Baixada Santista: do espaço da província ao espaço global

Débora Blanco Bastos Dias
Universidade Santa Cecília – UNISANTA Santos SP

debora@unisanta.br

"Tanto do ponto de vista da organização regional, como do ponto de vista da organização interna, a cidade é, enfim, uma autêntica e total representação da região a que preside e do mundo com a qual comercia."

Milton Santos

RESUMO

Este trabalho resultou da pesquisa desenvolvida na dissertação de mestrado em Urbanismo da Pontifícia Universidade Católica de Campinas no ano de 2003, que consiste numa avaliação do desenvolvimento urbano e dos diversos agentes que atuaram no território da Baixada Santista no desenrolar do século XX. Para tanto, se procura evidenciar os principais fatos que direta ou indiretamente refletiram no espaço regional e que contribuíram para que as mudanças tanto do ponto físico-territorial bem como nas questões socioeconômicas fossem se estabelecendo de forma a atingir a dinâmica atual que a região se encontra no início do século XXI. Este estudo busca a compreensão das diversas manifestações ocorridas neste período, detectando as tensões geradas pelos interesses dos vários agentes que atuam sobre o território e ao mesmo tempo tenta contribuir com uma visão analítica a fim de dar suporte às discussões que deverão se dar no traçado de novos desafios que vêm sendo norteados para o desenvolvimento da Região Metropolitana da Baixada Santista.

Palavras-chave: Planejamento Urbano e Regional, produção do espaço urbano, região metropolitana.

BAIXADA SANTISTA: FROM PROVINCIAL SPACE TO GLOBAL SPACE

ABSTRACT

This work stems from research conducted in the Urbanism Master's dissertation at the Pontifical Catholic University of Campinas in 2003, which consists of an evaluation of urban development and the various actors that operated in the territory of Baixada Santista throughout the 20th century. The aim is to highlight the main events that directly or indirectly impacted the regional space and contributed to the changes, both in physical-territorial aspects and socio-economic issues, that have established the current dynamics the region finds itself in at the beginning of

the 21st century. This study seeks to understand the various manifestations that occurred during this period, identifying tensions generated by the interests of the various agents operating in the territory, while simultaneously aiming to contribute with an analytical view to support discussions that will shape new challenges for the development of the Metropolitan Region of Baixada Santista.

Keywords: Urban and Regional Planning, urban space production, metropolitan region.

INTRODUÇÃO

Este trabalho resultou da pesquisa desenvolvida na dissertação de mestrado em Urbanismo da Pontifícia Universidade Católica de Campinas, que visou investigar, a partir do ciclo econômico cafeeiro, quais foram os momentos marcantes no processo de ocupação da Região Metropolitana da Baixada Santista e para tanto, detectar como, quando e por que a busca do planalto ao acesso marítimo ocorreu e que impactos produz no território da região.

Para entender a dinâmica da ocupação do espaço e no desenvolvimento econômico da Baixada Santista fez-se necessário desenvolver uma síntese histórica dos aspectos referentes às transformações ocorridas no município de Santos e região no século XX, em razão do dinamismo das atividades econômicas e do intenso processo de urbanização, responsáveis por um novo arranjo socioespacial.

O embasamento teórico-metodológico apoiou-se em obras de referência adequadas à análise da realidade socioespacial e do turismo, com destaque para as obras de Milton Santos. Além da revisão bibliográfica, foram utilizadas técnicas para a coleta de dados, tais como a realização de levantamentos em publicações da imprensa, entrevistas com representantes da administração pública municipal e empresários locais. Foram feitas, igualmente, pesquisas em sites da internet, além da coleta de fotos e/ou documentos para uma análise comparativa entre as diferentes etapas da evolução da região estudada.

Com esse referencial teórico, iniciou-se o estudo partindo do fundamento que a Baixada Santista esteve, em todos os momentos, estreitamente conectada ao Planalto Paulista. Para que esta ligação pudesse existir, a transposição do maciço da Serra do Mar foi, nos períodos históricos, um marco efetivo de ciclos evolutivos e referenciais importantes para o desenvolvimento de novas tecnologias.

Conforme Petrone, “anteriormente à chegada dos portugueses...A função da planície litorânea aparece como um verdadeiro fundo de quintal, com funções econômicas subsidiárias e não fundamentais”. Com o processo de colonização, a permanência do sistema de associação das duas áreas se justificou por jogo de duas forças: de um lado a tendência de interiorização e de outro manter relações com a metrópole. Foi no planalto que se criaram os principais nódulos de povoamento, de certa forma desertando a frente litorânea.

Se por um lado o caminho do mar assumiu papel relevante, no século XVIII, para dar base a uma lavoura canavieira comercial localizada no planalto e voltada ao exterior, foi a partir do séc. XIX que as novas solicitações econômicas estimularam a valorização da transposição da Serra do Mar e a consolidação da Baixada Santista como núcleo urbano, neste período através da cidade de Santos.

