

Pórticos e galerias no Gonzaga, Santos/SP:

arquitetura moderna, mobilidade ativa, produção imobiliária e legislação urbanística

José Marques Carriço*, Letícia Vieira dos Santos*,
Gabriela Soares Santos*

Resumo Este trabalho trata do uso articulado de pórticos e galerias comerciais em edifícios do bairro do Gonzaga, em Santos/SP, que constituiu um sistema de mobilidade ativa durante o século XX. A partir de revisão bibliográfica, foram identificados e estudados edifícios dotados desses tipos edilícios, avaliando-se em que medida seus promotores e a legislação urbanística garantiram vitalidade urbana e promoveram a mobilidade ativa. Foram identificados dois períodos de desenvolvimento desse sistema: entre 1930 e 1946, quando hotéis e cassinos foram dotados de pórticos, e até os anos 1980, com a verticalização pela construção de edifícios de arquitetura moderna com térreos livres dotados de galerias comerciais e pórticos, que produziram um tecido urbano permeável, que hoje dá identidade ao bairro. Evidenciou-se a ausência de regramento específico para a qualificação do desenho urbano, mas norma recente passou a proteger os espaços de galerias, que sofrem com obstruções, colocando em risco a livre circulação de pedestres.

Palavras-chave: desenho urbano, mobilidade ativa, pórticos e galerias, legislação urbanística, Santos/SP.

Pórticos y Galerías en Gonzaga, Santos/SP: arquitectura moderna, movilidad activa, producción inmobiliaria y leyes urbanísticas

Resumen Este trabajo aborda el uso articulado de soportales y galerías comerciales en edificios del barrio Gonzaga, en Santos/SP, que constituyeron un sistema de movilidad activa durante el siglo XX. Desde una revisión bibliográfica se identificaron y estudiaron edificios con estos elementos, evaluando hasta qué punto sus promotores y la legislación urbanística garantizaban la vitalidad urbana y promovían la movilidad activa. Se identificaron dos períodos de desarrollo de este sistema: entre 1930 y 1946, cuando hoteles y casinos fueron dotados de soportales, y hasta los años 1980, con la verticalización mediante la construcción de edificios de arquitectura moderna con plantas bajas libres dotadas de galerías comerciales y soportales, que produjo un tejido urbano permeable, que hoy da identidad al barrio. Aunque sin normas específicas para calificar el diseño urbano, una ley reciente comenzó a proteger los espacios de las galerías, que sufren obstrucciones, poniendo en riesgo la libre circulación de peatones.

Palabras clave: diseño urbano, movilidad activa, soportales y galerías, legislación urbanística, Santos/SP.

Porticoes and Arcades in Gonzaga, Santos/SP: modern architecture, active mobility, real estate production and urban law

Abstract This work deals with the articulated use of porticoes and arcades in buildings of the Gonzaga neighborhood, in Santos/SP, which constituted an active mobility system during the 20th century. Based on a bibliographical review, buildings equipped with these constructive elements were identified and studied, evaluating the extent to which their promoters and urban law guaranteed urban vitality and promoted active mobility. Two periods of development of this system were identified: between 1930 and 1946, when hotels and casinos were equipped with porticoes, and until the 1980s, with the verticalization through the construction of buildings of modern architecture with free ground floors equipped with arcades and porticoes, which produced a permeable urban fabric, which today gives the neighborhood its identity. There was a lack of specific rules to qualify urban design, but a recent standard began to protect arcades spaces, which suffer from obstructions, putting the free movement of pedestrians at risk.

Keywords: urban design, active mobility, porticoes and arcades, urban law, Santos/SP.

No século XX, a adoção de térreos livres nos edifícios possibilitou o uso de pórticos em testadas de quadras ou conectando vias, articulados a galerias comerciais, consolidando um tipo específico de exploração comercial que dinamizou centralidades terciárias. Esses tipos edilícios, ao integrarem o espaço interior com o exterior das edificações, separam sutilmente o domínio público do privado, tornando-o mais democrático e favorecendo apropriações, por segregarem rotas de pedestres do tráfego de veículos, favorecendo a mobilidade ativa, entendida como deslocamento a pé, patinete, bicicleta ou qualquer outro meio não motorizado.

Em Santos, cidade sede do maior porto do país, no litoral paulista, este modelo se desenvolveu desde os anos 1930, quando hotéis de veraneio e cassinos com arquitetura eclética e art déco, no bairro do Gonzaga, na orla marítima, tiveram acrescidos pórticos nos térreos de frente para as vias. Após a 2ª Guerra Mundial, com a instalação da indústria automobilística em São Paulo e a construção da Via Anchieta, conectando a capital a Santos, o turismo de massa resultou na verticalização da orla, com a produção de condomínios de apartamentos de veraneio. Então, apesar do declínio dos hotéis, com a proibição dos jogos em cassinos em 1946, o setor onde se concentravam tornou-se o segundo centro da cidade, com a construção de edifícios com terciário nos térreos, tendo como ponto de irradiação a Praça da Independência, a mais importante da orla marítima.

Entre os anos 1950 e 1980, condomínios verticais foram construídos com pórticos em frentes de lotes ou galerias comerciais nos térreos, alguns articulando esses elementos, constituindo, com os pórticos já existentes, um sistema de caminhabilidade protegida, com passagens conectando vias através das quadras mais próximas da praia. Esse sistema foi prolongado por marquises, garantindo a vitalidade urbana do Gonzaga, até hoje conferindo-lhe identidade.

Este trabalho apresenta a formação desse sistema, buscando identificar suas especificidades e compreender a relação entre legislação urbanística e atividade imobiliária voltada à produção desses edifícios, avaliando suas repercussões sobre a mobilidade ativa. Argumenta-se que, no Gonzaga, apesar da falta de normativa específica sobre pórticos e galerias, o interesse de promotores imobiliários foi determinante para a constituição desse sistema de circulação de pedestres, baseado na transição entre espaços privados e públicos. Assim, foram identificados problemas de obstrução e deterioração em pórticos e galerias do bairro, indicando a necessidade de política urbana contínua para manutenção desses espaços simbólicos e fundamentais para a mobilidade ativa, revelando a importância do Plano de Passagens contido no Plano de Mobilidade e Acessibilidade Urbanas de Santos, Lei Complementar nº 1.087/2019 (SANTOS, 2019). Esse plano, além de proteger o sistema de galerias do bairro, propõe disseminar passagens através de quadras em todo o tecido urbano.

Metodologicamente, a partir de revisão bibliográfica sobre a evolução histórica dos referidos tipos edilícios, foram estudados processos de construção da Prefeitura de

José Marques Carriço é Arquiteto e Urbanista, ORCID <<https://orcid.org/0000-0002-2249-5409>>. Letícia Vieira dos Santos é Arquiteta e Urbanista, ORCID <<https://orcid.org/0009-0009-8754-1443>>. Gabriela Soares Santos é Arquiteta e Urbanista, ORCID <<https://orcid.org/0009-0009-2288-8390>>.

¹ A maioria disponível na Fundação Arquivo e Memória de Santos, na Secretaria de Infraestrutura e Edificações, embora alguns não tenham sido localizados.

Santos¹ e material iconográfico de dezesseis edifícios dotados de pórticos e galerias comerciais no Gonzaga, buscando identificar referenciais morfológicos, se regramentos urbanísticos influíram na construção do sistema descrito e qual o papel de promotores imobiliários na sua viabilização.

A pesquisa com os levantamentos dos edifícios permitiu avaliar quantitativa e qualitativamente o sistema de pórticos e galerias, buscando-se compreender como sua produção se articulou com o desenvolvimento desses tipos edilícios em outras cidades brasileiras, assim como sua importância para a caminhabilidade e a vitalidade do setor urbano estudado. Foram realizadas vistorias em pórticos e galerias, para cotejar com projetos obtidos nos processos administrativos e elaborados desenhos para análise espacial, a partir das dimensões de áreas de circulação e permanência, assim como a existência de marquises que promovem a continuidade do caminhar pelo tecido urbano. Quando necessário, desenhos complementares foram elaborados por levantamento *in loco*, viabilizando a análise dos percursos de pedestres pelo setor urbano, levando a perceber a necessidade de aprimorar estratégias de ampliação de espaços de caminhabilidade na cidade, por meio de normas garantidoras desse direito, com ampliação de áreas de circulação de pedestres em continuidade ao sistema de pórticos e galerias.

