Anais do Congresso Brasileiro de Iniciação Científica
(https://periodicos.unisanta.br/COB)

ISSN 2317-1316

REATIVAÇÃO DO RAMAL SANTOS-CAJATI: O IMPACTO DO FLUXO DE PASSAGEIROS NO MUNICÍPIO DE ITANHAÉM E A REQUALIFICAÇÃO DO ESPAÇO URBANO PARA UMA NOVA CENTRALIDADE

REACTIVATION OF THE SANTOS-CAJATI BRANCH LINE: THE IMPACT OF PASSENGER FLOW IN THE MUNICIPALITY OF ITANHAÉM AND THE REQUALIFICATION OF URBAN SPACE FOR A NEW CENTRALITY

Maíra Ádria da Silva Sousa, Fernanda Faria Meneghello

Universidade Santa Cecília, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo
E-mail para contato: mairaadria.profissional@gmail.com

RESUMO – O estudo analisa os possíveis impactos socioespaciais da reativação do ramal ferroviário para passageiros Santos-Cajati em Itanhaém - SP, focando na capacidade do entorno da estação (raio de 1 km) para absorver o fluxo de pessoas. A mobilidade local reflete a dependência do polo regional e a ineficiência rodoviária. A metodologia mista fundamenta-se em dados do IBGE, PRMSL-BS e CPTM, aliada a diagnósticos territoriais e ambientais. Com base no Desenvolvimento Orientado ao Transporte Sustentável (DOTS), Soluções Baseadas na Natureza (SBN) e estudos de caso, propõem-se diretrizes urbanísticas para estruturar o entorno da estação em uma Nova Centralidade.

Palavras-chave: Itanhaém; Reativação ferroviária; Centralidade; DOTS; Desenho urbano.

ABSTRACT – This study analyzes the potential socio-spatial impacts of reactivating the Santos-Cajati passenger rail line in Itanhaém, São Paulo, focusing on the capacity of the station's surroundings (within a 1 km radius) to absorb the flow of people. Local mobility reflects the dependence on the regional hub and the inefficiency of road infrastructure. The mixed methodology is based on data from IBGE, PRMSL-BS, and CPTM, combined with territorial and environmental diagnoses. Based on Sustainable Transport-Oriented Development (TOD), Nature-Based Solutions (NBS), and case studies, urban planning guidelines are proposed to structure the station's surroundings into a New Centrality.

Keywords: Itanhaém; Railway reactivation; Centrality; TOD; Urban design.

ISSN 2317-1316

1 INTRODUÇÃO

A comparação dos Censos IBGE de 2000, 2010 e 2022 mostra aumento populacional nas cidades periféricas da Região Metropolitana da Baixada Santista - RMBS em relação às centrais (Tabela 1)[1]. Diniz, Nozabielli e Fernandes (2025) interpretam que, devido ao valor dos imóveis, haverá um "ritmo de crescimento menos acelerado nos municípios centrais e um adensamento maior nos municípios periféricos", o que indica uma migração intrarregional. Itanhaém integra esse movimento, com acréscimo de mais de 25 mil habitantes entre 2010 e 2022.

Como as atividades produtivas permaneceram no núcleo metropolitano (Vazquez; Oliveira, 2015, p.237), cresceram os movimentos pendulares, isto é, os deslocamentos regulares entre a cidade de residência e outra, principalmente por estudo e/ou trabalho. Como reflexo, enfrenta-se uma crise de mobilidade regional "[...] especialmente nas vias de acesso, avenidas e ruas principais dos municípios que exercem grande atração" (Vazquez; Oliveira, 2015, p.256), devido aos "[...] baixos investimentos em sistemas de transporte e falta de ampliação da capacidade do sistema viário" (Carriço; Souza, 2015, p.51), o que transtorna a rotina de quem se desloca.

Diante desse quadro, o anúncio da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos - CPTM sobre a reativação do transporte ferroviário de passageiros no ramal Santos-Cajati, desativado para passageiros desde 1997, com paradas em cada município da RMBS e do Vale do Ribeira, traz a expectativa de melhoria dos deslocamentos. Contudo, o trem não apenas leva moradores: ele também faz da área da estação um ponto de chegada. O iminente aumento do fluxo de pessoas nas proximidades da estação exige considerar a capacidade de suporte do espaço urbano e os impactos socioespaciais dessa melhoria de acesso.

Este artigo tem por objetivo analisar as condicionantes socioespaciais do entorno da estação de Itanhaém, em um raio de 1 km, considerando sua relevância histórica e seu título de subpolo regional (Carriço; Souza, 2015, p.35), e formular diretrizes de desenho urbano baseadas no conceito DOTS e em SBN para requalificar a área de recepção de passageiros como uma Nova Centralidade, alinhando-se aos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável - ODS da

[1] A tabela está adicionada no item 3.2. para não interferir na fluidez da introdução.

ISSN 2317-1316

Organização das Nações Unidas - ONU de número 9 (Indústria, Inovação e Infraestrutura) e 11 (Cidades e Comunidades Sustentáveis).