A interdependência entre as duas áreas, a partir do ciclo cafeeiro, inseriram mudanças profundas no território e que formaram a base para os próximos ciclos econômicos. Na verdade, sua importância foi intensificada nos nossos dias, tendo ainda a necessidade de articularmos o sistema de circulação continental com as rotas marítimas através de duas linhas que exigiram a criação de dois pontos de amarração: o litoral e a escarpa da serra do Mar.

Portanto, a pesquisa - Baixada Santista: do espaço da Província ao espaço Global – aborda uma expressiva diversidade de temáticas, uma vez que incide na transformação de um espaço eminentemente urbano em que a dinâmica de sua organização, sua evolução e seus conflitos durante o século XX vão estar apresentados através de uma constante que denominamos de “Era”. Relacionando as políticas econômicas com a ocupação do território e utilizando fatos históricos para esclarecê-las, a apresentação é feita através de 3 capítulos: a Era do Café, A Era da Indústria e a Era da Logística.

Cabe ainda ressaltar que como resultado final dessa pesquisa, apresenta-se uma visão analítica do processo de ocupação da Baixada Santista, detectando as tensões geradas pelos interesses dos vários agentes que atuam sobre o seu território, bem como os desafios que vem sendo traçados com vistas ao desenvolvimento das atividades porto/indústria para os próximos anos.

A “ERA DO CAFÉ” - SERRA DA MAIORIDADE, DE UM CAMINHO DE TROPAS À UMA RODOVIA

Com um recorte temporal a partir do final do século XIX terminando no final dos anos 40 já no século XX, abordamos questões que foram estruturantes neste primeiro momento: a preparação do porto exportador, a planície saneada - o frenesi da cidade moderna, O balneário e os cassinos, a acessibilidade e a expansão da planície, o planejamento das grandes infraestruturas – acessibilidade e energia e finalmente, o primeiro Plano Regional – a visão porto/cidade.

Neste primeiro período observamos a introdução de intervenções sobre a cidade, inspiradas nos processos e modelos europeus, conduzindo a uma transformação urbana que, definitivamente consolidaram a estrutura de ocupação do território. Na década de 10, as epidemias que assolaram a cidade no fim do século XIX são controladas, e o porto, reorganizado e ampliado dando base ao crescente movimento de importação e exportação de mercadorias. Os investimentos realizados nesta fase em infraestrutura de transporte, na expansão física do porto, em produção de energia elétrica e nas obras de saneamento; foram geridas e bancadas pelo Estado, transformando a cidade de Santos em centro distribuidor, manipulador e vendedor do principal produto brasileiro.

Esses fatores desencadearam um grande crescimento demográfico, direcionado à ocupação de novas áreas, criadas a partir da implantação dos canais de drenagem e das diretrizes para a expansão urbana estabelecidas através de legislação. Este processo de urbanização implicou em uma extraordinária valorização imobiliária, implementado em grande parte por criação de nova forma de acessibilidade - as linhas de bonde.

Esta fase se traduziu pelo embate entre os investidores ligado ao turismo balneário e extratos de alta renda da cidade que ocupavam a orla marítima para o uso residencial nos inúmeros palacetes existentes. Por outro lado, a classe trabalhadora já tinha o seu acesso limitado a esta área, primeiramente porque o preço da terra estava elevado em função da infraestrutura implantada e, em segundo, a própria administração municipal referendava esse movimento através das normas edilícias.

A década de 40 foi marcada pela migração de nordestinos ao município que, juntamente com a população trabalhadora, vai ocupar intensamente os morros. Este fato é gerado pela ocupação da classe média na zona intermediária, procurando se localizar imediatamente após a

elite santista. Neste sentido, a cidade definiu seus diferentes espaços em função dos usos, orientada pelos interesses imobiliários, expulsando da orla e adjacências qualquer possibilidade que não fosse para o atendimento à população de alta renda, fixa e/ou flutuante.

Com a crise na economia cafeeira, o setor secundário começa a se diversificar voltado ao atendimento do mercado extrarregional. Ao mesmo tempo o Porto continua seu processo de expansão física e crescimento em movimentação, iniciando a implantação de terminais especializados.

Neste sentido, a preocupação em delimitar os espaços que deveriam ser resguardados para a atividade portuária se reflete no primeiro plano de cunho regional, desenvolvido por Prestes Maia, a pedido do Governo do Estado. Contando com propostas voltadas a ampliação da rede viária regional, o plano já prevê a ocupação da margem esquerda do estuário, referendando o desenho das áreas de cais proposto no plano da Codesp em 1929 e assim, criando as novas diretrizes que nortearão o próximo período.