A evolução do uso urbano de pórticos e galerias: caminhabilidade e flanagem

Pórticos e galerias vinculados a atividades não residenciais em centralidades urbanas possuem origens distintas na história da arquitetura. O uso de pórticos vinculados a essas atividades remonta à antiguidade, especialmente à civilização greco-romana (CARRIÇO; SALVI, 2023; GROS; TORELLI, 2007), atingindo seu auge nas cidades italianas, entre o século XII e o período barroco, chegando a nossos tempos, em vários países, com transformações técnicas e construtivas. Destacam-se, sobretudo, experiências como de Bolonha, Pádua, Genova e Turim, em especial a primeira, onde, desde o século XII, regramentos passaram a exigir a construção de pórticos diante de atividades não residenciais. Conforme mostram Bocchi e Smurra (2015) e Bocchi (1990), essas normas evoluíram para a busca de refinamento estético e de harmonia do desenho urbano, privilegiando a modulação dos elementos construtivos, a continuidade dos percursos protegidos e a preservação dos espaços de uso público. Entre os séculos XIII e XIV, o uso de pórticos caracteriza as praças e vias comerciais das *bastides*, cidades fortificadas da França e Grã-Bretanha (PANERAI; CASTEX; DEPAULE, 2013; FRIEDMAN, 2015). Entre os séculos XVI e XIX, o uso urbano de pórticos torna-se elemento identitário do urbanismo europeu em áreas centrais, disseminando-se pelas colônias, sobretudo da Espanha, com os *soportales* das *plazas mayores* (PALACIO, 2002), na América espanhola. O uso dos pórticos é notável na Roma do Renascimento, com obras marcantes como a Piazza de San Pietro, no Vaticano, e a Piazza del Campidoglio de Michelangelo, bem como na Paris do século XVII, com a Place des Vosges, ou na Turim do ducado dos Saboias, com a homogeneidade do desenho urbano, e em Londres, no século XIX, com as *arcades* da Royal Opera House.

No início do século XX, movimentos como Cidades-jardim e Escola de Amsterdam associaram pórticos a estabelecimentos comerciais, apesar da radical transformação do

tecido urbano promovida pela arquitetura moderna (PANERAI; CASTEX; DEPAULE, 2013), dando início ao processo de apropriação desses tipos edifícios por esta escola de arquitetura. No mesmo século, no Brasil, com a produção de condomínios verticais com térreo livre, é notável o uso de pórticos em térreos com atividades terciárias, em centralidades do Rio de Janeiro, com destaque para a Cinelândia e a Avenida Presidente Vargas, sob influência do Plano Agache de 1930 (CARRIÇO; SALVI, 2019). A experiência de Nova Iorque, que remonta ao zoneamento de 1961, também merece destaque pelo volume da produção e pelo uso de incentivos urbanísticos para uso público de espaços privados de formas variadas, incluindo térreos com pilotis e pórticos na testada de edifícios, também associados a passagens intraquadra (KAYDEN, 2000).

Por sua vez, as modernas galerias comerciais derivam da criação das passagens, na Paris do final do século XVIII (DELORME; DUBOIS, 2014; GEIST, 1983). Em francês, a palavra *passage* expressa o carácter transitório constituído por “ruas privadas estreitas que ligavam logradouros através das quadras” (GEIST, 1983, p.3). A raiz latina, *passus*, significa passo e transmite a ideia de movimento, de passagem através de um espaço. Passagem tem vários significados no uso linguístico comum:

rua, estrada, via pública, beco, trânsito, cruzamento, parte de um livro ou composição musical, passo medido de um cavalo ou, em francês, o sentido de passagem da vida. Todos esses significados, sejam espaciais ou temporais em ênfase, têm um elemento em comum: eles expressam transição, limiar, passagem, distância medida ou desaparecimento. Algo ocorre, acontece; o movimento se torna um evento. (GEIST, 1983, p.3)

Segundo Geist (1983, p.3), na história da arquitetura, “a passagem é principalmente uma via peatonal, um espaço com começo e fim”, “delimitado ou coberto por um edifício que cumpre a sua própria função”. Delorme e Dubois (2014) detalham a evolução das passagens de Paris, que adquirem requintes com a construção de coberturas de aço e vidro, marcando o surgimento do hábito de flunar vinculado à ascensão da burguesia, abordado na obra seminal de Benjamin (2018).

Conforme Geist (1983), as galerias comerciais têm seu único referencial da antiguidade na Aula Trajani, edifício de acesso do Museu dos Fóruns Imperiais, com sua abóboda de concreto e iluminação natural acima de dois pavimentos comerciais. Mas é a partir da França e da Inglaterra do século XVIII que se disseminam na Europa e na América do Norte, atingindo seu auge em termos de luxo e dimensões no século seguinte. Para Geist (1983, p. 12), que catalogou dezenas de galerias comerciais, até o século XX, estas se caracterizam por: sistema de acesso, em especial para o interior de uma quadra; espaço público em propriedade privada; simetria arquitetônica; iluminação por meio de cobertura de aço e vidro; estratégia de organização do varejo e espaço de transição. Na segunda metade do século XIX, as galerias adquiriram dimensões monumentais, como na Itália da reunificação, transitando para grandes lojas de departamentos que se disseminaram pelo planeta. Benjamin (2018), argumentava que as unidades comerciais no interior das galerias tornaram-nas economicamente atrativas, pelo custo inferior ao da frente para a via pública.

Geist (1983, p.3) traz uma definição geral da galeria comercial, antes do advento da iluminação elétrica, “como uma passagem coberta de vidro que conecta duas ruas movimentadas”, “ladeada por lojas em ambos os lados”, sendo que “lojas, escritórios, ou residências podem se localizar em pavimentos superiores”. Para o autor (1983, p.4), a galeria é “a força organizadora do comércio varejista” e oferece “espaço público em propriedade privada”, além de “evitar o congestionamento do tráfego, um atalho, proteção contra intempéries e uma área acessível apenas a pedestres”. Essas vantagens, como se verificará no caso de Santos, asseguram sucesso econômico para proprietários e locatários dos imóveis. Mas a prosperidade da galeria comercial “depende em grande medida do contexto urbano em que se insere” e esta “só poderá prosperar se estiver no principal distrito comercial e ligar duas ruas igualmente frequentadas” (Geist, 1983, p.4), fator determinante para o desenvolvimento desse tipo edifício no bairro do Gonzaga.

Com exceções, a energia elétrica determinou o desaparecimento da iluminação zenital das galerias comerciais, no século XX. No Brasil, destaca-se o caso de São Paulo, no pós-guerra, tratado por Fontenele (2010) e Salvi, Carriço e Almeida (2021), onde a incidência de legislação urbanística, mesmo indiretamente, incentivou a produção de galerias comerciais que hoje dão identidade a áreas do Centro Novo e da Av. Paulista, configurando verdadeiros sistemas de mobilidade ativa através de quadras.

A partir dessas referências, explora-se o caráter ao mesmo tempo público e privado desses espaços de circulação e de permanência, que se desenvolveram no século XX, no Gonzaga, com a produção de galerias comerciais em edifícios com térreo livre, por vezes associadas a pórticos. Os casos estudados consideram a articulação entre esses tipos edifícios como estratégia de desenvolvimento imobiliário e terciário, permitindo avaliar os papéis dos empreendedores imobiliários e da legislação urbanística, assim como se seus atributos espaciais qualificam a caminhabilidade e a vitalidade urbana. A hipótese é que, aderentes ao programa da arquitetura moderna, as galerias tornaram-se opção vantajosa para o mercado imobiliário, oferecendo maior número de unidades comerciais no interior, possibilitando encurtar caminhos e, junto com os pórticos, permitindo a circulação abrigada.

O sistema de pórticos e galerias do bairro do Gonzaga

A formação do bairro do Gonzaga ocorreu em dois períodos: o primeiro caracterizado pelos hotéis voltados à elite paulista, construídos no início do século XX, com adição posterior de marquises e pórticos, e o segundo, após a 2ª Guerra Mundial, com a verticalização decorrente do turismo de massa, possibilitado pela construção da Via Anchieta, entre 1947 e 1953. Assim, identificaram-se dezesseis edifícios existentes, sendo dois do primeiro período, quando o mercado hoteleiro estava em alta devido aos cassinos, e os demais da fase de verticalização, quando se consolidou o caráter de uso misto e centralidade terciária do bairro (Figura 1).

Na Figura 2, são localizados esses edifícios, com a indicação dos pórticos, galerias e marquises, que permitem a conexão desse sistema no tecido urbano. Existem 9 galerias e 7 edifícios que possuem pórticos de frente de lote. Para a análise, também foram identificados acessos externos e internos de cada edifício, áreas de permanência no interior de galerias e a projeção da edificação no térreo (linha preta).