2 MATERIAIS E MÉTODOS

A pesquisa adota abordagem mista, combinando aspectos qualitativos e quantitativos, com caráter descritivo e explicativo, a fim de compreender o impacto da chegada do trem sobre a dinâmica local de Itanhaém - SP. Trata-se de um estudo de caso, delimitado pelo raio de 1 km no entorno da antiga estação ferroviária, e o processo metodológico foi realizado em três etapas. Na primeira, levantaram-se dados públicos e institucionais, a exemplo: estatísticas populacionais e pendulares do Censo IBGE; dados de fluxos de viagem do Plano Regional de Mobilidade Sustentável e Logística (PRMSL-BS, 2023). Na segunda, realizaram-se a pesquisa histórica do município e o mapeamento físico-territorial do raio delimitado, considerando uso e ocupação do solo, gabarito predominante, infraestrutura cicloviária, equipamentos urbanos e zoneamento. Na terceira, desenvolveu-se uma análise propositiva, baseada nos princípios do DOTS, em SBN com apoio dos estudos de caso de referência em requalificação urbana e mobilidade (Campinas, Curitiba, Bolonha e Eskişehir).

3 RESULTADOS E DISCUSSÃO

3.1. DESENVOLVIMENTO DE ITANHAÉM COM A CHEGADA DO TREM EM 1915

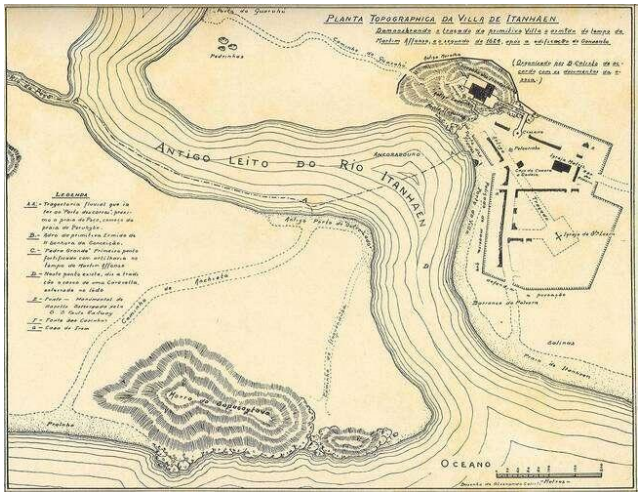
A formação urbana de Itanhaém foi marcada por sua ocupação junto ao Morro do Convento e pela relação com os rios e o litoral. Durante longo período, a vila permaneceu relativamente isolada, com acesso limitado aos demais municípios da região. A implantação da ferrovia Santos–Juquiá (posteriormente estendida até Cajati), no ano de 1915, contribuiu para alterar esse quadro e impulsionou transformações físicas e urbanas na cidade.

Entre as intervenções associadas à chegada da ferrovia está a mudança do curso do Rio Itanhaém que antes passava ao pé do morro do Convento, conforme planta pintada por Benedito Calixto em uma leitura de 1624 (Figura 1) concomitantemente com o aterramento da margem, subindo cerca de um metro para a instalação da linha por volta de 1913, explicado

ISSN 2317-1316

esquematicamente na Figura 2. Essa intervenção ampliou a área central e mesmo com esse novo banco de terras possuindo um solo instável, afinal, a margem consistia em uma área de mangue, a ocupação se espalhou e se consolidou ali, visível na Figura 3 (Araújo Filho, 1950, p.42).

Figura 1: Planta primitiva da vila de Itanhaém reconstituída Benedito Calixto



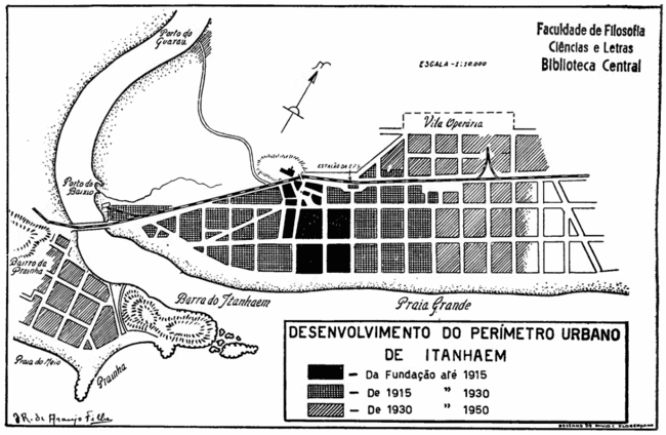
Fonte: https://www.novomilenio.inf.br/santos/calixtoch05g.htm em 16 de maio de 2026

Figura 2: Esquemático da mudança do por curso do rio e aterramento



Fonte: Elaborado pela autora de acordo - acesso com a planta de Benedito Calixto.

