

“Se você demorar muito e, de repente, precisa fazer algo para cinco anos, aí está atrasado. É essencial para um porto e uma cidade portuária terem planos de longo prazo”

ANNE FEENSTRA, ARQUITETO

portomar@atribuna.com.br

Porto & Mar

Entrevista

Anne Feenstra, arquiteto

“Na disputa entre Porto e Cidade, acredito que é possível uma terceira via”

LEOPOLDO FIGUEIREDO
EDITOR

O Porto de Santos e o Município travam uma disputa em relação à operação de grãos na região da Ponta da Praia. Diante de críticas da população devido à poluição gerada, a Prefeitura quer transferir essas atividades para a Área Continental. A Secretária de Portos (SEP) responde que não há tempo para essa mudança e afirma que manterá os embarques. No conflito entre Porto e Cidade, a solução está em um terceiro caminho, no qual os dois saem ganhando. Essa é a visão do arquiteto holandês Anne Feenstra, de 46 anos. Com experiência em países como Holanda, Inglaterra, Afeganistão e Índia, onde hoje coordena o projeto de desenvolvimento da capital, Nova Deli, e conhecido por defender a cultura local em suas obras, ele considera que a solução não está no conflito, mas na união entre as partes. Nas duas últimas semanas, ele esteve em Santos, participando do seminário internacional Desenvolvimento Urbano Sustentável, realizado na Universidade Católica de Santos (UniSantos), em uma parceria da entidade com a Universidade Federal de São Paulo e a Universidade de Tecnologia de Delft (Holanda). Em um dos intervalos do seminário, ele falou com a Tribuna sobre o conflito Porto-Cidade, o futuro do complexo portuário e o crescimento regional. Confira, a seguir, os principais trechos da entrevista.

Hoje, a Prefeitura de Santos e o Porto travam uma disputa envolvendo as operações de grãos na Ponta da Praia, uma área residencial da Cidade. Como resolver esse conflito?

O problema é apresentado com duas opções. Mas, na disputa entre Porto e Cidade, acredito que é possível uma terceira via. Nem o Porto, nem a Cidade e nem conflito. Vamos imaginar uma opção guarda-chuva, cobrindo as outras duas, que é a opção pelo sustento, pela subsistência, pelos empregos. Todos precisam de empregos. As pessoas da Cidade precisam de empregos. O Porto gera empregos. A solução está em juntar o pessoal do Porto e o pessoal da cidade. Que eles sentem, se reúnem e apresentam seus projetos. Especialistas podem ajudar e apontar soluções. Você disse que há áreas residenciais próximas à zona portuária, não?

Sim. A uma ou duas quadras. E eles criticam a operação portuária devido à emissão de partículas e ao cheiro que exala dos armazéns.

Isto você pode resolver tecnicamente. Há a tecnologia para isso, como filtros e exaustores. Eu acredito em uma solução em que todos ganham, acredito em soluções que chamo de inclusivas. E elas podem ser aplicadas em outras áreas.

Quais áreas?

Se o pessoal do Porto e o pessoal da Cidade puderem ter discussões sobre, por exemplo, aumentar o número de pessoas que vêm para Santos, não so-



FOTOS CLÁUDIO VITOR VAZ



Anne Feenstra, entre os arquitetos Wolbert Van Dyk (à esq.), Paola Huijding e Dingeman Deijs e o professor universitário Cléber Ferrão, da UniSantos, que apresentaram palestras no seminário internacional Desenvolvimento Urbano Sustentável, realizado na Cidade nas duas últimas semanas

“Cada vez mais, você vê não a escolha pelo porto ou pela cidade, por preto ou branco, mas a opção pela coexistência”

mente para a praia, não somente para o Porto ou para negócios. Eles podem debater como atrair um tipo diferente de público, um que queira conhecer a história de Santos, essa fantástica história de Santos, que queira ver os contrastes entre a Cidade, o Porto e a beleza natural dos mangues. Algumas pessoas dizem que Santos é uma cidade de praia, outros, que é uma cidade portuária. Mas eu

acho que Santos pode se tornar uma cidade e história e cultura.

O sr. fala em uma união das autoridades portuárias e municipais para desenvolver ainda mais a economia local, desenvolver mais o turismo cultural e histórico?

Sim. Eu estive em uma região próxima ao Porto, com pequenos barcos, ao lado do mercado de comidas.

Sobre a relação porto-cidade, como lidar com eventuais conflitos?

A solução para isso está planejamentos de longo prazo. Isso ocorreu em Roterdã (Países Baixos). Lá, o porto costumava ficar próximo à cidade. Em um determinado momento, eles precisaram de mais espaço. Então o porto deixou aquela região de áreas limitadas e começou a crescer para fora (do país, em direção ao Mar do Norte).