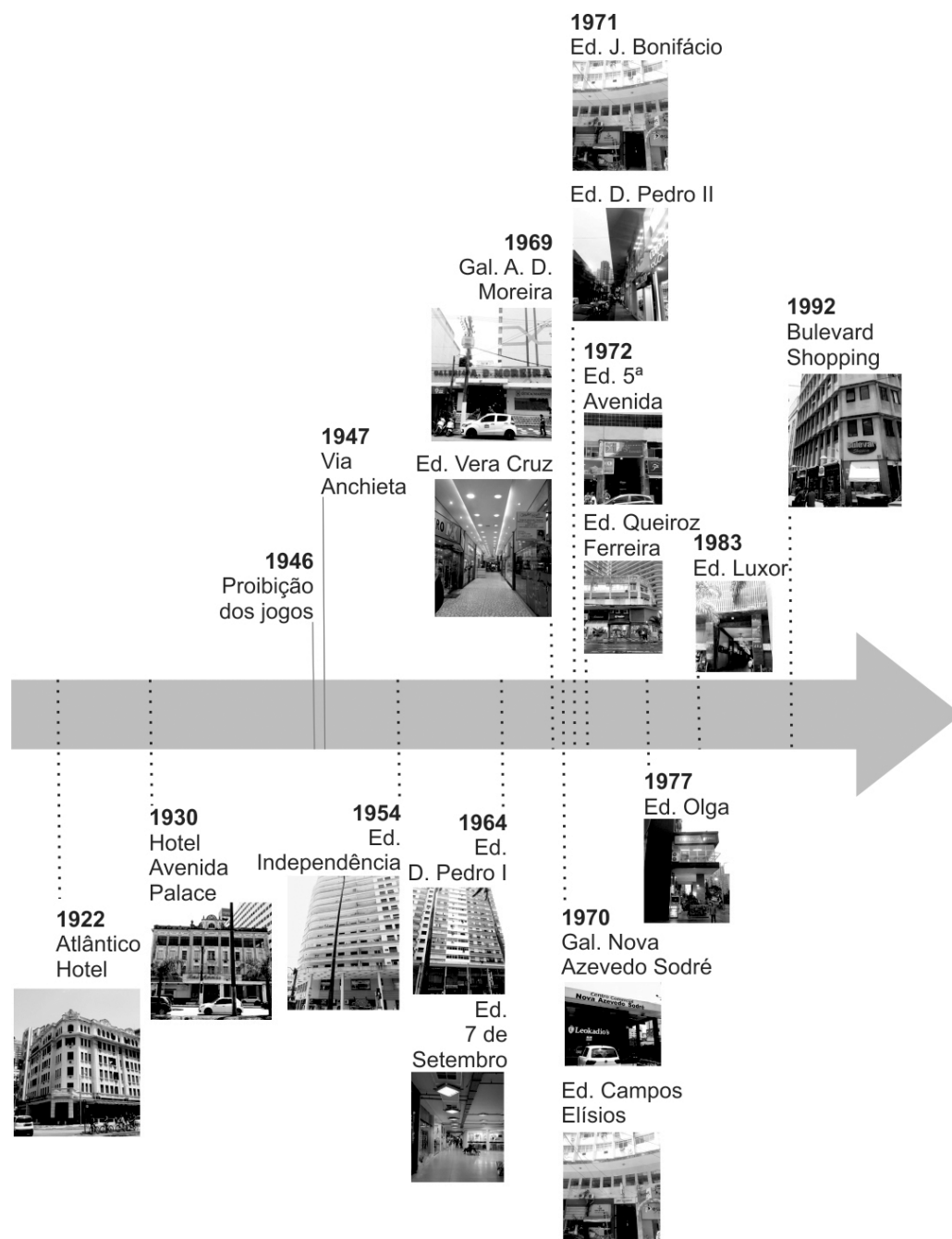


Figura 1: Linha do tempo dos edifícios estudados. Fonte: Costa e Carriço (2020, p. 5).

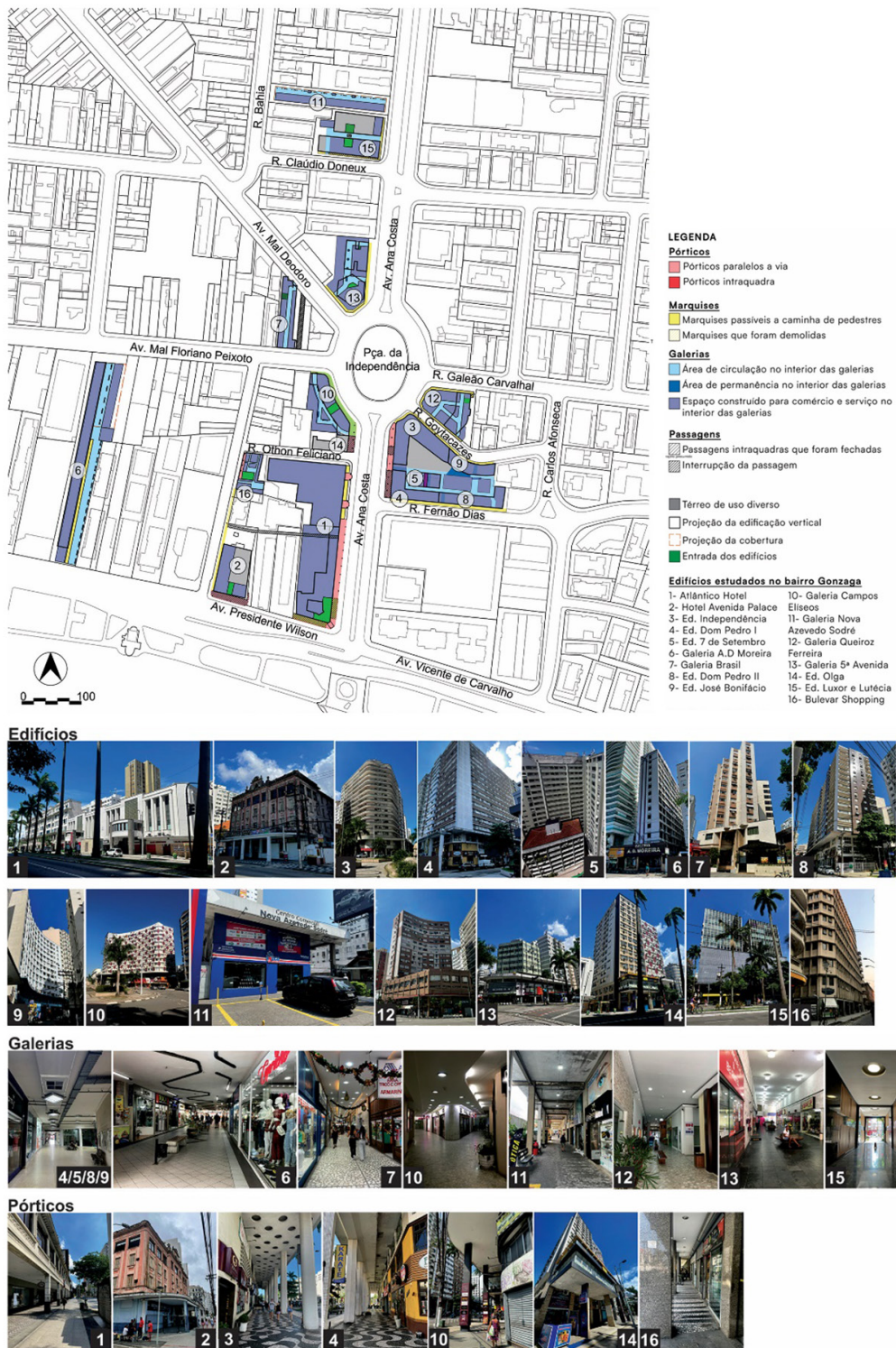


Figura 2: Localização dos edifícios estudados e dispositivos identificados. Fonte: Elaborado pelos autores, com fotografias de 2024.

Foram identificadas áreas de circulação e de permanência nas galerias e sob pórticos e marquises, também demarcando duas passagens intraquadra já fechadas. Com uma única exceção, os pórticos são paralelos à via pública, com a projeção do perímetro externo da laje, apoiada por pilares, coincidindo com o alinhamento frontal do lote. Pórticos conectam dois logradouros no único caso em que não são paralelos à via. Em apenas um caso o corpo do edifício se projeta sobre pórticos, como ocorre em edifícios no centro da cidade. Todas as galerias se localizam em térreos e apenas uma não está vinculada a um condomínio vertical.