Figura 3: Desenvolvimento da ocupação urbana em Itanhaém até 1950



Fonte: Araújo Filho (1950, p.50)

A economia municipal também passou por mudanças. A bananicultura ganhou importância a partir da década de 1920, mas perdeu força nas décadas seguintes (Silva et all, 2021, p. 08). Em paralelo, a partir da década de 1940, a Avenida Anchieta e, depois em 1961,

ISSN 2317-1316

a rodovia Padre Manoel da Nóbrega ampliaram o acesso ao litoral e consolidaram a função turística da cidade, somada ao apelo histórico do tombamento da Igreja e Convento de Nossa Senhora da Conceição, a Igreja Matriz de Sant'Anna e a Casa de Câmara e Cadeia pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - IPHAN em 1941 (Vieira, 1997, p. 42 e 45).

A valorização das terras praianas influenciou a ocupação do território, verificou-se que a área entre a ferrovia e o mar, foi ocupada pela população flutuante que, segundo Simão e Goldman (1958, p.25) representava de 50 a 60% do total das casas da época, também propiciou o deslocamento de moradores à medida que as terras se valorizavam os habitantes as vendiam e se mudavam para outras cidades ou outros bairros: o centro se ocupou por pessoas de médios e altos recursos financeiros e as de menores, ocuparam a Vila Operário, as margens da ferrovia e do rio (Simão; Goldman, 1958, p.56 e 61).

Diante do desestímulo ao modal ferroviário e da perda de atratividade do serviço prestado à época pela falta de horários, conforto e segurança, enquanto o automóvel oferecia uma viagem um terço mais rápida (Araújo Filho, 1950, p.52), o transporte ferroviário de passageiros foi desativado em 1997. No entanto, é notório que boa parte das transformações de Itanhaém estiveram relacionadas à infraestrutura de transporte, proporcionando acesso ao município, por isso essa trajetória oferece um contexto importante para analisar o que pode se repetir com a reativação ferroviária no meio urbano, econômico e social.

3.2. CARACTERÍSTICAS DE ITANHAÉM NO CONTEXTO DA DINÂMICA REGIONAL - RMBS

Conforme já introduzido, o crescimento populacional na RMBS está ocorrendo de forma significativa nas cidades periféricas (Tabela 1) e Itanhaém foi o segundo município que mais cresceu em número de habitantes no último período intercensitário (2010–2022).

Tabela 1: População residente e densidade demográfica da RMBS nas últimas três décadas

MUNICÍPIOS	TERRITÓRIO (km²)	POPULAÇÃO RESIDENTE (hab.)			DENSIDADE DEMOGRÁFICA (hab./km²)		
		2000	2010	2022	2000	2010	2022
Bertioga	490,148	44.517	47.462	64.188	90,82	96,83	130,96
Cubatão	142,879	117.289	118.629	112.476	820,90	830,28	787,21

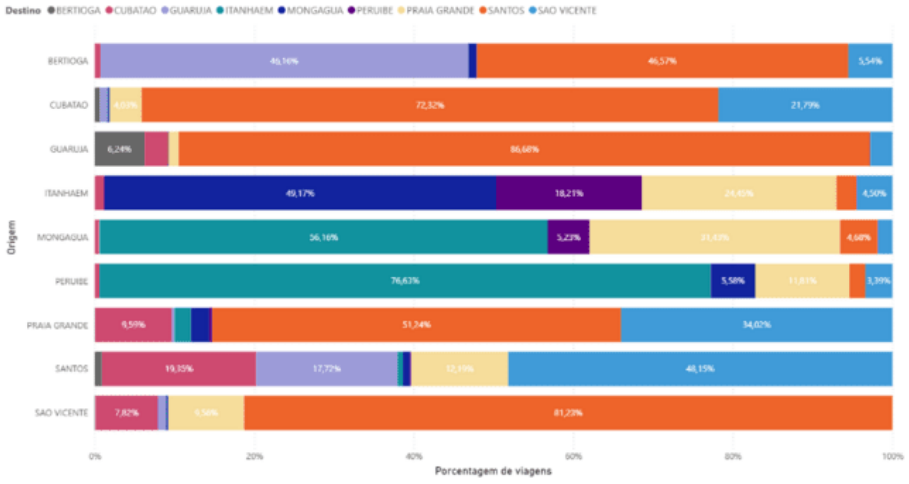
ISSN 2317-1316

Guarujá	143,454	296.368	290.526	287.634	2065,94	2025,22	2005,06
Itanhaém	601,670	85.438	86.919	112.476	142,00	144,46	186,94
Mongaguá	142,005	42.525	46.186	61.951	299,46	325,24	436,26
Peruíbe	324,140	61.705	59.698	68.352	190,37	184,17	210,87
Praia Grande	147,065	232.225	261.391	349.935	1579,06	1777,38	2379,46
Santos	280,674	424.665	419.388	418.608	1513,02	1494,22	1491,44
São Vicente	147,893	320.383	332.193	329.911	2166,32	2246,17	2230,74
TOTAL	2.419,928	1.623.115	1.662.392	1.805.531	670,73	686,96	746,11

Fonte: Elaborado pela autora em 05 de maio de 2026 a partir dos dados do CENSO IBGE 2022 e da AGEM.

