

A operação de granéis vegetais sólidos na área do “Corredor de Exportação”, próximo a áreas urbanas densamente habitadas, representa o principal conflito atual na relação cidade-porto de Santos.

Instalações tecnologicamente defasadas, problemas de logística, poluição atmosférica e riscos à saúde e conflitos de interesses são alguns dos fatores que caracterizam essa condição.

Contrariando as leis e planos de expansão do Porto de Santos, que recomendavam a transferência da operação de granéis para áreas distantes de zonas urbanas, o governo federal decidiu pela manutenção dessas operações no local.

Enquanto isso, o Terminal Marítimo de Passageiros do Porto de Santos está instalado entre terminais de granéis sólidos e fica ocioso fora dos períodos de temporada.

O presente artigo tem por objetivo apresentar proposta de harmonização dos interesses dos atores envolvidos.

A Cidade de Santos

Localizada no litoral do Estado de São Paulo – o mais importante do Brasil, economicamente – e distando apenas 80 km de sua capital, Santos ocupa um território de 271 km², sendo 39,4 km² na área insular e 231,6 km² no continente (PMS, 2013).



Localização da Cidade de Santos. (Fonte: Prefeitura de Santos)

A população estimada de Santos é de 433.153 (IBGE, 2013), sendo que o censo realizado em 2010 registrou 419.400 habitantes, 0,7% dos quais na área continental e 99,3% na área insular, resultando numa densidade demográfica de 1.494,26 hab./km², sendo de 10.570,16 hab./km², apenas na área insular.

Segundo dados divulgados pelo Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento PNUD, em 2013, baseados no censo de 2010, do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE, Santos apresenta o 6º melhor Índice de Desenvolvimento Humano Municipal (IDHM) do Brasil (0,840), 3º no Estado de São Paulo.

Segundo a Fundação SEADE, o PIB de Santos - da ordem de R\$ 27,6 bilhões, em 2010 - ocupa o 17º lugar entre os municípios brasileiros, superando várias capitais de estados e, até, estados (PMS, 2013), com sua economia baseada em atividades portuárias e correlatas, serviços e construção civil.

O Porto de Santos. Breve histórico e aspectos legais

Embora exista desde 1543, o Porto de Santos teve como marco oficial de inauguração dos primeiros 260 metros do “Cais do Valongo”, em 2 de fevereiro de 1892, sendo concedido por 90 anos à empresa Companhia Docas de Santos.

Após o término do período de concessão, em 1980, o Governo Federal criou a Companhia Docas de São Paulo - CODESP, empresa de economia mista, de capital majoritário da União, que passou a atuar como autoridade, administração e operadora portuária, condição que permaneceu até 1993, quando as áreas e instalações foram arrendadas à iniciativa privada.

Nesse mesmo ano, foram criados os Conselhos de Autoridade Portuária - CAP, seguindo um modelo de descentralização, com efetiva participação dos atores locais e caráter deliberativo.

Cumprindo essas atribuições, o CAP-Santos aprovou o Plano de Desenvolvimento do Porto de Santos – PDZPS 2006, atualmente em vigor.

Em 2013, o governo federal retirou o caráter deliberativo dos CAP, centralizando as decisões relativas ao sistema portuário brasileiro na Secretaria de Portos da Presidência da República – SEP/PR.

O “Corredor de Exportação”