Não foi identificado regramento específico sobre construção de pórticos e galerias para o Gonzaga, nem ficou suficientemente claro em que medida a relação entre empreendedores e Poder Público levou a essas soluções. Mas as marquises, disseminadas pelo bairro, eram exigidas para todos os edifícios comerciais em zona comercial, pelo art. 169 do Código de Edificações, Lei nº 3.530/1968 (SANTOS, 1968b).

Para avaliar a qualidade dos espaços para circulação e permanência em galerias, pórticos e marquises, foram aferidas as dimensões principais para possibilitar circulação desimpedida e fruição do espaço de permanência dos pedestres, identificando-se obstruções à circulação.

Pórticos e marquises no período dos cassinos

Com a ocupação da orla de Santos, no início do século XX, o Gonzaga concentrou a construção de edifícios hoteleiros voltados ao turismo balneário de elite e aos jogos, legalizados nos anos 1920. Nesse período, destacavam-se os hotéis Belvedere, Bandeirantes e o antigo Theatro-Casino Parque Balneário, construído em 1908, na esquina das avenidas Ana Costa e Presidente Wilson. Com reformas e ampliações de características ecléticas, este edifício de frente para o mar, agora com 6 pavimentos, transformou-se no Atlântico Hotel Teatro e Cassino, por iniciativa de Lucio Salomone com projeto e reforma de Duarte & Cia, inaugurada em 1922. Nos anos 1930, teve ampliada sua frente para a Av. Ana Costa, compondo conjunto com o teatro e cassino, que ganhou seu aspecto atual, após reforma que lhe conferiu características de arquitetura art déco. Então, foram acrescentados pórticos sob o pavimento com fachada envidraçada, em parte da fachada principal do hotel voltada para a Av. Ana Costa, até o alinhamento frontal. No edifício do teatro os pórticos só existem nas duas entradas principais, mas marquises garantem o *continuum* com os pórticos do hotel, inclusive na fachada voltada para a praia, onde se transformou em vitrine de loja, nos anos 1990, eliminando a circulação protegida de pedestres². Nos anos 1940, uma balastrada fechou o perímetro das mesas do restaurante do hotel, na esquina, isolando a baía de veículos sob o pórtico, quebrando a continuidade do percurso coberto. Nos anos 1990, foi fechada uma passagem que conectava a Av. Ana Costa com a Rua Marçílio Dias, através do extinto Café Atlântico, no térreo do hotel. A foto 1 da Figura 2 apresenta seu trajeto presumido. Em 2004, o conjunto foi tombado pelo Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico de Santos (Condepasa).

² A Revista Acrópole (1941, p. 303) apresenta a configuração atual do Atlântico Hotel, exceto pelo fechamento dessa marquise.

³ Informação do filho de Manoel Dias Marcelino, embora no processo conste a autoria do arquiteto Antonio Alves.

Na mesma quadra, de frente para o mar, na esquina da Av. Presidente Wilson e Rua Marçílio Dias, em 1930 foi construído o Hotel Avenida Palace, com quatro pavimentos. Empreendimento do imigrante português Manoel Dias Marcelino, foi projetado por Eduardo Correia da Costa (MORAES; MATTOS, 2007)³. Pelos processos administrativos consultados, inicialmente não havia marquise na lateral e pórtico na frente.

Segundo Moraes e Mattos (2007, p. 40), a “licença para construção da marquise que contorna o prédio” foi solicitada em 1941. Em 2008, o edifício foi tombado pelo Condepasa, com proteção limitada às fachadas frontal e lateral. Adquirido por grupo imobiliário, suas atividades foram encerradas em 2018 e atualmente se encontra em mal estado de conservação. Há apenas um templo religioso no térreo, que ocupa parte dos pórticos com estacionamento de veículos, onde foi o restaurante do hotel.

Na mesma testada voltada para o mar, entre os hotéis Atlântico e Avenida Palace, já existiam os hotéis Belvedere e Bandeirantes, substituídos nos anos 1960 por edifícios verticais, que quebraram a harmonia do desenho do conjunto. Antes da demolição, o Belvedere, também construído por Manoel Marcelino, foi descaracterizado por reforma.

Pórticos e marquises nos térreos desses 4 hotéis foram acrescentados a partir dos anos 1930, mas nunca houve percurso contínuo nessa frente de quadra devido aos muros divisórios e recuos frontais dos edifícios. Nos hotéis Belvedere e Bandeirantes, os pórticos foram acrescentados após a 2ª Guerra Mundial, com desenho que destoava da arquitetura eclética dos edifícios. A falta de conexão entre esses elementos indica a inexistência de regramento específico de conjunto. Os edifícios dos dois hotéis remanescentes foram erigidos sob a vigência da Lei nº 675/1922, Código de Construções do Município (SANTOS, 1924), que não tratava da construção de pórticos. Mesmo no caso de reformas entre 1945 e 1956, quando vigorava o Decreto-lei nº 403/1945, Código de Obras do Município (SANTOS, 1946), não se identificou regramento para construção de pórticos no Gonzaga. Com este objetivo a norma apenas se ocupava do Centro.

Verticalização e galerias comerciais

Entre 1940 e 1970, edifícios de apartamentos para veraneio passaram a ser construídos na orla de Santos e o Gonzaga consolidou-se como segundo centro da cidade, transformando radicalmente a paisagem no setor estudado. Nos anos 1950, o bairro já contava com os primeiros condomínios verticais com pórticos em térreos livres. Em 1956, o Código de Obras foi alterado pela Lei nº 1.831 (SANTOS, 1956), que em seu art. 38 (grifo nosso), previa que fossem aprovados, “para determinados logradouros das Zonas Comerciais e para logradouros ou trechos de logradouros de caráter comercial das demais Zonas, projetos de galerias formando passeios cobertos pelos pavimentos elevados dos edifícios”, por meio de decreto-executivo. Em seu § 1º, o artigo estabeleceu que os projetos deveriam compreender, “não só o estabelecimento de galerias, mais, também, a fixação da forma e dimensões uniforme exatas para os vãos ou arcadas de acesso às mesmas, a serem observadas em toda extensão de um logradouro ou em trechos de logradouros”. E o § 2º vedava “balanço avançado sobre o alinhamento do logradouro” e determinava que “o passeio da galeria deverá situar-se na linha de propriedade particular”. Portanto, desde então, havia dispositivo legal de desenho urbano, que jamais produziu efeitos em Santos, nem mesmo no Centro, para o qual se evoluiu para regramento mais detalhado. Para áreas comerciais fora do Centro, como o Gonzaga, não foram identificados regulamentos, mas a menção ao balanço demarcava claramente o limite dos pórticos a serem construídos, podendo ter afetado os edifícios estudados, que não se projetam sobre calçada pública. Como não incidiu norma específica sobre pórticos no bairro, é possível que incorporadores estivessem procurando reproduzir modelo já utilizado em cidades como São Paulo e Rio de Janeiro, como exposto em Carriço e Salvi (2019).

⁴A exceção se dá com o edifício residencial Dinorah, na esquina com a Rua Carlos Afonseca, com pequeno trecho de pórticos no térreo, que sofreu intervenções, interrompendo a livre circulação.

Neste período, foi determinante a atuação de empreendedores locais, como Luiz Dias Marcelino, filho de Manoel Dias Marcelino, que em 1954 construiu o Edifício Independência, na esquina da Av. Ana Costa e Rua Goitacazes, de frente para a Praça da Independência (foto 3 da Figura 2). O edifício, projetado pelo eng. E. Correa da Costa Jr., com 15 pavimentos, possui pórticos voltados para a Av. Ana Costa, sob laje acima da sobreloja. Os demais pavimentos possuem unidades residenciais. Nessa área a verticalização somente foi permitida pela Lei nº 1.831/1956, o que indica imprecisão da informação cadastral sobre o ano de construção. O Independência foi o primeiro de 5 edifícios, que consolidaram um sistema de pórticos e marquises articulado a galeria comercial na mesma quadra⁴. Na fachada voltada para a Rua Goytacazes, o edifício possui marquise, que permite a continuidade do percurso de pedestres até o edifício José Bonifácio, construído depois, com marquise na mesma altura. Atualmente, na frente para a avenida, a circulação sob os pórticos é obstaculizada por floreiras, mesas de restaurantes e estacionamento de motocicletas, diminuindo a dimensão do espaço para pedestres. Com exceção de parte da esquina, não foram encontrados desenhos do térreo, obrigando ao levantamento *in loco* dos pórticos.