Esse expressivo contingente, porém, não encontra oferta proporcional de postos de trabalho e serviços essenciais, concentrados historicamente nas cidades centrais, principalmente Santos, Cubatão e São Vicente. Embora Itanhaém ocupe o topo da hierarquia da microrregião Sul (Carriço; Souza, 2015, p.35), a desconexão entre a função residencial e as atividades essenciais: trabalho, estudo, saúde e lazer que são os principais motivos de deslocamento segundo o PRMSL-BS (2023), amplia os movimentos pendulares diários e aprofunda o caráter de cidade-dormitório do município em relação ao núcleo metropolitano. O gráfico da Figura 4, elaborado a partir da pesquisa de origem-destino realizada pela AGEM - Agência Metropolitana da Baixada Santista em 2019 para o PRMSL-BS (2023), mostra que o deslocamento tende a ocorrer para as cidades mais adjacentes à de origem, mas as cidades centrais aparecem como destino em todas as relações.

Figura 4: Porcentagem de viagens a partir da relação de origem-destino



Fonte: Elaborado pela autora através da base de dados do PRMSL-BS em 09 de maio de 2026

ISSN 2317-1316

Para fins comparativos, analisam-se os fluxos pendulares na RMBS a partir dos dados do IBGE de 2000 e 2010 apresentados por Vazquez e Oliveira (2015, p. 241). Como não há dados mais recentes, estimaram-se os valores de 2022 com base na variação da população residente (Tabela 1). Os resultados indicam que Itanhaém é o município que menos recebe pessoas para trabalho ou estudo e, ao mesmo tempo, o 6º que mais emite passageiros para outras localidades (Tabela 2).

Tabela 2: Total de pessoas que saem e entram no município para trabalhar e/ou estudar de 2000 a 2022

MUNICÍPIOS	PORCENTAGEM DA POPULAÇÃO QUE SAI DO MUNICÍPIO SOBRE A POPULAÇÃO TOTAL			PORCENTAGEM DA POPULAÇÃO QUE ENTRA NO MUNICÍPIO SOBRE A POPULAÇÃO TOTAL		
	2000	2010	2022	2000	2010	2022
Bertioga	2,66%	3,99%	11,10%	6,20%	6,47%	6,50%
Cubatão	7,57%	11,23%	33,74%	16,02%	26,47%	26,49%
Guarujá	7,13%	8,90%	19,09%	2,06%	2,80%	2,80%
Itanhaém	2,74%	7,28%	21,01%	1,39%	2,67%	2,68%
Mongaguá	4,37%	10,30%	31,33%	4,46%	4,99%	5,00%
Peruíbe	2,26%	6,32%	14,94%	2,38%	4,77%	4,77%
Praia Grande	9,62%	14,69%	32,33%	3,01%	3,88%	3,89%
Santos	6,54%	9,59%	18,49%	18,11%	28,21%	28,20%
São Vicente	18,36%	24,76%	52,76%	2,94%	4,79%	4,79%
TOTAL	9,09%	13,04%	28,68%	8,05%	11,69%	11,70%

Fonte: Vazquez e Oliveira (2015) complementado pela autora através de estimativa proporcional

A dependência cotidiana dos munícipes itanhaenses em relação ao núcleo regional justifica descentralizar equipamentos e oportunidades por meio de uma reestruturação urbana. Com a reativação do trem, a área da estação passa a concentrar a chegada e a saída de passageiros, o que a posiciona como local estratégico para essa nova centralidade.

ISSN 2317-1316

3.3. LEVANTAMENTO DA ÁREA DE INFLUÊNCIA DIRETA NO AUMENTO DO FLUXO DE PESSOAS

O recorte de análise é o raio de 1 km em torno da antiga estação, inspirado na metodologia utilizada no programa Novas Centralidades, aplicada em Campinas - SP, e adaptado à dimensão de Itanhaém.

O levantamento evidencia uma configuração urbana fragmentada pela ferrovia e pela rodovia Padre Manoel da Nóbrega (SP-055). Predomina o uso residencial em setores como a Vila São Paulo (antiga Vila Operária) e ao norte da rodovia, enquanto as atividades comerciais, de serviços e institucionais se concentram no centro histórico e na via coletora que liga a SP-055 à ferrovia. Há ainda escassez de áreas verdes e de lazer públicos, o que limita o convívio comunitário, a recreação e a permeabilidade do solo (Figura 6 e 7).