Cronologia e Contextualização

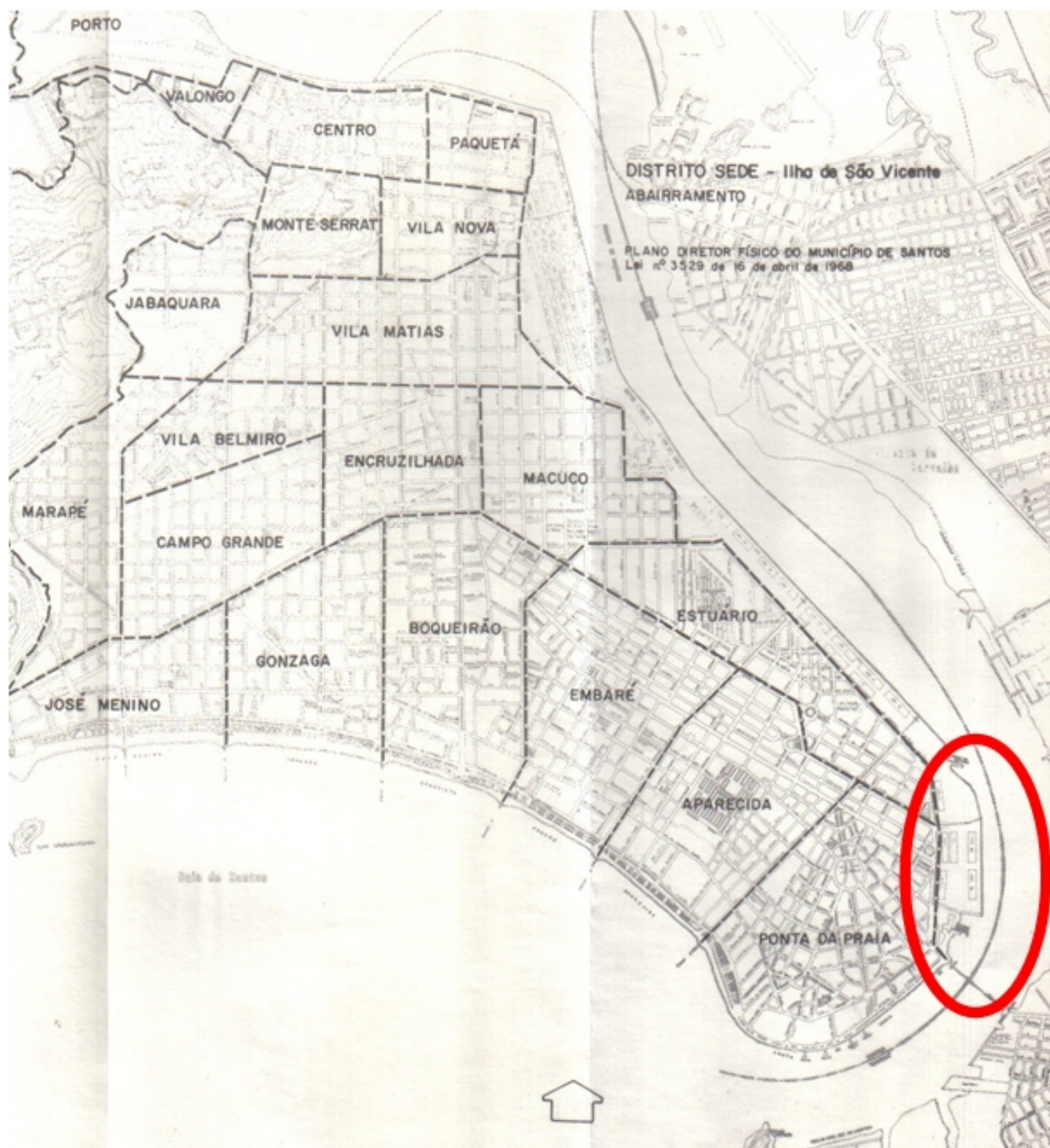
As instalações portuárias destinadas à operação de granéis vegetais sólidos, que passaram a ser conhecidas como “Corredor de Exportação” do Porto de Santos, foram inauguradas em 1973, durante o Regime Militar (1964-1985).

Em função da perda de autonomia da cidade, em 1969, as legislações municipais foram desconsideradas.

A Figura 2 mostra parte da planta de Zoneamento correspondente ao Plano Diretor do Município de Santos de 1968. Nela, a Zona Mista-Leste – ZML é apresentada ao lado da Zona Portuária – ZP. A Figura 3 corresponde a parte da planta de Abairramento que integra o Plano Diretor do Município de Santos de 1968. Em destaque, a área posteriormente ocupada pelo “Corredor de Exportação”.



