

UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO  
FACULDADE DE FILOSOFIA, LETRAS E CIÊNCIAS HUMANAS  
DEPARTAMENTO DE SOCIOLOGIA  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM SOCIOLOGIA

**Expansão e estrutura urbana de Santos (SP): aspectos da  
periferização, da deterioração, da intervenção urbana, da  
verticalização e da sociabilidade**

Gisele Homem de Mello

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Sociologia do Departamento de Sociologia da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, para a obtenção do título de Mestre em Sociologia.

Orientador: Prof. Dr. Mário Antonio Eufrásio

São Paulo

2008

## RESUMO

No intuito de identificar aspectos importantes que levem ao reconhecimento da estrutura urbana de Santos, a pesquisa analisa as modificações sócio-espaciais dessa cidade decorrentes de seus processos de modernização e expansão a partir de fins do século XIX, procurando compreender as ações dos principais agentes e fatores; os usos do solo e a vida urbana nos circuitos locais, destacando aspectos da deterioração, da verticalização, da periferização e da intervenção urbana. Adotamos uma análise pertinente a um amplo período da história territorial santista, dentro de uma escala intra-urbana, visando apreender aspectos efetivamente estruturais, ou seja, formadores desse espaço.

**Palavras-chave:** estrutura urbana; modernização; expansão; verticalização; sociologia urbana; Santos (SP).

## ABSTRACT

This research analyses the social and spacial modifications in Santos, resulted from its process of modernization and expansion since the end of the 19<sup>th</sup> century, and from this analysis, the research intends to identify important aspects which acknowledge the urban structure in Santos. It tries to comprehend the actions of the main subjects and the factors involved in it, as well as the land usage and the urban life on local basis, highlighting the deterioration aspects, verticalization, urban intervention and the suburbanization. We adopted an appropriate analysis applied to a wide period of the land history of Santos, within an intraurban scale, aiming to apprehend structural aspects, in other words, the formation of this space.

**Keywords:** urban structure; modernization; expansion; verticalization; urban sociology; Santos (SP).

## SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	1
Capítulo 1: A FORMAÇÃO DA CIDADE PÓS-COLONIAL.....	7
A formação da cidade capitalista	
Santos no século XIX: de Vila a Cidade	
A expansão da cidade pós-colonial	
As políticas de intervenção urbana sanitaristas	
A consolidação da cidade na economia capitalista	
Capítulo 2: A MODERNIZAÇÃO DA CIDADE E AS FORMAS DE SOCIABILIDADE DO CIRCUITO LOCAL NO REORDENAMENTO TERRITORIAL .....	40
A reconstrução modernizadora da cidade	
As leituras e re-significados de <i>sociabilidade urbana</i> .	
A vida urbana e as formas de sociabilidade do circuito local modernizado	
Capítulo 3: AS CONCEPÇÕES TEÓRICAS DE ESTRUTURA URBANA – O LUGAR DO ESPAÇO NA ANÁLISE SOCIOLÓGICA.....	72
Estrutura Urbana e Totalidade	
A Estrutura Urbana na Escola de Chicago de Sociologia.	
A leitura de estrutura urbana no âmbito dos estudos urbanos marxistas	
Localização Urbana, Espaço Intra-Urbano, Ideologia	
Capítulo 4: AS MANIFESTAÇÕES SÓCIO-ESPACIAIS NA EXPANSÃO TERRITORIAL: A INTERVENÇÃO URBANA; A QUESTÃO FUNDIÁRIA; A DETERIORAÇÃO URBANA E A PERIFERIZAÇÃO .....	102
Os cortiços	
Os canais de drenagem	
A formação dos bairros no entremeio da zona praiana e o centro	
Os chalés	
O aspecto fundiário e a periferização	
Capítulo 5: FORMAÇÃO E VERTICALIZAÇÃO DO ESPAÇO URBANO DA ORLA PRAIANA.....	137
A formação do espaço urbano da orla praiana	
A verticalização do espaço urbano da orla praiana	
Evidências documentais	
Mais que uma modalidade de uso do solo	
A verticalidade e a população de mais idade	
Os meios coletivos urbanos locais	
EM CONCLUSÃO.....	188
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	194
ANEXOS.....	202

## ABREVIATURAS

ASSECOB	.....Associação dos empresários da construção civil da Baixada Santista
CDHU	.Companhia de Desenvolvimento Habitacional e Urbano do Estado de São Paulo
DEPASE	..Departamento de Estudos Sócio-Econômicos da Prefeitura Municipal de Santos
COHAB-ST	.....Companhia de Habitação da Baixada Santista
EMPLASA	.....Empresa Paulista de Planejamento Metropolitano S/A
IBGE	.....Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
ICMS	.....Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços
IPEA	.....Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada
PIB	.....Produto Interno Bruto
PNUD	.....Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento
RMBS	.....Região Metropolitana da Baixada Santista
SEADE	.....Fundação Sistema Estadual de Análise de Dados
SECOM	.....Secretaria de Comunicação da Prefeitura Municipal de Santos
SEFIN	.....Secretaria de Finanças da Prefeitura Municipal de Santos
SEOSP	....Secretaria de Obras e Serviços Públicos da Prefeitura Municipal de Santos
SEPLAN	.....Secretaria de Planejamento da Prefeitura Municipal de Santos
SETUR	.....Secretaria de Turismo da Prefeitura Municipal de Santos

## AGRADECIMENTOS

Não poderíamos deixar de expressar os mais sinceros agradecimentos:

Em especial, ao professor Mário Antonio Eufrazio, pela orientação segura, paciente e cuidadosa.

À banca examinadora composta pelos professores Fraya Frehse, Alexandre Braga Massella e Wilma Therezinha Andrade, pela leitura cuidadosa e comentários realizados por ocasião do exame de qualificação e da defesa.

À professora Maria Arminda, pelas observações fundamentais durante os seminários de pesquisa.

Ao CNPq por ter subsidiado a produção desta pesquisa e à Ângela do Departamento de Sociologia.

Aos amigos e familiares que também incentivaram e somaram esforços para que este trabalho fosse concretizado. Ao Lauro, meu esposo, pelas diversas ajudas prestadas durante todo o período de realização da pesquisa e por compartilhar comigo os percalços e caminhos percorridos na construção cotidiana desta dissertação. À Sueli, minha mãe, pelo apoio e incentivo. Ao Paulo Vitor e Arthur, meus filhos, que foram uma fonte de inspiração constante deste trabalho.

## INTRODUÇÃO

Busca-se esclarecer no presente trabalho, elementos importantes para entender o processo de estruturação urbana de Santos. O desejo de se estudar essa cidade surgiu em função, tanto da constatação de que é uma cidade pouco estudada na área de sociologia urbana, quanto em função de suas especificidades: grande cidade do litoral paulista, altamente urbanizada (taxa de urbanização de 99,47%, segundo a Fundação SEADE/2000) e apresentando uma expressiva participação na arrecadação do total do ICMS do Estado de São Paulo<sup>1</sup>, Santos conta com uma intensa atividade turística e o maior porto da América Latina<sup>2</sup>, cuja estrutura é considerada a mais moderna do Brasil.

Com a intensificação da urbanização e o conseqüente esgotamento do espaço disponível para habitação após a Segunda Guerra, dado que a principal parte do município de Santos ocupa a ilha litorânea de São Vicente, surgiram novas formas de ocupação como a “verticalização” das habitações e a “periferização”, ou descentralização espacial da população; importante área metropolitana, seja do ponto de vista da integração funcional ou da expansão da mancha urbana na Baixada Santista, seja do ponto de vista do poder concentrador em termos sociais, demográficos e econômicos, Santos passa pelos mesmos problemas urbanos e sociais de qualquer outra grande *aglomeração* urbana, apresentando igualmente uma expansão urbana que se apóia numa sociedade com uma distribuição de renda bastante desigual e uma estrutura

---

<sup>1</sup> O índice de participação só de Santos para o ano de 2004 – entre os 645 municípios do Estado de São Paulo – foi de 1,00% (Fonte: [www.investsantos.com.br](http://www.investsantos.com.br) – consultado em 08/10/2006) – para um montante arrecadado de R\$ 45,9 bilhões (Fonte: Sítio oficial da Fazenda: [www.fazenda.sp.gov.br/CGE2/dicms2b.asp](http://www.fazenda.sp.gov.br/CGE2/dicms2b.asp) - consultado em 08/10/2006); ressalte-se que as recentes descobertas de petróleo na região levam a um novo ciclo de desenvolvimento econômico.

<sup>2</sup> A movimentação de cargas através do porto de Santos registrou em janeiro de 2007 a maior marca para o mês em toda história. Foram 5.610.159 toneladas, com crescimento de 23,67%, impulsionado pela alta de 35,67% das exportações que tiveram participação de 65,36% no movimento geral.

social urbana fragmentada e segregada espacialmente. Assim, estudar o município de Santos é recuperar questões muito comuns em grandes centros.

Diversos autores têm estudado o processo de estruturação urbana das cidades e metrópoles. Porém, o enfoque da grande maioria destes trabalhos é regional. Assim, com relação às considerações sobre o *espaço intra-urbano* e suas especificidades, pouca atenção se tem dispensado ao seu estudo. As investigações sobre o conjunto da cidade e sobre a articulação entre as várias áreas funcionais, ou seja, sobre a estrutura urbana, apareceram primeiramente nos estudos da Escola de Chicago, que até o início da década de 1970 dominou as concepções acerca dos debates urbanos; a visão de estrutura urbana que vem desde a escola de Chicago pressupõe a idéia da cidade como um conjunto integrado, coerente e organizado de áreas sociais diferenciadas, onde a essa estrutura territorial, articulam-se outras, não territoriais: a econômica, a política e a ideológica. A abordagem é feita em termos de movimento, destacando-se principalmente os deslocamentos espaciais de pessoas, já que são elas que caracterizam o espaço intra-urbano em oposição ao deslocamento de cargas

Procura-se destacar, nesse sentido, os aspectos ligados à relação existente entre a mobilidade intra-urbana e o processo de estruturação e formação da cidade; além disso, considera-se a questão da migração intra-urbana como uma das centrais. Apesar da migração ser uma variável vulnerável a elementos relacionados ao tempo e espaço onde ela ocorre, existem alguns fatores que proporcionam uma maior propensão das famílias a migrar, como, por exemplo, sua condição socioeconômica e o crescimento demográfico; a migração dos antigos moradores para outras áreas intra-urbanas geralmente acarreta substituição de classes naqueles bairros e uma substituição na paisagem residencial desses bairros. É de vital importância, portanto, relacionar esses fatores com as especificidades da área territorial em foco. O estudo da *localização*

*urbana* de Flávio Villaça desenvolvida em *Espaço intra-urbano no Brasil* (1988), nos parece bastante útil na tarefa de explicar a relação entre a migração da população intra-urbana santista e o espraiamento urbano em direção às áreas periféricas, que se liga à segregação espacial como fator que estrutura o espaço intra-urbano. Além do mais, a noção de “localização”, conforme proposta por Villaça, nos permitirá explicitar as especificidades de cada um dos movimentos intra-urbanos examinados no presente trabalho e suas relações com a estruturação e reestruturação do espaço intra-urbano em Santos, pois estes se dão *entre localidades* intra-urbanas.

Procuramos dar amplitude e profundidade na abordagem do processo de formação e estruturação dessa cidade através de uma investigação de um amplo período de sua história territorial, o que permitirá verificar quais são os elementos importantes para entender o processo de constituição dessa cidade, as causas deste processo, porque não basta identificar as transformações físicas que ocorrem nas aglomerações urbanas, para denominá-la de reestruturação do espaço urbano, tratando-as como evidências das mudanças no modo de produção capitalista. Para analisar a produção social do espaço, é preciso entender o binômio produção-consumo, pois, se ocorrem mudanças na forma de produção do espaço, é necessário considerar que há também mudanças importantes nas formas de consumi-lo; também é necessário verificar as mudanças estruturais na vida social que justificam a mudança na lógica de consumo do espaço.

Comumente, examina-se o fenômeno da urbanização na sociedade e na economia brasileira apenas a partir da industrialização, que, acelerada a partir dos anos 1930, redefiniu a cidade, que passou então a ser sede do novo aparelho produtivo, a indústria. No entanto, é importante ter em vista que, do Brasil colônia até o final dos anos 1920, as cidades eram sede do capital comercial que, controlando a produção agroexportadora, sob a égide do café, faziam a sua ligação com a circulação

internacional de mercadorias. Esse é o principal caráter assumido pela urbanização brasileira antes da industrialização e uma das pistas para se investigar as relações entre o Estado e a realidade urbana (Oliveira, 1982 *citado em* Somekh, 1997, p. 75).

Tendo isso em vista, foram elaborados na presente dissertação cinco capítulos. O capítulo primeiro examina a constituição da cidade pós-colonial, cujo crescimento, assim como o de outros grandes centros no final do século XIX esteve associado às transformações que se verificavam no país que buscava se inserir nos marcos internacionais do desenvolvimento do capitalismo. O processo de crescimento e de modernização de Santos esteve estreitamente ligado à formação do binômio Santos - São Paulo, como denominou Pasquale Petrone (1965). Os vínculos com São Paulo serão sempre importantes para explicar as dinâmicas de crescimento de Santos: “Desde logo, há entre estes dois núcleos, São Paulo e Santos, uma ação recíproca permanente e a importância de um se projeta fatalmente sobre o outro” (Prado Jr., 1989, p.31). A ligação do centro distribuidor de São Paulo com o porto de Santos, que se constituiu em fenômeno único na malha urbana brasileira, foi essencial para o desenvolvimento de suas funções portuária e comercial, definindo uma população eminentemente urbana, sem grandes desenvolvimentos agrícolas; reafirmando a persistência do binômio São Paulo-Santos, e a influência funcional que o planalto exercia e permanece exercendo, Pasquale Petrone (1965) ressalta que a realidade urbana dessas duas áreas só pode ser compreendida nas suas inter-relações. As obras de expansão do porto; as políticas sanitárias de intervenção urbana; a construção da ferrovia que dinamizou a comercialização do café e incrementou as relações com o planalto e a instauração de uma rede de serviços públicos se constituíram em elementos fundamentais nas análises das modificações sócio-espaciais no último quarto do século XIX.

O capítulo segundo procura compreender como se orientavam as políticas de intervenção urbana, buscando analisar seus mecanismos de controle do processo e suas formas de reordenação dos espaços com a expansão da cultura cafeeira paulista. Analisa ainda que condições estabelecidas na Santos do último quartel do XIX, engendradas a partir do processo de modernização pelo qual passavam as cidades brasileiras em crescimento nessa época, implicaram uma vida urbana constituída nos marcos do desenvolvimento da sociedade burguesa e capitalista, cujos valores e modos de vida viriam a orientar as intervenções urbanas ao longo do século XX. A reconstrução modernizadora do Centro Velho implicou um necessário reordenamento dos usos do solo. Na casa ou na rua este era um momento de inserção e de consolidação de novos valores, constituído em meio às múltiplas mudanças vivenciadas como novas experiências pelos seus moradores. Fatores que se revelaram fundamentais na análise dessas transformações, marcando o estabelecimento de uma nova fase, mais dinâmica e moderna, foram, principalmente, a intensificação da vida urbana e o avanço da esfera da vida privada sobre a esfera da vida pública.

No capítulo terceiro apresenta-se um capítulo teórico que servirá de subsídio para a construção do quarto e quinto capítulos que examinam o espaço intra-urbano de Santos e seus movimentos. Constitui-se de uma análise sociológica do espaço, onde se procura expor as concepções teóricas da estrutura urbana, surgidas primeiramente na Escola de Chicago, relida posteriormente através de uma leitura marxista do espaço e re-significada atualmente através de uma abordagem interdisciplinar do espaço.

No capítulo quarto busca-se associar às mudanças de caráter físico instituídas pelo processo de modernização e expansão, o uso que seus habitantes fizeram – ou puderam fazer – dessa modernização que se implantava, procurando-se avaliar como, na expansão da cidade, esses elementos interagiram num processo de reestruturação

espacial dos grupos sociais. Tendo como base as teorias da estrutura urbana que interpretam o crescimento das cidades, procura-se evidenciar os movimentos sócio-econômicos decorrentes dessa expansão no corpo completo da cidade.

O quinto capítulo examina a formação e verticalização do espaço urbano da orla praiana, tendo em vista as diferentes dimensões de análise que o estudo dessa área intra-urbana possibilita. O primeiro momento refere-se à dimensão sócio-espacial, quando se busca compreender as manifestações sócio-espaciais decorrentes da verticalização dessa área no corpo completo da cidade. A dimensão econômica aparece em seguida, quando se procura compreender os diferentes agentes e fatores que atuam no processo da verticalização, destacando as práticas sócio-espaciais presentes na lógica da incorporação imobiliária. Num terceiro momento, passa-se à dimensão do planejamento, onde se examina a legislação urbana e os “mecanismos de controle” da verticalização na faixa costeira. A dimensão simbólica vem em seguida, refletindo em que sentido os grandes edifícios representam o elemento urbano contemporâneo e de que forma podem descaracterizar as identidades locais e, por outro lado, salientando algumas questões de ordem simbólica sobre a *subjetividade* de grupos pesquisados no circuito praiano local, isto é, a sua percepção acerca das relações sociais naquele universo.

## **CAPÍTULO 1: A formação da cidade pós-colonial**

Esse capítulo examina a constituição da cidade pós-colonial, cujo crescimento, assim como o de outros grandes centros no final do século XIX esteve associado às transformações que se verificavam no país que se encaminhava para se inserir nos marcos internacionais do desenvolvimento do capitalismo, procurando compreender como se orientavam as políticas de intervenção urbana, buscando analisar seus mecanismos de controle do processo e suas formas de reordenação dos espaços com a expansão da cultura cafeeira paulista.

