamo".

Os aspectos sedimentológicos vem ser cuidadosamente observados, já que a borda continental apresenta nítido processo de deposição de sedimentos. Estes processo deverá ser convenientemente estudado, de modo a orientar as futuras intervenções construtivas, e garantir que não ocorram alterações fisiográficas indesejadas no local.

Pôr outro lado, ao ser implementada, a futura marina poderá contribuir para a organização das inúmeras embarcações que hoje ficam ao largo, especialmente nos abrigos naturais junto á Ilha de São Sebastião. Isto poderá significar, pôr um lado, melhores e mais seguras condições de operação e manutenção destas embarcações, e pôr outro, uma diminuição do estreitamento das água, pelo mesmo motivo.

O confinamento organizado dos barcos criará uma "comunidade atenta" aos eventuais impactos provocados pela atividade portuária, como se duzentos ou mais "fiscais ecológicos" ali surgissem para reivindicar maior cuidado nas águas do Canal de São Sebastião.

Deverão ser considerados os impactos provenientes do processo de construção, em suas diversas fases, especialmente as de dragagem, transporte e deposição do bota-fora, e transporte do material previsto para contenção das estruturas (pedras para enrolamento).

Deverão ser analisados os aspectos à segurança da navegação, considerando as interferências entre diversas embarcações de porte, uso e destino diferençados.

PROGRAMA BÁSICO PREVISTO PARA A MARINA PÚBLICA DE SÃO SEBASTIÃO

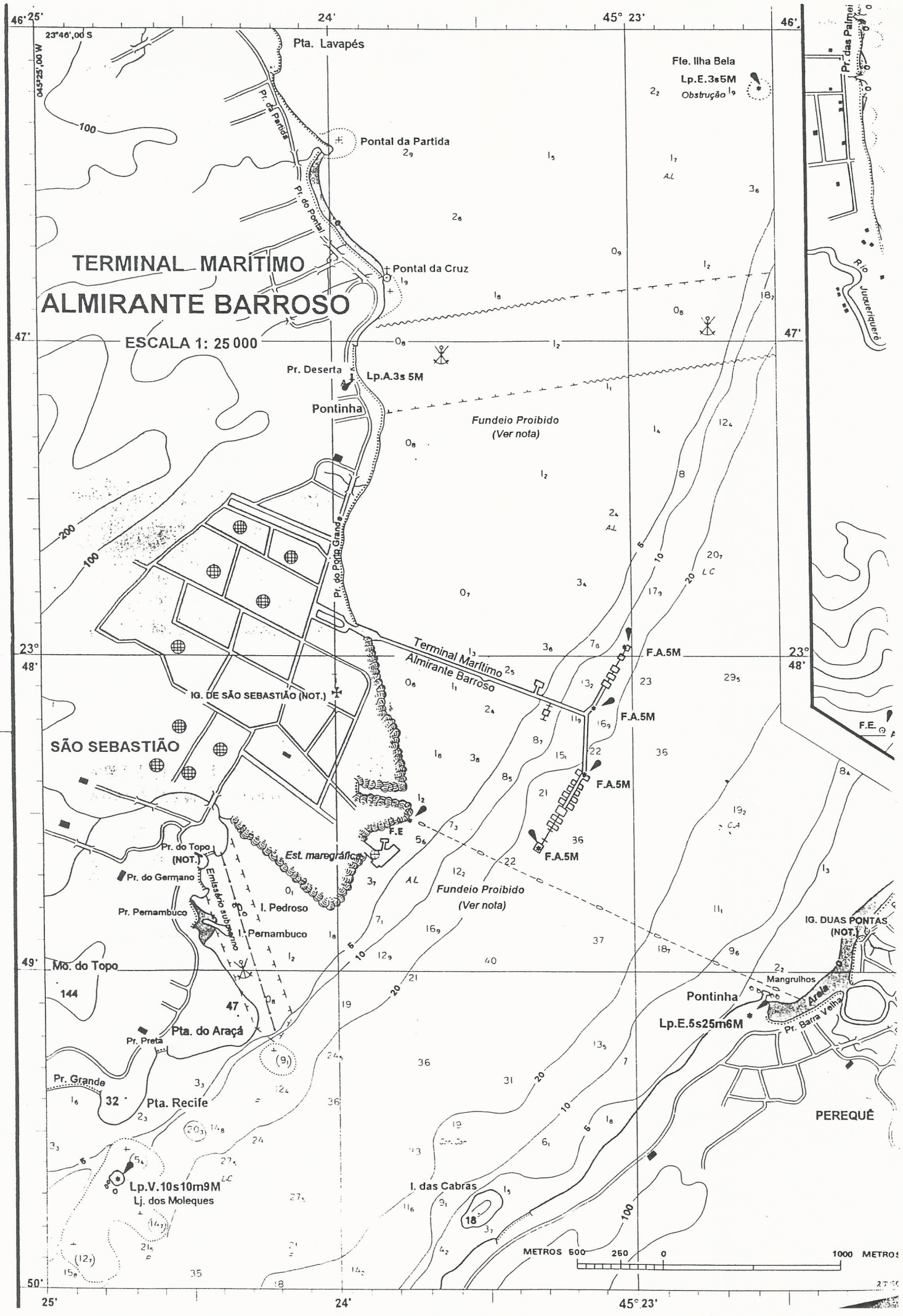
No estudo de viabilidade já referido definiu-se que para que se viabilize funcional e economicamente a marina deverá contar com um total de 400 vagas. Além disso deve também ser previsto um grande píer de acostamento lateral que irá receber grandes embarcações voltadas para o turismo náutico bem como para carga e descarga de barcos de pesca