Até a década de 40, as mudanças ocorridas no território foram destinadas a enfrentar as questões da cidade frente ao porto e, portanto, a questão do saneamento foi fundamental. Esse primeiro surto de expansão urbana do século XX marcou os pontos de partida para os demais que se fariam no correr dos próximos 40 anos. A transição entre este momento e o próximo foi baseada em uma programação de investimentos públicos na infraestrutura básica, visando a preparação da Baixada Santista para a entrada em um novo ciclo econômico, em que suas relações com o Planalto aconteceram mais intensamente e com maior velocidade.

Este é um período marcante, pois a consolidação do vínculo da região com o planalto através da criação de novas formas de transporte que deram suporte definitivo aos movimentos pendulares entre o mar e o interior do Estado. Se por um lado a produção cafeeira tinha na Baixada Santista a sua porta de saída, por outro, era também a entrada dos imigrantes que vieram em massa para trabalhar nas lavouras do oeste paulista. Foi esse primeiro passo que levou Santos a despir-se das roupagens coloniais e transformar-se, não apenas no grande porto que hoje é, mas também numa das importantes cidades brasileiras.

Destacamos que os conflitos no território, gerados nessa fase, estavam voltados à definição de um zoneamento que “privilegiasse” a orla, com o estabelecimento de regras coibindo o uso residencial de baixa renda. Consequentemente, foi estabelecido nos terrenos

lindeiros à praia, o perfil dos investimentos imobiliários - de hotelaria, e dos usuários - a elite santista e paulistana.

A "ERA DA INDÚSTRIA" DISPUTANDO O TERRITÓRIO – A FORMAÇÃO DO PÓLO DE CUBATÃO

Este período abrangeu dos anos 50 a meados dos anos 70, quando ocorrem grandes mudanças no âmbito econômico-territorial. A Era da Indústria implementou na Baixada Santista um marcante desenvolvimento econômico e uma grande transformação na ocupação de seu território, o que resultou em uma explosão demográfica sem precedentes. É inegável que se acentuou o peso dos setores produtivos, como a indústria, a construção civil e o setor terciário, com destaque à atividade portuária.

> Neste momento foi determinante para a estruturação do espaço regional a implantação do parque petroquímico e siderúrgico em Cubatão; a Via Anchieta, que proporcionou mais agilidade e velocidade no deslocamento planalto/baixada; e, a ocupação intensa da população da Grande São Paulo e interior do estado em busca de lazer na região.

Em relação às atividades comerciais, a exportação do café foi perdendo sua importância econômica. O surgimento de novas atividades, então alheias ao porto, aliadas à própria mudança do perfil portuário contribuíram para distanciá-lo da vida urbana da cidade de Santos. A alteração no perfil do porto deu-se sob dois aspectos que ocorreram concomitantemente:

- As transformações tecnológicas, que adquiriram progressivamente características não compatíveis com a vida urbana e,
- A mudança para um tipo predominante de produto, o petróleo, transportado diferentemente do anterior (o café), que não chegou a estabelecer sinergias significativas com a vida econômica da cidade, já que não criou vínculos e atividades locais.

Se a primeira contribuiu para a separação física e espacial do porto e da cidade, a segunda, para a separação econômica da cidade e da atividade portuária. Ambos os casos, contribuíram para a separação entre a sociedade santista e o porto.

Esta é a fase da crescente expansão horizontal do território, consequência de um modelo econômico que exigiu amplas áreas para a realização de sua atividade, introduzindo um novo processo de ocupação, no qual a especialização dos espaços passou a ser regra. Se de um lado

grandes indústrias que formavam o polo de Cubatão receberam investimentos públicos em infraestrutura, de outro lado, a população que se deslocava à Baixada para alimentar as frentes de trabalho com um perfil de renda baixa, não conseguiria se inserir nas áreas urbanas já consolidadas, indo buscar alternativas para moradias em novas áreas de expansão urbana dentro da Ilha de São Vicente, iniciando um processo de transposição aos municípios vizinhos.

> A orientação do mercado imobiliário, no município de Santos principalmente, referendado pela legislação de uso e ocupação do solo, era verticalizar para suprir a demanda da segunda residência, impulsionada pelo setor do turismo. Porém, acentuaram-se as desigualdades sociais, já que o problema relacionado à moradia para a população de baixa renda não encontrava alternativas nas políticas desenvolvidas pelos organismos públicos. Neste sentido a Zona Noroeste de Santos vai ser o novo vetor de ocupação residencial da classe trabalhadora.

Ficou também evidente que os agentes ligados aos setores porto-indústria expandiram sua atuação no espaço urbano através de articulações com o poder público, fato que se refletiu nas muitas modificações das regras relativas ao uso e ocupação do solo, ocupando áreas que anteriormente eram utilizadas por residências ou mesmo aquelas previstas para sua expansão. Os planos levantados pela pesquisa apresentavam uma visão prospectiva do desenvolvimento da indústria associada ao porto. Como vimos, estavam inseridos nas políticas nacionais de desenvolvimento industrial, em especial da indústria pesada, difundidas ao longo das décadas de 50, 60, e início de 70. Todos os documentos de uso e ocupação do solo criados neste período deixaram clara esta visão, tanto os de legislação, quanto os de propostas que estabeleceram zonas industriais vizinhas ao porto.