O considerável crescimento da população europeia e o incremento das atividades industriais no final do século XVIII repercutiram fortemente nas estruturas econômicas das demais partes do Globo e, no Brasil, não deixaram de influir, também, no território paulista (Petrone, 1965, p. 95), pois implicaram um vertiginoso aumento das demandas por produtos voltados às suas necessidades de consumo e de matérias-primas que pudessem ser transformadas, contribuindo assim para a valorização dos recursos das áreas coloniais, em especial do mundo tropical. A formação de novos mercados estimulou nessas áreas a produção agrícola, ampliando-se sua participação no comércio mundial e valorizando-se as áreas litorâneas. Santos se favoreceu de sua condição geográfica privilegiada tanto em relação ao mar quanto em relação à serra no escoamento da produção canavieira, e em seguida, da cafeeira, que se tornou a maior riqueza planaltina a partir de meados do século XIX: “O desenvolvimento econômico da parte central da capitania, na base da implantação de uma lavoura canavieira comercial, repercutiu, como não poderia deixar de ser, tanto na vida do porto de Santos quanto, e paralelamente, na circulação pelo antigo caminho do mar. Este passou a ser caracterizado pela circulação do açúcar” (Petrone, id., pp. 97-8), e, posteriormente, do

café, consolidando o ingresso da região geo-econômica paulista no cenário econômico mundial; a produção cafeeira em larga escala resultaria na construção da ferrovia, que dinamizou a comercialização do produto, incrementou as relações com o planalto e representou o primeiro passo para despír a cidade das antigas roupagens coloniais.

### ***A formação da cidade capitalista***

As transformações que se verificaram no continente europeu no decorrer do século XVIII, especialmente na sua segunda metade, por efeito do processo de industrialização que se iniciava e a que se rotulou de Revolução Industrial, anunciaram o novo caráter da cidade e as novas relações entre campo e cidade; na Europa, o adensamento das cidades, caracterizadas por uma aglomeração, uma heterogeneidade e uma variedade novas, era um acontecimento sem precedentes (William, 1989, pp. 213-215). A formação da cidade capitalista pode ser entendida, nesse contexto, através do surgimento das aglomerações urbanas no processo de acumulação capitalista. Insere-se, pois, em oposição ao campo; é na cidade capitalista que se concentram os meios de produção e a força de trabalho, o capital e o proletariado; há produção e consumo.

Enquanto Adam Smith via a nova divisão social e técnica do trabalho como um processo por meio do qual as forças produtivas podiam se desenvolver e generalizar os benefícios do capitalismo, inclusive em âmbito internacional, Marx e Engels já o focalizavam como uma das formas pelas quais se concretizam as relações de alienação e antagonismo que estão na base do capitalismo. Em Engels encontramos um trabalho específico sobre a questão urbana em *Situação da Classe Operária em Inglaterra* (1845), onde o autor assinala as contradições da vida urbana. Trata-se de um ensaio que se constitui até hoje um documento que retrata o modo de vida da maioria dos habitantes da cidade industrial, os proletários. Para esse autor, a situação da classe

operária inglesa do século XIX é resultante de fatores como a divisão do trabalho e a introdução do modo de produção em série. O tecelão agricultor, que morava no campo passa a viver amontado com a sua família perto do local de trabalho, modificando a distribuição espacial da população. A paisagem urbana e rural muda rapidamente, o campo se submete à cidade: "Do pequeno povoado nasce uma pequena cidade, da pequena cidade uma grande cidade" (Engels, 1845).

Marx e Engels viviam o estágio inicial do desenvolvimento capitalista na Europa continental. Nesse momento, a Inglaterra se destacava por seu acelerado desenvolvimento industrial. As rápidas transformações econômicas, políticas, profissionais, geraram um período de crises e revoluções que foi vivido intensamente por eles. No *Manifesto do Partido Comunista* (1848), os autores apresentam a cidade como um produto histórico, conseqüência da ação econômica da classe social hegemônica, a burguesia, que usa a cidade como instrumento da sua reafirmação. É na cidade que se manifesta o conflito entre burguesia e proletariado: “À medida que se solidificou a supremacia política e econômica da classe burguesa, multiplicaram-se as lutas sociais (...). A História de todas as sociedades até hoje existentes é a história das lutas de classes” (Marx, *Manifesto*, 2002, p. 40). A cidade é, dentro dessa concepção, o espaço onde se evidencia a exploração dos trabalhadores e, portanto, o foco do movimento operário, onde os trabalhadores tomam consciência da sua situação de opressão e tentam combatê-la e onde dialeticamente, para os autores, tal exploração será superada por meio da revolução operária.

Max Weber, no entanto, demarca um outro campo teórico. A cidade, na forma típico-ideal concebida por esse autor, caracteriza-se por constituir-se como mercado e como sede de poder, possuindo autonomia política (1967, p. 87-96). Com o intuito de explicitar a origem e o desenvolvimento do capitalismo moderno e da racionalidade que

o atravessa em todas as suas esferas, destacando o papel que a cidade desempenha na emergência desses processos, Weber reuniu um conjunto de estudos sobre a Antigüidade, a ética protestante, o espírito do capitalismo e a ética econômica das grandes religiões. O elemento novo nas sociedades modernas, segundo Weber, é representado pelos processos produtivos que, baseados na racionalidade capitalista e na impessoalidade, avançam combatendo e substituindo formas econômico-sociais fundamentadas na tradição. Associando o início da *cultura* capitalista moderna aos fundamentos da moral puritana em *A Ética Protestante e o “Espírito” do Capitalismo* (2004), Weber, conforme assinala Flávio Pierucci, instaura uma nova maneira de pensar não só o desenvolvimento do capitalismo, mas as bases de nossa cultura capitalista moderna, destacando que quando Weber emprega o conceito de ‘espírito do capitalismo’, o autor refere-se a uma *individualidade histórica*, isto é, um complexo singular de conexões que se dão na realidade histórica e que é abordado através de sua *significação cultural*.

Weber descreveu como ‘racional’ o “processo de desencantamento ocorrido na Europa que, ao destruir as imagens religiosas do mundo, criou uma cultura profana.” (Habermas, 2000, p. 3). Dito de outra forma, “quem pensa que a expressão *desencantamento do mundo* tem a ver com nosso eventual *desencanto* diante do mundo moderno, com a ‘desilusão’ de vivermos em vão numa roda-viva sem o menor sentido subjetivo, está redondamente enganado; nada a ver também com nossa sensação de ‘desalento’ ante a persistência invencível da miséria e o alastramento irresistível da maldade (...) *Desmagificação* [em sentido literal] (...) é o *sentido literal* de desencantamento do mundo”. (Pierucci, 2003, p. 214); a contínua racionalização das organizações e a crescente intelectualização dos indivíduos se destinariam a ‘despojar de magia o mundo’, desencantá-lo. E este processo, segundo Weber, abrangeria todas as

esferas da sociedade e instituiria a racionalidade como definitiva fonte de orientação das ações. Para Habermas (2000, p. 4), o que Max Weber descreveu do ponto de vista da racionalização não foi apenas a profanação da cultura ocidental, mas, sobretudo, o desenvolvimento das sociedades modernas.

Na Europa, o avanço do caráter predominantemente *protestante* dos proprietários do capital, assim como das camadas superiores da mão-de-obra qualificada das empresas modernas ocorria simultaneamente ao rápido desenvolvimento do capitalismo, daí a expressiva participação dos protestantes na propriedade do capital, na direção e nos postos de trabalho mais elevados das grandes empresas modernas industriais e comerciais. O surgimento do ‘espírito’ do capitalismo não vem então, da alta burguesia, mas da ‘middle class’ e isso se deve em parte a essas razões históricas; essa classe média laboriosa surgida já no fim da Idade Média se identificou com as características da ética religiosa do protestantismo, encontrando nela um selo religioso para sua conduta capitalista. Nesse sentido, Weber procurou expor que existe então um impacto de uma ética religiosa que antecede o ‘espírito’ do capitalismo.

Aqui, a grande novidade trazida pelo protestantismo é que o mais importante não é rezar, se sacrificar, mas sim o encontro com Deus no cotidiano, no trabalho. Dentro dessa perspectiva, quem não se realiza no trabalho, não conhece o encontro com Deus. Há, portanto, na religiosidade puritana, valores como o desprezo ao ócio, constituídos em meio a essa classe média laboriosa; totalmente contrárias são as crenças católicas, segundo as quais, o trabalho existe por causa do pecado, estando a idéia do trabalho associada a castigo: ‘mais um fardo neste vale de lágrimas!’. A idéia da expulsão do paraíso para os católicos, por exemplo, é fruto do pecado original, daí a idéia de punição, de castigo. Já para os protestantes, o paraíso se inicia após o momento em que se vai construí-lo. Assim, a grande contribuição do protestantismo foi a noção de que o

trabalho cotidiano pode ser o lugar por excelência da bênção divina – noção representada pelo pensamento puritano. Ou seja, o protestantismo transformou o trabalho em valor e este passou a ser uma forma de realização moral do indivíduo.

Inúmeros estudos se propuseram a estudar o viver urbano contemporâneo como sendo materialização de uma cultura urbana secular e capitalista que implicou o estabelecimento de um novo modo de vida urbano. Sennett (1989), por exemplo, assinala o fato, colocando-o como um desdobramento lógico do cosmopolitismo capitalista urbano moderno:

O capitalismo industrial, como sabemos, divorcia o homem que trabalha do trabalho que ele realiza, porque ele não controla o seu próprio trabalho e, ao invés disso, precisa vendê-lo. Portanto, como sabemos, o problema fundamental do capitalismo é a dissociação, também chamada ocasionalmente alienação, (...); separação, isolamento são as imagens dominantes para expressar esse mal. Qualquer situação que distancie as pessoas deve então reforçar, caso não resulte diretamente delas, das forças capitalistas de dissociação (...); assim como o homem está distanciado de seu trabalho [na alienação do trabalhador, seg. Marx], *também está distanciado de seus companheiros* (Sennett 1989, p. 359).

A despeito das distintas matrizes teóricas abordadas e tendo em vista que os numerosos estudos existentes acerca da formação da cidade ocidental moderna permitiriam outras incursões significativas sobre a cidade moderna, o fundamental é ter em vista a idéia central de que “a eclosão de uma percepção do mundo e da sociedade a partir da vida na cidade não é fruto de alguns homens que se dispuseram a repensar o

destino da humanidade, mas está profundamente mergulhada no movimento de ampliação das relações capitalistas que têm a cidade como *locus* da produção e da reprodução” (Pechman, 1991, p. 125).

### ***Santos no século XIX: de Vila à Cidade***

Santos recebeu o foro de Vila em 1546<sup>3</sup>, após o porto ser transferido da Ponta da Praia para o Lagamar do Enguaguaçu<sup>4</sup>, junto ao limite atual entre os bairros do Centro e o Paquetá, devido, sobretudo às condições geográficas privilegiadas tanto em relação ao mar quanto à serra, que nessa região separa o litoral do interior. O ponto inicial da vila tinha como marcos o Outeiro de Santa Catarina, o hospital, a Câmara Municipal e os quartéis. A maioria da população que ali vivia era mestiça, suas casas ocupavam as áreas ao longo do porto, mais para o lado do Ribeirão de São Jerônimo<sup>5</sup>, por onde chegavam as canoas de mercadores do planalto. Para dificultar ataques e invasões, a Vila era cercada por muros a leste e ao oeste, ao sul pela barreira representada pelo Monte Serrat e ao norte pelo Forte da Vila e as águas do Lagamar de Enguaguaçu.

A relação com São Paulo resultou, no século XVI, num deslocamento da cidade para os terrenos mais para oeste, mais próximos a Cubatão, facilitando as intermediações com o planalto. A partir de 1570, novas casas comerciais se estabeleceram nessa região, situada no atual bairro do Valongo, fazendo desse local o mais movimentado da Vila. Até o advento da ferrovia essa área era um entreposto necessário para o acesso ao planalto. Para a ligação do povoado do Quartéis, próximo ao Outeiro de Santa Catarina, com o povoado do Valongo, foi criado um caminho, a Rua

---

<sup>3</sup> Não se sabe ao certo quando Brás Cubas deu foro de vila ao povoado de Enguaguaçu; presume-se por documentos e escrituras daquela época ter sido em fins de 1546, provavelmente em 1.º de novembro, por ser o dia de Todos os Santos, reservado a grandes ocasiões, segundo os usos da época.

<sup>4</sup> Na pintura que retrata a Santos de 1822, na Figura 2, pode-se observar o Monte Serrat ao fundo e o Lagamar do Enguaguaçu em primeiro plano.

<sup>5</sup> Para localização desse ribeirão, ver o mapa da Vila de Santos na Figura 1.

Direita, que viria a ser até fins do século XIX, a principal rua da cidade (atual Rua XV de Novembro).

A Santos de fins do século XVIII pouco se desenvolveu desde a sua fundação como Vila, não ultrapassando os limites da atual área central, vivendo apagadamente os séculos coloniais. Vários fatores contribuíram para seu pouco desenvolvimento nesse período: além dos fatores de ordem física – era um sítio acanhado, quase todo em planície encharcada, que abrigava três ribeirões que a cortavam no sentido Norte-Sul, dificultando ainda mais o aproveitamento do solo disponível –, há os fatores históricos, como a dissociação de interesses com a Metrópole, dado o isolamento seiscentista das populações planaltinas, que praticavam uma agricultura de subsistência e a emigração de parcelas significativas da população santista em busca de ouro, na caça aos índios e em expedições pelos sertões. O insucesso na tentativa de se criar uma economia voltada para o exterior na marinha, conforme assinala Petrone (*id.*, p. 70), contribuiu para o isolamento seiscentista da população de São Paulo que, na falta de recursos que pudessem permitir um intercâmbio econômico com o exterior, tornou-se praticamente auto-suficiente, vivendo em função de um sistema de economia fechada, o que limitou durante todo esse período as possibilidades de intermediação do porto de Santos com o planalto. Por essas razões, a Santos colonial foi área de pouca gente e nenhuma riqueza, como indicam muitos registros da época:

Sem terras próprias para o cultivo da cana, [estando a produção do açúcar em larga escala no nordeste], longe dos distritos da mineração, abandonada pela própria população local, Santos caiu em marasmo, que durou até o século XIX. Desapareceu a moeda corrente, passando as trocas a serem feitas somente em espécie; fugiram das águas tranquilas do estuário os cinco ou seis navios que anualmente o

procuravam, interrompendo-se mesmo a ligação direta com Portugal e Angola; o porto de Santos passou a ser tributário do Rio de Janeiro, por intermédio do qual podia fazer comércio exterior, conservando somente o comércio direto com os outros portos brasileiros (Carvalho, 1944, p. 184, *transcrito em Araújo Filho, p. 26*).

Em 1822, a então Vila de Santos possuía uma população de apenas 4.781 habitantes. Cortando a vila havia quatro cursos d'água que nasciam nas encostas dos morros, atravessavam a área rural e desaguavam no porto. Esses "ribeirões", cujas fontes forneciam água para a Vila, não impediam o seu crescimento e a seqüência das ruas. No mapa a seguir se destaca as principais vias:

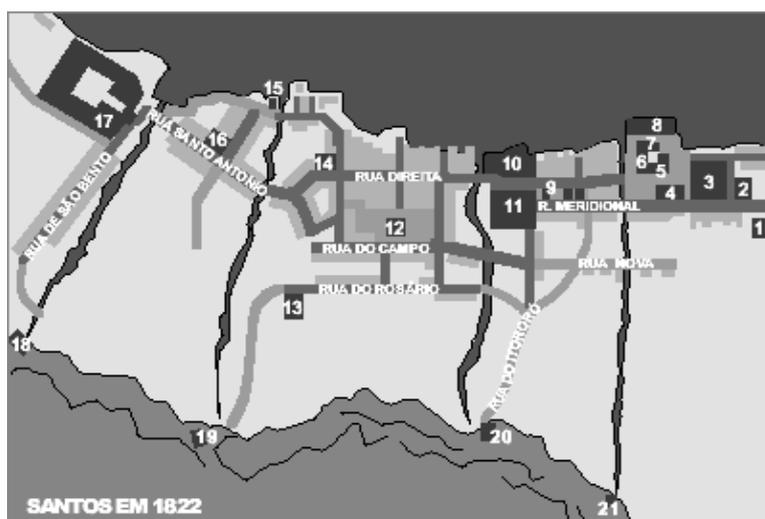


Figura 1 - Mapa da Vila de Santos em 1822.

Fonte: Setur (Secretaria de Turismo da Prefeitura Municipal de Santos) *reproduzido* no Sítio da Cidade de Santos

Legenda:

1. Igreja de S. Catarina	11. Igreja e Convento do Carmo
2. Casa do Trem Bélico	12. Igreja da Misericórdia
3. Quartéis	13. Igreja do Rosário
4. Matriz	14. Casa da Câmara e Cadeia
5. Hospital Militar/Santa Casa	15. Igreja do Carvalho
6. Palácio dos Governadores	16. Igreja da Graça
7. Alfândega	17. Convento de S. Francisco
8. Forte da Vila	18. Mosteiro de São Bento
9. Pelourinho	19. Igreja de S. Jerônimo
10. Arsenal da Marinha	20. Fonte do Itororó
	21. Fonte das Duas Pedras

Os largos em frente às igrejas tinham a função de oferecer espaços públicos. O maior ficava ao lado da Igreja da Misericórdia, que deu origem à atual Praça Mauá. Outro grande espaço público era o Largo da Matriz, que ocupava a atual área da Praça da República. A Igreja do Rosário, cuja construção se iniciara em 1765, possuía o Pátio do Rosário, o espaço que mais sofreu transformações no centro da cidade, até a formação da atual Praça Rui Barbosa. A figura 2 apresenta uma representação de Santos em 1822.

