



# XIV Encontro Nacional da ANPUR

23 a 27 · maio · 2011 · Rio de Janeiro

---

XIV ENCONTRO NACIONAL DA ANPUR

Maio de 2011

Rio de Janeiro - RJ - Brasil

---

PRIVATISMO NA GESTÃO URBANA DE SANTOS AO LONGO DE UM SÉCULO.

**Maria Carolina Maziviero** (FAUUSP) - [c\\_maziviero@yahoo.com](mailto:c_maziviero@yahoo.com)

*Arquiteta, doutoranda em História e Fundamentos da Arquitetura e do Urbanismo, bolsista CAPES*

# **Privatismo na Gestão Urbana de Santos ao Longo de Um Século.**

## **Resumo.**

Este artigo analisa a recorrência de uma lógica socialmente perversa e economicamente privilegiante na regulamentação e na aplicação de políticas urbanas municipais e estaduais na cidade de Santos. Foram focalizados três recortes, no espaço urbano e no tempo, vetores de expansão dentro do desenvolvimento urbano da cidade ao longo de um século, discutindo a relação entre o processo de transformação da cidade de Santos e os princípios do privatismo. Pela comparação histórica proposta, o artigo pretende debater a atual estratégia do planejamento urbano da cidade porquanto parece, no início de um novo milênio, reproduzir vícios do passado ao novamente, através de ações coordenadas pelo Estado, reduzir o escopo da gestão urbana à mera garantia da reprodutibilidade do capital. Defende-se aqui a posição de que hoje esta lógica, embora apresente rupturas significativas àquelas do passado, tenha como resultado final a mesma exclusão de alguns segmentos sociais das melhorias promovidas na cidade legalizada.

## **1. Introdução.**

Esse capítulo apresenta e justifica a escolha de três etapas do desenvolvimento de Santos como épocas em que percebo a aceleração das mudanças urbanísticas na cidade em virtude de diversas alterações nas regulamentações urbanas a fim de atender as necessidades do capital privado.

Ao longo da análise, percebe-se a ausência de controles no processo de estruturação urbana pela municipalidade santista, o que parece ser omissão ou conivência com interesses privados e particularistas frente aos coletivos. Há, contudo, que se ampliar a investigação no sentido de entender como estava regulamentado o uso da terra em cada etapa em Santos e, comparativamente, em outras cidades brasileiras de porte e importância econômico-social semelhantes<sup>1</sup>.

Na primeira etapa, trata-se da virada do século XIX ao XX, período em que a cidade vivencia um grande crescimento populacional com a inauguração da estrada de ferro da São Paulo Railway e da reestruturação do porto. A cidade se expandiu para fora dos limites do centro em direção à praia e teve como principal eixo estruturador dessa expansão a Avenida Conselheiro Nébias. Contudo, enquanto o vetor da participação e da valorização imobiliária seguia ao longo da Avenida Conselheiro Nébias em direção à praia da Barra, onde surgiam

os primeiros casarões e palacetes da elite, além dos hotéis e dos clubes de luxo, outro vetor, o da exclusão, que incluía os trabalhadores braçais, como os imigrantes e os escravos, os levava a ocupar a região central da cidade e os empurrava para as encostas dos morros e os arrabaldes mais próximos ao perímetro urbano.

Nesse período, há um grande interesse do governo estadual em interferir nas decisões da municipalidade, atitude que deve ser entendida dentro do projeto republicano paulista dos representantes do grande capital cafeeiro em desenvolver e expandir os investimentos necessários ao seu negócio, mantendo controle político no plano estadual. Assim, as transformações da cidade alcançam um grande dinamismo devido à economia cafeeira, enquadrando-se no conceito de privatismo porque, embora comandadas pelo Estado, foram reivindicadas pelo capital privado oriundo do apogeu da economia cafeeira com o objetivo de garantir sua reprodução ampliada.

A segunda metade do século XX constitui a próxima etapa analisada. A função balneária da cidade, promovida inicialmente pela elite cafeeira, impulsiona verdadeiramente uma nova dinamização do espaço urbano santista por volta de 1947, com a abertura da Via Anchieta. Soma-se a isso, o crescimento das atividades portuárias, de comércio e serviços que repercutiram tanto no crescimento econômico quanto populacional da cidade, entre 1940 e 1950. Nesse período, tem-se o desenvolvimentismo de Juscelino Kubitschek, a implantação da indústria automobilística da região do ABC e a criação do pólo industrial petroquímico e siderúrgico em Cubatão, atraindo um grande contingente de mão de obra em busca de trabalho na construção dessas obras de grande porte. A construção civil em Santos também foi fortemente impulsionada pela facilidade de comunicação entre o planalto e a Baixada proporcionada pela Via Anchieta. Além disso, a facilidade de prestações para aquisição de apartamentos, estimulada pela propaganda imobiliária repercutiu na substituição acelerada dos velhos palacetes pelos arranha-céus da época, efetivando a verticalização da orla praiana. Contudo, esse período também é fortemente marcado por assentamentos subnormais, pela ocupação desregrada dos morros e pelo crescimento desordenado de Vicente de Carvalho, caracterizando o descaso da administração de Santos em tratar com políticas públicas habitacionais voltadas para as camadas mais pobres. O capital privado continuou a influir diretamente sobre a locação da população dentro da cidade, organizando-a em benefício próprio. Na virada do século, era representado pela elite cafeeira e, a partir do final da década de 40, por seus descendentes santistas e paulistanos, somados à recente burguesia industrial.

Por fim, a virada do século XX ao XXI é marcada por ações do poder público no sentido de atrair capitais tanto ao núcleo urbano inicial de Santos, quanto no extremo oposto da ilha, especialmente na orla, que passa a ser novamente alvo do setor imobiliário e foco de investidores em função do prometido crescimento econômico advindo do pré-sal. Os

primeiros reflexos dessa especulação sobre os benefícios econômicos que serão trazidos pela Petrobrás, discurso em torno do qual orbitam a produção imobiliária e grande parte das políticas urbanas municipais, já podem ser constatados, por exemplo, pela migração de parte da população santista para municípios vizinhos devido a aumento exorbitante dos preços dos imóveis na cidade, o que tem intensificado o trânsito na região, já que a integração de transportes entre as cidades ainda é precária. Já o outro foco da política urbana santista é o chamado centro histórico, alvo das políticas do Programa de Revitalização e Desenvolvimento da Região Central Histórica de Santos, cujo nome fantasia é Alegria Centro. O programa defende a revitalização dessa área como ponto fundamental para o desenvolvimento econômico e social de toda a cidade, seguindo os preceitos de Jordi Borja. Assim, o Plano Diretor santista de 1998 se tornou um marco no modelo de desenvolvimento adotado pela cidade, pois o ideal privatista, que percorreu a política urbana de Santos ao longo de um século, encontra nesse plano solo fértil para se desenvolver por completo. Demonstra não só a tentativa de inserção de Santos no padrão internacional de gestão empresarial de cidades, no pico de difusão dessa ideologia, mas principalmente representa a consolidação do privatismo como modelo de gestão urbana.