Figura 6: Uso do solo Itanhaém 2026

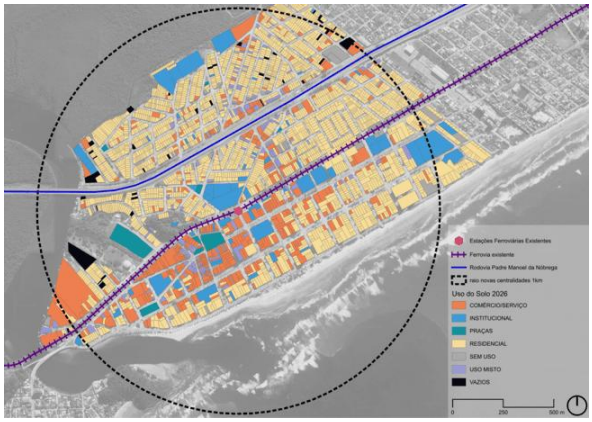
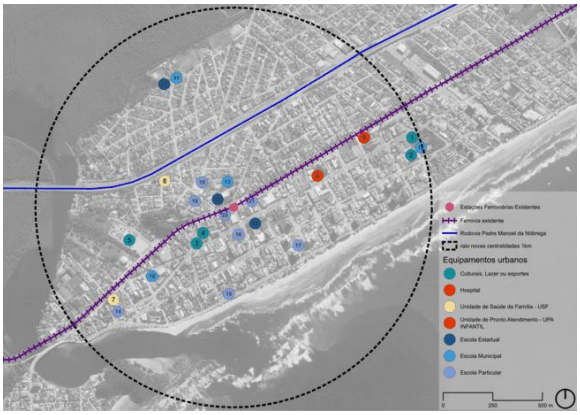


Figura 6: Equipamentos urbanos Itanhaém 2026

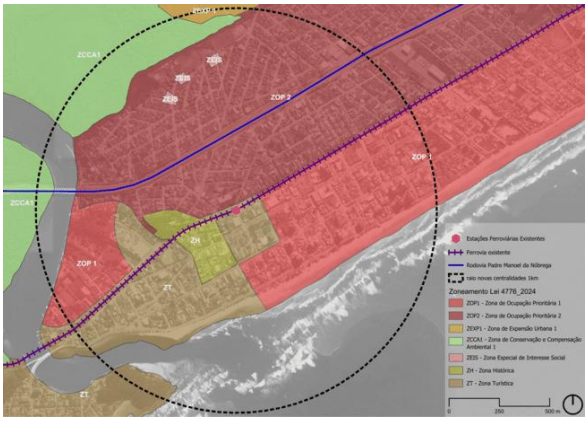


Fonte: Elaborado pela autora a partir de levantamento próprio

A Lei de Zoneamento, Uso e Ocupação do Solo nº 4.776/2024 (Figura 8) dá continuidade ao incentivo à verticalização iniciado pela Lei nº 2.304/1997 (Santos, 2018, p. 12), ao estabelecer parâmetros permissivos na Zona de Ocupação Prioritária 1 - ZOP1, com coeficiente de aproveitamento básico de 4x e máximo de 6x. Esse incentivo já se reflete no gabarito (Figura 9): embora predomine o baixo gabarito, edifícios de múltiplos pavimentos se concentram na orla, historicamente ocupada pela população flutuante e de maior renda, o que intensifica a valorização da área e a segregação socioespacial.

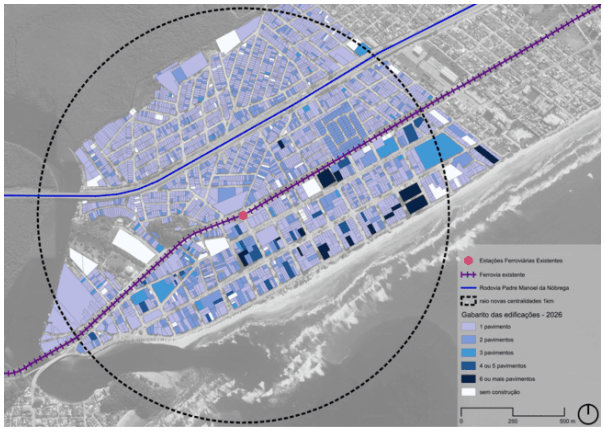
ISSN 2317-1316

Figura 8: Zoneamento de Itanhaém-Lei nº 4.776/2024



Fonte: Elaborado pela autora a partir de dados recebidos pela PMI

Figura 9: Gabarito das edificações Itanhaém 2026

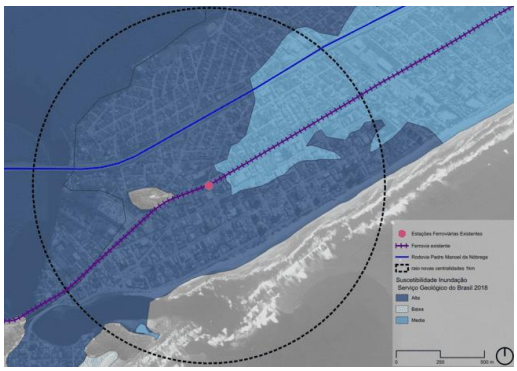


Fonte: Elaborado pela autora a partir de levantamento próprio

No âmbito ambiental, a sobreposição com a carta de suscetibilidade a inundações do Serviço Geológico do Brasil – SGB de 2018 indica que o entorno da antiga estação apresenta alta suscetibilidade a inundações (Figura 10). Essa fragilidade pode estar relacionada às obras de alteração do curso e de aterramento do Rio Itanhaém, descritas no item 3.1.