Quão essencial foi o planejamento para o desenvolvimento de Roterdã?

Muito importante. E hoje Roterdã tenta atrair cada vez mais visitantes, que também vão ver o velho porto. E depois, eles gostam de comer algo em um local agradável, conhecer um pouco da história de Roterdã em uma galeria ou em um museu. Veja que, cada vez mais, você vê não a escolher pelo porto ou pela cidade, por preto ou branco, mas a opção pela combinação, pela coexistência, onde você tem o porto grande que está mais distante da cidade e o velho porto, menor, que foi transformado em áreas residenciais, escritórios e espaços de lazer e turismo e mantêm a cidade viva. Mas essas ações sempre foram adotadas de uma forma inclusiva e com planejamento. E um planejamento de longo prazo. Se você demorar muito e, de repente, precisa fazer algo para cinco anos, aí está atrasado. É essencial para um porto e uma cidade portuária terem planos de longo prazo.

Quão longo é esse prazo?

Talvez planejar o porto que você deseja em 40 anos. E então, retroceder. Você começa a pensar, para chegar nesse cenário, o que deve acontecer em 30 anos, 20 anos, 10 anos e, de repente, você tem o que é preciso ocorrer daqui a cinco anos, em um ano. Seus planos se encontram e você tem o futuro do Porto planejado.

Antropólogo

Ele é descrito como um antropólogo entre arquitetos. Isso devido a sua ideologia de trabalho, que coloca a população antes da construção, a cultura local precedendo a técnica tradicional e o aspecto comercial. Com essa visão, o arquiteto holandês Anne Feenstra fez sua carreira em locais como as capitais Londres (Inglaterra), Kabul (Afeganistão) e Nova Deli (Índia). Especialmente nas duas últimas, defendeu suas obras como uma ferramenta social que deve valorizar e garantir o desenvolvimento da população que irá usá-las. Feenstra nasceu na Holanda em 1967 e graduou-se em Arquitetura pela Universidade de Tecnologia de Delft, uma das principais do país, em 1993. Em 1999, foi para Londres trabalhar com um dos mais conhecidos arquitetos britânicos, o modernista William Alsop. Chegou a ser sócio do escritório de Alsop. Mas queria aproximar seu trabalho com a população. Foi o que o motivou, em 2004, a se mudar para Kabul. Em um país marcado por guerras e onde a reconstrução é constante, ele aprendeu que seus trabalhos devem fortalecer a identidade do país, mostrar a cultura da população, não a visão de um arquiteto estrangeiro. Com essa filosofia, fez obras de destaque. A experiência acabou motivando o convite, em 2009, para atuar na Índia, onde reside até hoje. Na capital, Nova Deli, lançou a plataforma Arch i, um projeto de pesquisa e debates para elaborar o plano de desenvolvimento da cidade, o Delhi2050.

Escala de trabalho às 7 horas

Local	Navio	Terno	Produto
Saboó-2	Asterix	3	—
Saboó-3	RR Europa	1	—
Saboó-3	Asta	3	—
Valongo	CSAV Houston	2	Embarque contêiner
Valongo	CSAV Houston	3	Descarga contêiner
BTP-3	MSC Oriane	2	—
BTP-2	MSC Madrid	2	—
Arm. 12-A	Koombana Bay	1	Descarga trigo
Arm. 15	Saga Tide	1	Descarga sulfato de sódio
Arm. 15	Saga Tide	1	—
Arm. 20/21	Bianco Olivia Bulker	1	Embarque açúcar
Arm. 20/21	African Eagle	1	Embarque açúcar
Arm. 22	Callio	2	—
Arm. 25	MSC Orchestra	1	Embarque consumo de bordo
Arm. 32	Calabria	1	Embarque celulose
Arm. 32	Calabria	1	—
Arm. 37.1	Austral	2	Descarga contêiner
Tecon-1	Cap Jervis	2	Descarga contêiner
Tecon-1	MSC Maureen	2	Descarga contêiner
Tecon-2	CSCL Oceania	4	Embarque/Descarga contêiner
Termag	Belasitza	1	Descarga nitrato de amônia
Termag	Santa Barbara	1	Descarga cloreto de potássio
Arm. 39	Liberty Island	1	—
Arm. 39	Liberty Island	1	Embarque milho
Arm. 38	Ocean Star	1	Embarque farelo de soja

Observação: A quantidade de ternos está sujeita a alterações de última hora. — Fonte: Ogmo