Plano Diretor Físico do Município de Santos (1968). Planta do Zoneamento (parcial).
(Fonte: PMS)



Plano Diretor Físico do Município de Santos (1968). Planta do Abairramento (parcial). (Fonte: PMS)

A ZML incluía áreas dos bairros: Macuco, Estuário e Ponta da Praia, e permitia os seguintes usos (Art. 87): residencial; cultural; recreativo, excetuado cinemas, teatros, auditórios, balneários e clubes noturnos; assistencial, exclusivamente ambulatorios; institucional; prestação de serviços em geral; comercial; bancário, seguros e capitalização; industrial, excetuadas as indústrias extrativas, manufatureiras pesadas e manufatureiras nocivas e perigosas, além de matadouros-frigoríficos não avícolas.

Já no que se referia à ZP (Art. 94), a Prefeitura de Santos estipulava a obrigatoriedade de lei autorizativa para terrenos " [...] situados no prolongamento do eixo da Avenida Afonso Pena até a margem do estuário de Santos e os limites da Zona Portuária com as ZT e ZR, o que incluía a área da Ponta da Praia (§ 3º).

Não houve lei autorizativa para a implantação do "Corredor de Exportação".

A cidade de Santos recuperou sua autonomia em 1983. No entanto, a prerrogativa de definir os usos de solo em seu território só foi consolidada pela "Constituição Cidadã" de 1988, que estipula a competência dos municípios de (Art. 30): "legislar sobre assuntos de interesse local;" (Inciso I); "promover, no que couber, adequado ordenamento territorial, mediante planejamento e controle do uso, do parcelamento e da ocupação do solo urbano" (Inciso VIII); e, no Art. 183, que: "A política de desenvolvimento urbano, executada pelo Poder Público municipal, conforme diretrizes gerais fixadas em lei, tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem- estar de seus habitantes".

Entretanto, a regulamentação dessas competências só ocorreu por meio da Lei Federal no 10.257/2001, que estabeleceu, em seu Art. 2º, que a política urbana, dentre seus objetivos, deve garantir: planejamento do desenvolvimento das cidades, da distribuição espacial da população e das atividades econômicas do Município e do território sob sua área de influência, de modo a evitar e corrigir as distorções do crescimento urbano e seus efeitos negativos sobre o meio ambiente; ordenação e controle do uso do solo, de forma a evitar a proximidade de usos incompatíveis ou inconvenientes; audiência do Poder Público municipal e da população interessada nos processos de implantação de empreendimentos ou

atividades com efeitos potencialmente negativos sobre o meio ambiente natural ou construído, o conforto ou a segurança da população.

Antes de perder caráter deliberativo, o CAP de Santos aprovou, em 2006, o Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto de Santos – PDZPS, no qual a área ocupada pelo “Corredor de Exportação” seria destinada à operação de carga geral, containerizada ou não, propondo a transferência da operação de granéis deste local para áreas portuárias do Saboó, (Figura 4).



Proposta de transferência do “Corredor de Exportação” da Ponta da Praia para o Saboó. PDZPS, 2006. (Fonte: PMS)

O PDEPS 2012 (p.57) considerou a oportunidade transferir o corredor de exportação de grãos para Conceiçãozinha, na margem esquerda do porto, ao final dos contratos de arrendamento nas áreas dos armazéns 38 e 39.

A Tabela 1 mostra o Programa de Expansão Recomendado pela UFSC.



Programa de Expansão Recomendado – Porto de Santos. (Fonte: PDEPS – UFSC)

O Plano Nacional de Logística Portuária – PNL (2012) revisou esse plano de expansão, considerando desnecessários: o novo carregador de navios do “Corredor de Exportação” e bem como os investimentos num novo terminal de contêineres nos armazéns 38 e 39, em função da implantação de outros empreendimentos.