⁵ Empreendimentos originados em 1960, mas com projeto modificativo aprovado uma década depois.

Mesmo sem regramento específico sobre pórticos, o efeito de conjunto da frente para a avenida foi garantido com a construção do Edifício Dom Pedro I, de 1964. Incorporado pela Santos-São Paulo Empreendimentos Imobiliários S.A. e construído pela Arena Arquitetura Engenharia Ltda. junto com o edifício 7 de Setembro, no interior da mesma quadra. No térreo começou a ser construída a Galeria Ipiranga, a primeira da série. Com a conclusão dos edifícios D. Pedro II e José Bonifácio, de 1971⁵, concluiu-se a construção da galeria, com acessos internos aos pavimentos e externos em três faces de quadra. A planta do térreo do Ed. D. Pedro I já indicava previsão do prolongamento dessa galeria no térreo do Ed. D. Pedro II, cuja fachada principal volta-se para a Rua Fernão Dias, compondo percurso coberto por marquise sobre calçada, em continuidade à do D. Pedro I. O conjunto dos 4 edifícios, com 17 pavimentos, é projeto do arquiteto Paulo Viriato Correa da Costa, sócio da Arena.

⁶ Respectivamente revogados em 1998 e 1993.

Em 1968, foram sancionados o Plano Diretor Físico do Município, Lei nº 3529 (SANTOS, 1968a) e o Código de Edificações, Lei nº 3.530 (SANTOS, 1968b)⁶. O primeiro obrigava a adotar “galerias” sobre calçada no Centro e o segundo detalhava as dimensões para cumprir essa exigência, mas ambos não continham regulamentos específicos para o Gonzaga. Demonstrando preocupação com o desenho urbano, o Código de Edificações, em seu art. 153, estabeleceu que “galerias formando passeios serão construídas nos logradouros que a Lei de Plano Diretor Físico deste Município permitir e obedecerão a projetos específicos aprovados pelo órgão competente da Prefeitura”. Seu § 1º previa que os edifícios que tivessem esses “passeios cobertos pelos pavimentos superiores, formando galerias” deveriam ter, obrigatoriamente, 5,00m de largura, medidos do alinhamento do logradouro para dentro do lote; 7,50m de altura; pilares construídos no alinhamento do logradouro, com 0,65m por 0,65m de seção e espaçamento entre colunas de 4,00m, no mínimo. O § 2º exigia que os “meios pilares externos, que fiquem ligados aos edifícios vizinhos, deverão formar plasticamente uma única peça”, o que se observa entre os edifícios Independência e D. Pedro I. O § 3º não permitia pilares que obstruíssem espaços livres sob as galerias, que deveriam ser contínuas. O § 4º estabelecia que nas faces dos pilares e na face externa dos pavimentos sobre a galeria, não seriam “permitidas quaisquer saliências ou corpos balanceados”.

Na Subseção II do Código, “Das Galerias Internas”, 182 anos após a construção da Galeria de Madeira do Palais Royal, a primeira de Paris, de forma inédita a lei dispôs sobre o modelo que se disseminou no Gonzaga, embora o Plano Diretor não fizesse menção ao bairro. Seu art. 154 (grifo nosso) previu que “As galerias internas, ligando vias através de edifícios”, deveriam ter largura mínima de 4,00m, pé direito mínimo de 3,00m, “não servirem de hall para elevador nem de escadas de acesso a edifício e terem iluminação atendida por meio das aberturas de acesso”. O art. 155 previu que no pavimento térreo de edifícios comerciais poderia ser permitida a “abertura de galeria interna”, para dar acesso aos compartimentos destinados a lojas e sobrelojas, desde que sua profundidade não ultrapasse dez vezes a sua largura, e que a largura e o pé direito mínimos fossem iguais aos fixados no artigo anterior. Adiante será avaliado se as galerias construídas desde 1968 obedeceram a este dispositivo.

A Incorporadora Invicta S.A. e a construtora Lanhoso Martins S.A. entregaram, em 1969, a Galeria A. D. Moreira, cujo corredor conecta a Av. Presidente Wilson, avenida da orla, e a Av. Marechal Floriano Peixoto, de grande vitalidade comercial. Localizada no térreo de edifício com 14 pavimentos e com unidades residenciais acima, a galeria difere das demais, pois grande parte da sua circulação, no recuo lateral do edifício, é descoberta. Essa galeria é uma das duas do bairro com nível do térreo elevado devido a subsolo para garagem, exigindo acessos por escadas e rampas, que dificultam a acessibilidade, mas não impedem a intensa circulação intraquadra. A parte da galeria voltada para a Av. Marechal Floriano Peixoto possui lojas em ambos os lados, com corredor central coberto. O bloco de lojas do lado leste do térreo, com sobrelojas e triplo de comprimento da parte coberta, tem circulação e acesso protegidos pela projeção em balanço do edifício sobre o recuo. Recentemente, foi fechado espaço de permanência, parcialmente ocupado por quiosque comercial, na parte posterior do bloco coberto, junto à divisa leste do lote. Os acessos aos pavimentos do bloco vertical se dão por portarias na área coberta e na aberta para o recuo lateral.

Também com nível do piso do corredor elevado, devido à existência de subsolo, no mesmo ano foi construído o Edifício Vera Cruz, por Guilherme da Rocha Alves Moreira, com projeto de Carlos Hernandez Aécio Mailão. O edifício tem a Galeria Brasil no térreo, com sobrelojas e 11 pavimentos residenciais, conectando as avenidas Marechal Floriano Peixoto e Marechal Deodoro. O desnível também não afeta a intensidade da circulação de pedestres. Em lote estreito, com lojas nos dois lados do corredor interno e portaria de acesso aos pavimentos, a solução projetual otimiza a frente comercial. A inexistência de plantas do térreo nos processos administrativos pesquisados exigiu o levantamento *in loco*. Junto à sua divisa sul ficava a outra passagem intraquadra eliminada.

Em 1970, a Arena construiu o edifício e galeria Campos Elíseos, com 14 pavimentos e galeria no térreo, na confluência da Praça da Independência e avenidas Ana Costa e Marechal Floriano Peixoto, com projeto do arquiteto Paulo Viriato Correa da Costa, o mesmo dos edifícios Independência e da Galeria Ipiranga. A galeria possui lojas voltadas para o exterior e interior, com acesso aos pavimentos pela rua e pelo corredor interno. O edifício possui 2 pavimentos com sobrelojas e pavimentos-tipo com unidades residenciais. O alinhamento do lote acompanha a geratriz elíptica da praça e, sem recuo frontal, sua fachada compõe conjunto com outros edifícios da praça que seguem a geratriz. A frente voltada para a Avenida Ana Costa é dotada

de pórticos que se harmonizam com os do vizinho Edifício Olga. A marquise sobre a calçada na frente da praça prolonga a laje dos pórticos, acima do segundo pavimento de sobrelojas, e segue a curva da esquina da Av. Marechal Floriano Peixoto, até a divisa com o lote vizinho. Os acessos da galeria se dão pela frente voltada para esta via e sob os pórticos da Av. Ana Costa. A circulação interna e parte das lojas da galeria localizam-se nos fundos da área de projeção do edifício no térreo e são cobertas por laje. Somente as lojas voltadas para o exterior, também com frente para o corredor interno, encontram-se sob esta projeção. Esse corredor também reproduz a curva da praça, bifurcando-se e dando origem a outros corredores. Com boa largura e bancos distribuídos por praticamente todo o percurso, a Campos Elísios possui circulação intensa no período comercial. Como outras galerias do bairro, vem passando por mudanças, com instalação de ar-condicionado e serviço de vigilância, criando condição similar a um pequeno centro comercial.

No mesmo ano, a Arena também construiu a Galeria Nova Azevedo Sodré, hoje denominada “Centro Comercial”, cujo responsável foi Luís Dias Marcelino, da família promotora do Hotel Avenida Palace. É a única construção horizontal estudada. Assim como as galerias A. D. Moreira e Brasil, possui corredor único conectando a Av. Ana Costa à Rua Bahia, mas com apenas uma fileira de lojas no lado sul do corredor. Diferentemente das outras, tem circulação coberta por laje apoiada em colunas, formando pórticos ao longo da circulação aberta para o recuo lateral norte do edifício, com fechamento apenas do muro de divisa do lote. Ao longo do corredor, com ventilação e iluminação naturais, são distribuídos bancos fixos, entremeados por canteiros, proporcionando áreas de permanência. Pequenos quiosques foram construídos nesse espaço, reduzindo a área livre.