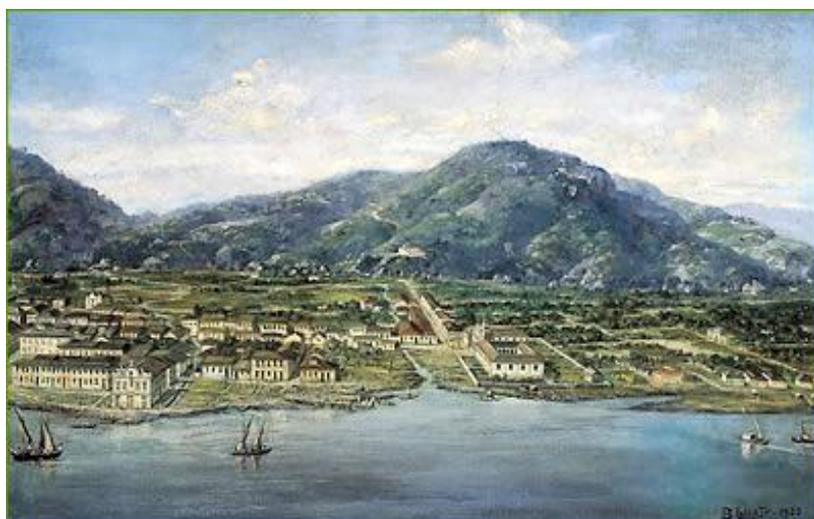


Figura 2 - Santos em 1822, em pintura de Benedito Calixto – reproduzida no *site* da Cidade de Santos –, onde se vê a área do Valongo e a foz do São Bento, com o Convento de S.Francisco à direita e a Capela de Jesus, Maria e José à esquerda

A paisagem colonial de Santos não apresentava no seu conjunto o esplendor de outras cidades coloniais brasileiras; a maioria de suas edificações eram sóbrias e sem nenhum tipo de luxo. Suas ruas eram abertas acompanhando a topografia do território, daí seu traçado irregular, na maioria estreitas, mal niveladas e sem sarjetas para o escoamento das águas pluviais, o que causava constantes inundações, como retrata Carvalho (1944, p. 186):

Nessas ruas tortuosas acumulavam-se detritos de toda espécie, sobretudo ao longo dos ribeirões de São Jerônimo e do Carmo, que dificilmente conseguiam livrar suas águas sujas até o mar. De um lado e de outro, a esmo, voltadas para a praia erguiam-se as casas baixas, ao nível da rua, modestas casas de pau-a-pique, com janelas de rótulas, desprovidas de vidraças, a porta sempre aberta para a rua. Moravam nelas os homens livres, mas de poucas posses, trabalhadores do porto e mestres de ofício. Os telhados baixos, de beirais largos que se projetavam para a rua diminuíaam o calor intenso durante as horas mais quentes do dia. Acima dessas casas destacavam-se as casas senhoriais dos moradores mais abastados, lavradores, comerciantes e funcionários.

Algumas informações indicam do que vivia a população santista que, ainda em 1836, se concentrava na mesma área ocupada desde há 300 anos:

A prestação de serviços ocupava a maioria da população que declarou ‘viver de suas agências’, isto é, de pequenos negócios. Havia muitas vendas, tavernas [hoje chamadas de bares] e uma estalagem. A agricultura de subsistência era praticada nos largos espaços entre as moradias e nos sítios onde se cultivava cana-de-açúcar, café e arroz. Havia criação de gado. A pesca era praticada profissionalmente. O recenseamento registra, ainda, pedreiros, carpinteiros, calafates, costureiras, alfaiates, pescadores, cozinheiros, caixeiros, músicos, um ourives, um doutor em leis. Os militares eram importantes: a Guarnição da Praça de Santos compunha-se de um Batalhão de Infantaria, cinco companhias com 502 praças e os Guardas Nacionais,

79. Quanto à indústria, destacava-se o fabrico de aguardente, sabão, tijolo, telhas, barris e barricas, estes dois produtos ligados à exportação do açúcar. Importante era a fábrica de refinação de açúcar de Frederico Fomm, que importara da Inglaterra uma máquina a vapor. Por causa da exportação do açúcar, Santos deixa a condição de porto sucursal do Rio de Janeiro: em 1838-39, a exportação do açúcar foi 478.942 arrobas e 28 libras. Ia para o Chile, países do Prata, para Portugal, Espanha, África, Estados Unidos. Embora a tendência fosse o crescimento da exportação cafeeira, nessa época Santos era ainda o porto do açúcar. Grande parte da população era escrava, muitos de origem africana. Não possuir escravos era sinal de grande pobreza (Wilma Therezinha Fernandes de Andrade. *Jornal eletrônico Novo Milênio. Seção Histórias e Lendas de Santos*, acesso em 20/08/2007).

Em 1839 a vila foi elevada à categoria de cidade, mesmo sem apresentar um crescimento expressivo, circunscrevendo-se ainda em parte do atual Centro. A partir desse período, o Valongo se tornou núcleo de notável progresso comercial, provavelmente pelo fato de se localizar junto à saída do caminho para São Paulo, facilitando as intermediações com o planalto paulista; aí ocorria o maior movimento comercial da cidade, se localizavam os melhores hotéis e armazéns e residiam as pessoas mais proeminentes de Santos. Contribuiu para esse quadro a ligação Cubatão-Santos ter sido aterrada em 1827, agilizando a comercialização do açúcar, que era feita pelas tropas de muares. A preponderância comercial do Valongo teria provocado rivalidades entre os dois núcleos, uma forte competição de origem comercial entre o Valongo e o Quartéis, que “ao ganhar foros de tradição e se transformar em luta política, passou a preocupar as autoridades” (Lanna, 1995, p. 41). As tensões se

agravaram de tal forma que, como conta a autora (p.41-5), em 1850, o acesso às missas no Santo Antonio foi praticamente interditada para os quarteleiros e às da Matriz para os valongueiros<sup>6</sup>. As rivalidades entre os dois núcleos só teriam cessado no final da década de 1860, quando teriam se unido em uma só força de resistência, contra a tentativa de demolição da Igreja de Santo Antonio para se construir a ferrovia<sup>7</sup>; a ferrovia foi construída nesse local, mas o convento permaneceu como ponto terminal da cidade marcando a paisagem pela sua imponência e localização, tendo importante papel como ponto de encontro (Murilo Marx, 1984, pp. 78 e 93).

Santos, no decênio de 1860 conservava ainda todo o seu antigo aspecto colonial. Na foto a seguir, datada de 1865, aparentemente tirada de NE para SW, com o casario em primeiro plano, destaca-se a paisagem colonial, um modesto porto, trapiches de madeira e caminhos simples ocupando o território santista:

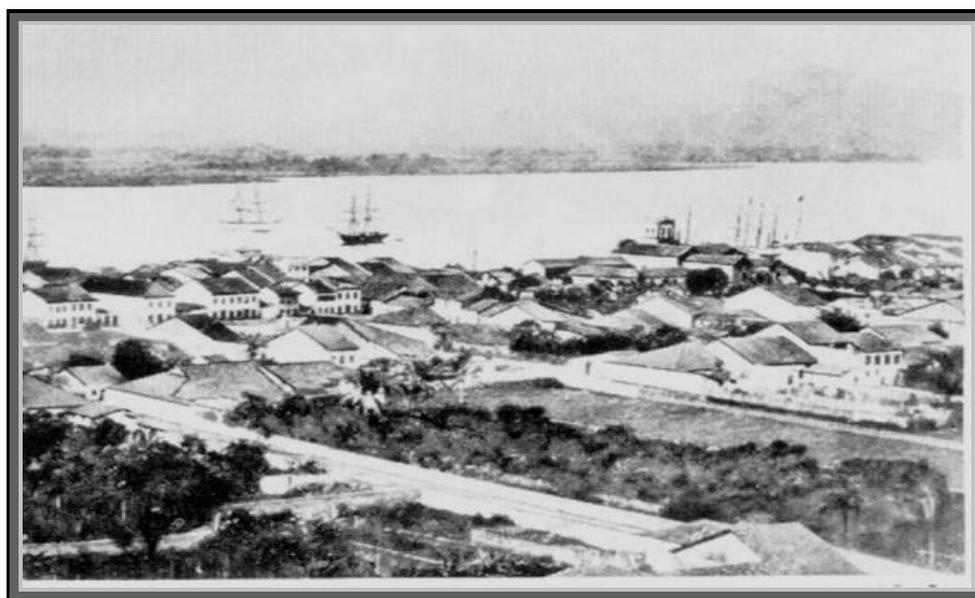


Figura 3 – Foto de Santos em 1865

<sup>6</sup> Em um dos tumultos, as autoridades locais teriam convocado um piquete da cavalaria do governo provincial para cessar com as rixas locais. Nesse embate, a cavalaria teria sido derrotada pela população, que teria trançado a rua com fios de arame.

<sup>7</sup> Conta-se que não se teria conseguido retirar a imagem do altar, nem mesmo com a força de trinta homens. “Contra os estrangeiros que pretendem passar nossas tradições e nossos brios! Façamos uma trégua em nossas diferenças! Somos todos santistas!” (Lanna, 1995, p. 44). Foi assim que os Valongueiros convocaram os quarteleiros a se unir, em nome daquilo que havia em comum entre eles, os valores morais. Conforme os registros, a população respondeu ao chamado e impediu a derrubada da igreja, mantendo a imagem no lugar, dando trégua aos conflitos entre os dois lugares.

Nessa época, o único melhoramento efetivo que a cidade teve foi a instalação de 60 lampiões a azeite e o início do serviço de água canalizada. Assim, embora promovida a cidade no fim do período Regencial, Santos em meados do século XIX não tivera ainda as condições necessárias para exercer a função de porto e, por isso, também não desenvolvera um verdadeiro centro urbano; a vocação urbana de Santos se desenvolveria, conforme ressaltou Petrone, à medida que sua função portuária tivesse os requisitos necessários para se desenvolver.

Esses requisitos somente começaram a aparecer na segunda metade do século XIX, quando o café suplantou o açúcar como principal riqueza de exportação, de tal forma que o porto de Santos, anteriormente modesto exportador de açúcar, acabou se definindo como o porto do café, e o caminho do mar como o caminho do café; foi gradativa a valorização pela lavoura cafeeira de áreas articuladas com o caminho do mar, na mesma proporção em que diminuía de importância as áreas articuladas com o porto do Rio de Janeiro.

Até a década de 1830, no entanto, o caminho do mar caracterizou-se antes de tudo por ser um instrumento para o escoamento do açúcar, dado que suas relações se faziam especialmente com a *Zona Central* e esta era fundamentalmente uma área canavieira. O *Vale do Paraíba*, importante área cafeeira, em sua maior parte era abrangido pela hinterlândia do porto do Rio de Janeiro e, conseqüentemente, sua produção agrícola não exercia praticamente influência na circulação para Santos (Petrone, *ibid.*, pp. 125-127). Mas, à medida que as lavouras cafeeiras foram sendo organizadas nas *Zonas Central*, da *Mogiana* e da *Paulista*, cresceu proporcionalmente o fluxo de sua produção para o porto de Santos.

---

<sup>8</sup> [www.unisantos.br/~metropms](http://www.unisantos.br/~metropms), acesso em 02/07/2006.

A partir de 1854, o início do ciclo econômico do café provocou uma era de prosperidade e de crescimento – sua produção aumentou praticamente seis vezes em apenas 18 anos gerando riqueza e desenvolvimento urbano (Milliet, 1941, p. 19). A definição de São Paulo como uma das mais significativas áreas cafeeiras do globo em fins do século XIX repercutiu diretamente em equipar São Paulo com um sistema de circulação que fosse satisfatório e isso influenciou nas formas de utilização do velho eixo de comunicação entre Santos e São Paulo (Petroni, *ibid.*, pp. 125-6).

Até então os transportes de mercadorias entre o interior e o litoral sudeste eram realizados através das tropas de muare, que trafegavam pelos velhos caminhos coloniais que ligavam os portos principais e os secundários às áreas de produção. Esses meios de transportes para produtos agrícolas de exportação, porém, só eram economicamente viáveis quando as áreas de produção não se distanciavam mais de 100 a 150 quilômetros do porto mais próximo. Assim, somente um novo tipo de transporte que aproximasse cada vez mais as áreas interioranas dos portos marítimos poderia concorrer para um maior afastamento das áreas de produção em relação a estes.

Iniciaram-se assim, entre 1856 e 1859, os primeiros estudos para a ligação ferroviária de Santos com o Planalto, em demanda da zona cafeeira, passando por São Paulo (Mattos, 1954, *in* Araújo Filho, 1965, p. 29). Em 1859, um grupo inglês liderado pela Casa Bancária Rostchild, após negociações com o Barão de Mauá, iniciou a construção da *São Paulo Railway*, com adoção do sistema funicular no trecho da Serra. Terminada oito anos depois, a ferrovia que ligou Santos a Jundiaí passando por São Paulo, foi inaugurada em 16 de fevereiro de 1867.

### ***A expansão da cidade pós-colonial***

A *Santos-Jundiaí* representou uma nova era para o porto de Santos e para a expansão da lavoura cafeeira, já a mais importante riqueza paulista. Esse foi o momento de reafirmação do verdadeiro “binômio São Paulo-Santos”, conforme ressaltou Pasquale Petrone (*id.*). As relações com São Paulo sempre foram importantes para explicar as formas e as fases de crescimento ou de estagnação de Santos. Por outro lado, o porto também era o meio de garantir a expansão econômica do território planaltino. Dada essa característica singular de fusão das funções de porto com a de centro distribuidor, que constituiu fenômeno único na malha urbana brasileira, Caio Prado Jr. (1989) denominou a relação dessas duas cidades como a de “cidades casadas”; Petrone resalta que a realidade urbana destes dois lugares só pode ser compreendida nas suas inter-relações (*id.*).

O crescimento das áreas de cultivo definindo uma vasta região submetida a São Paulo e seu porto em Santos – associado às possibilidades de exportação –, fortaleceu o poder político dos grupos ligados à produção do café, cujos interesses se voltaram para o desenvolvimento das estradas de ferro. Daí por diante, outras ferrovias foram também construídas, partindo ou de Jundiaí ou de Campinas, todas conhecidas como estradas de ferro do café (Ituana, Companhia Paulista, Companhia Mogiana) e entrosadas com a já então “São Paulo Railway”, que se achava estrategicamente localizada, um verdadeiro funil que monopolizava todo o transporte das áreas produtoras paulistas para o porto de Santos e vice-versa (Araújo Filho, *ibid.*, p. 29).

Embora sem um plano sistemático, o desenvolvimento das estradas de ferro foi conduzido pelos interesses dos administradores, dos produtores e dos comerciantes de café, de forma que a marcha pioneira e todos os problemas nela envolvidos “foram tratados e considerados em virtude dos interesses dos fazendeiros e apresentados como de interesse coletivo”, como destacou Monbeig em 1958. A crescente produção advinda

da expansão para o interior convergia toda para o caminho do mar, onde existia apenas uma única linha ferroviária, a dos ingleses<sup>9</sup>. Mesmo com as contínuas denúncias sobre o estrangulamento dos transportes, esse quadro não se alterou. Tais fatos refletiram o componente material de uma rede político-econômica que influiu na hierarquização dos eixos de circulação da cidade, contribuindo para a definição de “linhas de força” da paisagem já naquela época<sup>10</sup>.

A inauguração da era ferroviária representou o primeiro passo para transformar Santos numa das mais importantes cidades do país. Esse foi o primeiro passo para a remodelação urbana que se estabeleceria no Centro Velho: ao redor da estação apareceram novos lugares de convivência: os quiosques ali instalados eram ponto de encontro da população; criou-se novas possibilidades de emprego para a própria população, atraindo mão-de-obra de fora da cidade.

No mapa de Santos de 1878 a seguir se observa a expansão da cidade, que ganhou mais algumas faixas de quadras e ruas dentro do plano em tabuleiro de xadrez<sup>11</sup>. Em relação ao mapa de 1822, como se vê, a área urbana avançou um pouco em direção aos morros, mas a cidade ainda se circunscrevia ao atual centro:

---

<sup>9</sup> A linha férrea *São Paulo Railway* se tornou, segundo J. F. Rippy, a empresa ferroviária de capital inglês mais rentável no Brasil e mesmo na América Latina: por um período de 55 anos, de 1876 a 1930, a taxa de dividendo médio anual sobre o valor de suas ações ordinárias, foi de 10,6% (ASSECOB, 1984, p. 37).

<sup>10</sup> Movimento descrito em Gordon Cullen (1961), *citado em* Silveira (2002), ao abordar a estrutura urbana de João Pessoa no processo de expansão da cidade.

<sup>11</sup> Somente a partir do século XIX é que se aplicou a conceituação romana de urbanismo, o "plano xadrez", para os espaços públicos que compreendiam os grandes largos em frente aos edifícios principais, as fontes monumentalizadas e ruas perpendiculares, criando espaços dentro de um plano de urbanização para organizar a circulação, a vida e a convivência. As primeiras ocupações do território brasileiro pelos portugueses eram apenas uma consequência de suas atividades exploradoras e como efeito disso a ocupação do território santista se iniciou sem nenhum planejamento, com ruas sendo abertas sobre antigas trilhas indígenas que acompanhavam a topografia do território, fato que pode ser observado no traçado irregular de algumas ruas do Centro Histórico de Santos. A Rua XV de Novembro, por exemplo, sofreu um desvio devido à existência de uma área de mangue ao longo da Rua do Comércio, conforme registros sobre a formação territorial santista.



92,6% da Região, que era composta nessa época apenas por Santos e São Vicente (ASSECOB, 1984, p. 99).

Nessa época, Santos se tornara um centro cosmopolita, tendo a presença de consulados estrangeiros que se estabeleceram devido ao grande número de imigrantes em trânsito pela cidade e para atender as tripulações dos navios de todas as bandeiras que atracavam no porto. A maioria dos imigrantes vinha por conta própria a partir das “cartas de chamada” de parentes ou amigos que se responsabilizavam pela chegada e instalação de seus patrícios para trabalharem principalmente na reforma e ampliação do porto, iniciada na última década do século XIX. Os imigrantes representavam quase metade do total demográfico da cidade; em ordem decrescente, as principais colônias de imigrantes eram a portuguesa, espanhola, italiana, turca e japonesa (Barbosa, 2000, p. 36).