Paralelamente, as leis de zoneamento criadas pelo município de Santos foram estabelecendo o aumento gradual das zonas destinadas a atividades portuárias e retroportuárias, em detrimento das áreas residenciais da cidade, atingindo seu auge em 1974. O aumento da zona retroportuária adentrou na porção leste de Santos, bem como se ampliou na porção noroeste, nos anos 60 e 70. Para a área continental vislumbrava-se o desenvolvimento da indústria básica associada à criação de um porto, que culminou na criação do Plano Urbanístico do Distrito Industrial. Na área urbana (porção insular), além da Zona Industrial, houve o estabelecimento de uma subzona portuária industrial, de transformação leve, em 1974.

O planejamento adotado neste período para Santos, acabou por acentuar diretamente a diferença entre as diversas partes do território santista, tornando algumas áreas mais viáveis e rentáveis que outras para o mercado imobiliário, relacionado aos índices e usos possíveis, bem como pelo nível de urbanização que ofereciam. Por outro lado, essa valorização, aliada à falta de oferta de moradia popular, contribuiu para intensificar o transbordamento da população de baixa renda para os municípios vizinhos.

Foram também elaboradas significativas diretrizes de sistema viário e transporte, voltadas à melhoria do tráfego urbano, interurbano e portuário, as quais, no seu conjunto, efetivamente conseguiram promover uma melhoria. Todas essas ações voltadas à produção econômica da Baixada referendaram e intensificaram o papel de Santos como pólo regional.

Nesse momento, a convivência dos santistas que habitavam a orla da praia, juntamente com os turistas, tornou-se "tensa", pois a classe de alta renda se ressentiu com a mudança de perfil do turista, que ocupava os edifícios como segunda residência, sem o "glamour" da época dos cassinos. A elite paulistana se deslocou ao Guarujá em grande número, pois este conseguiu manter na sua legislação municipal a maioria de suas praias com uma ocupação voltada a grandes mansões, implicando num alto valor da terra e afastando assim o turismo de média e baixa renda.

A ERA DA LOGÍSTICA" CRISE E TRANSFORMAÇÃO - EM BUSCA DE UM NOVO MODELO FRENTE À GLOBALIZAÇÃO

O período que se sucede abordará o final dos anos 70 até a entrada do século XXI, ligado a intensidade de comunicação da região com o interior através do planalto, constituindo uma grande rede nacional de transportes que seria instalada paulatinamente na região, com um novo marco na Serra do Mar – A Rodovia dos Imigrantes.

A Era da logística foi marcada, num primeiro momento, por consequência de uma ocupação territorial que desconsiderou os problemas da mão de obra que imigrou para a região, alimentando as grandes frentes de trabalho que foram abertas no período anterior. Este fato, somado ao incremento populacional registrado nas décadas de 70 e 80, faz com que se consolide grandes núcleos de favelas, disseminados em torno da ilha de São Vicente. Este alto

crescimento demográfico que ocorre nos municípios periféricos vai estabelecer movimentos pendulares diários, surgindo uma nova função regional – as cidade-dormitório. Em relação à expansão urbana, concretizava-se então, na Baixada Santista, um processo de periferização e, a desigualdade, não seria mais somente econômica, mas assumiria um tom nitidamente territorial.

Com a entrada do Brasil no circuito internacional econômico, o porto passou a ser um elo importante dentro de uma cadeia logística de transportes e passou por uma fase crescente de especialização, contando com investimentos em infraestrutura apropriada aos contêineres e ao transporte multimodal que se iniciava. O porto, afora dos problemas urbanos que existiam na Baixada Santista, funciona a "pleno vapor", ampliando a sua área de atuação principalmente em relação a contêineres e produtos agroindustriais.

Por outro lado, a atividade industrial entra num processo de retração, primeiro, pela recessão econômica que assolou o país no início da década de 80 e, a seguir, pela política de desconcentração industrial implementada pelo Estado. A ausência de novos investimentos no setor foi também agravada pelas péssimas condições ambientais, fazendo com que o governo estadual tomasse medidas rígidas de controle.

A gravidade da situação ambiental em Cubatão é divulgada pelos órgãos da imprensa nacional e internacional, estimulando a sociedade civil a ampliar a discussão para as problemáticas ambientais regionais. Este movimento vai respaldar novas ações dos órgãos de controle ambiental principalmente no que tange as questões de desmatamentos para abertura de novos loteamentos.