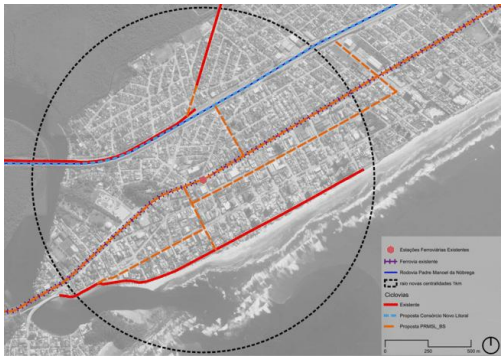
Quanto à mobilidade ativa, a malha cicloviária existente é escassa, insegura e descontínua, com trechos isolados de inícios e fins abruptos e sem conexão (Figura 11). Há propostas de ampliação do PRMSL-BS, que prevê conectar a RMBS aproveitando o espaço da ferrovia, e do Consórcio Novo Litoral, com ciclovias ao longo das rodovias (SEMIL, 2024), mas nenhuma foi implementada até o momento.

Figura 10: Suscetibilidade de inundação em Itanhaém



Fonte: Elaborado pela autora a partir dos dados do Geológico do Brasil

Figura 11: Malha cicloviária existente e prevista de Itanhaém 2026



Fonte: Elaborado pela autora a partir dos planos Serviço divulgados e levantamento próprio

ISSN 2317-1316

Em síntese, o entorno da antiga estação reúne concentração de usos, escassez de áreas verdes, pressão de verticalização na orla, alta suscetibilidade a inundações e malha cicloviária fragmentada, condicionantes que a chegada do trem pode agravar ou ajudar a reverter.

3.4. DISCUSSÃO E MATRIZ DE DIRETRIZES URBANÍSTICAS

A Tabela 3 sintetiza os problemas e as potencialidades identificados, interpretados aqui à luz dos princípios do DOTS aplicáveis ao desenho urbano, das SBN e dos estudos de caso, para orientar medidas de mitigação e qualificação urbana.

Tabela 3: Síntese dos possíveis impactos, problemas e as propostas de intervenção

Possíveis impactos e problemas identificados	Potencialidades e propostas direcionadas
Interferências nas dinâmicas de circulação entre veículos, pedestres, ciclistas	Reorganização de fluxos e foco na mobilidade ativa principalmente voltada ao pedestre
Risco de gentrificação (expulsão da população residente por conta da valorização da área)	Estudo de novas demarcações de Zona Especial de Interesse Social, de redução do coeficiente de aproveitamento na faixa da orla combinado a ampliação mediante outorga onerosa do direito de construir, de criação de unidades de conservação alinhadas ao lazer sustentável.
Pressão de ocupação em áreas de preservação e ambientalmente sensíveis	
Favorecimento da verticalização na faixa da orla	
Suscetibilidade de inundação	Adoção de biovaletas, jardins de chuva e pisos drenantes
Escassez de áreas verdes e arborizadas	Implementação de corredores verdes
Falta de opções para lazer	Criação de parques e requalificação de praças existentes
Monofuncionalidade em certas áreas	Incentivo a uso misto e fachadas ativas
Ciclovias desconectadas	Continuidade das rotas cicloviárias à estação e em direção aos bairros

Fonte: Elaboração própria

O Desenvolvimento Orientado ao Transporte Sustentável conceitua-se como uma estratégia de planejamento urbano que organiza o território em torno de estações de transporte coletivo reduzir a dependência do automóvel, incentivar a mobilidade ativa e estruturar comunidades compactas e acessíveis (ITDP, 2017). O conceito é dividido em princípios, neste estudo os princípios Caminhar, Pedalar e Conectar orientam a reorganização dos percursos e a prioridade aos modos ativos. Propõem-se a ampliação das calçadas, a melhoria das travessias, a instalação de mobiliário funcional e a conexão da malha cicloviária à estação e aos bairros, complementada pela oferta de bicicletas compartilhadas. Essas medidas buscam tornar os

ISSN 2317-1316

trajetos mais seguros e confortáveis e favorecer a continuidade dos deslocamentos a pé e de bicicleta.

O princípio Mudar orienta a redução da dependência do automóvel, o que se traduz na diminuição das vagas públicas de estacionamento e na transformação de vias selecionadas do centro histórico em calçadões ou espaços compartilhados, associada à requalificação da praça da Igreja Matriz de Sant'Anna. Essas medidas podem favorecer a circulação de pedestres e valorizar o patrimônio. Ao olhar para os estudos de referência, Bolonha recebeu em 2011 o Prêmio Semana Europeia da Mobilidade, na categoria Mobilidade Alternativa, que incluiu o bloqueio de automóveis em certas áreas (Cavalcanti, 2012), e o limite de 30 km/h na maior parte do perímetro urbano ampliou o uso de bicicletas e do transporte público (Saragiotto, 2024). E em Eskişehir, as ruas exclusivas para pedestres e as vias compartilhadas facilitaram o acesso ao centro, aumentaram a clientela e a receita dos comércios (Galvin e Maassen, 2019).