## **2. Modernização urbana sob a dinamização da economia do café: Santos no Final do Século XIX.**

Com a inauguração da ferrovia São Paulo Railway, em 1867, Santos vivenciou um crescimento populacional vertiginoso, tornando imprescindível a expansão dos seus limites urbanos da época. Este período pode ser caracterizado como uma “segunda fundação” da cidade nascida no início do período colonial, tal qual o historiador Eurípedes Simões de Paula (1954) sintetizou o vigor das mudanças ocorridas na cidade de São Paulo no último quartel do século XIX, da qual Santos era complemento indispensável.

O porto de Santos passa a ser a grande porta de escoamento da produção cafeeira do então chamado “Norte” Paulista, que na segunda metade do século, fundamentado no trabalho livre, rapidamente superava aquela da área fluminense. A demanda externa crescente pelo café, a oferta elástica de trabalhadores livres e de terras permitiu aos cafeicultores paulistas, com o apoio do Estado e de capitais forâneos, a construir ferrovias e expandir as plantações pelo interior da província, sempre evitando terras abaixo da linha do trópico, para minimizar as geadas, e procurando a fértil terra roxa sob as grandes florestas (MILLIET, 1982; MOMBEIG, 1984; SZMRECSÁNYI, 1986).

Com o adensamento populacional em um núcleo rodeado por uma área alagadiça, inúmeras doenças se alastravam. Impactante foi, por exemplo, a epidemia de febre amarela de 1889 que durou de março a março dizimando 750 pessoas, o correspondente a 4% da população que permanecera na cidade (ANDRADE, 1989; GITAHY, 1992; LANNA, 1996).

Tais epidemias, que já haviam se tornado freqüentes em Santos desde os anos 50 daquele século, colocavam em risco não só a entrada de imigrantes como também comprometiam o bom funcionamento do porto. Nesse período, muitos navios se recusaram a atracar no chamado “porto da morte”, onde tripulações inteiras foram perdidas por doenças que assolavam a cidade. Em decorrência, surgiram medidas governamentais que visavam a reorganização portuária e reformas sanitárias.

A reforma e a ampliação do porto mostravam-se essenciais para a consolidação da economia cafeeira do Estado de São Paulo, mesmo porque as epidemias que assolavam a cidade passaram a atingir a capital e o interior da província, levadas principalmente pelos imigrantes que desembarcavam em Santos rumo às fazendas de café. Em 1892, a cidade foi alertada pelo governo do estado sobre a necessidade de se adotarem medidas de saneamento devido aos entraves que as epidemias poderiam impor ao desenvolvimento da economia cafeeira (BERNARDINI, 2006; NUNES, 2001).

Nesse panorama, o saneamento de Santos e as reformas urbanísticas a ele acopladas foram impulsionados por interesses explícitos de uma elite econômica bem representada nas várias instâncias governamentais e vinculada a interesses de capitais estrangeiros. Participando ativamente da estrutura política municipal, estadual e federal após a República, essa elite se utilizou do seu controle político não só para fomentar a economia cafeeira, mas também outros negócios, incluindo serviços urbanos.

Pela tese clássica de Furtado (1959), tal atuação diferenciou essa camada de outras elites anteriormente dominantes no país, pois, embora vinculada à financiamentos e ao mercado de consumo externos, de onde provinham seus estímulos originais, promoveu no sudeste a formação de uma economia capitalista com dinamismo interno ao país através da introdução da mão de obra livre.

Dessa maneira, compreende-se que a reforma portuária e a adoção de medidas sanitárias em Santos não podem ser desvinculadas, já que faziam parte de um mesmo programa do governo federal e estadual para melhorias das exportações, muito embora não constituíssem o mesmo projeto. Como demonstra Bernardini (2006) com base nos relatórios estaduais da Secretaria de Agricultura, Comércio e Obras Públicas do Estado de São Paulo, a partir de 1892 passou a haver uma intensa atividade no setor de obras públicas e intervenções urbanas, tornando-se o desenvolvimento urbano – incluindo prioritariamente o saneamento em três cidades, dentre elas Santos, meta do governo paulista durante toda a Primeira República.

Na virada do século XIX para o XX, São Paulo e Santos viveram mudanças significativas nas suas estruturas urbanas, fruto da reordenação sócio-econômica consolidada nesse período. O ideal de embelezamento aparece vinculado às intervenções higienistas nesse período. Em Santos, a imagem da cidade de traços coloniais dá lugar a

novas formas urbanas subordinadas a uma ordem que demonstra o domínio da natureza pelo homem. A partir das orientações de Saturnino de Brito, estabelece-se uma nova relação entre o edifício e seu lote, isolando a moradia para promover a ventilação e insolação. Com a mesma finalidade higienista, houve o alargamento das avenidas e ruas para a condução e renovação de oxigênio. A nova estrutura urbana se diferenciava radicalmente da colonial, imprimindo novos padrões estéticos sem perder a harmonia do conjunto, ou seja, buscava-se “o contato poético com uma paisagem sob controle – natureza submissa – mas que não perde a beleza dos organismos em harmonia” (ANDRADE, 1991, p. 61).

Todavia, os modelos urbanísticos pelos quais essas reformas se pautaram foram escolhidos não só por razões técnicas ou de embelezamento e representação, mas também comandados por interesses imobiliários suscitados, sobretudo, pelo saneamento das terras próximas à praia.

As reformas urbanas reordenaram tanto a estrutura física de Santos, quanto a distribuição espacial de suas camadas sociais, distanciando ricos e pobres. Aqueles que não se adaptaram aos novos modos exigidos foram expelidos para a periferia e encostas dos morros, destituídos, portanto, de qualquer benefício trazido pelo “progresso” da cidade.

### ***2.1. Avenida Conselheiro Nébias na passagem do século XIX para o XX.***

Aberta oficialmente no mesmo ano de inauguração da ferrovia, 1867, a Avenida Conselheiro Nébias aparece como o veio estrutural que canalizou efetivamente esse desenvolvimento da cidade em direção à Barra, pois foi a primeira a unir diretamente o porto à orla, permitindo o avanço da urbanização para a porção sul da ilha. Inicialmente chamada de Rua da Independência, passando a Rua Octaviana e posteriormente a Rua e depois Avenida Conselheiro Nébias, sua ocupação, assim como a de outras vias largas em Santos, está ligada à idéia de modernidade buscada pelas famílias que viam aumentar seu poder aquisitivo como consequência do surto cafeeiro. A avenida se tornou um prestigioso local de moradia e eixo viário, onde primeiro foram postas em prática as medidas sanitaristas e de embelezamento.

Antes da sua construção, por iniciativa do engenheiro de ferrovias Ignácio Wallace da Gama Cochrane, o trajeto até a Barra era feito por um caminho sinuoso que partindo do Largo da Matriz (atual Praça da República) chegava até a praia, num ponto chamado Boqueirão. A Conselheiro Nébias permitiu o percurso em linha reta, passando o trajeto antigo a ser conhecido como Caminho Velho da Barra, caminho que existe ainda hoje constituído pelas ruas Brás Cubas, Avenida Washington Luiz (o canal 3), Rua Luís de Camões, alcançando a praia do Boqueirão pela Rua Oswaldo Cruz. No cruzamento desse

caminho com Avenida, conhecida na época como Caminho Novo da Barra, nasceu o bairro da Encruzilhada.