Uma verdadeira hierarquia nos assentamentos habitacionais decorrentes da fase industrial se estabeleceu no espaço regional. Os municípios circunvizinhos a Cubatão absorvem apenas o pessoal mais especializado, capaz de deslocar-se diariamente e de arcar com as despesas de habitação. A população de baixa renda instalou-se em áreas impróprias aos usos urbanos, resultando numa multiplicação indiscriminada de áreas residenciais, desprovidas de infraestrutura, o que contribuiu para a deterioração das áreas de preservação ambiental.

O turismo contribuiu intensamente para a dinâmica regional, especialmente aquele voltado para a segunda residência. A grande procura de lazer na região pela população flutuante, transformou o turismo em gerador de um processo de urbanização acelerado e desordenado,

apresentando aspectos negativos, vez que o incremento da população flutuante pressionava de forma mais direta a infraestrutura física e social. Essa pressão, aliada à falta de oferta capaz de suprir as necessidades da população - flutuante e fixa - acarretou problemas sociais e ambientais, comprometendo a qualidade do turismo oferecido na região.

A região passou a crescer mais do que a cidade de Santos também pela criação de novas facilidades de circulação regional. Este fato se refletiu nos inúmeros estudos e propostas encontradas para viabilizar os movimentos pendulares diários que ocorrem na região a fim de dar conta das necessidades básicas da população - trabalho, educação saúde, abastecimento, etc. Este foi um dos momentos importantes no qual a discussão da criação de um organismo articulador para realizar uma gestão regional tomou forma, principalmente porque os problemas urbanos não eram mais solucionáveis no recorte municipal.

Os problemas gerados por essa ocupação "sem planejamento", vão estimular articulações no campo político com o objetivo de se institucionalizar a Baixada Santista como uma região metropolitana. Esta fase, refletida nos vários planos desenvolvidos, é marcada por "tensões" frente a ocupação do solo. As favelas vão disputar os espaços lindeiros ao estuário com a atividade porto-industrial e/ou ocupar áreas privadas sem uso definido. As atividades de comercio e serviço vão se assentar preferencialmente na cidade de Santos, consolidando o seu papel de centro regional.

Uma outra questão é que a partir da década de 90, considerando o novo contexto de economias globalizadas, ocorrem mudanças na estrutura produtiva das empresas, em função de novos padrões competitivos e do desenvolvimento tecnológico. As empresas passaram a competir mundialmente, sendo implementado um processo de privatização nas empresas estatais e concomitantemente, a atividade portuária passou por mudanças profundas com a implementação de uma nova legislação, gerando reflexos importantes na região. Essa fase implicou em transformações e reorganização da produção, com impacto direto no emprego.

Por outro lado, no final da década, as condições da atividade turística na Baixada Santista começaram a sofrer mudanças qualitativas e significativas, através da realização de grandes investimentos de reurbanização, balneabilidade das praias, infraestrutura urbana, etc. O setor de serviços, ligado as atividades turísticas, amplia seus postos de trabalho conseqüência das ações vinculadas a infraestrutura de saneamento ambiental e investimentos em programas

de requalificação urbana. Os altos investimentos realizados pela Sabesp, aliado as ações municipais vão recuperando a balneabilidade das praias, trazendo de volta os turistas e veranistas. Surge um novo vetor de ocupação turística em Bertioga, implantado a partir de um novo modelo de ocupação territorial – os condomínios de 2ª residência, decorrente da melhoria na acessibilidade ao Planalto, e que estarão voltadas à população de média e alta renda.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Da cidade construída a taipa de pilão na época colonial, à metrópole do concreto houve, do fim do século XIX ao início do século XXI, o café, a ferrovia, o bonde elétrico, o saneamento, a rodovia, e uma extraordinária valorização imobiliária, envolvendo as áreas de Santos e em menor grau, São Vicente. Isto implicou no desaparecimento dos chalés e na expulsão da população de baixa renda, na venda de antigas chácaras da orla transformadas em grandes hotéis e loteamentos de características mais abastadas. Nesse momento o Estado era o principal patrocinador da infraestrutura energética, de transporte e de saneamento, "elegendo" Santos a assumir um papel fundamental para o país, a entrada e saída da riqueza nacional – o café.

As atividades portuárias se expandiram no território, constituindo-se num elemento fundamental para a renda do operariado santista que trabalhava no porto ou nas atividades complementares. Houve uma epidemia de urbanização, acentuando a influência da especulação imobiliária nas áreas de expansão urbana e a formação de uma verdadeira muralha de edifícios na orla das praias, indicando uma verdadeira transformação no uso do território.

O caráter regional do porto se confirmou com a expansão para a margem esquerda do estuário. Seus terminais se especializaram no atendimento de cargas específicas. A área central da Baixada Santista foi ocupada pelas atividades porto-industriais frente a uma lógica voltada estrategicamente à acessibilidade e transporte, não respeitando as características físico-ambientais da região.