Os princípios Misturar, Adensar e Compactar relacionam mobilidade, usos e crescimento urbano. Usos mistos e fachadas ativas podem reduzir a monofuncionalidade identificada no diagnóstico e aproximar as edificações do espaço público, em linha com Jacobs (2011), que relaciona a vitalidade urbana à diversidade de usos e à presença cotidiana de pessoas nas ruas. Em Curitiba, o plano de Jaime Lerner previu crescimento nos eixos estruturantes servidas de transporte coletivo, adensamento e alterações no zoneamento (Serete, 1965 apud Benvenutti, 2014, p. 3). Para Itanhaém, isso orienta uma distribuição mais equilibrada do potencial construtivo, com contenção do adensamento na orla e parâmetros compatíveis também nas áreas servidas por transporte. Como a valorização decorrente das melhorias pode prejudicar a permanência dos moradores de menor renda, a ampliação das Zonas Especiais de Interesse Social - ZEIS e a habitação de interesse social bem localizada devem acompanhar a requalificação.

No âmbito ambiental, a suscetibilidade a inundações identificada no diagnóstico sustenta a proposta de Soluções Baseadas na Natureza que configuram-se como intervenções de planejamento e engenharia baseadas em processos e elementos naturais para enfrentar desafios urbanos e climáticos (Universidade de São Paulo, s.d.). No entorno estudado, essa abordagem fundamenta a proposta de biovaletas, jardins de chuva, pisos permeáveis, corredores verdes e parques, que complementam a drenagem convencional e favorecem a infiltração da água no

ISSN 2317-1316

solo. Para proteger áreas sensíveis e reduzir a pressão de ocupação, propõem-se espaços de lazer sustentáveis, como em Eskişehir, onde o Rio Porsuk, antes poluído e sujeito a alagamentos, foi reabilitado e cercado por novos parques, convertendo uma área de risco em espaço de preservação e lazer (Galvin e Maassen, 2019).

Em conjunto, as diretrizes respondem aos problemas da Tabela 3 ao articular mobilidade ativa, uso do solo, espaço público, proteção dos moradores e manejo ambiental, o que permite discutir a requalificação do entorno da estação como uma intervenção urbana integrada, sem limitá-la à implantação da infraestrutura ferroviária.

4 CONCLUSÃO

O estudo cumpriu o objetivo de analisar as condicionantes socioespaciais do entorno da estação de Itanhaém e formular diretrizes de desenho urbano. Para o município, as propostas de qualificação da mobilidade e dos espaços públicos, associadas à descentralização de equipamentos e oportunidades, podem contribuir para reduzir a dependência dos deslocamentos pendulares, fortalecer a economia e o comércio local, valorizar o patrimônio histórico-cultural e ampliar o acesso à cidade. Nesse sentido, os resultados apontam como a Arquitetura e o Urbanismo podem diagnosticar e promover espaços mais funcionais, acessíveis e inclusivos, favorecendo a circulação, a permanência e a apropriação da cidade por todos.

5 DECLARAÇÃO DE USO DE IA

Durante a elaboração deste trabalho, utilizou-se a ferramenta NotebookLM e Claude IA para organização de ideias e verificação ortográfica. O conteúdo gerado foi revisado, editado e validado pelos autores, que assumem total responsabilidade pelo texto final.

ISSN 2317-1316

6 REFERÊNCIAS

ARAÚJO FILHO, José Ribeiro. A BAIXADA DO RIO ITANHAÉM. 75p. Tese de Doutorado — Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras, Universidade de São Paulo, São Paulo. 1950. Acesso em: 17 maio 2026.

BENVENUTTI, Alexandre Fabiano. Planejamento Urbano em Curitiba: interpretações sobre a produção da cidade. Dissertação de doutorado - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2014. Disponível em: https://www.anparq.org.br/dvd-enanparq-3/htm/Artigos/SC/ORAL/SC-CDR-005_BENVENUTTI.pdf. Acesso em: 04 abril 2026.

CARRIÇO, José Marques; SOUZA, Clarissa Duarte. Baixada Santista: pendularidade, estrutura urbana e mudanças dos padrões de integração interna e externa da metrópole litorânea paulista. In: RIBEIRO, Luiz Cesar de Queiroz (coord.). Baixada Santista: Transformações na Ordem Urbana. Rio de Janeiro: Letra Capital: Observatório das Metrópoles, 2015. 31-60p

CAVALCANTI, Maria Fernanda. Bolonha, na Itália, é símbolo de mobilidade sustentável. The City Fix. 2012. Disponível em: https://www.mobilize.org.br/noticias/3130/bolonha-na-italia-e-simbolo-de-mobilidade-sustentavel.html. Acesso em: 04 abril 2026.

DINIZ, Tânia Maria Ramos de Godoi; NOZABIELLI, Sonia Regina; FERNANDES, Pedro Henrique Mendes. Censo 2022 revela adensamento periférico e população quilombola na Região Metropolitana da Baixada Santista - Observatório das Metrópoles. Disponível em: https://www.observatoriodasmetropoles.net.br/censo-2022-revela-adensamento-periferico-e-populacao-quilombola-na-regiao-metropolitana-da-baixada-santista/. Acesso em: 10 maio 2026.