De um modo geral, os imigrantes trabalhavam em todas as atividades urbanas: eram portuários, ferroviários, carroceiros, empregados de armazéns, operários da construção civil, barbeiros, garçons, além de pequenos proprietários de lojas, armazéns, padarias, cafés, bares e restaurantes. Portugueses e espanhóis predominavam nos serviços do porto. Ao lado dos imigrantes estavam os migrantes; muitos vinham por conta própria, outros eram arregimentados por contratadores de trabalho em suas regiões de origem: Alagoas, Sergipe, Bahia, etc. (*id.*).

A associação da ferrovia com a zona portuária definiu essa área como essencialmente comercial e de moradia desses inúmeros trabalhadores que vinham para Santos em busca de melhores condições de vida, alterando o tecido urbano. Em decorrência desses movimentos houve na cidade nessa época uma superposição de funções e coexistência nos mesmos espaços de grupos sociais distintos, algo incompatível com a concepção burguesa de vida na cidade.

A associação desses fatores fez com que as classes mais abastadas viessem a ocupar os bairros adjacentes ao centro, como Vila Nova e Paquetá, num movimento caracterizado como fuga do grande centro (Mello, 2007). Esse primeiro deslocamento, definido pela mudança de localização da área residencial de alta renda, que saiu da velha área popularizada, para áreas imediatamente contíguas a ela, se deu através de uma expansão cujo aspecto particular Ernest Burgess ([1923]1925) chamou de *sucessão zonal* (Mello, 2007). Sua proposição teórica concebe o crescimento de cidades a partir de uma tendência de expansão radial para fora, a partir do núcleo, geralmente, o primeiro lugar de produção e comércio, ilustrado através de uma série de círculos concêntricos representando as zonas urbanas, onde o crescimento ocorreria de forma sucessiva de uma zona para a outra, através de processos de *expansão, invasão e sucessão*. A própria *expansão* da cidade favoreceria a tendência de cada zona interna estender sua área pela *invasão* da zona próxima externa. Sobre a formação do bairro de Vila Nova, pode-se ler em Santos (1996, p.141):

Era Santos uma pequena cidade que começava a se expandir de sua primitiva área, quando sua população mais abastada, procurando sair da área [correspondente ao atual Centro Histórico] que já se popularizara, foi-se concentrando entre o Paquetá e a atual avenida Campos Sales, entre a avenida Senador Feijó e a faixa portuária, cujo bairro se situa, hoje, entre os bairros do Centro, Paquetá, Vila Matias e faixa do porto. Passou a ser, então, o bairro mais moderno e mais “chique” de Santos, e em se tratando de um novo núcleo residencial era chamado de “Vila Nova” e assim permaneceu.



Figura 5 - Vista da cidade na virada do século XIX para o XX. A região do Valongo começa a ser ocupada por grandes armazéns (à esquerda, junto ao estuário) e a população mais abastada se muda para a Vila Nova e o Paquetá.

Fonte: Coleção. M.Serrat reproduzida no site da Cidade de Santos

Depois da ocupação dos bairros contíguos Vila Nova e Paquetá pelas elites, essas se dirigiram diretamente para a orla praiana, iniciando ainda no fim do século XIX a ocupação urbana da faixa costeira (Mello, 2007). A partir daí, o Centro Velho, e, em seguida, esses bairros contíguos a ele, passaram, a partir de então, por um processo de substituição de classes sociais, com a evasão dos antigos moradores mais abastados e a ocupação posterior por trabalhadores, desde os mais pobres até os mais remediados e donos de pequenos negócios. Assim os cortiços apareceram no cenário da cidade, surgindo do reaproveitamento do espaço construído anteriormente no centro. Essas habitações coletivas foram sublocadas por intermediários, que dividiram as casas, que haviam pertencido às elites, a dezenas de famílias de trabalhadores imigrantes. A Figura a seguir destaca as diferentes áreas locais que passaram a compor o cenário no Centro Velho após a definição desse como área essencialmente comercial e de moradia de trabalhadores:

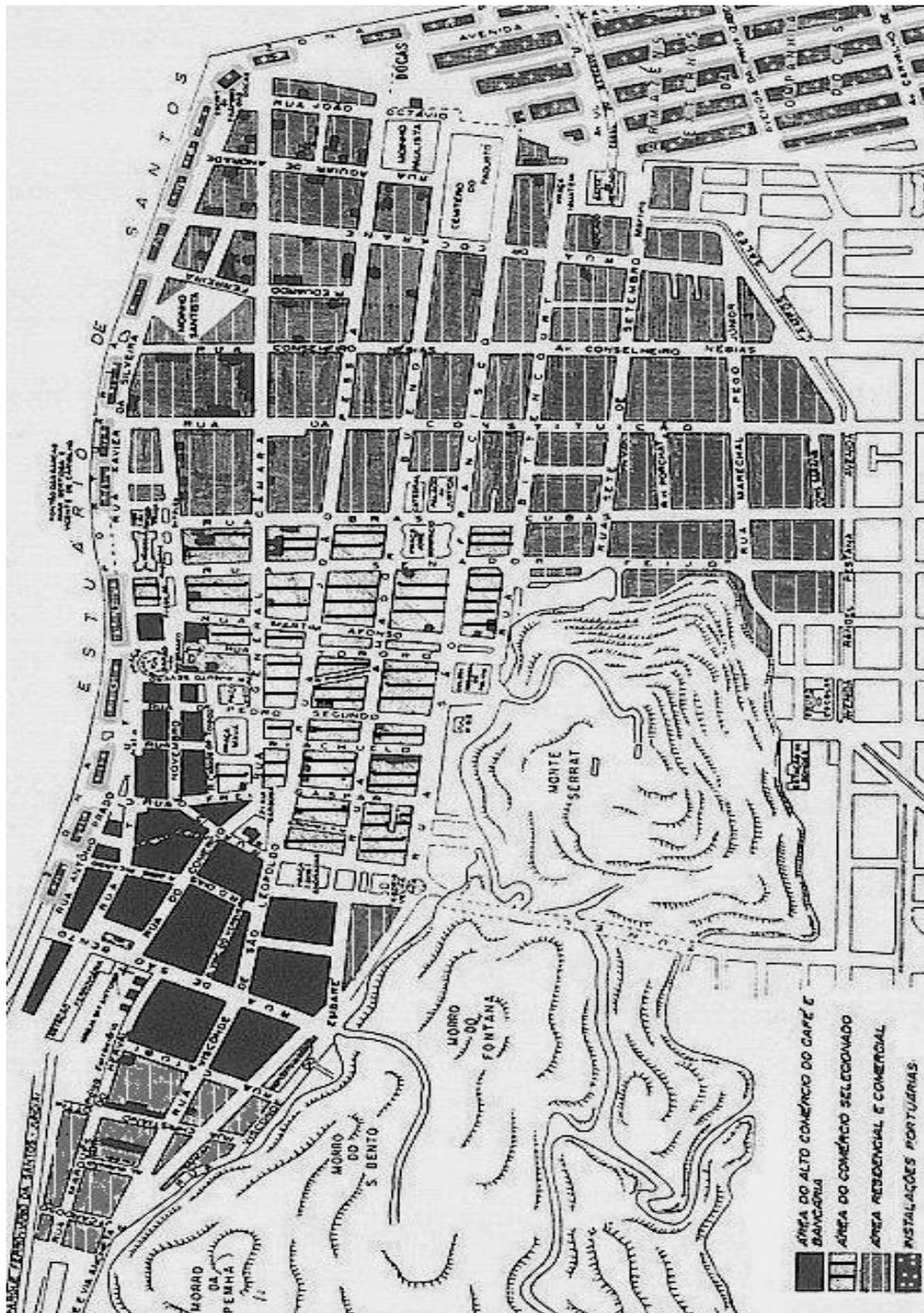


Figura 6 – Santos: Áreas Diferenciadas do “Grande Centro Comercial”

(Fonte: Mapa extraído da coletânea *A Baixada Santista: Aspectos Geográficos*, vol. 3, 1965, anexos, reproduzido in Mello, 2007.)

Até a última década do século XIX, a área residencial assinalada no mapa era ocupada, sobretudo, pelas elites do café e “em menos de cinquenta anos mudou completamente sua paisagem”: foi invadida de forma mais acentuada no final do século

XIX e início do XX por cortiços, onde proliferaram, inclusive, habitações em cocheiras e estábulos; bordéis, bem como por armazéns do café; moinhos de trigo e oficinas mecânicas, que aí também se estabeleceram. O novo crescimento urbano foi caracterizado ainda pela edificação de belas casas e palacetes junto à orla praiana e, ao mesmo tempo pela disseminação de cortiços e trechos deteriorados de áreas urbanas na região central.

A formação desse novo desenho espacial na velha área coincidiu com a reorientação da expansão da cidade – que crescia até então para os lados de Cubatão, linearmente em direção ao planalto –, para o lado oposto e de forma abrupta em direção à orla. O crescimento anterior no sentido de Cubatão era estimulado porque facilitava as intermediações com São Paulo. Mas a construção da ferrovia nas proximidades dessa área já bastava para garantir a necessária manutenção das relações econômicas com a capital paulista; portanto, as elites poderiam residir à beira-mar sem alterar esse quadro. A verdadeira infestação de epidemias que assolava a área velha da cidade nessa época contribuiu também para afastar para bem longe os que podiam dali sair, estimulando assim, a ocupação na zona praiana, pois lá os vetores das doenças não haviam se instalado; constituiu-se, pois, em importante fator para que a expansão urbana conduzida principalmente pelas elites do café, daquele momento em diante se desse de forma descontinuada<sup>12</sup>. Assim, o crescimento da cidade que se dera até o momento de forma gradual como descrito por modelos espaciais que concebem o crescimento urbano de forma gradual, de anel em anel, sugerido por Burgess, ou, por setores de

---

<sup>12</sup> A verdadeira proliferação de epidemias que afetava principalmente a região central com o porto, ainda no final do século XIX fez com que muitos fossem buscar sossego na orla, onde as chances de contágio das doenças que assolavam o Centro Velho eram remotas. Assim, aqueles que podiam abandonavam o centro e iam para a orla ou para São Paulo, onde a febre não se fixara. As ferrovias contribuíram para o deslocamento das elites, que podiam residir em São Paulo e cuidar de seus negócios em Santos, afastando-se assim dos riscos que as epidemias representavam. Mas para a população local, que residia no centro, a situação era calamitosa.

círculos, sugerido por Hoyt ([1939] 1959), se expande diretamente em direção às franjas da cidade, que se caracterizava naquele momento pela região praiana (Mello, 2007).

### *As políticas de intervenção urbana sanitaristas*

Várias são as descrições sobre a cidade de Santos desse último quarto do século XIX e todas elas enfatizam o grave problema da insalubridade, para a qual contribuía a falta de uma rede de esgoto, a precariedade do abastecimento de água e as condições desfavoráveis do sítio às construções urbanas devido ao fato da região ser plana, constantemente alagada e sem vazão das águas para o mar, condições que só faziam aumentar o número de epidemias. Doenças como varíola, peste bubônica, impaludismo, tuberculose e principalmente febre amarela mataram muitas famílias na área central por cerca de sessenta anos, para as quais contribuíram o descaso com que a questão sanitária foi tratada durante todas essas décadas, como conta Maria Alice R. Ribeiro (1993)<sup>13</sup>:

Santos, a cidade da malária e da varíola – das sezões e das bexigas – durante as décadas de 70 e 80 [século XIX], incorporou mais uma moléstia: a febre amarela. A cidade construída sobre terrenos de antigos mangues e rodeada por áreas pantanosas, de clima quente e úmido e de verões prolongados, criou condições favoráveis ao desenvolvimento da malária, da varíola, da febre amarela e da tuberculose... Mas o que de fato contou para a fixação dessas moléstias foi o descaso com que a questão sanitária foi tratada durante essas décadas. O Império praticamente nada fez.

---

<sup>13</sup> Texto transcrito em Lanna (1995, p. 69).

Documentos da época ressaltam as agruras da população diante da ausência das necessárias intervenções urbanas, como esse trecho do *Relatório apresentado à Câmara Municipal de Santos* – transcrito em Araújo Filho –, em sessão de 30 de agosto de 1873, pelo então presidente Dr. Ignácio da Gama Cochrane:

É incontestável o rápido desenvolvimento que vai tendo esse importante município; sua população cresce, e cada dia mais se resente da falta de casas; a cidade tende a estender-se necessariamente para o bairro do Quartel e em direção à Barra; pois bem, é exatamente no centro dessa área que se fundou o cemitério público! Sua remoção, embora em tempos não muito próximos, é inevitável; quando não bastasse o motivo acima expandido, o atual local peca por contrário a todas as regras da higiene; extremamente baixo, são ali muitas vezes sepultados os cadáveres dentro d'água, e as exalações que necessariamente se desenvolvem, são trazidas ao centro da cidade pelos ventos sul e sul-este, entre nós tão freqüente.

Estava claro, pelo texto acima, que a cidade se expandia. Mas para que essa expansão urbana se realizasse de forma ordenada, seriam necessárias providências com relação às más condições de seu sítio que só faziam piorar o quadro das epidemias. Essas reformas só seriam viáveis depois que se iniciassem as obras de ampliação e reforma de seu porto<sup>14</sup>. Até então, o movimento comercial e a expansão da lavoura

---

<sup>14</sup> Até então, o porto de Santos era servido por pontes e trapiches alfandegados. Em sua quase totalidade, propriedade de particulares; não havia cais; as pontes avançavam em meio a praia lodacenta e nas áreas próximas, foram edificadas precárias instalações de apoio. Os trapiches eram armazéns onde as mercadorias ficavam guardadas para a exportação ou importação. Em 1889, vinte e três eram as pontes, duas das quais pertencentes à Alfândega e duas pertencentes à Estrada de Ferro São Paulo Railway, quase todas mal construídas e acanhadas, considerando os padrões da época, mesmo para regiões economicamente atrasadas (ASSECOB, 1984, pp. 43-5).

cafeeira em quase nada mudaram os aspectos urbanísticos de Santos de fins do século XIX, como assinalou Araújo Filho. As palavras de Silva Sobrinho – transcritas em Araújo Filho (1965) – nos dão uma idéia da Santos de 1889:

Quinze mil e seiscentos habitantes contava ela então. E, para alojá-los, possuía duas mil casas, inclusive as da Barra e as dos bairros nascentes da Vila Mathias e Vila Macuco. A cidade, que crescera sem nenhum plano sanitário, não tinha esgotos. As obras dos esgotos estavam apenas em via de execução. Poucas eram as ruas calçadas. Na maioria estreitas, mal niveladas e sem sarjetas para o escoamento das águas pluviais, o que causava constantes inundações (...). Em geral orlavam todas as ruas casas muito feias, acaçapadas, vetustas e de salientes beirais. A água do abastecimento público tornava-se cada dia mais escassa. A população valia-se, por isso, dos poços e chafarizes (...) Atravessavam a cidade as águas turvas e tardas dos ribeiros de São Bento, de São Jerônimo, do Macaia, do Carmo e dos Soldados, os quais eram descobertos e recebiam o despejo de muitas sentinas. Daí errar sempre em suas margens, ou nas trêmulas pontes de pau que os atravessavam, era se deparar com um cheiro abominável.

Um ofício da Comissão de Vigilância Sanitária de Santos informava em 17 de março de 1889, ao então presidente da província, que o problema dos cortiços figurava como a primeira, dentre oito causas principais das epidemias, onde se lia que “o grande número de cortiços no mais deplorável estado, quase que completamente inabitáveis” (Andrade, 1989, p. 87).

Nesse mesmo ano, o presidente da Câmara, Júlio Conceição, intercedia pela população por um auxílio do Governo do Estado. Os corpos amontoavam-se em valas

comuns abertas incessantemente nos cemitérios locais: “Da cidade em si, a única coisa interessante que há a dizer é que transforma-se em vasto *cemitério internacional*” (Lamberg, 1896, transcrito em Andrade 1989, p. 70), dado a quantidade de imigrantes que morriam na cidade na época.

Um Relatório apresentado ao Conselho da Intendência Municipal em 1891 afirmava que apesar de não se admitir aumentar os impostos das atividades do comércio local como meio de auxiliar na tarefa de combate às doenças, medidas profiláticas estavam sendo adotadas, como a organização de um serviço médico hospitalar, a construção de um hospital de isolamento, de um alojamento para imigrantes e de um novo matadouro, além das praias e ruas estarem sendo limpas e os cortiços condenados (Andrade, *id.*, p. 73).

No entanto, apesar das providências alegadas, aumentava a frequência das epidemias, que começavam, inclusive, a subir a serra. A situação crítica obrigava os navios que atracavam no porto a fazer quarentena, afetando o comércio da cidade. A má reputação da cidade chegou ao exterior. Alertava-se em portos europeus quanto aos riscos de se atracar em Santos. Sua situação sanitária preocupava toda a Província, pois prejudicava enormemente o comércio do café. Registros apontam que entre 1890 e 1900, cinquenta por cento das pessoas da cidade morreram em decorrência das epidemias.

As medidas adotadas pelo governo da Província foram prontas. Era imperativo resolver a questão sanitária da cidade. “Santos e São Paulo eram mais do que nunca cidades ligadas por interesses comuns” (Andrade, 1989, p. 95). Como as medidas em âmbito municipal se mostravam impotentes para erradicar as periódicas epidemias, o Governo Estadual interveio de forma mais efetiva, visando sobretudo atenuar as deficiências de saneamento básico e a redução das áreas insalubres ocupadas e em fase

de ocupação. O processo de saneamento e higienização da cidade seria, pois, encampado e desenvolvido pelo governo do Estado, que nomeou no início da década de 1890, a Comissão Sanitária e a de Saneamento.