A redefinição das relações entre a cidade e a região, com a simultânea industrialização, implicou numa verdadeira transformação na relação de morador/cidade. O mercado, a indústria, o aumento da população baseado fundamentalmente no crescimento migratório, causou a transposição do estuário sobre a grande planície. O mundo caiçara dos arredores da Ilha de São Vicente foi, com o processo de urbanização, se transformando através do surgimento dos

bairros operários e das zonas industriais; multiplicaram-se, ao mesmo tempo, as zonas de segunda residência, modificaram-se as paisagens e surgiram as cidade-dormitório.

Toda esta transformação foi baseada na expansão horizontal do território, consequência de um modelo econômico que exigia amplas áreas para a realização de suas atividades, introduzindo um novo processo de ocupação do solo referendado pelas legislações e planos apresentados durante a pesquisa. Foi nesse momento que encontramos a origem dos grandes problemas atuais.

A implantação da indústria e a expansão do Porto, somados à consolidação da atividade turística, trouxeram à região um contingente de pessoas que não faziam parte do "planejamento oficial" e que, portanto, ocuparam o território de forma "desordenada", agindo sob a ótica da "subsistência". Muitas dessas áreas estão localizadas próximo às atividades porto-industriais, em áreas lindeiras ao estuário, o que implicou conflitos e tensões nessa relação. Os estudos feitos sobre a organização urbana demonstraram que a preocupação era adensar o território através da verticalização para responder à demanda da segunda residência e, ao mesmo tempo, estabelecer o aumento gradual das zonas destinadas à atividade portuária e retroportuária, em detrimento das áreas residenciais mais populares.

O esgotamento do modelo econômico adotado a partir de 1950 atingiu a região, por estar voltado preferencialmente a macropolíticas. O turismo balneário, que nesse momento poderia ser uma alternativa para a economia regional, se ressentiu das péssimas condições de balneabilidade das praias, comprometidas cada vez mais pelas descargas de esgotos sem tratamento.

Se de um lado, os interesses imobiliários também forçaram, através de articulações com o poder público, a ocupação de extensivas áreas do território para atender à demanda turística, de outro lado, o poder público não investiu da mesma forma na infraestrutura urbana.

Com a reestruturação da atividade industrial diante das novas tendências do mercado - em que o padrão dos investimentos privados, antes fortemente ligados aos investimentos públicos, começa a dissociar-se desses, comandados por lógicas cujos determinantes se dão em escala internacional, em condições específicas de competitividade - e as mudanças radicais na organização da atividade portuária, implantadas com a Lei n° 8.630, a região foi levada a uma fase de transição entre dois padrões: o desenvolvimentista, de crescer a qualquer preço, rápida

e desenfreadamente; e um novo modelo, que apresenta uma tentativa de ordenar, de regular, disciplinar o uso do território ante a preservação e conservação dos recursos naturais.

Vale destacar que a produção industrial e o Porto são atividades estreitamente vinculadas à organização do transporte, não somente do ponto de vista estrutural da Região Metropolitana da Baixada Santista (RMBS), mas também das inter-relações operacionais, administrativas e legais, que integram o processo de movimentação da economia nacional.

Por fim, a constatação de que a população flutuante é, ainda, a maior indutora da expansão urbana, enquanto as atividades portuárias e industriais encontram-se, no momento, em um novo processo de planejamento em face das perspectivas que se apresentam para o século XXI.

REFERÊNCIAS

AFONSO, Cíntia Maria. **A paisagem da Baixada Santista: urbanização, transformação e conservação**. Tese de Doutorado, FAU-USP, dezembro 2001.

ALVES, Jaqueline Fernandez. **Arquitetura à Beira Mar.** Dissertação de Mestrado, FAUUSP, janeiro de 2000.

ARAÚJO Filho, José Ribeiro de. A expansão urbana de Santos. In: AZEVEDO, Aroldo de (ed.). **A Baixada Santista: aspectos geográficos**. Editora USP, 1965.

BENI, Mário Carlos. **Análise estrutural do turismo**. 3ª edição - São Paulo: Editora SENAC São Paulo, 2000.

BRASIL. Ministério dos Transportes. PORTOBRÁS- Empresa de Portos do Brasil S.A**. Plano de Desenvolvimento Portuário - PDP**. Brasília,1987.

BRITO, Saturnino Rodrigues de. **A Planta de Santos***.* São Paulo: Typographia Brazil de Rothschild & Co, 1915.

CALDEIRA, T. P. R., 2000, **Cidade de muros – Crime, segregação e cidadania em São Paulo**, Ed. 34, Edusp, SP.

CARRIÇO, José Marques. **Legislação Urbanística e segregação espacial nos municípios centrais da Região Metropolitana da Baixada Santista**. Dissertação de mestrado, FAU-USP 2002.

Centro de Integração e Desenvolvimento Empresarial da Baixada Santista. "**Dossiê Especial – Campanha pela Integração Regional – Metropolização da Baixada Santista**", janeiro 1985.