Desde sua abertura, a Conselheiro Nébias funcionou como ligação entre o centro e as chácaras de veraneio concentradas, inicialmente, na atual praia do Boqueirão. Em outubro de 1872, o percurso de 6 quilômetros entre o cais e a Barra passou a ser feito através de uma linha de bondes puxados por muares, substituídos por bondes elétricos apenas em 1909. A instalação desse meio de transporte na avenida inicia o processo de ocupação efetiva da Barra. Antes, a praia era desvinculada da cidade devido à dificuldade de acesso e poucos eram aqueles que realmente moravam nessa região, ocupada apenas por chácaras onde as famílias tradicionais e de posses passavam alguns períodos do ano. O adensamento da orla praiana também foi estimulado logo que práticas como banhos de mar ou os exercícios físicos passaram a ser associados à saúde, ao contrário do que se pensava anteriormente (CORBIN, 1989). A idéia de que a apropriação do mar e sua região limítrofe são benéficas consolida seu valor positivo na Europa somente a partir do primeiro quartel do século XIX, mas a falta de saneamento em Santos, assim como a lenta modernização dos costumes, nos leva a pensar que ali, como em outras partes do Brasil, o “culto ao mar” tenha se atrasado algumas décadas.



Figura 1: Avenida Conselheiro Nébias na altura do bairro Vila Nova, em 1910. Foto: coleção do cartofilista e despachante aduaneiro Laire José Giraud. (Fonte: site Novo Milênio: <http://www.novomilenio.inf.br/santos>. Acesso em: janeiro de 2006)

Após a consolidação da elite na orla, os antigos bairros centrais como o Paquetá e o trecho inicial da avenida, onde essa população privilegiada se instalara num primeiro momento, passaram a ser ocupados por trabalhadores e pequenos comerciantes. Os antigos casarões foram pouco a pouco transformados em cortiços ou tendo alguns dos seus cômodos alugados à estranhos pelas famílias que passaram a habitá-los. O mesmo aconteceu com a Vila Nova, também atravessada pela Conselheiro, ocupada por segmentos

sociais de baixa renda e que, ao longo do tempo, consolidou seu caráter de bairro comercial e de pequenas indústrias, deixando de ser exclusivamente residencial. Contribuiu para seu esvaziamento populacional a explosão por desgaste de instalações de um dos cinco reservatórios do gasômetro ali localizado, destruindo dezenas de prédios na redondeza.

Contudo, no final do século, a perspectiva de embelezamento vinha acompanhada por uma política repressora e destruidora de outras formas de vida que não condiziam com o ideal almejado. A Comissão Sanitária, responsável por vistoriar as habitações, fiscalizar a limpeza dos quintais e terrenos baldios, além de promover desinfecções e a vacinação, através do poder de polícia instituído pelo Estado, agia sobre a cidade e seus habitantes, exterminando os cortiços pela demolição à força e desalojando centenas de moradores numa batalha desigual, na qual a população era culpada pelas mazelas e vícios da cidade. Essas ações foram fortalecidas pela instituição do Código Sanitário e pelo novo Código de Posturas Santista de 1897, instrumentos que permitiam a violação domiciliar em prol da saúde coletiva (GAMBETA, 1984; GITAHY, 1992; LANNA, 1996).

A partir de 1896, o processo de extermínio dos cortiços foi intensificado e a população passou a construir seus barracos nos arrabaldes da cidade, ocupando morros como o do Fontana – local do antigo quilombo do Jabaquara, e bairros ainda não urbanizados como a Vila Matias e o Macuco. Coincidência ou não, nesse mesmo ano, em 12 de agosto, foi instituída a Lei 82, que estabelecia novos parâmetros de ordem estética e higiênica a serem seguidos, para que ao longo das avenidas Ana Costa e Conselheiro Nébias, que ligavam o centro à praia, surgisse uma nova e moderna cidade (NUNES, 2001).

O que vemos se consolidar são dois vetores distintos do crescimento urbano no período: de um lado o vetor da exclusão incluindo os trabalhadores braçais, como os imigrantes e os ex-escravos, que os levava a ocupar a região central da cidade e os empurrava para as encostas dos morros e os arrabaldes mais próximos ao perímetro urbano. O vetor da exclusão compreendeu as zonas norte e noroeste de Santos e um pouco da zona central, já que esta foi se tornando quase que exclusivamente comercial. De outro lado, o vetor da participação e valorização imobiliária seguia ao longo da Avenida Conselheiro Nébias em direção à praia da Barra, onde surgiam os primeiros casarões e palacetes da elite, além dos hotéis e dos clubes de luxo que transformavam a orla em um núcleo de lazer da nova cidade “modernizada”. Esse vetor abarcava a zona sul santista.

Portanto, a expansão de Santos após as Reformas Urbanas foi marcada pela cisão da cidade em dois núcleos sociais, pois, na medida em que empurraram a população pobre para a periferia, também criaram condições de ocupação e valorização da orla, assim como de parte da zona intermediária entre cais e praias. Essas transformações se enquadram no conceito de privatismo porque, embora comandadas pelo Estado, foram reivindicadas pelo



capital privado oriundo do apogeu da economia cafeeira com o objetivo de garantir sua reprodução ampliada.

Percebe-se a intenção do governo estadual de atuar sobre as decisões da municipalidade, o que, na grande maioria das vezes, resultou em embates e crises entre os dois níveis do Estado. A atitude dos governadores deve ser entendida no contexto do projeto republicano paulista dos representantes do grande capital cafeeiro que, valendo-se da autonomia que lhes garantia a República, visavam desenvolver e expandir os investimentos fundamentais para sua prosperidade, mantendo controle político no plano estadual, base de seu domínio nacional.

Contudo, para verificar como se harmonizavam os interesses de desenvolvimento econômico do Estado de São Paulo com o dos loteadores locais, ainda será necessária uma investigação aprofundada sobre as legislações urbanas do período.

### **3. Da ocupação à verticalização do espaço urbano da orla santista: a metade do século XX.**

No início do século XX, a orla se tornou a preferência para construção das “mansões de praia” em Santos. Andrade (1989) salienta que o padrão urbanístico dos lotes nessa região era diferenciado, com grandes frentes e profundidades, ou seja, o perfil que as classes de alta renda buscavam. Segundo Villaça (2001), há uma tendência dessas classes se segregarem numa única região da cidade, cuja espacialização é ditada por fatores de ordem cultural, associados aos atrativos do sítio natural e a localização. No caso das cidades oceânicas brasileiras, o autor aponta que a difusão do hábito do banho de mar foi um dos fatores que comandou os interesses imobiliários, cuja consequência fundamental foi a valorização das orlas oceânicas a partir do final do século XIX. A violenta demanda para localização residencial nessas áreas, decorrente desse fascínio pela “vista ao mar”, gerou profundas repercussões políticas, urbanísticas, estético-paisagísticas e culturais.