GALVIN, Madeleine; MAASSEN, Anne. Urban Transformations: The Reinvention of Eskişehir, Turkey from Dump to Destination. The City Fix. 2019. Disponível em: https://thecityfix.com/blog/urban-transformations-the-reinvention-of-eskisehir-turkey-from-dump-to-destination-madeleine-galvin-anne-maassen/. Acesso em: 23 nov. 2025.

IBGE. CENSO 2022. Disponível em: https://www.ibge.gov.br/estatisticas/sociais/saude/9662-censo-demografico-2010.html?edicao=9672&t=downloads . Acesso em: 13 abril 2026.

INSTITUTO DE POLÍTICAS DE TRANSPORTE & DESENVOLVIMENTO – ITDP. Guia de Implementação de Políticas e Projetos de Desenvolvimento Orientado ao Transporte Sustentável (DOTS). Versão 1.0. Rio de Janeiro: ITDP Brasil, 2017. 68 p. Acesso em: 25 ago. 2025.

ISSN 2317-1316

ITANHAÉM (SP). Lei nº 4.776, de 27 de dezembro de 2024. Dispõe sobre o Zoneamento, o Uso e a Ocupação do Solo no Município de Itanhaém, e dá outras providências. Disponível em: https://www2.itanhaem.sp.gov.br/secretarias/urbanismo/. Acesso em: 21 maio 2026.

JACOBS, Jane. Morte e vida de grandes cidades. Tradução de Carlos S. Mendes Rosa. 3. ed. São Paulo: WMF Martins Fontes, 2011. Acesso em: 28 mar. 2026.

PLANO REGIONAL DE MOBILIDADE SUSTENTÁVEL E LOGÍSTICA DA BAIXADA SANTISTA - PRMSL-BS. 2023. Disponível em: https://prmsl-bs.praiagrande.sp.gov.br/documentos-tecnicos/. Acesso em: 10 maio 2026.

SANTOS, Regina Helena Vieira. ITANHAÉM: PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARQUITETÔNICO NA PAISAGEM CULTURAL. 18p. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo. 2018. Disponível em: https://static.even3.com/anais/111408.pdf?v=638944959922690480. Acesso em: 17 maio 2026.

SARAGIOTTO, Daniela. Bolonha adota limite de 30 km/h: saiba por que outras cidades estão fazendo o mesmo. ESTADÃO. 2024. Disponível em: https://mobilidade.estadao.com.br/mobilidade-com-seguranca/urbana/bolonha-adota-30-km-h-saiba-porque-outras-cidades-estao-fazendo-o-mesmo/ . Acesso em: 04 abril 2026.

SEMIL - Secretaria de Meio Ambiente, Infraestrutura e Logística. Lote Litoral: rodovias terão mais de 73 km de ciclovias com PPP. 2024. Disponível em: https://semil.sp.gov.br/2024/04/lote-litoral-rodovias-do-litoral-terao-mais-de-73-km-de-ciclovias-com-ppp/. Acesso em: 21 maio 2026.

SILVA, Thaís Maria Muraro, et al. AGRICULTURA FAMILIAR, ECONOMIA SOLIDÁRIA E SEGURANÇA ALIMENTAR NO MUNICÍPIO DE ITANHAÉM/SP. Disponível em: https://abpes.org/abpes/wp-content/uploads/2021/10/SILVA_Thais-Maria-Muraro_COSTA_Thiago-de-Oliveira_PANTEL_Paulo-Roberto_SILVA_Newton-Jose-Rodrigues.pdf. Acesso em: 17 maio 2026.

SIMÃO, Azis; GOLDMAN, Frank. ITANHAEM: ESTUDO SOBRE O DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO E SOCIAL DE UMA COMUNIDADE LITORANEA. 113p. Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras, Universidade de São Paulo, São Paulo. 1958. Acesso em: 17 maio 2026.

USP – Universidade de São Paulo. Soluções Baseadas na Natureza – Grupo de Interação à Pesquisa em Soluções Baseadas na Natureza. Disponível em: https://sites.usp.br/gipsbn/solucoes-baseadas-na-natureza/. Acesso em: 28 mar. 2026.

ISSN 2317-1316

VAZQUEZ, Daniel Arias; OLIVEIRA, Isabella Cristina Sena de. Mobilidade urbana e ocupação social do espaço urbano: uma análise do movimento pendular na Região Metropolitana da Baixada Santista. In: RIBEIRO, Luiz Cesar de Queiroz (coord.). Baixada Santista: Transformações na Ordem Urbana. Rio de Janeiro: Letra Capital: Observatório das Metrópoles, 2015. 235-257p.

VIEIRA, Mirna Lygia. IMAGEM TURÍSTICA DE ITANHAÉM, LITORAL SUL PAULISTA. 135p. Tese de Doutorado — Instituto de Geociências e Ciências Exatas, Universidade Estadual Paulista, Rio Claro, SP. 1997. Acesso em: 17 maio 2026.