Companhia Docas do Estado de São Paulo – CODESP. **Plano de Desenvolvimento e Zoneamento Provisório – Santos 2000, preparando o porto para o século XXI**, versão 2, julho/96.

Companhia Docas do Estado de São Paulo – CODESP. **Elaboração e Assessoramento na Implantação do Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto de Santos-Avaliação Multidisciplinar dos Cenários**, outubro 97.

CRUZ, Rita de Cássia. **Política de Turismo e Território**. Editora Contexto, 2000 SP.

GOLDENSTEIN, Léa. **A industrialização da Baixada Santista: estudo de um centro industrial satélite.** São Paulo, IG, Editora da Universidade de São Paulo – Instituto de Geografia, 1972.

GOLDENSTEIN, Léa. **O Assentamento Industrial na Baixada Santista**. FFCLHUSP - São Paulo, 1990/92

GONÇALVES, Alcindo. **Lutas e Sonhos - Cultura Política e hegemonia progressista em Santos 1945 a 1962**. Editora UNESP; Santos, SP: Prefeitura Municipal de Santos, 1995. p.70.

GUILHERME, Márcia Lúcia. "**Análise e avaliação do sistema de transportes no município de Cubatão e em sua inserção no Plano de Transporte Integrado de Passageiros da Baixada Santista"**, 3º relatório parcial referente ao projeto de pesquisa "Desenvolvimento Industrial e Contradições Urbanas: Cosipa, um caso de implantação industrial em Cubatão", 1981.

GUILHERME, Márcia Lúcia. **Desenvolvimento Industrial e Contradições Urbanas: Cosipa, um caso de implantação industrial em Cubatão**. Dissertação de mestrado, PUC-São Paulo, 1986.

MACEDO, Silvio Soares. **Paisagem, urbanização e litoral: do éden à cidade**. Tese de Livre-docência, Universidade de São Paulo, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo,1993.

MAIA, Francisco Prestes. **O Plano Regional de Santos**. São Paulo Oficinas Gráficas de Saraiva S.A., 1950.

MARTINS, Ana Maria Sala Minucci. **"O porto de santos na legislação e propostas de Planejamento Urbano, no período de 1945 a 1995".** Tese de Mestrado, FAUUSP, 2000.

MENDES, Ana Gláucia. **Processo de planejamento do Brasil.** In: Cintra, Octávio Antônio, HADDAD, Paulo Roberto (organizadores). ***Dilemas do planejamento urbano e regional no Brasil.*** Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1977.

MENDES, Andréa. **O Processo de Ocupação da Zona Noroeste – O território Popular de Santos: Legislação Urbanística, Provisão Pública de Habitação Social e Atuação do Mercado Imobiliário**. Dissertação de Mestrado, Universidade Católica de Campinas, 2002.

NUNES, Luis Antonio de Paula Nunes. **Saber Técnico e Legislação – A Formação do Urbanismo em Santos 1894 – 1951.** Dissertação de Mestrado FAU-USP, 2001.

PEREIRA, Viviane e outros. **Memória da Hotelaria Santista**. São Paulo- Páginas & Letras Editora e Gráfica, 1997.

Programa de Ação Imediata de Tráfego – PAIT, Estudo para adequação da Estrutura de São Vicente e Santos ao Impacto da Imigrantes, convênio entre a Secretaria de Economia e Planejamento, através do GEGRAN, Prefeitura Municipal de São Vicente e Prefeitura Municipal de Santos, através da PRODESAN – Progresso e Desenvolvimento de Santos S.A., 1974.

Projeto Aglurb – Aglomerações Urbanas da Baixada Santista – **PLANRET, relatório 5 – Programa Prioritário dec Intervenção Imediata – PPII**, 1985.

RODRIGUES, Eduardo de Jesus. **Um olhar para São Paulo.** Tese de Doutorado – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo – Universidade de São Paulo, 1994

SANTOS, Milton. **A Cidade nos Países Subdesenvolvidos**. Editora Civilização Brasileira, Rio de Janeiro, Brasil, 1965.

SANTOS (Município). CEMBS – **Comissão de Estudos sobre a metropolização da Baixada Santista. "Relatório Geral"**, 1971.

SANTOS (Município). **Proposta do novo Plano Diretor de Santos**. Manual do proprietário, Santos, 1995.

SANTOS. (Município). **Santos: Caminhos e Vocações Econômicas**. 1995

SANTOS. (Município). Secretaria de Planejamento. **Plano Diretor - Coletânea de Estudos Técnicos e Documentos Legais Aprovados e em discussão**, dezembro 1992.

SANTOS. (Município). PRODESAN. **Plano Diretor Físico. Política de Desenvolvimento Físico**. Vol. 1,1976.

SANTOS. (Município). PRODESAN. **Plano Diretor Físico. Política de Desenvolvimento Físico**. Vol.2, 1976.