A Comissão Sanitária, ligada à Secretaria dos Negócios do Interior, exerceria o poder de polícia sanitária: vistoriar habitações, promover desinfecções, fiscalizar a limpeza de quintais e de terrenos baldios. A Comissão de Saneamento, ligada à Secretaria de Agricultura, seria responsável pelas obras de canalização de água e construção de rede de esgotos, tendo seus trabalhos entrosados com os da Companhia Docas, que continuava a expansão do cais<sup>15</sup>. As tão esperadas reformas do porto exigiam vultosos capitais, além das dificuldades técnicas que se apresentavam. Uma das primeiras dificuldades foi a drenagem na área do porto para a construção de um cais. Previsto um volume de 105.000 metros cúbicos, ascendeu a 500.000, pois o lodo refluía sob o peso do aterro. Em 1892 a Companhia Docas inaugurava os primeiros 260 m de cais acostável nas proximidades da estação ferroviária (Valongo).

A questão das pontes e trapiches foi um ponto de permanentes conflitos entre a Cia. Docas e as elites locais, que continuavam insistindo na manutenção das pontes para a atracação dos navios e trapiches para armazenar as mercadorias, ante a iniciativa de demolição desses. A municipalidade continuava autorizando a construção deles, alegando que as obras do porto recém-iniciadas nem mesmo se aproximavam dos locais onde estes trapiches e pontes estavam instalados. A Associação Comercial<sup>16</sup> recusou

---

<sup>15</sup> Para atendimento à execução e à ampliação do importante, complexo e grandioso trabalho a realizar no porto, foi constituída a Companhia Docas de Santos, sociedade anônima de capital aberto, em 5 de novembro de 1892. Sua constituição coincidia com uma grave crise de atendimento: cais, pontes, praças e ruas atulhadas de mercadorias; navios esperando 8, 9 e 10 meses e mais, a ponto de alguns armadores os venderem para evitar maiores prejuízos; mercadorias apodrecendo a mercê das intempéries ou entregues à rapinagem. Os carroceiros exploravam a necessidade dos comerciantes. Para agravar a situação, havia ainda o surto de febre amarela e de varíola, e os próprios operários, muitos deles trazidos a muito custo do Norte, desistiam diante de tantos obstáculos (ASSECOB, 1984, p. 45).

<sup>16</sup> A Associação Comercial, criada em 1870, representava principalmente os interesses dos grupos ligados ao comércio do café e tinha grande importância política no município, com grande poder de decisão nas questões locais.

vários projetos apresentados no final da década de 1870, dizendo que deveria ser feito um cais simples para desobstruir a lagamar, removendo as causas das epidemias, mas sem onerar o comércio.

No entanto, em dezembro de 1888, ante a ordem de destruição da ponte da Estrada de Ferro Jundiaí, a Associação Comercial revelou seu espanto posto que as obras do cais só estavam iniciadas e ainda assim em direção oposta à referida ponte. Em virtude de tais interferências nos interesses locais, travou-se um embate entre comerciantes locais, donos dos antigos trapiches e armazéns e controladores da força de trabalho, representados em sua maioria pela Associação Comercial e, de outro lado, as forças dos grandes capitalistas patrocinados pelo poder central (Lanna, *id.*, p. 58). Em virtude desse quadro, a Companhia Docas foi obrigada a estender, com urgência, as obras até a estrada de ferro inglesa Santos-Jundiaí, para que se pudesse demolir de vez as pontes e trapiches que eram os fatores principais do cenário delineado por Serzedelo Correia (Transcrito em Lanna, *id.*, p.58):

Milhares e milhares de pilhas de madeira apodreciam, (...), maquinismos sem uso arruinavam-se. Os carroceiros faziam as mais espantosas exigências ao mesmo tempo que navios levavam oito, nove, dez meses, ano mesmo, para poderem fazer sua descarga... Quando a maré baixava ficava descoberto um lamaçal enorme que empestava a cidade e ia constantemente levar ao Estado de São Paulo e à capital os germes da peste.

Os preceitos urbanísticos eram aplicados na medida dos interesses dos distintos circuitos de acumulação. Quando havia conflitos entre esses interesses, como nesse episódio da Guerra dos Trapiches, prevaleceram as necessidades de reprodução do

grande capital, vinculado ao comércio exterior. Tratava-se de manter a condição santista de “porta de entrada do mar e do sertão”, conforme expressou Petrone, e a construção do cais era fundamental; com a construção do cais pela Companhia Docas, não só o negócio dos trapicheiros foi destruído, como também a ‘rapinagem’, o ‘desfalque’ e outras formas de apropriação das mercadorias passaram a ser combatidas.

### ***A consolidação da cidade na economia capitalista***

Mais do que a situação mesma de Santos, tratava-se da necessidade de garantir a expansão econômica do Estado. Modernizar o porto e as ruas para permitir livre acesso das mercadorias era problema fundamental que o desenvolvimento do novo capital requeria. A montagem de uma rede de serviços e melhoramentos urbanos foram, em larga medida, financiados pelo capital estrangeiro. O conjunto de obras e melhorias urbanas implantadas nesse período significou a integração da cidade portuária às transformações que estavam ocorrendo em âmbito nacional no final do século XIX e que incluíam uma política de desobstrução dos espaços urbanos.

A expansão do porto; as políticas sanitaristas de intervenção urbana; a construção da ferrovia que dinamizou a comercialização do café e incrementou as relações com o planalto e a instauração de uma rede de serviços públicos consolidaram, em larga medida, a presença do grande capital nacional e estrangeiro – que financiou as obras e os melhoramentos urbanos. O esforço do governo na execução dessas tarefas era orientado no sentido de garantir ao país o papel de parceiro confiável das nações desenvolvidas. Esses fatores se constituíram em elementos fundamentais na análise das modificações do espaço urbano no Centro Velho, no último quarto do século XIX.

Essas transformações criaram novas formas desejáveis de viver na cidade; esse foi um momento de inserção e de consolidação de novos valores. A materialização de

visões de progresso e de um desenvolvimento moderno eram os recursos legitimadores das intervenções urbanas. Santos, assim como outras cidades brasileiras em crescimento permaneceram, pois, voltadas para a Europa, tanto pela organização da produção, quanto pelos laços de dependência econômica que o país continuava a manter.

Por outro lado, enquanto Santos se definia como um dos principais centros urbanos nacionais, aumentava o número de habitações precárias e de vários trechos deteriorados na antiga zona central, decorrentes das oportunidades de emprego produzidas pelo crescimento do porto no final do século XIX que atraíram um grande número de trabalhadores pobres, que condensaram essa área: “O mesmo processo que gerava a riqueza gerava também a pobreza” – eis como Raymond William viu a relação de dependência entre elementos de um mesmo processo; em *O Campo e a Cidade*, esse autor afirma que a classe dominante “queria desfrutar as vantagens de um processo de transformação que ela própria estava promovendo e, ao mesmo tempo, controlar ou suprimir suas conseqüências indesejáveis, porém inevitáveis” (William 1989, p.204), já que eram condições necessárias para a continuidade do processo de reprodução do capital.

As formas de procurar lidar e compreender essa “nova ordem social”, caracterizada nas cidades brasileiras em crescimento no final do XIX, como Santos, pela presença de um grande contingente de trabalhadores pobres atraídos pelas demandas de serviço no porto e na ferrovia, o que resultou no aparecimento dos cortiços, se traduziram em intervenções urbanas assimiladas de moldes das cidades burguesas européias para o enfrentamento do problema do adensamento: o zoneamento, “um instrumento racional, globalizante, moderno” (Somekh, 1997, p. 161), que acabaria por definir a cidade como espaços que dividiriam as funções de moradia, de trabalho e de lazer e que marcou em Santos, a emergência de um urbanismo ligado ao sanitarismo e à

engenharia. No processo de zoneamento, que separou os espaços por funções, iniciado na passagem do século XIX para o XX, Santos teve seus espaços assim definidos: as praias para o lazer, o Centro para o comércio, as áreas próximas à serra para as indústrias e o estuário para o embarque do café.

As políticas de intervenção urbana recém implementadas pautavam-se por uma visão global, técnica, “neutra e racional”. Entretanto, no que concerne aos planos de urbanização e legislações urbanísticas, a proposta de globalidade ficou apenas no discurso, pois estes não se ocuparam da questão social como centro de suas ações, uma vez que suas ações excluíram a população mais pobre; antes foram à eficiência e o desenvolvimento da cidade e o capital que os nortearam. A reordenação dos espaços significou, pois, uma forma de reordenamento da própria sociedade: em Santos, a região à beira-mar passou a ser ocupada pelas famílias de posses da região, onde moravam ou passavam temporadas de veraneio em chácaras e onde foram construídos hotéis e espaços destinados ao lazer. Nessa área procurava-se construir “uma cidade” higienizada, moderna, afastada dos ares do trabalho e bem servida de infra-estrutura urbana, que se traduziu em uma clara demarcação de territórios. Essa área contrastava com a zona central, onde se concentrava a área comercial, de funcionamento do porto, e também de habitação de trabalhadores ligados ao porto, à ferrovia, aos armazéns e depósitos ali instalados.

O caráter dual permanece até os dias de hoje: “uma mais moderna, turística, mais rica [o espaço urbano da orla praiana]; [a] outra, chamada centro, concentra as atividades comerciais, de abastecimento, a zona cerealista, atacadista, os cortiços, a população mais pobre” (Lanna, 1995, p. 98). Essa dualidade é um dos aspectos desse processo que acabou por separar, de forma determinante, as funções e também as classes sociais no espaço intra-urbano de Santos, fixando os traços originais da futura

constituição da cidade, com a formação de redes sociais de apropriação diferenciada do espaço, com repercussão na sua fragmentação e setorização: “O processo é definido por redes sociais que atuam na cidade sob a forma de redes geográficas de produção e apropriação de seus espaços-territórios” (Krafta, 1999, cit. em Silveira, 2001). Essa linha de evolução acarretou um movimento paradoxal: o espaço que une é o mesmo que separa os seres humanos.

A formação do espaço intra-urbano no entremeio dessas duas áreas (orla/centro) se deu posteriormente à ocupação urbana da orla; antes de analisar a formação urbana dessa nova área no capítulo quarto, porém, cabe introduzir as perspectivas teóricas sobre a estrutura urbana, no capítulo terceiro, material que servirá de apoio também para a construção do quinto capítulo, que examina a verticalização da beira-mar. Já o capítulo segundo complementa o estudo da Santos do último quarto do século XIX, onde se destaca as políticas de intervenção urbana e seus mecanismos de controle do processo, bem como o aparecimento de uma vida urbana constituída nos marcos do desenvolvimento da sociedade burguesa e capitalista.

## **CAPÍTULO 2: A reconstrução modernizadora da cidade e as formas de sociabilidade do circuito local no reordenamento territorial**

Pretende-se ver nesse capítulo como se orientavam as políticas de intervenção urbana, buscando examinar seus mecanismos de controle do processo e suas formas de reordenação dos espaços com a expansão da cultura cafeeira paulista. Analisa ainda que condições estabelecidas na Santos do último quartel do XIX, engendradas a partir do processo de modernização pelo qual passavam as cidades brasileiras em crescimento nessa época, implicaram uma vida urbana constituída nos marcos do desenvolvimento da sociedade burguesa e capitalista, cujos valores e modos de vida viriam a orientar as intervenções urbanas ao longo do século XX. Tais mudanças reformularam os espaços da cidade. Transformações posteriores consolidaram esses novos elementos da estrutura urbana.

### ***A reconstrução modernizadora da cidade***

A articulação entre o planalto, o porto e a ferrovia e a influência da cidade de São Paulo sobre uma vasta região no último quarto do século XIX foram essenciais para a expansão da malha urbana em Santos e reafirmaram sua função portuária e comercial, sem grandes desenvolvimentos agrícolas (Mello & Saes, 1985, pp. 307-37), ou seja, sua condição de “porta de entrada do mar e do sertão”, como definiu Petrone (1965), que a manteve como cidade portuária e comercial; por outro lado, esse foi um momento de estabelecimento de uma nova fase, dinâmica e moderna, que implicou um novo modo de vida, constituído em meio às múltiplas mudanças vivenciadas como novas experiências pelos seus moradores, com novas formas de sociabilidade urbana. Condições fundamentais que a permitiram e a viabilizaram foram, principalmente, a

ruptura com o passado colonial, a intensificação da vida urbana e a preocupação do Estado quanto à “questão urbana” – pois passou a formular políticas específicas de intervenção, marcando a emergência de um urbanismo ligado ao sanitarismo e à engenharia.

A implantação da ferrovia nas proximidades do porto significou o primeiro passo para despir das antigas roupagens coloniais o Centro Velho. As obras de ampliação e reforma do porto foram atribuídas a Companhia Docas, que concluiu em 1892 os primeiros 260 metros do cais; com eles iniciou-se também uma política de saneamento e de desobstrução dos espaços. Essas obras significavam uma interferência direta no espaço da cidade, acarretando a alteração do sistema de transportes e da rede de serviços a ele associado, da rede de moradias e do tecido urbano e, se esperava também, que, com a construção do cais, melhorassem as condições sanitárias da cidade.

A Companhia Docas teve papel decisivo na reconfiguração da cidade, pois ao se apropriar da faixa da marinha, não só aterrou, como demoliu e reconstruiu trechos inteiros da área urbana, extrapolando os limites de sua função. Em virtude dessas ações, vários são os exemplos de freqüentes tensões entre a Companhia Docas e os interesses locais, representados pela Associação Comercial, que representava principalmente os interesses dos grupos ligados ao comércio do café. Sistemáticamente acusada de extrapolar o propósito para o qual havia sido constituída, a Companhia teve ainda ampliados seus poderes pelo governo estadual, que lhe concedeu o monopólio da Alfândega; a municipalidade protestou contra o que considerou perda de autonomia e submissão aos poderes estatais que estariam desrespeitando as tradições da população local. No entanto, a articulação entre, de um lado, os interesses paulistas, que representavam a hegemonia política dos cafeicultores, e de outro, o capital internacional, mais especificamente o inglês, que financiou a construção das ferrovias

para o escoamento da produção do café, orientou as transformações da cidade portuária, que incluíram políticas de saneamento e de ampliação dos espaços: largas e retas avenidas e lugares para a circulação foram construídos.

As demolições se iniciaram já em 1869, começando pelo local de fundação da cidade: O Outeiro de Santa Catarina. A justificativa era a transformação do Beco Santa Catarina em rua, ligando-o com a Rua da Constituição por causa de uma suposta necessidade de tráfego, mas esse não era e nem se transformou em lugar de tráfego intenso. Da mesma forma, também seriam demarcadas ruas e quadras dentro do plano em tabuleiro xadrez desde os quartéis até o Paquetá. A planta a seguir, um arruamento do Projeto de expansão da cidade em direção à Barra, elaborado em 1896, foi aprovado pela Câmara Municipal em 1897, com a finalidade de regulamentar as construções da cidade. No detalhe da figura 7 se pode ver o projeto do chamado "plano xadrez", típico traçado adotado para as novas cidades norte-americanas. Sobre a Lei nº 94, de 15 de março de 1897, que estabeleceu o alinhamento a ser adotado para a abertura de novas ruas, no processo de expansão em direção à Barra, pode-se ler em Andrade (1989, p.184): “o projeto não respeitava nada, tanto ação humana quanto natureza”.

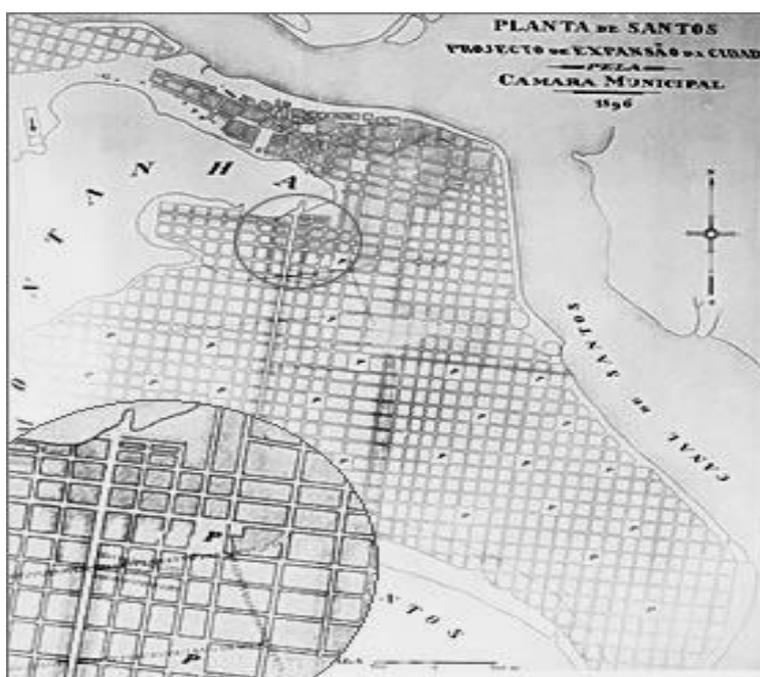


Figura 7 – Plano da cidade em tabuleiro de xadrez elaborado em 1896 e aprovado pela Câmara Municipal em 1897.

Fonte: Mapas de Santos reproduzido no *site* da Cidade de Santos, acessado em 21/11/2006.

A legislação urbanística santista permaneceu priorizando a substituição da cidade colonial pela cidade moderna, de inspiração européia, nas primeiras décadas do século XX:

As exigências e incentivos contidos nas leis apontavam para o surgimento de uma arquitetura mais adequada aos novos princípios de moralidade e higiene, tão necessários à afirmação da nascente burguesia. Era necessário padronizar as edificações, controlar seu uso, intervir no desenho da cidade, criando ambientes propícios ao desenvolvimento de uma sociedade sadia, livre das epidemias e que em nada lembrasse o passado [colonial] recente (...). Esse espírito esteve presente até a sanção do Código de Construções do Município, Lei Nº 675, em 1922, quando se consolidou o primeiro zoneamento de uso da cidade (Carriço, 2002, p. 115).