Assim, em harmonia com: o PDZPS 2006, o PDEPS e o PNL, posterior, novas legislações municipais foram sancionadas em 11 de julho de 2011, das Leis Complementares: nº 731 (Plano Diretor de Desenvolvimento e Expansão Urbana do Município de Santos); nº 730 (Ordenamento do Uso e da Ocupação do Solo na Área Insular do Município de Santos); e nº 729 (Ordenamento do Uso e da Ocupação do Solo na Área Continental do Município de Santos), que em estabeleceu a Zona Portuária e Retroportuária - ZPR (Art. 8º, inciso V), criando condições para a expansão do Porto de Santos (Figura 5).



LC nº 729/2011 - Zonas Portuárias e Retroportuárias, ZPR. (Fonte: PMS)

Desta maneira, todas as análises convergiam para a transferência do “Corredor de Exportação” para áreas mais distantes de ambientes urbanos, também por outros motivos.

Principal Conflito Cidade-Porto

A Lei Complementar nº 730/2011, tendo o PDZPS 2006 como uma de suas referências, alterou os usos e ocupações do solo relativos ao zoneamento da área insular, dividindo-a em duas categorias (Art. 9º).

A Categoria I inclui a Zona da Orla - ZO: “[...] área caracterizada pela predominância de empreendimentos residenciais verticais de uso fixo e de temporada, permeada pela instalação de atividades recreativas e turísticas onde se pretende através da regulamentação dos usos a preservação de áreas exclusivamente residenciais, o incremento de atividades recreativas e turísticas e o incentivo ao aprumo ou a substituição dos prédios em desaprumo”.

A mesma categoria também inclui as Zonas Portuária I e II destinadas à instalação

de pátios e atividades portuárias impactantes, cuja proposta é minimizar os conflitos existentes com a malha urbana otimizando a ocupação das áreas internas ao Porto.

A planta parcial de Zoneamento inerente à LC nº 730/2011 é mostrada na Figura 6.



Zoneamento da Área Insular de Santos (parcial) - LC nº 730/2011. (Fonte: PMS)

As zonas ZO, ZI, ZCI e ZCII são limítrofes às ZPI e ZPII e, como definido na lei, têm predominância de ocupações residenciais, com destaque para a Zona da Orla, que também tem vocação turística, e as Zonas Centrais I e II, que também tem enfoque cultural e histórico.

A mesma legislação estabeleceu uma Faixa de Amortecimento, que aparece em azul claro, na Figura 7, caracterizada na Categoria 2, tendo como objetivo; " minimizar os impactos causados por atividades portuárias e retroportuárias, de forma a permitir atividades comerciais e prestadoras de serviços compatíveis com as áreas residenciais" (Art. 10, Inciso V).

Segundo o mais recente censo demográfico do IBGE (2010), os bairros: Aparecida, Embaré, Boqueirão e Ponta Praia, nessa ordem, são os mais populosos de Santos. Em 2010, os quatro possuíam 136.689 habitantes, o equivalente a 32,5% da população do município.

A Figura 7 mostra parcialmente a planta de Abairramento correspondente à LC nº 730/2011.



Abairramento da Área Insular de Santos (parcial) – LC nº 730/2011.

Sua localização na orla, área turística, os coloca entre os de imóveis mais caros de Santos, comercializados por até US\$ 4.2 mil/m².

A proximidade de áreas portuárias, sobretudo do “Corredor de Exportação”, no entanto, já há muito era motivo de protestos dos habitantes desses bairros, em função da poluição ambiental gerada pela operação de granéis vegetais e a conflitos de transporte entre modais de transporte.

As anomalias mais significativas detectadas na área são: constância de resíduos em vias urbanas; odores desagradáveis; material particulado em suspensão; frequentes congestionamentos; e proliferação de potenciais vetores de transmissão de doenças infectocontagiosas.

Apesar de várias ações da Prefeitura de Santos e órgãos ambientais, as medidas adotadas pela Autoridade Portuária e operadores portuários envolvidos não foram eficazes.