Além das residências de alto padrão, em alguns trechos da orla santista também se instalaram outras atividades vinculadas à função balneária, altamente explorada na cidade já na década de 20. Os chamados Grandes Hotéis da praia, os cassinos, cinemas e clubes instalaram-se principalmente nos trechos finais das avenidas Conselheiro Nébias e Ana Costa, nos bairros do Boqueirão e Gonzaga, respectivamente, e nas proximidades do Canal Um, no José Menino. Tornaram-se célebres o Cassino do Miramar, no Boqueirão, bem como o Hotel Parque Balneário, inaugurado em 1914, e o Atlântico Hotel, ambos no Gonzaga.

No entanto, com a crise de 1929 que atingiu particularmente o mercado do café, a sociedade brasileira passou por mudanças estruturais e a hegemonia da elite cafeeira foi abafada em função de uma nova política econômica que passava a privilegiar a

industrialização. Como consequência disso, ao longo da década de 30, seus palacetes foram perdendo a função residencial para transformarem-se em pensões. Como descreve Seabra (1979), nos anos 30 a orla da praia deixa de ser exclusividade da aristocracia do café e passa a ser freqüentada também por artesãos, profissionais liberais, além do proletariado industrial, de modo que a função balneária da cidade assume uma diversidade de usos, quantitativos e qualitativos, principalmente no que toca as modalidades de alojamento, agora necessariamente diversificados: remanescentes da aristocracia continuavam utilizando seus palacetes; artesãos, comerciantes e profissionais liberais se instalavam nos hotéis e pensões, enquanto que o contingente de menor poder aquisitivo, população flutuante, valiam-se de cabines instaladas nas praias.

A crise diminuiu sensivelmente as possibilidades econômicas da cidade, mas sua função balneária começava a despontar como atividade independente dos negócios locais relacionados ao café. Essa multidão de turistas de média e alta renda circulando pela região das praias foi determinante, inclusive, para a formação de um novo centro comercial e de serviços em um bairro da orla. O Gonzaga atraiu para si muitas empresas antes tradicionalmente fixadas no centro de Santos, culminando no rompimento de quase todos os vínculos de consumo de uma grande parcela da classe média santista com a região central. Esse processo de deslocamento das altas rendas para as praias arrastou o crescimento da cidade inteira na mesma direção, criando uma nova centralidade urbana.

Até meados dos anos 40, Santos voltou-se para o desenvolvimento dessa função balneária, promovida inicialmente pela elite cafeeira e orientada pelos vetores de expansão: as avenidas Conselheiro Nébias e Ana Costa, destacando o papel da primeira enquanto único eixo de ligação direta entre o centro e a Barra. É somente por volta de 1947, com a abertura da Via Anchieta, que a paisagem praiana volta a ser modificada, quando sua função balneária verdadeiramente impulsiona uma transformação do espaço urbano santista.

### ***3.1. A abertura da Via Anchieta e suas implicações.***

Desde o século XIX, as ligações com o planalto eram feitas pelo “Caminho do Mar” ou por via férrea (Santos-Jundiá e Estrada de Ferro Sorocabana – ramal Mairinque-Santos). A comunicação da Baixada Santista com o planalto foi facilitada somente em 1947, durante o governo estadual de Adhemar de Barros, com a inauguração da primeira pista da Via Anchieta, cuja segunda pista foi inaugurada alguns anos depois, em 1953. A via férrea alcançava maior fluxo de passageiros, principalmente vindos do planalto e do interior, já que o trajeto da antiga estrada era muito perigoso, com curvas acentuadas e rampas muito íngremes (ASSECOB, 1984). A abertura da Via Anchieta teve grande impacto sobre a ferrovia, já que a descida da serra em automóveis logo se tornou a preferência dos turistas.

O crescimento das atividades portuárias, de comércio e serviços em Santos repercutiu tanto no crescimento econômico quanto populacional da cidade, que passou de 118.896 habitantes em 1940 para 198.405 em 1950. O crescimento da população da Baixada Santista superou a média nacional (LECOQC MULLER, 1965). O desenvolvimentismo de Juscelino Kubitschek e a industrialização já iniciada antes da segunda guerra resultaram na implantação da indústria automobilística da região do ABC e na criação do pólo industrial petroquímico e siderúrgico em Cubatão, atraindo um grande contingente de mão de obra em busca de trabalho na construção dessas obras de grande porte. Segundo Carriço (2002), os trabalhadores não aproveitados pelo pólo industrial foram absorvidos pela construção civil em Santos nas obras do túnel ligando a Zona Leste ao Centro, na complementação do sistema de canais até o bairro da Ponta da Praia, na reforma dos jardins da orla e na construção dos edifícios ao longo da avenida da praia.

A construção civil em Santos, nesse período, foi fortemente impulsionada pela facilidade de comunicação entre o planalto e a Baixada proporcionada pela Via Anchieta. Soma-se a isso a facilidade de prestações para aquisição de apartamentos, estimulada pela propaganda imobiliária. Deu-se, então, de maneira acelerada, a substituição dos velhos palacetes pelos arranha-céus da época, edifícios de até quatro andares, efetivando a verticalização da orla praiana. Entre 1945 e 1949, quinze novos edifícios de dois, três e até quatro andares foram registrados no cadastro fiscal da cidade (ARAUJO FILHO, 1965; CARRIÇO, 2002; SEABRA, 1979).

A maioria das unidades residenciais era adquirida por moradores do Planalto. O aumento da demanda pela “segunda residência” era compatível com a idéia que se tornava corrente entre a classe média e alta da posse de um imóvel no litoral para finais de semana e férias, como garantia de maior privacidade, aconchego e como investimento para o futuro, dada a inflação e tradições rentistas. Contudo, esse tipo de turismo gerou um dos principais problemas da cidade e da região, pois os períodos de pico durante a temporada demandam grandes investimentos públicos para capacitar a infra-estrutura urbana que, superdimensionada, torna-se ociosa durante o restante do ano.

Enquanto isso, as classes trabalhadoras continuaram a habitar barracos de madeira ou de alvenaria nos quintais dos antigos casarões da região central, em condições de moradia tão insalubres quanto àquelas do final do século XIX, talvez com o agravante da convivência diária com a atividade portuária muito mais ativa. Segundo Carriço (2002), o cortiço em cocheiras foi o único tipo de habitação precária que desapareceu.