Em 1972, a Elacap Incorporações e Construções Ltda. construiu o edifício e galeria 5ª Avenida, projetado pelos arquitetos Roberto Monteiro e Rodolpho Mansueto Dini. A galeria situa-se no térreo do edifício, na confluência da Praça da Independência com as avenidas Ana Costa e Marechal Deodoro, com algumas amenidades nos corredores. O empreendimento se caracteriza pela fusão do espaço de recuo frontal do edifício com a calçada da Avenida Ana Costa e da praça, criando generoso calçadão com fachada ativa, interrompido pelo edifício vizinho⁷. Existe marquise nas três frentes do edifício. A circulação interna conecta as avenidas, por meio de um corredor principal e dois menores. O edifício possui bloco horizontal, com a galeria, sobreloja e dois pavimentos de garagens e, sobre ele, dois blocos verticais, ambos com acesso interno pela galeria, respectivamente com 10 pavimentos residenciais e 5 comerciais. Com planta hexagonal, este último rompe a continuidade do desenho urbano do alinhamento oeste da praça, observado pelos edifícios Campos Elíseos e Aurora que acompanham sua geratriz.

A galeria Queiroz Ferreira foi construída no mesmo ano, pela Soc. de Eng. Lima Otero Ltda., com frente para a Praça da Independência e para as Ruas Galeão Carvalhal e Goytacazes. Com acessos por essas ruas, seus corredores prolongam o percurso da Galeria Ipiranga. As marquises, em todo o perímetro externo, cobrem a calçada da Rua Goytacazes e o recuo frontal do edifício, voltado para a Rua Galeão Carvalhal e para a praça, formando um calçadão, mas são mais baixas que as dos edifícios Independência e José Bonifácio, na Rua Goytacazes, sugerindo inexistência de padrão normativo para marquises. Com 16 pavimentos ao todo, sobre o bloco horizontal com galeria,

⁷ Há potencial de continuidade do calçadão, pela fusão dos grandes recuos frontais até a esquina da Rua Tolentino Figueiras.

mais um pavimento com salas comerciais e dois com garagens, o edifício possui bloco vertical residencial com acesso pelo corredor interno e recuado da fachada principal, também ocasionando a quebra do desenho urbano da Praça da Independência. Em seus corredores não há mobiliário fixo, reforçando o caráter de passagem, embora estabelecimentos de alimentação promovam alguma animação. Recentemente foram construídos sanitários em um dos acessos, prejudicando a circulação, em desrespeito ao Plano de Mobilidade e Acessibilidade Urbanas, que protege a circulação das galerias do Gonzaga.

Em 1977, a Construtora Hora construiu o Edifício Olga, com 15 pavimentos, na esquina da Av. Ana Costa e do calçadão da Rua Othon Feliciano, com unidades comerciais nos pavimentos-tipo e no térreo, com pórticos voltados para a avenida, em continuidade aos do Edifício Campos Elíseos. Mas a distância intercolúnio dos pórticos difere, embora a maior distinção entre ambos seja a utilização do espaço sob os pórticos do Edifício Olga, pela construção de um avanço da sobreloja, que se estende até o alinhamento frontal do lote, reduzindo o pé-direito sob os pórticos e rompendo a harmonia com o edifício Campos Elíseos. Evidenciando desinteresse em padronizar o desenho urbano, a Prefeitura autorizou este avanço, aceitando argumento de que a área envidraçada sobre os pórticos do Atlântico Hotel também avançava até o alinhamento. Outro problema verificado é a obstrução parcial da circulação sob os pórticos, em horário comercial, por bancas das lojas do térreo.

Os outros dois edifícios estudados evidenciam o declínio da qualidade espacial das galerias. Em 1983, junto à Galeria Nova Azevedo Sodré, na esquina da Avenida Ana Costa e Rua Claudio Doneux, foi inaugurado o conjunto de edifícios Luxor e Lutécia, com 10 pavimentos, sendo um bloco de embasamento com lojas no térreo, sobrelojas e três andares de garagem, sobre o qual existem dois blocos com salas comerciais a partir do 5º pavimento, cujos acessos se dão por conjuntos de elevadores nos dois lados do corredor da galeria. O térreo tem passagem pouco convidativa em forma de “L” conectando as vias, pela ausência de aberturas das unidades comerciais para seu interior, com iluminação sóbria e aspecto corporativo. O único espaço de permanência é um café, nos fundos do térreo. Externamente, na frente para a Rua Claudio Doneux, foi acrescido espelho d’água sob a marquise, provavelmente para afugentar a população de rua. No recuo frontal para a avenida, mãos francesas de concreto apoiam a marquise sobre o recuo que se funde com a calçada, onde canteiros reduzem a área livre do calçadão.

O último empreendimento estudado, o Bulevar Shopping, de 1992, na esquina do calçadão da Rua Othon Feliciano com a Rua Marcílio Dias, possui 11 pavimentos e não tem recuos frontais. Construído pela família de Lúcio Salomone, do Atlântico Hotel, no térreo há uma galeria com características da arquitetura efêmera, pois com exceção de uma loja voltada para a rua, não há espaço fixo para os pequenos estabelecimentos comerciais no interior, separados por divisórias, a maioria de comércio de eletrônicos. A largura exígua dos corredores-desestimula a circulação e na frente para a Rua Marcílio Dias há pequeno espaço sob pórticos, sob o corpo do edifício, caso único dentre os estudados, com pé direito baixo e pouco utilizado. Não foram localizados processos administrativos com o projeto do edifício, tornando necessário o levantamento do pavimento térreo.

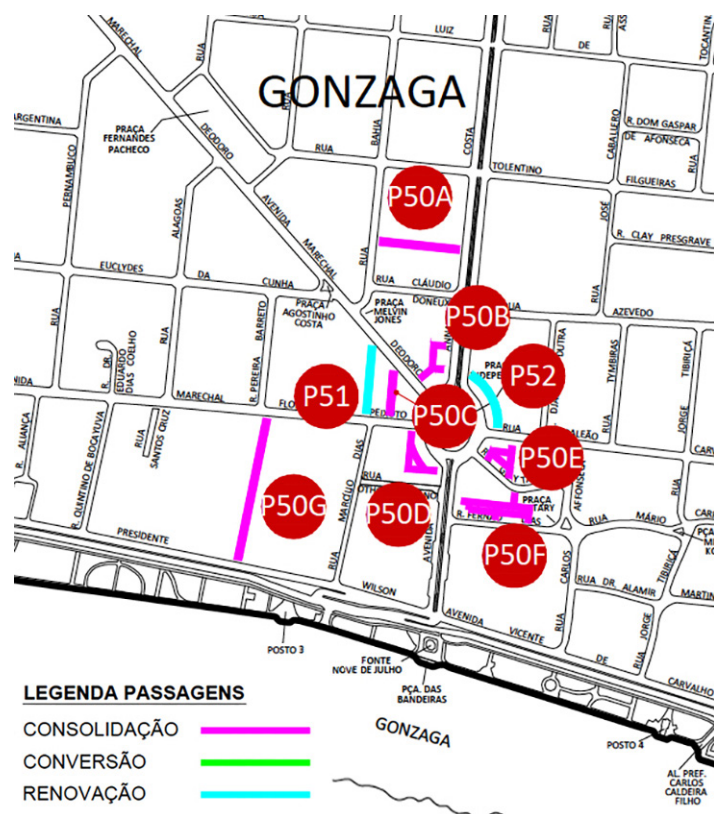


Figura 3: Passagens do Plano de Passagens no setor urbano estudado. Fonte: SANTOS (2019, Anexo II).

Este sistema de galerias foi reconhecido pela importância para a mobilidade ativa, tornando-se objeto do Plano de Mobilidade e Acessibilidade Urbanas (SANTOS, 2019), que protege 7 dentre as 9 galerias analisadas, em magenta na Figura 3, que mostra parte do mapa do Plano. Em azul claro, o plano prevê novas passagens em caso de novas incorporações.