As demolições continuaram acontecendo nos pontos que marcavam os limites e referências da cidade colonial, ou seja, os pontos religiosos (Andrade, 1989, pp. 125-149): das onze igrejas que existiam, seis foram demolidas no antigo centro. A figura 8 traz a imagem da Igreja do Carmo, uma das igrejas que permanecem até hoje no Centro Histórico:



Figura 8: Igreja do Carmo, Pelourinho e Arsenal de Marinha, na Vila de Santos do início do século XIX, em tela do pintor Benedito Calixto de Jesus, reproduzida no Jornal eletrônico Novo Milênio

A figura 9 apresenta uma foto atual da igreja, que guarda todos os seus contornos de antigamente, reminiscência da época colonial, mas com seu entorno completamente modificado. A antiga igreja está hoje ladeada por edifícios comerciais. No espaço ocupado anteriormente pelo antigo Arsenal da Marinha, que aparece na imagem acima, estão localizados hoje o moderno prédio do Banco do Brasil e a Praça Barão do Rio Branco, que aparecem parcialmente à direita:



Figura 9: Foto da Igreja Nossa Senhora do Carmo, com a Praça Barão do Rio Branco e o prédio do Banco do Brasil que aparecem parcialmente à direita e a Rua XV de Novembro (antiga Rua Direita) ao fundo

Fonte: foto tirada pela autora em 23 de abril de 2007

Desde o início do processo de demolições, a Igreja sofria golpes por causa dos interesses comerciais aliados à tendência anti-clerical do século XIX. Além disso, a elite não promoveu mais a construção de capelas, face à promulgação da Lei proibindo os sepultamentos em igrejas. No lugar onde existiam igrejas e conventos, marcos da história local, foi construído em estilo neoclássico o novo prédio da Alfândega, com as justificativas as mais diversas: desde uma suposta necessidade de tráfego, até a alegação de que a centenária Matriz estaria condenada pelo ataque de cupins; a demolição dessa igreja, um dos exemplos da arte sacra barroca estreitamente vinculada ao passado colonial, foi decidida e executada em menos de cinco meses. Abaixo, imagem do grande espaço público do largo da matriz antes da intervenção urbanística:

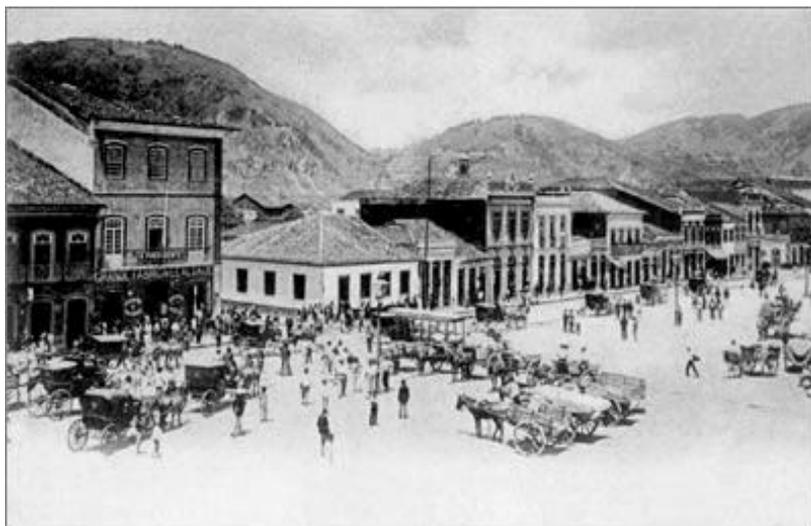


Figura 10: Largo da Matriz visto do prédio do antigo Colégio dos Jesuítas, por volta de 1875.

Fonte: Secretaria de Turismo da PM de Santos

Os largos em frente às igrejas são uma característica até o início do século XX. A partir de então se transformam em praças ajardinadas. A figura seguinte mostra as obras para a implantação de uma praça no lugar do antigo largo da matriz:



Figura 11: Urbanização da Praça da República, antigo Largo da Matriz, em 1908.

Fonte: Foto da Secretaria do Turismo da PM de Santos publicada no *site* da Cidade de Santos. Acesso em 20/12/2006.

A essas reformas e demolições de espaços e edifícios públicos associou-se uma intensa reformulação das edificações particulares: a Comissão Sanitária decretou várias

ações de despejo com a intenção de reformular os prédios e adaptá-los às novas exigências de salubridade e de circulação. Daí em diante, os edifícios do centro e bairros contíguos passaram a ser ocupados por uma rede de atividades comerciais e de serviços, em grande parte associados à atividade portuária e bancária. Construíram-se novos símbolos que substituíam os antigos monumentos que lembravam o passado colonial:

Inúmeros imóveis quinhentistas, seiscentistas e setecentistas são demolidos, (...) por toda a cidade velha [atual centro histórico] (...). Esses elementos fazem parte de um único movimento que, a um tempo, destrói o passado material e constrói em seu lugar um passado simbólico, elaborado segundo os interesses das elites (Marques Junior, 1993, *transcrito em* Lanna, 1995, p. 93).

Dos edifícios sacros, antes numerosos e espalhados por todo o Centro, poucos restaram. Os novos espaços que os substituíram foram circundados por ruas e calçadas e organizados para servir às atividades e encontros de seus moradores, nos padrões de uma cidade que se modernizava. Substituíram-se as antigas vielas coloniais, por largas praças e avenidas, lugares para a circulação.

Assim o antigo centro colonial foi quase todo reconstruído entre o final do século XIX e o princípio do XX; as práticas sanitaristas tiveram um papel precursor na criação dos novos espaços públicos e privados. O saneamento de Santos determinou, por exemplo, as grandes avenidas da cidade e, com isso, de que forma ela se desenvolveria a partir daí (Mello, 2007). Na verdade, naquela época, o "saneamento" corresponderia ao que hoje chamamos de "urbanismo", um termo que ainda não existia. As práticas sanitaristas aplicadas em Santos e demais cidades em crescimento e a seus habitantes seguiam os mesmos padrões burgueses que os adotados na Europa para a

redefinição de seus espaços, se legitimavam em nome do progresso e da modernização, através do estabelecimento de um planejamento racional e “neutro” e transformavam qualquer crítica direcionada a elas em manifestações de atraso, da negação do progresso.

Através da atuação da Comissão Sanitária e da de Saneamento, em Santos foi implantada de forma pioneira a “noção de urbanismo como gestão do presente para o futuro, fundada na percepção da *totalidade*”; porém, nesse processo, a autonomia da municipalidade “foi sistematicamente desrespeitada em nome da urgência e eficiência necessárias para essas transformações”. Alegando que interesses locais não podiam prejudicar a rápida e eficiente execução dos serviços, as “(im)posições” da Comissão Sanitária acabavam sempre por prevalecer (Cf. Gambeta, 1991, p. 22). As demolições, legitimadas em nome do desenvolvimento moderno e do progresso, revelavam em seu bojo a cidade e os homens que se buscava construir: demoliam-se as construções que lembrassem o passado escravista e a memória daqueles lugares e das formas de vida a eles associadas foi sendo abolida:

As demolições e reconstruções vão instituindo novas memórias e marcos de referência, elegendo heróis e instaurando formas de viver (...) Apagava-se assim parte da memória vinculada ao período colonial e à escravidão. Colocavam-se no seu lugar datas e heróis assumidos pela república, referências da história que se pretendia construir. Os novos prédios da administração pública, símbolos da nação, envolviam e subjugavam as edificações coloniais (Lanna, 1995, p. 89).

Esse amplo processo de reformulação, como assinala essa autora, fazia parte da negação do passado colonial e da emergência da cidade moderna que se buscava. A modernidade foi identificada com a instauração de padrões e valores da nova classe burguesa e materializada em espaços públicos e privados, em monumentos, tais como o bulevar e as estátuas em fontes e jardins recém construídos que abrigavam estátuas ou monumentos que homenageavam figuras da República, representações culturais de uma classe social projetadas no espaço urbano.

Essas reformas que visavam à instituição da sociedade burguesa européia (cf. Schorske, 1988) reproduziram-se em Santos, resultando “na adoção de padrões técnico-científicos de intervenção que enquadravam os lugares e moradores a partir de planos abstratos e normativos buscando instaurar um novo modo de vida” (*Id.*, p. 86). A materialização de visões de progresso e de um desenvolvimento moderno eram os recursos legitimadores para essas intervenções urbanas<sup>17</sup>. Na figura seguinte, aparece em primeiro plano o monumento ao fundador de Santos, Braz Cubas, na Praça da República, inaugurado em 26 de janeiro de 1908. Na fotografia, o monumento é visto tendo ao fundo a Praça Antonio Teles. Note-se à esquerda o antigo prédio da Alfândega. Na área ao fundo já não existe mais a Igreja Matriz (Fig. 7), que foi demolida para a reforma da praça.

---

<sup>17</sup> A palavra *moderno* foi empregada pela primeira vez no final do século V, designando o limite entre o presente, que passava a se tornar oficialmente cristão, e o passado romano-pagão. O projeto de modernidade é o esforço intelectual dos pensadores iluministas do século XVIII em colocar a ciência, a racionalidade e a objetividade a serviço do próprio homem. Esse esforço se depara com os resultados negativos por ele mesmo produzidos. Colocava-se a ciência a serviço do homem não só para emancipá-lo, mas também para destruí-lo. Além disso, não se colocava a ciência a serviço de todos os homens. A utopia dos iluministas, marcada pela globalidade, era na verdade fragmentada, uma vez que se destinava apenas aos homens que podiam consumi-la, ou seja, a elite (Somekh, 1997, p. 36)



Figura 12: Praça da República em Cartão postal da Union Postale Universelle - Estados Unidos do Brasil

Imagem cedida a *Novo Milênio* pelo historiador Waldir Rueda

Tais transformações criaram novas formas desejáveis de viver na cidade; na casa ou na rua, esse foi um momento de inserção e de consolidação de novos valores:

Esquadrinhava-se a cidade, criava-se espaços abertos, avenidas, jardins, largos e praças para a circulação do ar e disciplinarização e organização dos usos. Uma cidade para o progresso. Descobriam-se novos lazeres, a fruição da cidade disciplinada, o gosto pelo footing, a emergência de um prazer – a beira-mar e a invenção da praia (*Idem*, p. 82).

Para Schorske, as cidades podem ser entendidas como expressão dos padrões de uma classe que se projetam em seus espaços físicos – é com essa busca de afirmação de valores e do modo de vida da burguesia em ascensão que nos defrontamos tanto no Brasil como na Europa, apesar de imersas em circunstâncias distintas.

*As leituras e (re)significados da sociabilidade urbana*

Um dos conceitos que permitem aprofundar a compreensão do modo como se organiza a sociedade é justamente o de *sociabilidade*, um tipo ideal entendido como o “social puro”, forma lúdica arquetípica de toda a socialização humana, sem quaisquer propósitos, interesses ou objetivos que a interação em si mesma, vivida em espécie de jogos, nos quais uma das regras implícitas seria atuar como se todos fossem iguais (Frugoli, 2007, p. 9). O tema da interação social inspira-se, em larga medida, no conceito de sociabilidade formulado no campo da sociologia por Georg Simmel, autor que se norteava, dentre várias indagações, pela questão “como a sociedade é possível?”, buscando não tomá-la como algo dado, mas continuamente constituído (e dissolvido) pelos indivíduos, através de interações recíprocas” (*id.*, p. 8).

Frugoli (2007, p. 13) destaca um paradoxo representado pela noção de que ainda que em Simmel as formas de sociabilidade constituam uma esfera marcada pela suspensão momentânea de posições sociais, as mesmas também permitem uma leitura na direção da formação de círculos “intraclassistas”, implícitos na idéia de que tais relações só poderiam efetivamente transcorrer no interior de um estrato ou segmento social, tornando-se insuportáveis ou dolorosas quando vividas entre membros de classes sociais distintas, já que pressupõem um mínimo de valores (ou “capital cultural”) compartilhados.

Remetendo sempre a uma noção de *ação recíproca*, o termo *sociabilidade* enseja um maior enfoque na troca do que nos atores que trocam; para Simmel, a reciprocidade seria uma característica central presente nas diversas modalidades de sociabilidade que a vida urbana possibilita: “Como lembra Levine, para Simmel não há coisa ou evento que tenha um significado intrínseco ou fixo, mas que emerge apenas através da interação com outras coisas ou eventos” (p. 11). Tais temas, segundo Frugoli, nos remetem à necessidade de contrapontos concisos das propostas de Simmel com a

escola sociológica francesa, começando por Émile Durkheim, com quem esse autor estabeleceu relações envolvendo a institucionalização da sociologia como disciplina:

Simmel mostrou-se contrário ao holismo durkheimiano, assinalado pela proeminência do social sobre o individual, embora tampouco fosse adepto de um individualismo atomista – para o autor a sociedade não é composta apenas de indivíduos, e sim por indivíduos em interação. Segundo Raymond Boudon, Simmel teria se inclinado para uma espécie de individualismo metodológico, do qual seria um dos precursores, em que a sociedade seria proveniente de configurações mutáveis, decorrentes das influências recíprocas entre os atores sociais. (...) Para Vanderberghe, faria mais sentido falar em “relacionismo ontológico”, no qual nem sociedade nem indivíduo como tais seriam reais, a não ser por suas implicações recíprocas (*Idem*).

De acordo com Waizbort (2002), *citado por* Frugoli (2007, p. 14) o conceito de sociabilidade formulado por Simmel, contribuiu ainda para revelar uma dimensão que pauta parte da experiência dos habitantes das *grandes cidades*, locais privilegiados *da realização do moderno*, no que diz respeito, sobretudo, à difusão ampliada da economia monetária: o *dinheiro*, signo por excelência da modernidade:

equivalente universal que converte qualidade em quantidade, daí seu caráter indiferente [do dinheiro], que ao mesmo tempo aproxima e afasta, alarga círculos sociais e os torna dele dependentes, circula sem parar e, ao mesmo tempo, é o ponto fixo em torno do qual homens e objetos orbitam continuamente. O dinheiro afina o entendimento e

propicia o aplainamento de sentimentos, estabelecendo marcas indelévels do estilo de vida moderno: objetividade, exatidão, calculabilidade, pontualidade, praticidade e padronização. A cidade grande e moderna, como a Berlim do *fin-de-siècle*, na qual viveu o autor, definida então por um crescimento vertiginoso, é o espaço por excelência dos princípios ordenadores da racionalidade capitalista, o que reverbera na subjetividade de seus habitantes, como mostra Simmel no clássico “As grandes cidades e a vida do espírito” (1903) (Frugoli, *ibid.*, p. 14-15).

Assim, segundo Simmel, na cidade grande e moderna, definida por um crescimento vertiginoso – que se refletia na multidão nas ruas e bulevares, na concentração habitacional, no uso dos novos transportes coletivos, bem como nos inúmeros espaços de contato em distintas situações – a relação entre sujeito e comunidade, antes imediata, passa a ser mediada pela economia monetária, pelo poder "impessoalizante" e "distanciador" da economia monetária, matriz da sociedade moderna; o cálculo, nascido com a era moderna, levaria, para Simmel, ao "ideal calculatório", isto é, a conhecer o mundo como um imenso problema aritmético e leva à preponderância da cultura objetiva (os artefatos dos homens) sobre a subjetiva (as percepções individualizadas que os homens têm de tais artefatos e das relações sociais). A difusão do cálculo como método de ação e do "interesse" como paradigma da sociedade moderna passam a ser incorporados culturalmente nas ocupações, no trabalho e no consumo. Se interesse pressupõe um cálculo e acaba equivalendo à racionalidade, o dinheiro torna-se um instrumento fundamental para a realização dos interesses; o interesse oferece previsibilidade e constância, agindo calculada e racionalmente.

Como um novo paradigma, o interesse passa então a explicar as ações humanas, torna-se a nova natureza do homem, uma natureza reguladora externa aos indivíduos. Concentrando sua atenção não nas relações de produção, mas nas de intercâmbio, Simmel reconhece que o intercâmbio não está na base somente da economia, mas também da própria sociedade humana, já que toda interação humana é um intercâmbio; assim, Simmel demonstra como a cidade grande e moderna é o espaço por *excelência* dos princípios ordenadores da racionalidade capitalista, o que se reflete na subjetividade de seus habitantes.

Nesse quadro, as formas de sociabilidade se revestem de importância, como descreve Frugoli (2007, pp. 17-18), por representarem uma dimensão de interação decisiva, num contexto moderno potencialmente libertador, mas simultaneamente labiríntico e objetivado:

Expostos a incessantes estímulos e à exatidão calculista da vida prática, os indivíduos situam-se entre o anonimato e uma multiplicidade de papéis em diferentes círculos, momentos e situações; e dentro dessa polaridade se desenvolve, como uma espécie de defesa psíquica, o *caráter blasé* – reservado, insensível, indiferente [que resulta, freqüentemente, em uma leve aversão, uma estranheza e repulsão mútuas]. A analogia à indiferença produzida pela economia monetária é frisada pelo próprio autor [Simmel], tornando-se, assim, um princípio constitutivo (Frugoli, 2007, p. 15).

Decorre daí, conforme assinala Frugoli, outra característica cotidiana da vida social entre estranhos nas metrópoles modernas: a relação ambígua entre proximidade corporal e distância espiritual – relida como proximidade física e distância social pela

Escola de Chicago, que é visível, sobretudo, na própria vida urbana moderna como contextualizada por Simmel. Para os objetivos do presente trabalho não se almeja mapear todas as influências de Simmel, mas apenas mapear certas trilhas de abordagens teóricas pertinentes ao tema da sociabilidade urbana que nos levaria ao reconhecimento, junto com observações de campo e as entrevistas com moradores de Santos, de aspectos das formas de sociabilidade vivenciadas pelos moradores dessa cidade metropolitana.