A ocupação dos morros, especialmente aqueles cujas encostas são voltadas para o centro da cidade, foi acentuada nesse período também como reflexo da instalação de indústrias de base em Santos e em outros pontos da Baixada Santista. Os terrenos em Santos foram muito valorizados, mesmo aqueles que ofereciam más condições de

habitabilidade em zonas alagadas e nos morros, e passaram a ser intensamente fiscalizados pelos seus proprietários, o que limitou ainda mais a instalação da população pobre que vinha atraída pela oferta de trabalho. Dá-se, também, a ocupação acentuada e desordenada das terras do outro lado do Estuário, Vicente de Carvalho, em especial a área de manguezais e antigos bananais abandonados, o Sítio Pai Cará. Essa ocupação improvisada decorre também do desmoronamento de morros santistas densamente ocupados por trabalhadores pobres, no episódio das chuvas torrenciais de 1956, quando famílias atingidas ou estimuladas pelas autoridades santistas a abandonarem os morros transferiram-se para Vicente de Carvalho (RODRIGUES, 1965). Esta cidade, embora seja uma espécie de prolongamento de Santos com função de dormitório, está localizada nas terras do Guarujá, município vizinho. Com isto, a prefeitura santista se livra do problema de realojá-los. Portanto, o crescimento desordenado de Vicente de Carvalho pela invasão dos trabalhadores santistas já nessa época mostra a superação do conceito administrativo de cidade para tratar com o fenômeno urbano de Santos, em especial no que diz respeito as de políticas públicas habitacionais voltadas para as camadas mais pobres.

SINGER (1973), ao discorrer sobre o processo de substituição de importações e a questão da industrialização na década de 1950, enfocando a implantação das indústrias de maneira concentrada na área metropolitana de São Paulo e suas imediações, dentre elas a Baixada Santista, propõe um questionamento sobre as vantagens econômicas geradas por esses aglomerados. Segundo o autor, às vantagens certamente correspondem desvantagens, agravadas sobremaneira pela ausência de planejamento para as localizações das atividades.

Percebe-se que o capital privado continuou a influir diretamente sobre a locação da população dentro da cidade, organizando-a em benefício próprio. Na virada do século, era representado pela elite cafeeira e, a partir do final da década de 40, por seus descendentes santistas e paulistanos, somados à recente burguesia industrial. O fato é que parece haver continuidade na influência política das classes dominantes sob o aparato técnico disponível para planejar a cidade de Santos – tradição cultural e ideológica aqui denominada de privatismo.

Do segundo quartel do século XX em diante, quando a técnica possibilitou uma maior verticalização das edificações, diversas leis foram promulgadas em Santos para autorizar a diminuição das restrições de gabarito dos edifícios e demais limitações urbanísticas, promovendo o adensamento do solo, principalmente na orla. Apesar disso, o preço dos imóveis à beira-mar se manteve elevado não só pela ação do mercado imobiliário, mas, sobretudo, pela especificidade do subsolo santista que demanda grandes investimentos em fundações para possibilitar a construção em altura.

No entanto, é preciso destacar a Lei 1.831, de 1956, que alterou o Decreto-Lei nº 403 para possibilitar uma maior verticalização dos terrenos junto à orla, alterando o padrão de aproveitamento dos lotes. Esta lei é muito significativa dentro de uma perspectiva privatista na medida em que foi promulgada claramente para atender a pressão do mercado imobiliário, especialmente das construtoras paulistanas, que, com a abertura da via Anchieta, projetaram a possibilidade de explorar ainda mais o potencial turístico da orla santista. Essa alteração na legislação provocou a formação do que Seabra (1979) intitula de “muralha que cerca o mar”, uma vez que os edifícios nas primeiras quadras da orla poderiam atingir até 52m de altura.



Figura 2: Panorama da orla de Santos em 1955. A orla e sua região limítrofe já verticalizada. (Fonte: PRODESAN)

A abertura da Via Anchieta, sem dúvida nenhuma, teve influência direta na valorização do solo na orla praiana de Santos, bem como contribuiu para a produção de um novo padrão de imóveis junto ao mar. Embora a construção civil tenha sido muito importante para a economia da região pela geração de empregos e, se para os proprietários de terra as alterações nos padrões urbanísticos conferiram máxima renda do solo, houve também inúmeros prejuízos para a população santista em geral. Portanto, deve ser analisado criticamente o papel do poder público enquanto principal ordenador do território.

Carrico (2006) destaca que, comparativamente as outras municipalidades da Baixada Santista, Santos obteve o maior índice de valorização urbana durante o século XX, tornando-se o local onde “o processo de aferição do valor da terra se dá, sistematicamente, há mais tempo” (p. 205). Seabra (1979) também destacou que, neste período, compravam-se terrenos em Santos por preços muito inferiores aos de São Paulo e que os imóveis neles edificadas eram vendidos a preços muito semelhantes aos da capital paulista.

A ausência de controle do processo de reestruturação urbana pela municipalidade santista neste período parece ser omissão ou conivência com interesses privados e

particularistas frente aos coletivos. Há que se investigar como estava regulamentado o uso da terra para verticalização no período tanto em Santos como, comparativamente, em outras cidades brasileiras de porte e importância econômico-social semelhantes para tecer afirmativas mais aprofundadas.

#### **4. A Consolidação da política privatista no século XXI.**

Em 1969, durante a ditadura militar, após um período de apogeu, Santos se tornou Área de Segurança Nacional e perdeu sua autonomia política, elegendo um prefeito democraticamente apenas em 1985. Durante todo esse período, a cidade foi administrada por interventores nomeados e passou por um profundo declínio econômico, devido principalmente a intensificação da poluição provocada pelas indústrias, pelo porto e pelo aumento dos assentamentos subnormais. A queda da qualidade ambiental e a abertura de novos acessos a outras partes do litoral paulista provocaram um declínio na sua posição de principal destino turístico no estado.

Um ano antes, em 1968, Santos aprovou um Plano Diretor Físico e uma série de regulamentações urbanísticas extremamente radicais que, não só elevaram novamente o potencial construtivo da orla, prejudicando a balneabilidade das praias pela falta de infraestrutura suficiente para esse adensamento populacional, como de modo geral, reforçaram a segregação social no espaço urbano ao ignorarem as áreas tomadas por assentamentos subnormais em condições precárias, já que essas moradias informais foram deixadas de fora do plano, isto é, apareciam no plano como áreas não ocupadas.

Neste contexto, apesar do conturbado cenário político nacional, o crescimento das regiões metropolitanas somado à emergência de movimentos sociais urbanos, à abertura democrática e à promulgação da Constituição de 1988, juntos abriram caminho para reivindicações ligadas a gestão urbana. A “Emenda Popular de Reforma Urbana”, que defendia a função social da cidade e do planejamento, conseguiu a inserção dessa temática na agenda da constituinte (artigos 182 e 183), cuja repercussão mais significativa foi a elaboração do Estatuto da Cidade, aprovado somente em 2001, que representou um enorme avanço, sobretudo, no combate a segregação espacial através de políticas de regularização fundiária e de consolidação de assentamentos humanos, por exemplo.

Em Santos, porém, a revisão do plano diretor de 1968 só ocorreu efetivamente em 1998, com a formulação de um novo plano, cujo processo foi extremamente polêmico e limitado quanto à participação popular. Segundo Carvalho (2001), os governos que antecederam a promulgação do plano, ambos petistas (Telma de Souza, 1989-92 e David Capistrano Filho, 1993-96), procuraram tratar dos problemas urbanos através de duas diretrizes gerais: inverter prioridades na alocação de recursos públicos para minimizar as desigualdades sociais e implantar um projeto democrático de governo que contasse com

participação popular no processo decisório de políticas públicas. As discussões sobre o plano diretor passaram, então, a entendê-lo como o instrumento capaz de realizar a reforma urbana proposta nos anos 80, por intermédio do governo municipal. Naturalmente essa discussão gerou uma série de impasses entre a municipalidade e uma das principais forças modeladoras da cidade: a produção imobiliária urbana. A tramitação do projeto de lei na Câmara foi interrompida em meados do último ano de mandato de David Capistrano Filho. Reformulado para atender ao setor privado de tal forma que não correspondia mais à proposta original, o plano foi colocado em votação novamente em novembro de 1998, já sob nova administração de orientação conservadora. Foi finalmente sancionado em 23 de novembro de 1998 em sessão tumultuada e após uma única audiência pública para debater os projetos.