Análise quantitativa e qualitativa

A seguir apresenta-se a síntese da análise espacial dos casos estudados, privilegiando-se os dados mais relevantes para a possibilidade de circulação desimpedida e fruição do espaço, como suporte para a permanência dos pedestres. A Tabela 1 contém as dimensões de pórticos, galerias e marquises de cada edifício. O Atlântico Hotel é o que oferece maior área para caminhada, mas tem a maior obstrução de circulação sob a marquise, devido à construção de vitrine e de balaustrada do restaurante. Exceto no Ed. Luxor, onde espelho d'água obstruiu cerca de 63% da área, não foram observadas obstruções significativas de circulação sob outras marquises estudadas. Sob os pórticos, obstruções e ocupações são mais comuns, com mais de 1/4 da área total. No Ed. Olga, a maior parte da área sob pórticos é usada como extensão de lojas e o espaço restante é exíguo, embora o comércio movimentasse o local. O mesmo ocorre com o Ed. Dom Pedro I, em que mesas de restaurantes ocupam parte do espaço, mas a circulação ao redor mantém a vitalidade urbana. Na sequência, sob os pórticos do Ed. Independência, há motos estacionadas em frente do cinema desativado e floreiras no acesso à portaria do edifício obstruindo a circulação. O espaço sob os pórticos do Hotel Avenida Palace está completamente obstruído por correntes e estacionamento

PÓRTICOS E MARQUISES											
Prédio	Distância entre os eixos dos pilares (m)		Pé direito		Área total sob pórtico/marquise (m²)		Área de circulação desobstruída (m²)		Área de circulação obstruída (m²)		Área passível de caminhada (área de circulação desobstruída + área da via pública) (m²)
			Marquise	Pórtico	Marquise	Pórtico	Marquise	Pórtico	Marquise	Pórtico	
Hotel Atlântico	5,00	7,00	3,85	3,80	210,00	350,00	-	350,00	210,00	-	737,00
Hotel Avenida Palace	3,60	12,40	4,60	4,60	71,00	172,00	71,00	-	-	172,00	172,00
Ed. Independência	7,20		8,00	8,00	141,00	129,00	141,00	96,00	-	33	360,00
Ed. Dom Pedro I	5,67		8,20	8,00	110,00	152,00	110,00	39,00	-	113,00	216,00
Ed. 7 de setembro	-		-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ed. Dom Pedro II	-		8,20	-	150,00	-	150,00	-	-	-	180,00
Ed. José Bonifácio	-		8,20	-	84,00	-	84,00	-	-	-	84,00
Galeria A. D. Moreira	-		-	-	-	-	-	-	-	-	-
Galeria Brasil	-		-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ed. Campos Elíseos	5,90		8,00	8,00	185,00	57,00	185,00	57,90	-	-	461,28
Galeria Nova Azevedo Sodré	3,65		-	5,00	-	481,00	-	481,00	-	-	646,60
Ed. Queiroz Ferreira	-		5,00	-	185,00	-	178,30	-	6,70	-	462,11
Ed. 5ª Avenida	-		8,00	-	236,00	-	236,00	-	-	-	628,64
Ed. Olga	7,00		-	5,50	-	75,00	-	-	-	75,00	141,00
Ed. Luxor	-		5,43	-	138,00	-	61,00	-	77,00	-	161,00
Bulevar Shopping	3,90		-	2,70	-	50,00	-	47,45	-	2,55	122,30
TOTAL					1510,00	1466,00	1216,30	1071,35	293,70	395,55	4371,93

PASSAGENS E GALERIAS					
Prédio	Largura da passagem - média	Pé direito	Área total (m²)	Área de circulação (m²)	Área de permanência coberta (m²)
Ed. Dom Pedro I Ed. 7 de setembro Ed. Dom Pedro II Ed. José Bonifácio	3,60	3,79	781,89	735,70	46,19
Galeria A. D. Moreira	8,75	3,30	1650,35	1410,59	79,05
Galeria Brasil	3,90	3,10	224,57	224,57	-
Galeria Campos Elíseos	3,35	2,92	228,60	216,60	12,00
Galeria Nova Azevedo Sodré	3,70	5,00	489,40	327,09	162,31
Galeria Queiroz Ferreira	3,00	3,91	272,15	272,15	-
Galeria 5ª Avenida	4,50	5,72	396,42	383,12	13,30
Ed. Luxor	4,50	4,80	348,92	270,78	78,14
Bulevar Shopping	1,30		165,98	165,98	-
TOTAL			4558,28	4006,58	390,99

Tabela 1: Dimensões de Pórticos e Marquises. Fonte: Elaboração própria, 2021.

Tabela 2: Dimensões de Passagens e Galerias. Fonte: Elaboração própria, 2021.

de veículos diante de um templo religioso. Quanto ao disposto no art. 153 do Código de Edificações de 1968, observa-se falta de padronização do espaço entre eixos dos pilares dos pórticos, como no Hotel Avenida Palace e na Nova Azevedo Sodré, respectivamente construídos antes e durante de sua vigência. A seção dos pilares também varia bastante no Atlântico Hotel e no Ed. Olga, respectivamente construídos antes e durante sua vigência. O Ed. Olga e a Nova Azevedo Sodré não atendem aos 7,50m de pé direito sob pórticos.

A Tabela 2 mostra que, na maioria dos casos, a largura média dos corredores das galerias fica abaixo dos 4,00m exigidos no art. 154 do Código de 1968. São exceções as galerias A. D. Moreira e 5ª Avenida e o Ed. Luxor, construído após a revogação

do Código. A parte coberta da Galeria A. D. Moreira possui amplo corredor, com 7,00m de largura, com lojas em ambos os lados, beneficiando o fluxo de pessoas. Porém, o Bulevar Shopping, construído na vigência do Código, não o respeita, com exígua largura média, devido ao caráter flexível do *layout* do térreo. Quanto ao pé direito mínimo de 3,00m previsto no artigo, cinco galerias atendem a essa exigência: Ipiranga, Brasil, Nova Azevedo Sodré, 5ª Avenida e Edifício Luxor, sendo a primeira anterior ao Código e a última posterior. Chama atenção a Galeria 5ª Avenida, com o generoso pé direito de 5,72m e pelas áreas com bancos destinadas a alimentação, no centro da circulação, com iluminação convidativa, tornando o caminhar mais agradável.

A Nova Azevedo Sodré se destaca pelo corredor sob pórticos e pela área de permanência, com 33% do espaço total. Embora quiosques recentemente construídos reduzam essa área, a largura e o pé direito alto do corredor interno, com bancos ao longo do percurso, atraem transeuntes para a passagem entre vias com tráfego intenso, um dos requisitos apontados por Geist (1983).

Na maior parte, as galerias procuram abrigar comércios atrativos, que criam pontos de interesse para pedestres, evitando iluminações sóbrias que tornam o ambiente inóspito e vulnerável. Mas a Galeria Ipiranga, apesar de conectar três vias e ter área de permanência generosa, apresenta alguns comércios desatualizados e iluminação inadequada, não gerando fluxo significativo de pedestres.

O estudo apontou a inexistência de projeção de pórticos sobre calçada pública no Gonzaga, conforme dispunha o art. 38, § 2º, da Lei nº 1.831/1956 (SANTOS, 1956), e 6 edifícios com marquises projetadas sobre essas calçadas: Independência, Avenida Palace, D. Pedro I, D. Pedro II, José Bonifácio e Queiroz Ferreira. Também foram registrados 6 casos de marquises sobre recuo frontal, que se fundem com a calçada, sugerindo a valorização do desenho urbano e da caminhabilidade pelos empreendedores, ao dar uso público para área privada: Atlântico Hotel, Campos Elíseos, Queiroz Ferreira, 5ª Avenida, A. D. Moreira e Luxor. Portanto, mesmo sem regramento específico sobre pórticos e galerias para o bairro e tendo a legislação imposto a construção de marquises sobre calçada em áreas comerciais, efetivou-se a criação de um sistema de percurso coberto não padronizado, na sua área mais comercial, com pórticos e marquises cobrindo amplas áreas de circulação, prolongadas por marquises.

Das características identificadas por Geist (1983), com exceção da iluminação por teto de vidro, as demais foram encontradas nas galerias estudadas. A não identificação de norma que obrigasse a construção de galerias comerciais nos edifícios com térreo livre, no Gonzaga, permite supor que seus promotores tenham adotado a estratégia de ampliação da frente comercial interna ao lote, mencionada por Benjamin (2018) para o caso de Paris dos séculos XVIII e XIX. Quanto aos pórticos, verificou-se a ausência de um regramento que garantisse a continuidade e harmonia do desenho urbano, como verificado por Bocchi (1990) no caso de Bolonha, ainda que algumas tentativas nesse sentido possam ser atribuídas aos empreendedores. No tocante às referências externas, a concomitância da produção de pórticos e galerias no Rio de Janeiro e São Paulo parece ter influenciado no caso de Santos.

Conclusão

Os resultados apresentados demonstram a relevância do papel normativo do Poder Público e da atuação de agentes privados da produção imobiliária, para a garantia de integração entre arquitetura e urbanismo apoiada em diretrizes de desenho urbano voltado às pessoas, buscando a melhoria da qualidade de vida na cidade.