Nestes termos compõem o programa básico:

Vagas para 400 barcos
Rampa com duas pistas para lançamento de lanchas e veleiros
Guindaste (Travelift) e respectiva doca de lançamento
Oficina de manutenção e reparo de embarcações
Sala de rádio
Posto de abastecimento (diesel, gasolina, água e gelo)
Lanchonete e restaurante
Vestiários
Espaço para cursos e palestras de atividades náuticas
Administração
Praça e mirante
Estacionamento

Obs: o programa acima refere-se as necessidades mínimas definidas pôr esta Comissão Organizadora. Outros elementos, bem como distintos dimensionamentos (a maior) dos elementos acima, poderão ser sugeridos pelos concorrentes.

DROGARIA
APARECIDA


TERMINAL MARÍTIMO
ALMIRANTE BARROSO
ESCALA 1: 25 000
Pta. Lavapés
Pr. da Partida
Pontal da Partida
Pr. do Ponta
Pontal da Cruz
Fte. Ilha Bela
Lp.E.3s5M
Obstrução
Pr. das Palmeiras
R.to Juqueriquerê
Pr. Deserta
Lp.A.3s 5M
Pontinha
Fundeio Proibido
(Ver nota)
Pr. do Porto Grande
Terminal Marítimo
Almirante Barroso
F.A.5M
F.E
IG. DE SÃO SEBASTIÃO (NOT.)
SÃO SEBASTIÃO
Est. maregráfica
Pr. do Topo
(NOT.)
Pr. do Germano
Emissário submarino
I. Pedroso
Pr. Pernambuco
I. Pernambuco
Mo. do Topo
Pta. do Araçá
Pr. Preta
Pr. Grande
Pta. Recife
Lp.V.10s10m9M
Lj. dos Moleques
I. das Cabras
IG. DUAS PONTAS
(NOT.)
Mangrulhos
Pontinha
Lp.E.5s25m6M
Arola
Pr. Barra Velha
PEREQUÊ
METROS 500 250 0 1000 METROS
46° 25'
24'
45° 23'
46'
47'
23°
48'
49'
50'
23°46',00 S
045°25',00 W

CONCURSO PÚBLICO NACIONAL DE IDÉIAS PARA A IMPLANTAÇÃO DE UMA MARINA E REVITALIZAÇÃO URBANA DO CENTRO HISTÓRICO DA CIDADE DE SÃO SEBASTIÃO SP

PREFEITURA MUNICIPAL DE SÃO SEBASTIÃO - SP

IAB - SP INSTITUTO DE ARQUITETOS DO BRASIL - DEPTO. DE SAO PAULO

TITULO
NONONONMOMOMOOMOOMOOMOMONOMO
NONONONMOMOMOOMOOMOOMOMONOMO

ESCALA 1:000

FOLHA
00