Sem dúvida, o Plano Diretor santista de 1998 se tornou um marco no modelo de desenvolvimento adotado pela cidade, pois o ideal privatista, que percorreu a política urbana de Santos ao longo de um século, encontra nesse plano solo fértil para se desenvolver por completo. Demonstra não só a tentativa de inserção de Santos no padrão internacional de gestão empresarial de cidades, no pico de difusão dessa ideologia, mas principalmente representa a consolidação do privatismo como modelo de gestão urbana.

O planejamento urbano chamado estratégico, inspirado em técnicas norte-americanas de gestão empresarial, foi aplicado inicialmente em cidades dos Estados Unidos e da Inglaterra, mas só amplamente difundido após a experiência de Barcelona no contexto da sua preparação para os Jogos Olímpicos de 1992. Ele pouco ou nada tem a ver com os princípios do planejamento moderno, inserindo-se no pragmatismo da sujeição das municipalidades aos grandes investidores. Suas diretrizes tem como meta a capacitação das cidades a fim de torná-las competitivas internacionalmente através da adoção de medidas de gestão empresarial na administração pública. Quando essa dinâmica privatista é transportada para o meio urbano, caracteriza ações de organização do espaço de modo a adaptá-lo às necessidades e interesses de investidores privados, além de incentivar a manipulação da propriedade do solo, em certas áreas das cidades, de modo a torná-lo altamente lucrativo.

Desta vez, o foco da política urbana em Santos foi bifurcado para mirar duas áreas: o núcleo urbano inicial (ou antigo centro da cidade), alvo do privatismo na virada do século XIX para o XX, e a orla, enfocada pelo mercado imobiliário na metade do século XX.

#### ***4.1. A orla de Santos no século XXI.***

Atualizada para o século XXI, a atuação do mercado imobiliário na orla praiana foi favorecida por uma nova alteração de lei (artigo 19 da Lei Complementar nº 312) que retirou as áreas comuns dos condomínios do computo de área construída, resultando no aumento

do aproveitamento dos lotes. Os edifícios construídos a partir de então chegam a atingir coeficientes de aproveitamento superiores a nove vezes a área do lote.

Novamente Santos se tornou alvo do setor imobiliário e está no foco de investidores em função do prometido crescimento econômico advindo do pré-sal. A descoberta de novos pontos de petróleo pela Petrobrás transformou a cidade na “menina dos olhos” da produção imobiliária da região. As áreas mais valorizadas continuam sendo àquelas próximas ao Canal 3, em especial a Vila Rica e Gonzaga, contudo a Ponta da Praia vem se consolidando como a principal zona de verticalização, segundo o atual secretário municipal de Planejamento Urbano, em entrevista ao jornal *A Tribuna* de 17 de novembro de 2010. As obras tem provocado inúmeros descontentamentos dos moradores dada a proximidade entre os prédios, já que Santos é uma cidade extremamente adensada. A CET demonstra preocupação com os impactos que serão gerados no trânsito, mas a secretaria alega que ainda está tudo sob controle e que seu principal foco é manter a qualidade de vida no bairro. No entanto, a mesma matéria salienta que 33 dos 100 edifícios com mais de dez pavimentos aprovados pela prefeitura em 2010 ficam nesse bairro.

O principal argumento do mercado para explicar a onda de valorização imobiliária e de novos lançamentos é a demanda por imóveis que será gerada pelo aumento da oferta de emprego com a Petrobrás instalada na cidade. Índices nacionais mostram que o mercado imobiliário brasileiro como um todo está aquecido, impulsionado pelo crescimento da economia e pelo aumento de crédito habitacional. Mas o petróleo sem dúvida promoveu ainda mais o aumento do preço dos imóveis em Santos. Já são perceptíveis os reflexos dessa especulação sobre os benefícios econômicos que serão trazidos pela Petrobrás, discurso em torno do qual orbitam a produção imobiliária e grande parte das políticas urbanas municipais. O preço exorbitante dos imóveis na orla e no restante da cidade, proporcionalmente, aumentou o fluxo migratório da população trabalhadora de Santos para as cidades vizinhas, em especial para São Vicente e Praia Grande (JAKOB, 2003). Os dados do mais recente Censo do IBGE (2010) demonstraram que a situação relatada pelas pesquisas do Núcleo de Estudos de População (NEPO) da Unicamp foi agravada, já que Santos perdeu 10.477 habitantes nos últimos 10 anos. Essa situação, que encontra paralelo na perda de população da cidade de São Paulo, mas é contrária ao que vem acontecendo no país, no restante do Estado de São Paulo e na maioria das cidades da região, decorre principalmente do elevado custo de vida na cidade, segundo o coordenador do Censo na subárea de Santos, Mário Sérgio dos Santos, em entrevista ao jornal *A Tribuna* de 05 de novembro de 2010. Portanto, essa evasão da população de baixa e média renda, vem transformando a cidade em uma ilha social. Desse modo, a cidade se torna uma ficção, já que apenas na sua região metropolitana é que existe verdadeiramente uma arca social.



Além disso, problemas urbanos de Santos tomam proporções regionais na medida em que influenciam diretamente a dinâmica das cidades vizinhas. Destaca-se, por exemplo, o agravamento do trânsito entre Santos, São Vicente e Praia Grande nos horários de entrada e saída do trabalho, dada sua característica de pólo regional de empregos. Apesar da institucionalização da Região Metropolitana da Baixada Santista (RMBS) em 1996, por meio de lei complementar estadual, as ações dessa instituição ainda são tímidas no sentido de solucionar os principais problemas regionais, como por exemplo, racionalizar o transporte público entre os municípios.

#### **4.2. A retomada do desenvolvimento do centro.**

O segundo foco, não menos importante, da política urbana santista é o antigo centro da cidade. O Programa de Revitalização e Desenvolvimento da Região Central Histórica de Santos, cujo nome fantasia é Alegria Centro, defende a revitalização dessa área como ponto fundamental para o desenvolvimento econômico e social de toda a cidade, tal qual recomendado por Jordi Borja, principal defensor do modelo catalão de planejamento estratégico de cidades. O discurso de Borja defende que o Centro é o espaço que diferencia uma cidade das outras, capaz de torná-la competitiva na atração de capitais. Sob essa perspectiva, as cidades devem se apresentar como produtos capazes de serem vendidos a investidores, turistas e usuários 'solventes', mesmo que isso signifique forjar uma imagem ou criar tradições através do marketing urbano (ARANTES, 2000; HARVEY, 2003; HOBBSAWM, 2006; VAINER, 2000).