SANTOS. (Município). PRODESAN.**Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado**. 1978.

SANTOS. (Município), "**Integração do Transporte Ferroviário na Baixada Santista**", 1980.

SANTOS, Ricardo Evaristo dos. **"Transporte coletivo em Santos – história e regeneração"**. Edição Companhia Santista de transportes Coletivos – CSTC, 1987.

SÃO PAULO (Estado), Secretaria de Planejamento e Gestão. Fundação Sistema Estadual de Análise de Dados. **Características Gerais do Processo de Industrialização Paulista**, 1988.

SÃO PAULO (Estado) Secretaria de Economia e Planejamento, Coordenadoria de Ação Regional. **O Interior pelo Interior: diagnóstico regional de Santos.** SEP/ CAR, São Paulo, 1991.

SÃO PAULO (Estado), Secretaria de Planejamento e Gestão. Fundação Sistema Estadual de Análise de Dados. **São Paulo no limiar do século XXI, Cenários e Diagnósticos – A Economia no Brasil e no Mundo,** volume 1,1992.

SÃO PAULO (Estado), Superintendência do Desenvolvimento do Litoral Paulista – SUDELPA. **Turismo Social e Balneários Praianos, problemas e propostas,** 1980.

SÃO PAULO (Estado), Secretaria de Recursos Hídricos.Sabesp **Plano Regional de Abastecimento de Água da Baixada Santista**, 1995.

SÃO PAULO (Estado), Secretaria Estadual de Economia e Planejamento. **Cidades Médias e Desenvolvimento Industrial – Proposta de Descentralização Metropolitana,** 1978.

SÃO PAULO (Estado), Secretaria Estadual dos Negócios dos Transportes. DERSA – Desenvolvimento Rodoviário S. A, Bupec – Consultores Associados S/C Ltda. **TCM/SP –**

Plano Diretor de Transporte de carga da Macrometróple de São Paulo, Documento Síntese-1ª etapa, 1990.

SÃO PAULO (Estado), Secretaria Estadual dos Negócios dos Transportes. TRANSESP - Empresa de Transporte do Estado de São Paulo **Plano de Transporte Integrado de Passageiros da Baixada Santista – PLANTIP. Estudo da Ocupação do Solo / Diagnóstico Sumário**, 1977.

SÃO PAULO (Estado), Secretaria dos Transportes, Departamento Hidroviário. **Transporte Hidroviário urbano na Baixada Santista – origens, tendências, necessidades atuais e futuras**, 1980.

SÃO PAULO (Estado), Secretaria dos Transportes, DERSA-Departamento Rodoviário S.A. **Análise comparativa das soluções alternativas para a travessia Santos/Guarujá, relatório Final**, 1980.

SÃO PAULO (Estado), Secretaria dos Transportes, DERSA-Departamento Rodoviário S.A. **Plano Diretor de Desenvolvimento de Transportes** - PDDT **VIVO**, 2000.

SÃO PAULO (Estado), SPG - Secretaria de Planejamento e Gestão EMPLASA - Empresa Metropolitana de Planejamento de Grande São Paulo. **Sumário de Dados da Baixada Santista**. São Paulo, 1992. 97 p.

SÃO PAULO (Estado), Secretaria de Habitação, Companhia de Desenvolvimento Habitacional – CDH. "**Subsídios para a intervenção na Baixada Santista**", 1988.

SÃO PAULO (Estado), Secretaria dos Negócios dos Transportes, DERSA-Desenvolvimento Rodoviário S. A. "**Plano Diretor de Transporte de Carga na Macrometrópole de São Paulo-TCM/SP**", 1990.

SÃO PAULO (Estado), Secretaria de Economia e Planejamento, Coordenadoria de Ação Regional. "**Plano Regional do Litoral**", 1978.

SÃO PAULO (Estado), **Plano Diretor da Baixada Santista, 1983**.

SEABRA, Odette Carvalho de Lima. "**A Muralha que cerca o mar**". Dissertação de Mestrado. Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas-USP, 1979.

SEBRAE-IPT. "II Workshop do PRODER Regional-Relatório IPT/DEES nº 37.866, **Subsídios para o Desenvolvimento Econômico da Região Metropolitana da Baixada Santista**, 1998".

YURGEL, Marlene. **Urbanismo e lazer** - São Paulo: Nobel, 1983.

Debora Blanco Bastos Dias possui graduação em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade Católica de Santos (1985) e mestrado em Urbanismo pela Pontifícia Universidade Católica de Campinas (2003). Atualmente é professora titular da Universidade Santa Cecilia, lecionando a mais de 30 anos nas áreas de planejamento urbano e regional, projeto urbano, teoria e história do urbanismo e paisagismo. Tem atuado profissionalmente em organismos públicos nas áreas com ênfase em Gestão Urbana/Regional e Meio Ambiente, bem como em consultorias.