Imagem da operação de granéis vegetais no “Corredor de Exportação”, na Ponta da Praia. Ao fundo edifícios residenciais recentemente construídos. (Fonte: Jornal da Orla, edição de 26 de julho de 2012)

Paradoxalmente, contrariando as orientações do PDZPS 2006, do PDEPS 2009 (e sua atualização de 2012) e do PNLP 2012, o Governo Federal, decidiu pela continuidade das operações de granéis sólidos vegetais na Ponta da Praia, com o anúncio do Primeiro Bloco de Arrendamentos Portuários, feito em 09 de agosto de 2013.

Dos quatro arrendamentos atuais, um deles venceu em 2012, outros dois terminam em 2016 e 2017, sendo que apenas um tem prazo maior, findando em 2025.

O anúncio ocorreu sem consulta prévia à Prefeitura de Santos, contrariando o Art. 14, inciso II, da Lei nº 12.815.

Na tentativa de conciliar os interesses dos governos municipal e federal, e em consonância com os estudos já realizados pela própria Secretaria de Portos da Presidência da República, a Prefeitura de Santos propôs a transferência das operações de granéis para outras localidades, em construção, contratualmente adensáveis ou com potencial de aumento de produtividade, conforme mostra a Figura 8.



Proposta de Transferência das Operações de Granéis Vegetais do “Corredor de Exportação”. (Fonte: PMS)

Tal transição permitiria manter a capacidade operacional enquanto do Porto de Santos, no âmbito da operação de granéis vegetais, enquanto o Governo Federal preparasse arrendamentos para áreas disponíveis para expansão, já previstas na legislação municipal (Figura 9).



Áreas disponíveis para expansão ou adensamento de atividades portuárias.

Tendo em vista a reticência do Governo Federal em reavaliar seu posicionamento, o Poder Público Municipal, usando de suas atribuições constitucionais, promulgou, em 30 de novembro de 2013, a Lei Complementar nº 813, que alterou a redação do Art. 2.º da Lei Complementar nº 730, de 11 de julho de 2011, acrescentando-lhe o inciso III, parágrafo 3º, Art. 22, que considera desconformes os usos regularmente licenciados antes da vigência desta lei complementar e que não se enquadrem nas categorias de uso permitidas na zona e classificação viária, e vedando a concessão de licenças para ampliações na área do “Corredor de Exportação”.

Desta forma, foi vedada a expansão dos terminais de granéis vegetais existentes

ou novos arrendamentos similares, na área mostrada na Figura 10.



Usos desconformes na ZPIL.

O Tribunal de Contas da União, em 10 de dezembro de 2013, condicionou a publicação dos editais das licitações à “realização das alterações que se farão necessárias, relativamente ao Porto de Santos, em decorrência da edição da Lei Complementar nº 813/2013, do Município de Santos, inclusive quanto aos eventuais ajustes nas projeções de demanda, caso ocorra a realocação do terminal STS04” (“Corredor de Exportação”).

Terminal Marítimo de Passageiros do Porto de Santos

A área arrendada para operação Terminal Turístico de Passageiros Internacional e Regional e instalações complementares fica localizada na região conhecida como “da Santa” e iniciou suas operações em 1998, com término de contrato previsto para 2018.

Para a temporada 2013-2014, a previsão de movimentação é de 750 mil passageiros, sendo que tal demanda já implicou estudos para implantação de um novo terminal, a ser localizado em área de revitalização de frente marítima, na região do Valongo, lindeira ao Centro Histórico de Santos, em médio e longo prazo.

O atual terminal de cruzeiros apresenta inconvenientes logísticos e ambientais, pois está situado entre terminais de granéis vegetais e minerais, que prejudicam a imagem da cidade. Além disso, durante a operação dos navios de cruzeiros o tráfego rodoviário e as demais operações portuárias ficam prejudicadas.

Outro inconveniente da localização atual é que fora da temporada de cruzeiros marítimos (novembro a abril) o terminal permanece ocioso.