A questão da revitalização de centros urbanos através de ações estratégicas promovidas pelo poder público em parceria com a iniciativa privada vem há tempos sendo debatida na medida em que, muitas vezes, a valorização dessas regiões acarreta processos de exclusão e agrava a segregação social no espaço urbano. Leva, portanto, ao debate sobre o Estado-empendedor, restrito a uma lógica privada, limitada e particularista que não corresponde à lógica pública, coletiva e geral da Política e do Estado.

Embora a retomada do desenvolvimento do centro de Santos tenha sido anunciada no Plano Diretor de 1968, somente a partir do Plano Diretor de 1998, claramente influenciado pelas mudanças ocorridas mundialmente na economia e no planejamento urbano, que algumas áreas foram definidas como passíveis de revitalização urbana, os chamados Corredores de Proteção Cultural (CPC), que posteriormente foram ampliados para Área de Proteção Cultural (APC).

As ações de revitalização, requalificação e recuperação nessas áreas são dirigidas pelo Programa de Revitalização e Desenvolvimento da Região Central Histórica de Santos, o Alegria Centro, transformado em Lei Complementar 470/03 através da sanção do prefeito da cidade em 2003. O programa visa à retomada do desenvolvimento

socioeconômico do Centro e, conseqüentemente, de toda a cidade de Santos, utilizando como estratégia o resgate do patrimônio cultural, através do fomento à preservação do Patrimônio Histórico<sup>2</sup>, e requalificação urbana com solução habitacional somente na região da Vila Nova.

Os empreendedores são orientados quanto à recuperação, uso e ocupação dos edifícios e o município oferece o serviço de um Escritório Técnico de Revitalização para fornecer apoio aos investidores. Assim, são concedidos incentivos fiscais com isenção de tributos como IPTU, ISS e ITBI (no caso de compra e venda do imóvel), além da venda do potencial construtivo com o objetivo de atrair investidores privados para empreendimentos definidos previamente. As atividades contempladas com as isenções fiscais são: turismo e hospedagem, diversões, comércio de café, prestadores de serviço, educação e cultura, comércio varejista, comunitário e social (instituições sociais, esportivas), beleza, profissionais liberais e ateliês artísticos, agenciamento e organizadores (eventos, feiras, viagens).

Além disso, o programa dá apoio à implantação e ao funcionamento de atividades e empreendimentos através de iniciativas voltadas ao comércio e ao turismo. Há um forte apelo ao investidor privado, sendo realizadas campanhas de marketing pela municipalidade, com eventos e atrações que tem a cultura como âncora de atração do público consumidor. O projeto também prevê grandes obras de revitalização de antigos armazéns portuários, como o projeto Marina Porto de Santos (Complexo Náutico e Empresarial) e obras viárias, contando com investimentos dos governos estadual e federal.

Contudo, as isenções fiscais são garantidas desde que o imóvel restaurado e preservado desenvolva atividades comerciais e de serviços estipuladas pelo Poder Público. Atualmente, a área continua sendo residencial de baixa renda, ou seja, faz-se obrigatória a mudança de uso para a concessão do benefício. Ainda que no primeiro semestre de 2008, cinco anos após a implementação do programa, tenham sido apresentadas as linhas básicas do projeto de lei complementar para criação do “Programa de Reabilitação do Uso Residencial na Região Central Histórica de Santos”, o Alegria Centro Habitação, cujo objetivo é melhorar as condições de habitabilidade dos imóveis já ocupados e atrair novos empreendimentos residenciais para a área, o projeto ainda não consegue lidar com a questão da inclusão social dos moradores da região central frente à grande valorização do solo urbano, estimulada pelas próprias diretrizes do Alegria Centro. Soma-se a isso o caráter elitizado dos projetos público/privados ainda em fase de elaboração, bem como o alto padrão dos serviços já instalados por incentivo da municipalidade.

Esta área decadente pelo abandono do Poder Público e, por isso habitada por uma população de baixa renda, vê-se num processo de valorização do solo urbano pelo *upgrading* cultural. A atração de usuários solventes se torna diretamente proporcional a

expulsão dos insolventes, processo mais conhecido como *gentrification*, palavra da qual se origina o neologismo gentrificação. Percebe-se que a expulsão da população pobre, que antes era conseqüência da política urbana, agora torna-se a própria política em si, necessária para retomada da economia local. Neste discurso do setor privado legitimado pela municipalidade, percebe-se que o poder político migra para as mãos de grandes investidores, o Estado assume papel fictício e a cidadania é abolida.

## **5. Considerações finais.**

A lógica privatista, associada ao planejamento urbano, torna-se um poderoso instrumento político em prol das necessidades espaciais da economia de caráter especulativo. O privatismo é, fundamentalmente, utilizado de maneira ideológica a fim de produzir um consenso social positivo acerca da grande eficácia da atuação do setor privado sobre a cidade, diminuindo ou apagando suas conseqüências coletivamente desagregadoras e humanisticamente deletérias. Ainda, em nome da diminuição da carga de investimentos arcada pelo Estado, essa lógica dissolve também sua responsabilidade para a realização de ações em benefício de todas as classes sociais e de combate às desigualdades no usufruto da cidadania.

Percebe-se que a população pobre vem sendo deixada de lado nas melhorias urbanas da cidade há um século, desde o episódio das reformas urbanas higienistas, passando pela onda desenvolvimentista dos anos 40 e 50, chegando aos dias de hoje, através do processo de gentrificação na região central e da valorização imobiliária na cidade de modo geral e em especial na orla praiana. Se pessoas, dentro da sociedade capitalista, com as mesmas virtudes também adquirem valor diferente de acordo o lugar em que vivem, estaria, então, a capacidade de ser mais ou menos cidadão relacionada, de alguma forma, com o ponto do território onde se está localizado? Como demonstrou Harvey (2003), o domínio do espaço é um dos pontos fundamentais para a manutenção do poder político.

A análise dos três recortes, no espaço urbano e no tempo, justificou suas escolhas por considerá-los vetores de expansão de Santos dentro do desenvolvimento urbano da cidade ao longo de um século. Contudo, embora ainda haja a necessidade de detalhar as legislações urbanas dos períodos para verificar como se harmonizavam os interesses de desenvolvimento econômico do Estado de São Paulo, envolvido no cenário político nacional, e o capital privado agindo localmente, esse artigo faz uma primeira aproximação desse processo dentro da dinâmica da cidade.

## 6. Referências bibliográficas.

ANDRADE, Carlos Roberto Monteiro. *A peste e o plano: o urbanismo sanitista do engenheiro Saturnino de Brito*. 1992. Dissertação (mestrado) – FAU USP, São Paulo.

\_\_\_\_\_. *O plano de Saturnino de Brito para Santos e a construção da cidade moderna no Brasil*. In: *Espaço e Debates*, São Paulo: NERU, n. 34, p. 55-63, 1991.

ANDRADE, Wilma Therezinha Fernandes de. *O discurso do progresso: a evolução urbana de Santos, 1870-1930*. 1989. Tese (doutorado) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, São Paulo.