Embora a relação entre os agentes promotores e o Poder Público nem sempre tenha ficado clara na leitura dos processos, o estudo identificou um tipo de produção imobiliária que consolidou trajetos caminháveis através de quadras e sob pórticos e marquises em testadas de lotes no Gonzaga, qualificando o percurso do pedestre e dando identidade ao bairro. Ao tornarem os limites entre público e privado mais porosos, esses tipos edifícios democratizaram o uso do espaço urbano, promovendo a apropriação pública do espaço privado.

Não foram identificadas normas específicas para a produção desses tipos edifícios no Gonzaga, mas provavelmente o Código de Edificações de 1968 tenha orientado parte da produção de galerias. Também se pode afirmar que, desde os anos 1930, empreendedores vislumbraram os benefícios da adoção de marquises e pórticos visando criar espaços protegidos de circulação e permanência diante dos estabelecimentos hoteleiros. E, no pós-guerra, no setor da Praça da Independência, responsáveis por empreendimentos majoritariamente verticais, construíram galerias nos térreos livres de novos edifícios, algumas articuladas a pórticos, como estratégia para aumentar ganhos com a exploração comercial dos espaços, beneficiando-se com a conexão de vias intensamente movimentadas, como apontou Geist (1983).

Pode-se afirmar que a articulação entre pórticos e galerias comerciais melhorou a qualidade da caminhabilidade e estimulou o fluxo de pedestres na área focal do Gonzaga, colaborando para consolidá-lo como segunda centralidade de Santos.

Com a identificação dos responsáveis por projetos e construções, observou-se que a maior parte desses agentes era local e alguns comuns aos empreendimentos, o que pode ter contribuído para a reprodução do modelo de pórticos e galerias, provavelmente inspirado em experiências como as do Rio de Janeiro e São Paulo.

A ausência de parâmetros específicos para a produção dos pórticos e marquises contribuiu para seu caráter desuniforme, prejudicando a legibilidade do conjunto, no nível do pedestre, embora, em alguns casos, pareça ter havido desrespeito à legislação.

As galerias ocupam a maior área no setor estudado, fato compreensível, pois era o tipo edifício mais atrativo para os negócios, beneficiado pelo desenvolvimento do hábito de consumir e flunar cortando caminho pelo interior das quadras, da crescente classe média da cidade. Em relação aos pórticos, apesar da inexistência de regramento específico, observam-se tentativas de integração entre projetos, por parte de alguns promotores, mas com resultado limitado. Quanto às condições atuais desses espaços, os pórticos apresentam os maiores problemas de obstrução da circulação. Mas as marquises seguem cumprindo a função prevista, contribuindo para a conexão entre o tecido urbano e o sistema de pórticos e galerias, com exceção de uma intervenção higienista pontual observada.

A atenção do Plano de Passagens de Santos para as galerias do Gonzaga demonstrou a importância fundamental que têm para a manutenção da identidade do bairro, garantindo a circulação e a fruição dos espaços de conexão intraquadra. Mas é importante que seus dispositivos protetivos sejam observados.

O estudo permitiu, ainda, identificar possibilidades de ampliação da mobilidade ativa e criação de novas áreas de uso público para permanência e fruição no setor urbano, no contexto atual de alta densidade construtiva. Portanto, é desejável a ampliação do alcance dos regramentos voltados à socialização e à caminhabilidade, apoiados em melhor fiscalização e manutenção para que o sistema existente não se degrade. O modo como a cidade é desenhada influencia a vida e o relacionamento das pessoas e a integração entre arquitetura e urbanismo é essencial para qualificar este desenho, potencializando as relações sociais e melhorando a vida das pessoas.

Referências bibliográficas

- ATLÂNTICO Hotel. *Revista Acrópole*, ano IV, n. 44, dezembro, 1941, p. 303-310. Disponível em: <<http://www.acropole.fau.usp.br/edicao/44>>. Acesso em: 23 out. 2023.
- BENJAMIN, Walter. *Passagens*. Belo Horizonte: UFMG, 2018.
- BOCCHI, F.; SMURRA, R. (orgs.). *I Portici di Bologna nel Contesto Europeo*. Bolonha: Lucca Sossella Edizione, 2015.
- BOCCHI, F. *I Portici di Bologna e l'Edilizia Civile Medievale*. Bolonha: Grafis Edizioni, 1990.
- CARRIÇO, J. M.; SALVI, A. E. *O uso de pórticos no urbanismo greco-romano: a disseminação de uma função de integração urbana*. Campinas: Oculum Ensaios, v. 20, e235176, 2023. <<https://doi.org/10.24220/2318-0919v20e2023a5176>>.
- _____. *Urbanismo sob pórticos no Brasil e suas repercussões: os casos do Rio de Janeiro e Santos*. São Paulo: Vitruvius, Arqtextos, 20 nov. 2019.
- COSTA, A. C.; CARRIÇO, J. M. *O sistema de espaços livres de uso público no bairro do Gonzaga, Santos/SP*. Pórticos, galerias e marquises. Campos dos Goytacazes, Anais do XIV Colóquio Quapá SEL, 2020. p. 1-14.
- DELORME, J.; DUBOIS, A. *Passages couverts parisiens*. Paris: Parigramme, 2014.
- FONTENELE, S. S. *Relações entre o traçado urbano e os edifícios modernos no Centro de São Paulo*. Arquitetura e Cidade (1938/1960). Tese de Doutorado. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo. São Paulo, 2010.
- GEIST, J. F. Arcades. *The history of a building type*. Cambridge: MIT Press, 1983.
- GROS, P.; TORELLI, M. *Storia dell'urbanistica. Il mondo romano*. Roma: Laterza, 2007.
- FRIEDMAN, D. Couvert, Laube, Portico and the Urban Systems of Medieval Founded Towns. In *I portici di Bologna nel contesto europeo*. BOCCHI, F.; SMURRA, R. (orgs.). Bolonha: Luca Sossella, 2015. p. 187-198.
- KAYDEN, J. S. *Private owned public space: the New York City experience*. Nova Iorque: The New York City Department of City Planning, 2000.
- MORAES, G. A.; MATTOS, R. R. S. *O Hotel Avenida Palace: 70 anos na história de Santos*. Santos. Trabalho de Conclusão de Curso apresentado como exigência parcial para obtenção do grau de Licenciatura em História à Universidade Católica de Santos. 2007.
- PALACIO, P. N. *La Plaza Mayor em España*. Papeles de arquitectura española (5). Avila: Fundación Cultural Santa Teresa e Instituto de Arquitectura Juan de Herrera, 2002.

PANERAI, P.; CATEX, J.; DEPAULE, J. *Formas Urbanas*. A dissolução da quadra. Porto Alegre: Bookman, 2013.

SALVI, A. E.; CARRIÇO, J. M.; ALMEIDA, R. de. *Transição entre interior e exterior de edifícios com térreo livre em São Paulo e Nova Iorque*. São Paulo: Revista da Pós FAU USP, 2021.

SANTOS (Município). *Lei nº 1.087, de 30 de dezembro de 2019*. Plano de Mobilidade e Acessibilidade Urbanas do Município. Santos: Diário Oficial de Santos, 31 de dez. 2019. p. 41-69.

_____. *Lei nº 3.530, de 16 de abril de 1968*. Código de Edificações do Município. Santos: Prefeitura Municipal de Santos, 1968b.

_____. *Lei nº 3.529, de 16 de abril de 1968*. Plano Diretor Físico do Município de Santos. Santos: Prefeitura Municipal de Santos, 1968a.

_____. *Lei nº 1.831, de 9 de maio de 1956*. Modifica o título II do Decreto-lei nº 403, de 15 de setembro de 1945. Disponível em: <<https://leismunicipais.com.br/a/sp/s/santos/lei-ordinaria/1956/184/1831/lei-ordinaria-n-1831-1956-modifica-o-titulo-ii-do-decreto-lei-n-403-de-15-de-setembro-de-1945>>. Acesso em: 23 out. 2023.

_____. *Lei nº 1.316, de 27 de dezembro de 1951*. Plano Regulador da Cidade. Santos: Câmara Municipal de Santos, 1951.

_____. *Decreto-lei nº 403, de 15 de setembro de 1945*. Estabelece o Novo Código de Obras do Município. Santos: Prefeitura Municipal de Santos, 1946.

_____. *Lei nº 675, de 28 de junho de 1922*. Código de Construções do Município. Santos: Câmara Municipal de Santos, 1924.

Recebido [Mai. 09, 2024]

Aprovado [Fev. 24, 2025]