A entrada em cena da Escola de Chicago vem sugerir, como realça Mario Eufrásio (citado em Frúgoli, 2007, p. 17), que o conceito de sociabilidade criado por Simmel teria adquirido uma abordagem eminentemente empírica com o advento da Escola de Chicago, tendo sido entendida “como uma consideração dos modos, padrões e formas de relacionamento social concreto em contextos ou círculos de interação e convívio social”. A partir daí, as conexões estabelecidas por Simmel entre sociabilidade e cidade moderna vieram a adquirir contornos mais concretos, como convivência, interação, socialização e associação, bem como uma localização espacial mais precisa; Isaac Joseph, citado em Frugoli (*id.*, p. 47) ressalta que a Escola de Chicago interessou-se não pela sociabilidade de um “nós” já constituído – que, conforme explicita Frugoli, tende a uma idealização iluminista das qualidades desejadas do espaço público –, mas daquele que efetivamente emerge de um encontro público, ligado à capacidade de cada sociedade de fazer com que os vínculos sociais ganhem consistência.

Park, que passou um período como aluno de Simmel, propunha uma reflexão sobre a cidade, tanto do ponto de vista de uma organização física, como de uma ordem moral, onde, por conseguinte, se dariam as relações de sociabilidade, estudadas como relações de vizinhança, relações entre grupos de interesse, tipos vocacionais ou grupos étnicos, ou ainda interações entre grupos onde estaria presente uma diversidade de freqüentadores; Louis Wirth, cujos artigos de 1933 e 1938 trouxeram revigoramento ao

programa de Park de estudo da cidade de 1915 (Eufrásio, 1999, p. 187), partia da idéia de que o estabelecimento de cidades implicava o surgimento de uma nova forma de cultura, caracterizada por papéis altamente fragmentados, predominância de contatos secundários sobre os primários, isolamento, superficialidade, anonimato, relações sociais transitórias e com fins instrumentais, inexistência de um controle social direto, diversidade e fugacidade dos envolvimento sociais, afrouxamento nos laços de família e competição individualista (Wirth, 1967, *citado por* Amaral, 1992, p. 29); em 1938 esse autor já preconizava, como lembra Joseph (2005, p. 97), que “a urbanidade está colocada sob o signo da reserva e da linguagem dupla e que as cidades, sobretudo as metrópoles, são antes os lugares por excelência das minorias do que da exclusão”.

Conforme Richard Sennett (1989, p. 173), o *cidadino*<sup>18</sup>, na leitura da Escola de Chicago era alguém que deveria conhecer não apenas um *quartier*, um só bairro, mas muitos, ao mesmo tempo; através dessa leitura, o autor ressalta que essa experiência, no entanto, não era comum a todos os cidadãos, mas tinha, antes, um caráter de classe. Esse autor contemporâneo que estudou a temática em questão no domínio dos espaços públicos e privados, chama atenção para o fato de que a rotina da vida fora do *quartier* estava se tornando, nesses termos, uma experiência urbano-burguesa; os sentidos de ser cosmopolita e de ser membro das classes burguesas passaram, então, a ter uma certa afinidade (p. 174); por fim, a entrada da *personalidade*<sup>19</sup> para dentro do domínio público no século XIX, de acordo com Sennett (p. 271-4), preparou a base para a *sociedade intimista*:

---

<sup>18</sup> O *cidadino* é aquele que ocupa espaços urbanos; desloca-se por seus diversos territórios e estabelece relações de proximidade e distância com outros cidadãos, em contextos específicos e situados (Frugoli, 2007, p. 7).

<sup>19</sup> Segundo o autor (p. 272-2), quando a *personalidade* adentrou o domínio público, induzindo as pessoas a acreditarem que os intercâmbios em sociedade eram demonstrações da personalidade, engajou os homens em uma busca obsessiva e infundável de pistas de como os outros e eles próprios eram ‘realmente’ e os laços sociais e o engajamento social *recuaram* diante da questão *o que estarei sentindo?*

A sociedade intimista está organizada em torno de dois princípios; um deles defini como *narcisismo*<sup>20</sup>, e o outro, definirei como *Gemeinschaft* (comunidade)<sup>21</sup> destrutiva (...). A entrada de personalidade para a vida pública, no século passado [séc. XIX], abriu caminho para ambos os princípios (p.272).

De acordo com Sennett (pp. 274-5) o princípio de “comunidade destrutiva” no qual estaria apoiada a sociedade intimista, está ligado à idéia de que a abertura de si mesmo para os outros é um bem moral em si mesmo, quaisquer que sejam as condições sociais que envolvam essa abertura; essa idéia estava associada à crença de que quando as pessoas se abrem umas com as outras cria-se um tecido que as mantém unidas, ou seja, se não há abertura psicológica, não pode haver laço social; mas esse princípio de comunidade é o próprio oposto da comunidade “sociável” do século XVIII, onde aquilo que as pessoas compartilhavam eram disfarces e máscaras.

As máscaras, segundo o autor, permitem a sociabilidade pura, separada das circunstâncias do poder, do mal-estar e do sentimento privado daqueles que as usam; as máscaras de sociabilidade precisam ser criadas, para Sennett (p. 324), por intermédio de

---

<sup>20</sup> O narcisismo é a busca da gratificação do eu que ao mesmo tempo evita que tal gratificação ocorra (Sennett, 1989, p. 272). Conforme explicita Sennett, este estado psíquico “não é criado por uma condição cultural: é uma possibilidade de caráter para qualquer ser humano. Mas pode-se encorajar o narcisismo através de desenvolvimentos culturais (...). Para que uma cultura encoraje o narcisismo, ela precisa desviá-las de um senso de interesse próprio que tenham, suspendendo a faculdade de julgar novas experiências e estimulando a crença de que esta experiência, a cada momento, é absoluta. Esta diversão [no sentido de desvio] é aquilo que a entrada da personalidade no domínio público no século passado [no século XIX] havia iniciado (id., pp.272-3).

<sup>21</sup> O sociólogo Ferdinand Tönnies tentou retratar o sentido não-geográfico da comunidade contrastando *Gemeinschaft* [comunidade] a *Gesellschaft* (sociedade). A primeira é a comunidade, no sentido das plenas e abertas relações emocionais com os outros. Ao opor essa idéia de comunidade a *Gesellschaft*, Tönnies pretendia criar um contraste histórico, mais do que retratar dois estados diferentes de vida que podem existir ao mesmo tempo. Para ele, *Gemeinschaft* existira no mundo pré-capitalista e pré-urbanizado do final da Idade Média, ou nas sociedades tradicionais. *Gemeinschaft*, a plena e aberta comunicação emocional com os outros, só é possível numa sociedade hierárquica. As relações de *Gesellschaft*, ao contrário, são apropriadas à sociedade moderna, com sua divisão de trabalho e suas classes instáveis, ao invés dos *stati* fixos. Aqui as pessoas aplicarão o princípio da divisão de trabalho a seus próprios sentimentos, de maneira que a cada encontro que tiverem com outras pessoas engajar-se-ão apenas parcialmente. Tönnies lamentava a perda da *Gemeinschaft*, mas acreditava que somente um “romântico social” poderia acreditar que algum dia ela voltaria a aparecer (Sennett, *ibid.*, p. 274).

um desejo de viver com os outros, mais do que pela compulsão de estar perto dos outros, pois para o autor, quanto mais esse comportamento tomar corpo, mais vivos se tornarão a mentalidade de cidade e o amor pela cidade. Usar máscara é a essência da civilidade: “*cidade e civilidade* têm uma raiz etimológica comum. Civilidade é tratar os outros como se fossem estranhos que forjam um laço social sobre essa distância social; a cidade é esse estabelecimento humano no qual os estranhos devem provavelmente se encontrar. A geografia pública de uma cidade é a institucionalização da civilidade”. (*id.*, pp. 323-4).

A civilidade existe quando uma pessoa não se torna um fardo para as outras, quando não sobrecarregamos as nossas relações de proximidade com os outros com esses desejos secretos de segurança, de repouso e de permanência (*id.*, p. 318): “a proximidade sobrecarregada pela expectativa de estabilidade torna a comunicação emocional – penosa como ela é – ainda um passo mais difícil; a procura pelos interesses comuns é destruída pela busca de uma identidade comum. Como pode a intimidade, nesses termos, ser uma virtude?”. A manutenção da comunidade nesses termos se torna um fardo em si mesmo.

Essa vertente de estudos detecta positividade nos pequenos e triviais contatos públicos, que não adentram a esfera familiar: “o amor pelo gueto, especialmente o gueto de classe média, tira da pessoa a chance de enriquecer as suas percepções, a sua experiência, e de aprender a mais valiosa de todas as lições humanas: a habilidade para colocar em questão as condições já estabelecidas de sua vida” (*id.*, p.360); por conseguinte, o terreno não familiar tem uma função positiva na vida das pessoas: essa função é a de acostumar os seres humanos a correr riscos; a história da vida pública, então, segundo o autor, traz à baila a mitologia construída em torno da impessoalidade enquanto um mal social, começando com a quebra do equilíbrio entre o privado e o

público: “A impessoalidade parece definir um panorama de perda humana, uma total ausência de relacionamentos humanos. Mas essa própria equação da impessoalidade com a própria vacuidade cria a perda” (*id.*, p. 319).

Numa sociedade intimista, a experiência que parece falar do eu, ajudar a defini-lo, desenvolvê-lo, conforme explicita Sennett, tornou-se uma preocupação arrasadora, enquanto a *experiência impessoal* parece carecer de sentido; os fenômenos sociais, por mais que fossem impessoais em sua estrutura, eram convertidos em questão de personalidade; a sobrevivência de um domínio público nesses termos, conforme explicita Sennett (*id.*, p. 244), estabeleceu uma antítese fundamental na vida moderna: a *personalidade* e a *sociabilidade* se tornaram forças mutuamente hostis.

#### ***As formas de sociabilidade do circuito local modernizado***

*Cada pessoa, mergulhada em si mesma, comporta-se como se fora estranha ao destino de todas as demais. Seus filhos e seus amigos constituem para ela a totalidade da espécie humana. Em suas transações com seus concidadãos, pode misturar-se a eles, sem no entanto vê-los; toca-os, mas não os sente; existe apenas em si mesma e para si mesma. E, se, nestas condições, um certo sentido de família ainda permanecer em sua mente, já não lhe resta sentido de sociedade.*

*Tocqueville*

De forma geral, a presença da Igreja Católica e de uma vivência religiosa marcaram a vida e a paisagem de Santos, como se pode reconhecer através dos

inúmeros pontos religiosos distribuídos pela cidade (ver figura 4), bem como das demais cidades brasileiras do período colonial. As capelas, conventos, outeiros e mosteiros constituíram importantes referências urbanas, assim como os grandes espaços públicos dos largos definidos pelas igrejas e pela forma de sociabilidade por elas promovidas. Na pacata vila colonial, sem grandes atividades ou opções de lazer tal como as que conhecemos hoje – dirigidas para ocupar o tempo livre e inseridas no universo da mercadoria e da privacidade – eram comuns a ida à missa aos domingos, algumas festas de casamento e batizados, os encontros fortuitos nos diversos largos espalhados pela cidade. Desde o período colonial até o último quarto do século XIX, dois edifícios religiosos definiam os limites de Santos: o Outeiro de Santa Catarina e o Convento do Valongo. No final do século XIX, entretanto, os limites da cidade já não eram mais demarcados dessa forma: registros da época indicam que a cidade era representada com uma dupla área, urbana e suburbana, sendo considerada urbana a área ocupada desde o período colonial<sup>22</sup>.

Além da missa aos domingos, as famílias ricas locais se permitiam ainda alguns passeios de barco nas praias do Guarujá e alguns bailes, que constituíam as diversões “lícitas” das elites (Lanna, 1995, p. 142); em contrapartida, os homens se encontravam em “hotéis de má-fama” ou nos circos de cavalinhos<sup>23</sup> que movimentavam as noites de uma cidade que, ainda na década de 1870, ia dormir por volta das 20 horas, ou ficavam a beber vinho ou simplesmente jogavam conversa fora nas portas das casas onde moravam. Em torno desses lugares existia uma intensa mobilidade e circulação pelas ruas da cidade. Até então as “atividades de lazer” se resumiam somente a esses locais.

---

<sup>22</sup> Cf. *Apontamentos para o Dicionário Geográfico do Brasil*. Rio de Janeiro. 1899, vol. 3, transcrito em Lanna, 1995, p. 91.

<sup>23</sup> De acordo com uma publicação no *Diário de Santos* em janeiro de 1879 (transcrito em Lanna, 1995, p.143), passou pela cidade um dos muitos circos de cavalinhos – Circo Martinho Lowarde – e deu-se uma acirrada disputa, com torcidas organizadas, em torno de duas das artistas do circo, agitando as noites “e os corações dos homens santistas”.

Entretanto, na expansão da cidade em direção às praias, foi aparecendo ainda no fim do século XIX uma variedade de atividades de encontros e lazer inseridas no universo da mercadoria e da privacidade; foram inaugurados diversos cafés, restaurantes, cinemas, cassinos, riques de patinação, salas de jogos e danças, à medida que a cidade também crescia em termos econômicos, em decorrência dos prósperos negócios com o ciclo do café, que inseriu a cidade numa época de riqueza, como o Theatro Guarany (1881); o Hotel Internacional (1895) que projeta Santos no exterior, o Miramar (1896); o Real Centro Português (1900); o Palace Hotel (1910); o Parque Balneário Hotel (1914) e o exuberante Theatro Colyseu (1924). No Cassino do Miramar, construído na Zona Praiana do Boqueirão ainda no final do XIX, Araújo Filho (ibid., p. 40) destaca que também funcionava um conjunto de diversões voltado aos santistas e aos turistas, como cinema, riques de patinação, salas de jogo, danças, etc. Ao lado dos suntuosos novos edifícios públicos e privados, construía-se grandes monumentos e praças, como os Monumentos a Brás Cubas e a Cândido Gafrée e Guinle (1908); o Monumento a Bartolomeu de Gusmão (1922) e o Monumento à Independência (1922); construído na Praça da Independência no Gonzaga, o imponente Monumento à Independência, destacado na figura a seguir, reflete toda a riqueza da cidade gerada no auge do período do café:



Figura 13: Praça da Independência no Gonzaga em 1922.

Fonte: foto Setur

Desde os anos 1870 existia assim, uma preocupação em fazer da cidade um local aprazível, isso significava, por exemplo, “a construção de teatros, praças e jardins, símbolos da nova concepção de divertimento e lazer tidos como civilizados. Espaços que deveriam abrigar espetáculos (vistos por todos que pudessem pagar) que contribuíssem para o desenvolvimento de uma certa elegância de costumes e gostos” (Lanna, 1985, p. 142); esse refinamento dos gostos pode ser considerado como mais uma importação de um estilo de vida e cultura da burguesia européia (Queiroz, 1973, pp. 200-218), que se revelava nas atividades de lazer:

No início do século XX vamos encontrar uma enorme variedade nas atividades de lazer com o aparecimento do esporte, do cinema, do *footing* à beira-mar, dos bailes. Este processo pode ser visto, por um lado, como a generalização do lazer como consumo do tempo livre e consolidação dos valores burgueses de fruição do tempo (LANNA, 1995, p.147).

No processo de desobstrução dos espaços urbanos nessa época, os grandes espaços públicos dos largos foram substituídos por bulevares e praças, circundados por calçadas que separavam o tráfego da rua e o das pessoas e serviam para viabilizar as novas atividades e encontros da população, nos moldes de uma cidade que se modernizava, fazendo desaparecer antigos lugares e usos. Os largos em frente às igrejas tinham a função de oferecer espaços públicos; o maior deles ficava ao lado da Igreja da Misericórdia, que deu origem à atual Praça Mauá. Outro grande espaço público era o Largo da Matriz, que ocupava a atual área da Praça da República. A Igreja do Rosário, cuja construção se iniciou em 1765, possuía o Pátio do Rosário, o espaço que mais sofreu transformações no centro da cidade até a formação da atual Praça Rui Barbosa.

Indicando as mudanças de Santos na época, diversos memorialistas destacaram o surgimento de uma vida urbana movimentada, de teatros, cassinos, lojas com vitrines que exibiam uma diversidade de produtos, bares, restaurantes, clubes e hotéis. As ruas, agora com calçadas, permitiam à população passear e tomar contato com as novidades do comércio sofisticado que surgia para atender às suas novas demandas. O espaço da rua e das praças tornou-se mais agitado, com maior trânsito de pessoas, veículos, lojas, etc., mas era cada vez menos ‘na’ rua que estava a vida da cidade. O divertimento cada vez mais veio a se associar ao recebimento de uma renda ou do salário, principalmente a partir da última década do século XIX. As festas aconteciam cada vez menos nas ruas e cada vez mais em clubes, onde se pressupunha a condição de sócio ou de convidado para participar, o que implicava uma seleção da convivência.

O Clube XV, por exemplo, foi fundado por quinze jovens da elite local; oferecia “magníficos bailes”, que exigiam convites e dos quais apenas os membros da elite podiam participar. Com a ocupação da orla no final do século XIX pelas classes mais

abastadas, o Clube XV para lá se mudou. Daí em diante, a praia se consolidou também como lazer, marcando mudanças de usos e costumes locais, como o *footing* à beira - mar: “Surgiu mais um passatempo sadio para quem só possuía como diversões os fugazes circos de cavalinhos, perseguidos sempre pelas chuvas, (...) e os concertos encomendados pela banda de música dos Bombeiros nas praças públicas e as festas de Monte Serrat em setembro” (Álvaro, p. 82, cit. em Lanna, 1995, p. 150). O Jardim Público, outro novo espaço público e local de encontros da população local, conforme registra Clotilde Paul (1978), era cercado por grades para garantir encontros agradáveis aos seus freqüentadores. As programações de teatro, conforme conta Lanna (1995, p. 149), causavam alvoroço na cidade: “a vinda de Sarah Bernhardt foi amplamente divulgada e tema de artigos na imprensa local. Essa programação era utilizada para mostrar como Santos estava se transformando em uma cidade progressista e moderna”; mas então, a ida ao teatro ainda era precedida por acontecimentos nas ruas.