\_\_\_\_\_. *Santos: urbanismo na época do café: 1889-1930*. In: Pereira, Maria Aparecida Franco (org). *Santos: Café e História*. Santos: ed. Leopoldianum, p. 89-106, 1995.

ARAUJO FILHO, José Ribeiro. A expansão urbana de Santos. In: *A Baixada Santista: aspectos geográficos*, vol. 3. São Paulo: Edusp, 1965.

ARANTES, Otília. Uma estratégia fatal: a cultura nas novas gestões urbanas. In: ARANTES, Otília; MARICATO, Ermínia; VAINER, Carlos. *A cidade do pensamento único*. Petrópolis: Ed. Vozes, 2000.

BARNEKOV, Timothy; BOYLE, Robin; RICH, Daniel. *Privatism and urban policy in Britain and the USA*. Oxford: Oxford University Press, 1989.

BERNARDINI, Sidney. *Os planos da cidade: as políticas de intervenção urbana em Santos - de Estevan Fuertes a Saturnino de Brito (1892-1910)*. São Carlos: ed. RIMA / FAPESP, 2006.

BLUME, Luis Henrique dos Santos. *A moradia da população pobre e a reforma urbana em Santos no final do século XIX*. 1998. Dissertação (mestrado) – Faculdade de História da PUC-SP, São Paulo.

CARRIÇO, José Marques. *Legislação urbanística e segregação espacial nos municípios centrais da região metropolitana da Baixada Santista*. Dissertação (mestrado em Estruturas Ambientais Urbanas), Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da USP, 2002.

\_\_\_\_\_. *Baixada Santista: transformações produtivas e sócio-espaciais na crise do capitalismo após a década de 1980*. Tese (doutorado em Planejamento Urbano e Regional), Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da USP, 2006.

CARVALHO, Sonia Nahas. *Plano Diretor em Santos: política negociada*. 2001. [http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0102-88392001000100014](http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0102-88392001000100014)

CORBIN, Alain. *O território do Vazio: a praia e o imaginário ocidental*. São Paulo: ed. Companhia das Letras, 1989.

FURTADO, Celso. *Formação econômica do Brasil*. São Paulo: ed. Companhia Editora Nacional, 2001.

GAMBETA, Wilson Roberto. *Desacumular a pobreza: Santos, limiar do século*. In: *Espaço e Debates*, São Paulo: NERU, n. 11, p. 17-27, 1984.

GITAHY, Maria Lucia Caira. *Ventos do Mar: trabalhadores do porto, movimento operário e cultura urbana em Santos, 1889-1914*. São Paulo: ed. UNESP, 1992.

GONÇALVES, Alcindo. *Lutas e Sonhos: Cultura política e hegemonia progressista em Santos, 1945 - 1962*. São Paulo: UNESP, 1995.

GONÇALVES, José Reginaldo Santos. *A retórica da perda*. Rio de Janeiro: ed. UFRJ / Iphan, 2002.

HARVEY, David. *O neoliberalismo: história e implicações*. São Paulo: ed. Loyola, 2008.

\_\_\_\_\_. *Condição pós moderna*. São Paulo: ed. Loyola, 2003.

HOBSBAWM, Eric; RANGER, Terence. *A invenção das tradições*. Rio de Janeiro: ed. Paz e Terra, 2006.

HOBSBAWM, Eric. *A era do capital: 1848-1875*. Rio de Janeiro: Ed. Paz e Terra, 1996.

JAKOB, Alberto Augusto Eichman. *Análise sócio-demográfica da constituição do espaço urbano da região metropolitana da Baixada Santista no período de 1960-2000*. Tese (doutorado em Demografia) – Programa de Pós Graduação do Instituto de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2003.

JORNAL A TRIBUNA. *Ponta da Praia: crescimento vertical*. Santos: 17 de novembro de 2010, p. A7.

\_\_\_\_\_. *População de santistas diminui*. Santos: 05 de novembro de 2010, p. A8.

LANNA, Ana Lúcia Duarte. *Uma cidade na transição. Santos: 1870 – 1913*. São Paulo/Santos: ed. Hucitec e Prefeitura Municipal de Santos, 1996.

LECOCQ-MÜLLER, Nice. *A população regional*. In: *A Baixada Santista: aspectos geográficos*, vol. 2. São Paulo: Edusp, 1965.

MAZIVIERO, Maria Carolina. *Memória e Identidade Urbana em Santos: usos e preservação de tipologias arquitetônicas da Avenida Conselheiro Nébias*. Dissertação (mestrado em História e Fundamentos da Arquitetura e do Urbanismo), Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da USP, 2008.

MILLIET, Sergio. *Roteiro do café e outros ensaios*. São Paulo: ed. Hucitec, 1982.

MONBEIG, Pierre. *Pioneiros e fazendeiros de São Paulo*. São Paulo: ed. Hucitec, 1984.

NUNES, Luiz Antonio de Paula. *Saber técnico e legislação: a formação do urbanismo em Santos – 1894 a 1951*. 2001. Dissertação (mestrado) – FAU USP, São Paulo.

RODRIGUES, Olao. *Almanaque de Santos*. Santos: ed. Ariel Editora e Publicidade, 1971.

RODRIGUES, Luiz Melo. Vicente de Carvalho. In: *A Baixada Santista: aspectos geográficos*, vol. 3. São Paulo: Edusp, 1965.

SEABRA, Odette Carvalho de Lima. *A muralha que cerca o mar: uma modalidade de uso do solo urbano*. Dissertação (mestrado em Geografia), Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da USP, 1979.

SINGER, Paul. *Economia política da urbanização*. São Paulo: ed. Brasiliense, 1973.

SZMRECSANYI, Maria Irene de Queiroz Ferreira. *Produção, apropriação e organização do espaço na economia cafeeira: contrastes entre o Vale do Paraíba e o Oeste Paulista (1800 - 1930)*. In: *Sinopses*, São Paulo: FAU USP, n. 5, 1984.

\_\_\_\_\_. *Rio e São Paulo: raízes da substituição da metrópole nacional*. In: *Revista USP*, São Paulo: USP, n. 17: Dossiê Liberalismo/ Neoliberalismo, março-maio, 1993.

VAINER, Carlos. Pátria, empresa e mercadoria. In: ARANTES, Otília; MARICATO, Ermínia; VAINER, Carlos. *A cidade do pensamento único*. Petrópolis: Ed. Vozes, 2000.

\_\_\_\_\_. *Espaço intra-urbano no Brasil*. São Paulo: ed. Studio Nobel/FAPESP, Lincoln Institute, 2001.

## 7. Notas.

<sup>1</sup> No desenvolvimento da minha tese de doutorado “*Privatismo e Gestão Pública na Urbanização de Santos, continuidades e mudanças: décadas de 1910, 1940 e 2000*”, orientada pela professora Maria Irene Szmrecsanyi, esse debate será ampliado.

<sup>2</sup> Para um debate aprofundado sobre a eleição ideológica das áreas consideradas históricas e, portanto, preservadas em Santos, ver MAZIVIERO (2008).