Proposta - Transferência do Terminal Marítimo de Passageiros

para a área do “Corredor de Exportação”, na Ponta da Praia

A proposta a seguir tem como objetivos:

- Eliminar os impactos ambientais e riscos de saúde decorrentes da operação de granéis sólidos em áreas urbanas próximas ao “Corredor de Exportação”;
- Assegurar a manutenção e ampliação da capacidade operacional do Porto de Santos, em obediência ao PDZPS 2006, ao PDEPS 2009 (e sua atualização de 2012) e o PNL 2012;
- Proporcionar melhor localização e infraestrutura para o atual Terminal Marítimo de Passageiros de Santos, de forma proporcionar atendimento adequado aos turistas, integração com a cidade e redução da interferência desse tipo de operação portuária com as de carga e descarga de navios;
- Conciliar os prazos de vencimento dos contratos de arrendamento com cronogramas de implantação de novos empreendimentos.

O novo Terminal de Passageiros ocuparia a área do “Corredor de Exportação”, na Ponta da Praia (Figura 11).



Proposta: Transferência do Terminal Marítimo de Passageiros para a atual área do “Corredor de Exportação”, na Ponta da Praia

A Tabela 1 mostra as áreas correspondentes aos quatro arrendamentos hoje existentes no “Corredor de Exportação” e à área do atual Terminal Marítimo de

Passageiros.



Áreas atualmente arrendadas no “Corredor de Exportação”.

A transferência do Terminal Marítimo de Cruzeiros para a Ponta da Praia representaria um aumento de 190,4% de área, liberando os 43.227,03 m² atuais para a instalação de terminais conformes à Lei Complementar nº 813/2013, de baixo impacto ambiental e com logística de transportes mais favorável, operando cargas de projeto, celulose ou bases de apoio *offshore*, por exemplo, que são outras demandas do Porto de Santos.

O presente artigo não tem a pretensão de propor um projeto funcional ou programa arquitetônico, mas as áreas propostas seguramente possibilitarão a elaboração de um projeto bastante completo e arrojado, compatível com os melhores equipamentos hoje existentes prevendo, inclusive, a utilização das instalações não alfandegadas para eventos de vários tipos durante e, sobretudo, após a temporada de cruzeiros, além de shopping center, estacionamento, etc., aumentando a rentabilidade do empreendimento.

Outro aspecto importante e, principalmente, atrativo desta localização é a proximidade de áreas turísticas, paisagens naturais e urbanas, equipamentos públicos, tais como: o Aquário Municipal de Santos, 2º equipamento turístico mais visitado do Estado de São Paulo; o Museu de Pesca; o Museu do Mar; os jardins da orla de Santos, registrados no *Guinness Book of Records* como o maior jardim contínuo de orla do mundo, com 5.335 m de extensão; ligação por balsas com a Cidade do Guarujá, também turística; passeios de escuna; turismo ecológico, etc.

Conclusão

Há que se buscar harmonia entre os projetos de expansão do Porto de Santos com os interesses dos munícipes, de forma a reduzir os conflitos entre áreas urbanas e instalações portuárias.

Existem áreas disponíveis para a ampliação do porto, distantes de áreas urbanas e, assim, menos susceptíveis de provocar tensões na relação porto-cidade.

Os prazos para sua ocupação são compatíveis com os de término dos arrendamentos de terminais que hoje estão localizados em áreas onde sua operação ocasiona conflitos internos e externos.

O ideal é que as áreas portuárias existentes na área insular de Santos, por sua proximidade com áreas urbanas, sejam preferencialmente dedicadas a operações de menor impacto ambiental e maior valor agregado.

As transferências de áreas e usos propostas no presente artigo também são coerentes com as leis e planos pregressos, e permitirão a solução do maior conflito porto-cidade: a operação de granéis vegetais na Ponta da Praia.

O Terminal Marítimo de Passageiros na Ponta da Praia, associado à construção doutro, na região do Valongo, contribuirão significativamente para a melhoria da infraestrutura, do atendimento e, por fim, da imagem que o turista levará da cidade Santos, agregando qualidade à maior operação de cruzeiros marítimos do país, no maior porto da América Latina.

Assim, essa solução para o principal conflito cidade-porto de Santos representará um novo marco na relação cidade-porto.

References

- Arquivo Público do Estado de São Paulo. Imigração em São Paulo – Estatísticas. Disponível em: <<https://www.arquivoestado.sp.gov.br/imigracao/estatisticas.php>>. Acesso em: 03 dez. 2013.
- Atualização do Plano de Desenvolvimento e Expansão do Porto de Santos – PDEPS. Secretaria de Portos da Presidência da República – SEP/PR, Universidade Federal de Santa Catarina – UFSC, Fundação de Ensino de Engenharia de Santa Catarina – FEESC, Laboratório de Transportes e Logística – LABTRANS. Florianópolis – SC, 2012. Disponível em: <<https://www.portosdobrasil.gov.br/publicacoes/pnlp/planos-mestres-versao-completa-1/porto-de-santos-atualizacao>>. Acesso em: 03 dez. 2013.
- Bassanezzi, Maria; Scott, Ana; Bacellar, Carlos; Truzzi, Oswaldo. Atlas da Imigração Internacional em São Paulo 1850-1850. São Paulo: Editora Unesp, 2008. p. 19.
- Brasil. Constituição da República Federativa do Brasil – 1988. Disponível em: <https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm>. Acesso em: 02 dez. 2013.
- Brasil. Lei nº 8630, de 25 de fevereiro de 1993 – Lei dos Portos. Disponível em: <https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l8630.htm>. Acesso em 19 de agosto de 2013.
- Brasil. Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001 – Estatuto da Cidade. Disponível em: <https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/leis_2001/l10257.htm>. Acesso em: 02 dez. 2013.
- Brasil. Lei nº 12.836, de 2 de julho de 2013. Disponível em: <https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2013/Lei/L12836.htm>. Acesso em: 02 dez. 2013.
- Companhia Docas do Estado de São Paulo – CODESP. Disponível em: <<https://www.portodesantos.com.br>>. Acesso em: 05 dez. 2013.
- Concais (São Paulo). História do Concais. Disponível em: <<https://www.concais.com.br/pdf>>. Acesso em: 02 dez. 2013.
- Carriço, José M. O Plano de Saturnino de Brito para Santos: urbanismo e planejamento urbano entre o discurso e a prática. Santos, SP, 2006. Disponível em: <<https://www.novomilenio.inf.br/santos/h0076g.htm>>. Acesso em: 05 dez. 2013
- Fundação Estadual Sistema de Análise de Santos – SEADE. Produto Interno Bruto – PIB Municipal. PIB dos Municípios Paulistas 2000-2010. São Paulo, 2012. Disponível em: <https://www.seade.gov.br/produtos/pibmun/pdfs/PIBMunicipal_2010.pdf>. Acesso em: 04 dez. 2013.
- Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE. Cidades@, São Paulo, Santos, 2013. Disponível em: <<https://cod.ibge.gov.br/2B8>>. Acesso em: 04 dez. 2013.
- Instituto de Pesquisas A Tribuna – IPAT. Pesquisa Porto-Universidade – Relatório Final. Santos, São Paulo, 2007. Disponível em: <<https://ipat.atribuna.com.br/downloads.asp?titulo=&idCategoria=&anoBuscar=&mesBuscar=>>>. Acesso em: 04 dez. 2013.
- PDZ – Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto de Santos – Conselho de Autoridade

Portuária – Porto de Santos – Resolução nº 2, de 22 de março de 2006 e texto integral. Disponível em: <<https://www.portodesantos.com.br/cap/2006/2.htm>> (resolução) e <<https://www.portodesantos.com.br/pdzps/PDZPS2006.PDF>> (texto integral). Acesso: em 03 dez. 2013.

- Pereira, Simone R.; Robles, Léo T. Cruzeiros Marítimos – O Turismo de Viagem e o Porto de Santos. In: XIII SEMEAD – Seminário em Administração, 2010, São Paulo. São Paulo: Ed. FEA-USP, 2010. ISSN 2177-3866. Disponível em: <<https://www.ead.fea.usp.br/semead/13semead/resultado/trabalhosPDF/207.pdf>>. Acesso em: 02 dez. 2013.
- Pires, Fernanda. Santos propõe à SEP alternativas para relicitação de três áreas. Valor Econômico, São Paulo, 14 nov. 2013. Disponível em: <<https://www.valor.com.br/brasil/3339556/santos-propoe-sep-alternativas-para-relicitacao-de-tres-areas#ixzz2mPo20cON>>. Acesso em: 03 de dez. 2013.
- Plano Nacional de Logística Portuária – PNL: Planos Mestres – Sumário Executivo. Secretaria de Portos da Presidência da República – SEP/PR, Universidade Federal de Santa Catarina – UFSC, Fundação de Ensino de Engenharia de Santa Catarina – FEESC, Laboratório de Transportes e Logística – LABTRANS. Florianópolis – SC, 2012. Disponível em: <<https://www.portosdobrasil.gov.br/publicacoes/pnlp/arquivos/pnlp-sumario-executivo-planos-mestres.pdf>>. Acesso em: 03 dez. 2013.
- PMS – Prefeitura de Santos. Lei nº 3.529, de 16 de abril de 1968. Plano Diretor Físico do Município de Santos.
- PMS – Prefeitura de Santos. Lei Complementar nº 729, de 11 de julho de 2011 – Ordenamento do Uso e da Ocupação do Solo na Área Continental do Município de Santos. Disponível em: <<https://www.egov.santos.sp.gov.br/legis/document/?code=3537&tid=72>>. Acesso em: 02 dez. 2013.
- PMS – Prefeitura de Santos. Lei Complementar nº 730, de 11 de julho de 2011 – Ordenamento do Uso e da Ocupação do Solo na Área Insular do Município de Santos. Disponível em: <<https://www.egov.santos.sp.gov.br/legis/document/?code=3538&tid=72>>. Acesso em: 02 dez. 2013.
- PMS – Prefeitura de Santos. Lei Complementar nº 731, de 11 de julho de 2011 – Plano Diretor de Desenvolvimento e Expansão Urbana do Município de Santos. Disponível em: <<https://www.egov.santos.sp.gov.br/legis/document/?code=3539&tid=72>>. Acesso em: 02 dez. 2013.
- PMS – Prefeitura de Santos. Lei Complementar nº 813, de 29 de novembro de 2013. Diário Oficial de Santos, Poder Executivo, Santos – SP, 30 nov. 2013. p. 13. Disponível em: <<https://www.egov1.santos.sp.gov.br/do/1316/2013/do30112013.pdf>>. Acesso em: 02 dez. 2013.
- PMS – Prefeitura de Santos. Nota Técnica – Sobre a 1ª Consulta Pública dos Arrendamentos Portuários – Santos e Pará, divulgada pela SEP/PR – Secretaria de Portos da Presidência da República, em 12 de Agosto de 2013, 28/08/2013. Santos – SP. Disponível em:

<https://portogente.com.br/images/BussingerPeriscopio/nota_tec_santos.pdf>. Acesso em: 02 dez. 2013.

- PMS – Prefeitura de Santos. Conheça Santos. Disponível em:
<<https://www.santos.sp.gov.br/conheca-santos> >. Acesso em: 04 dez. 2013.
- Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento – PNUD. Atlas do Desenvolvimento Humano no Brasil 2013. Atlas Brasil 2013. Disponível em:
<https://www.pnud.org.br/IDH/Atlas2013.aspx?indiceAccordion=1&li=li_Atlas2013>. Acesso em: 04 dez. 2013.
- Relatório Anual 2012. CODESP, Santos – São Paulo, 2013. Disponível em:
<<https://201.33.127.41/down/relatorio/Relatorio2012.pdf>>. Acesso em: 03 dez. 2013.

Head image: A Cidade de Santos no Brasil.