As modificações espaciais da antiga Rua Direita, a mais importante da cidade até o final do século XIX, eram um sinal das fortes transformações por que passava a cidade. A seguir vê-se três momentos dessa rua, em 1865, no final do século XIX e uma atual (para se mostrar a consolidação do processo de modernização que se iniciava em fins do século XIX); na figura 15, a Rua Direita já tivera seu nome mudado para Rua XV de Novembro, em homenagem à Proclamação da República, em 1889:



Figura 14 – A Rua Direita em 1865, eixo principal de Santos que ligava os dois primeiros núcleos de ocupação: Valongo e Quartéis, com inúmeras casas e sobrados para moradia.

(Foto de Militão Augusto de Azevedo. Fonte: *site* do Jornal eletrônico Novo Milênio.)



Figura 15 – A Rua XV de Novembro na última década do século XIX (antiga Rua Direita): a principal via da cidade passa a ter um caráter comercial; vê-se à direita, a Associação Comercial em sua primeira sede.

(Fonte: Secretaria de Turismo da Prefeitura Municipal de Santos)



Figura 16: Foto atual da Rua XV de Novembro. Em destaque à direita, o prédio do Banco do Brasil. Ao fundo, a construção da Bolsa do Café contrasta com a arquitetura moderna do edifício Nilo Branco: sincretismo de estilos, onde o antigo convive com o novo.

Fonte: foto tirada pela autora em 23 de abril de 2007.

Na primeira foto, de 1865, observa-se a Rua Direita – que viria a ser, em fins do século XIX, a principal rua da cidade (atual Rua XV de Novembro) –, que ligava o Quartéis, onde predominavam as funções militares e administrativas, onde habitava uma população “de condição modesta, que vivia da pesca, extração de lenha nos mangues e formada predominantemente por elementos de origem nacional, caboclos e mulatos”, ao Valongo, mais próximo a Cubatão, ponto terminal da vila, composto por uma população “quase totalmente de origem portuguesa, reinóis ou ilhéus”, onde predominavam as atividades comerciais. Até o último quarto do século XIX, Santos praticamente se

resumia a esses dois núcleos, localizados entre os espaços definidos por dois edifícios religiosos: o Outeiro de Santa Catarina, nos Quartéis, e o Convento do Valongo; onze igrejas e diversos largos se espalhavam por toda a vila, de claros contornos religiosos, como a maioria das cidades brasileiras do período colonial.

Na segunda foto, do final do século XIX, a Rua XV já se transformara num elegante bulevar, tendo adquirido um caráter comercial, inclusive de consumo do lazer, com a instalação de vários “cafés”. Embora estreita para os padrões do século XX, passou a abrigar bancos, lojas com vitrines, prédios e estabelecimentos comerciais e também a famosa Associação Comercial; os cafés, até por ocasião da Segunda Guerra, eram servidos em salões amplos e bem cuidados, em mesinhas de mármore, para grupos de corretores, comissários, exportadores, banqueiros, fazendeiros, etc., que, bebendo uma xícara de café quente e puro, discutiam, trocavam idéias sobre seus negócios, falavam de esportes e até de política; ficaram célebres os cafés de Paris, Odeon, Paulista (cf. Araújo Filho, *ibid.*, p. 59), pontos integrantes e obrigatórios de reuniões no circuito local do café.

A redistribuição dos espaços no Centro Velho, em decorrência da chegada desses inúmeros estabelecimentos comerciais, representou, em larga medida, a descaracterização do espaço público das ruas e praças como locais de atividades e encontros fortuitos de seus moradores, que aconteciam, por exemplo, nos grandes espaços públicos dos diversos largos espalhados pela cidade e que eram definidos pelas igrejas e pela forma de sociabilidade por elas promovidas, e que foram demolidos para a abertura de ruas, agora dentro do planejamento urbanístico do arruamento em ‘tabuleiro de xadrez’, muito utilizado nessa época nos Estados Unidos.

Era ainda no espaço público das ruas e portas das casas que se organizavam as festas, as reuniões e também as brigas. Paulo Cursino de Moura, um memorialista da cidade de São Paulo, retrata como era estar nas ruas nas décadas finais do século XIX:

A rua é como uma dependência da casa ou do quintal da casa. É jardim, é curral, é lavábulo, é enxurro de necessidades. Ali, aos 3 e aos 4, formam-se grupos onde a tagarelice transborda afiada, venenosa. Nas calçadas de tijolos ou de pedras largas e toscas, enfileiram-se as cadeiras, assim como uma arquibancada para os espetáculos de todos os dias. No meio, de canto a canto, o jogo da amarelinha para as crianças, o de malha para os moleques ou a correria em animais ferosos, sobre lombilhos prateados com que a mocidade risonha e fresca prepara os galanteios e se entontece nos namoricos sentimentais. À noite, ao luar, a guitarra, a viola, e os melosos queixumes das serenatas planjentes. A rua é tudo e a rua se forma assim. Assim se forma a cidade (MOURA, 1980, p.22).

As ruas tal como estavam sendo estruturadas eram, para os padrões que se pretendia instaurar, um âmbito misturado e confuso, abrangendo comércio, residência e trabalho. As praças, devido à heterogeneidade e ao caráter voluntário dos encontros, distinguiam-se da atividade social da sala de visitas que se produzia dentro das casas (Lanna, 1995, p. 105); o avanço da privacidade tornou-se perceptível através do novo padrão de construção das casas, com seu afastamento tanto em relação à rua, com o aparecimento de jardins e varandas, como com a introdução do recuo lateral dos lotes em fins do século XIX (Matta, 1985). Com a redefinição de suas funções e a redistribuição de sua porção interna para a livre circulação de pessoas e mercadorias, as

ruas deixaram de ser a continuidade das casas; isso tanto é verdade, que antes da remodelação urbana, a casa e a rua eram espaços às vezes difíceis de distinguir: as pessoas entravam e saíam das casas, de forma que ficava difícil saber inclusive quem morava onde; as festividades também já não mais se passavam nas ruas e quando ainda aconteciam, era sob uma nova forma, a do anonimato e a do espetáculo (Áries, 1991, pp. 10-19).

Essas mudanças transformaram o espaço da rua em local de espetáculo, de fruição pelo olhar; de local de trânsito disciplinado de mercadorias e pessoas; constituiu-se lugares de encontro e lazer que expressavam um tempo que, como todas as outras mercadorias, devia ser consumido (Lanna, 1995, p.20), afirmando a concepção burguesa do viver em cidades. Com a redefinição de suas funções, a rua, diz Lanna,

deverá guardar no seu contorno os elementos desta nova sociedade. Simbolizar enquanto linearidade vista como vitória da racionalidade. E ao seu redor vão aparecendo os elementos indicativos da nova rua formando a nova cidade: a calçada que separa o trânsito dos pedestres e dos veículos; as lojas com vitrines simbolizando o mundo fascinante e fetichizado da mercadoria e do anonimato; os espaços semipúblicos de lazer como consumo do tempo livre (Lanna, 1995, p. 106).

O predomínio da esfera da vida privada avançava à medida em que diversos estabelecimentos comerciais das mais variadas ordens eram inaugurados; alterou-se os padrões do consumo da população e introduziu-se novos costumes; esse processo, que parecia ser para todos, já indicava as distinções sociais que recortavam a sociedade santista; o surgimento dos inúmeros hotéis, cafés, bares, e restaurantes, cada vez mais confortáveis, em edificações construídas de forma alinhada, contígua, com paredes

decoradas reformulou os espaços da cidade, fez se redefinirem os espaços públicos e privados e ao mesmo tempo transformou o espaço da rua em uma sala (Holston, 1993, pp. 110-112). Esses estabelecimentos comerciais tornaram-se um novo meio de publicização da vida privada; ou seja, as salas de "convívio tradicional", de jantar e estar saíram do ambiente familiar e foram para a vivência pública. Nessa passagem, "É a casa um refúgio que, ao final, acaba expandindo seus cânones de convivência para a sociedade" (Sennett, 1988, *citado por* Lanna, 1995, p. 87). O que se realizava dentro de casa, passou a acontecer agora em lugares "públicos" – locais privados no sentido da propriedade, mas acessíveis ao público em geral, para quem tinha os meios para consumir.

Com a ruptura dos tradicionais biombos que demarcavam o público e o privado, o homem público, conceito que justamente implicava a existência de uma esfera de vida privativa resguardada, é agora cada vez mais julgado não pela sua atuação pública, mas pelos seus gostos pessoais, sua personalidade, sua vida particular, etc. (Sennett, 1989, p. 413).

O crescente isolamento do cidadão se daria então como contrapartida a essa excessiva visibilidade pública e ao desenvolvimento de uma cultura urbana secular e capitalista, onde não haveria mais lugar para as *máscaras rituais de sociabilidade*, fruto de profundas transformações das relações sociais. O desenvolvimento dessa nova cultura urbana moderna substituiu a vida expressiva e a identidade do homem público por uma nova vida mais pessoal, mais autêntica e no final das contas, mais vazia (Sennett, *id.*, p. 140).

Na reordenação dos espaços públicos e privados revelaram-se, assim, as novas formas de viver e estar na cidade, constituídas em meio às múltiplas mudanças vivenciadas como novas experiências pelos seus moradores. Transformações posteriores

consolidaram esses novos elementos que se materializaram na cultura urbana e confirmaram, em vários pontos, as teses de Sennett (1989, p. 272), que aponta na atual fase do capitalismo, caracterizada por uma crescente estetização da vida urbana – fenômeno da chamada condição pós-moderna – um narcisismo reinante, cujas bases se encontram nas novas classes emergentes (o sucesso dos atuais padrões difundidos por revistas comerciais como *Caras* e *Estilo de Vida*, entre outras, não deixam muita margem a dúvidas).

### **CAPÍTULO 3: As concepções teórico-conceituais da estrutura urbana – O lugar do espaço na análise sociológica**

Procura-se, nesse capítulo, estabelecer nexos da trajetória do conceito de “estrutura urbana”, que se desenvolveu na Escola Sociológica de Chicago e foi relido nos estudos urbanos marxistas na década de 1970. A partir daí – sem a intenção de excluir outras possibilidades –, busca-se destacar a importante contribuição de Villaça (1998), que tendo como base a teoria de Hoyt (1939), agregou a essa teoria a idéia de *localização*. Em sua obra, *Espaço Intra-Urbano no Brasil*, o autor aponta para a localização urbana, linha mestra da obra, como produto do trabalho humano e para o peso da ideologia na produção do espaço urbano dentro do modo de produção capitalista. Esse arcabouço teórico servirá como subsídio para a construção dos capítulos quarto e quinto, que examinam a estruturação urbana de Santos no processo de expansão da cidade.

#### ***Estrutura Urbana e Totalidade***

Com apoio em Bastide (1971, p. 1), entendemos por *estrutura* um ‘todo’ constituído de elementos que se relacionam entre si de tal forma que a alteração de um elemento ou de uma relação altera todos os demais elementos e todas as demais relações. A perspectiva assim delineada é a de que a idéia de todo não significa um somatório de elementos e atributos, mas uma relação entre as partes constituintes que estão em movimento dialético (Sampaio, 1999); a concepção dialética de totalidade urbana implica uma espécie de totalidade incompleta que está sempre buscando “totalizar-se” (Sartre, 1960, *in* Sampaio, 1999), ou seja, a cidade é, nesse entendimento,

uma totalidade composta de aspectos aparentemente fragmentários, que parece produzir-se por si mesma.

Assim, as investigações sobre a *estrutura urbana* referem-se ao conjunto da cidade e sobre a articulação entre as várias áreas funcionais; essa visão pressupõe a idéia de cidade como um conjunto integrado, coerente e organizado de áreas sociais diferenciadas, onde a essa estrutura territorial, articulam-se outras, não territoriais: a econômica, a política e a ideológica.

Os elementos da estrutura urbana de Santos, por exemplo – e também de outros municípios centrais das regiões metropolitanas –, são: o centro comercial (onde há a maior aglomeração diversificada de empregos, comércio e serviços), os subcentros de comércio (réplicas menores do centro principal), os bairros residenciais e ainda – no caso de cidades portuárias como Santos –, a área portuária. Essa estrutura ‘primeira’, por assim dizer, que se constituiria por esses elementos, se encontra imbricada a outras estruturas, também territoriais, como os sistemas de transportes – as vias e fluxos de deslocamento contidos nos percursos da cidade – e de saneamento; a primeira, de acordo com Villaça (1998, p. 12), inclui, incorpora e subjuga essa outra, embora não possa existir sem ela, além de estar ainda articulada a outras, não territoriais, como a econômica, a política e a ideológica.

Como a estrutura territorial é socialmente produzida e ao mesmo tempo reage ao social (*idem*), o que nos aproxima do entendimento de que o espaço *intra-urbano*, ao contrário do espaço regional, possui uma dinâmica interna própria em sua lógica evolutiva, podemos compreender a idéia de estrutura urbana como algo que não é estático, mas dinâmico, isto é, dotado de movimento. Segundo Villaça, “o grande desafio intelectual reside em desvendar a fonte desse movimento” (*idem*), quando apenas o simples registro de transformações espaciais não é suficiente para caracterizar

a estruturação ou a reestruturação: “é preciso mostrar como mudanças em um elemento da estrutura provocam mudanças em outros elementos” (*ibid.*, p.13), através de uma análise sobre o conjunto da cidade, ou seja, sobre as suas várias áreas funcionais, fundamentada em uma reconstrução histórica em que esta se insere. Uma análise estrutural, fundamentada na história é capaz de oferecer uma verificação segura de hipóteses sobre o espaço urbano (Silveira, 2002), sobretudo aquelas referentes às transformações das características dos subespaços em termos de troca da população, crescimento demográfico, alterações dos estratos socioeconômicos, etc.

Isto é o que caracterizaria, segundo Raquel Rolnik (2004), a história urbana em contraposição a uma história *na* cidade, onde o diferencial reside na “especificidade do foco sobre a configuração espacial, dentro de uma leitura do processo de transformação e da temporalidade urbana”; ou seja, são os conhecimentos do *passado* e da *estrutura* que constituem os termos de comparação e as medidas referenciais do presente e do futuro (cf. Rossi, 1995, *citado em* Silveira, 2002) e um dos elementos referenciais de *continuidade* é a estrutura urbana.

### ***A Estrutura Urbana na Escola de Chicago de Sociologia***

As investigações sobre o conjunto da cidade e sobre a articulação entre as várias áreas diferenciadas da estrutura urbana, ou seja, sobre a estrutura urbana, apareceram primeiramente nos estudos da Escola Sociológica de Chicago. A primeira fase dessa escola, surgida na década de 1920, defendida por Robert Park, Ernest Burgess e Roderick McKenzie, consiste no enfoque ecológico da cidade, que concebe numa analogia com processos biológicos, os processos urbanos, onde os mais preparados para viver em determinada região irão segregar-se, mediante processos de competição, invasão e sucessão. Gottdiener (1997) aponta três vertentes teóricas nessa fase anterior à

Segunda Guerra Mundial: a referência aos processos biológicos, aos princípios darwinianos a aos valores simbólicos. Na fase posterior a esse período há o desenvolvimento da segunda perspectiva de estrutura urbana, onde se destaca os modelos espaciais de natureza sócio-econômica que procuravam descrever as estruturas territoriais urbanas. Esses modelos, segundo Villaça, tiveram grande prestígio intelectual, como o de Burgess, surgido ainda na década de 1920, que “pretendia inclusive, dar conta dos movimentos da estrutura urbana”. Depois desse, outros modelos surgiram, destacando-se o de Hoyt (1939) e o de núcleos múltiplos de Harris e Ullman (1945), já inseridos numa concepção sócio-econômica da estrutura urbana, em contraposição à vertente ecológica do modelo de Burgess.

O programa de estudo da cidade de Park ([1915]1925), mesmo ainda não caracterizado como uma tradição de pesquisa, já inclui, conforme reconhece Eufrásio (1999, p. 48), aspectos relativos à estrutura urbana, como os encontrados em *The City: Suggestions for the Investigations of Human Behavior in the City Environment*, apesar de ainda não se constituir como uma concepção ecológica da estrutura urbana. Nessa obra, Park parte do princípio de que a estrutura da cidade tem suas bases na natureza humana, estando enraizada nos hábitos e costumes das pessoas que a habitam; a cidade possuiria uma organização moral bem como uma organização física, e estas duas interagiriam mutuamente de modos característicos para se moldarem e modificarem uma a outra (Park, 1967, p. 30-2). Essa perspectiva já nos aproxima da idéia de estrutura urbana como algo que não é estático, mas dinâmico, onde na sua constituição existe uma base física, bem como uma moral se interagindo.

Nessa ótica, as partes que compõem a estrutura da cidade, designadas por Park como seu estatuto, organização formal, edifícios, trilhos de bondes nas ruas, e assim por diante, se tornam *parte viva* da cidade quando se interligam através do uso e do

costume, tornando-se uma ‘ferramenta’ na mão do homem, que organiza o seu ambiente de acordo com suas necessidades. No entanto, uma vez formada essa “enorme organização que se erigiu em resposta às necessidades de seus habitantes”, ela se impõe a eles como um fato externo, e também os molda “de acordo com os interesses nela incorporados”. O objetivo primeiro de Park era o entendimento desses processos que estavam presentes na “enorme organização cidadina” que se erigiu em resposta às necessidades de seus habitantes, mais do que levantar soluções para as suas mazelas, como fizeram seus antecessores<sup>24</sup>:

Devido à oportunidade que oferece, especialmente aos tipos de homens excepcionais e anormais, a cidade grande tende a dissecar e a desvendar à vista pública e de maneira maciça todos os traços e caracteres humanos normalmente obscurecidos e reprimidos nas comunidades menores. Em suma, a cidade mostra em excesso o bem e o mal da natureza humana. Talvez este seja o fato, mais do que qualquer outro, que justifica a perspectiva que faz da cidade um laboratório ou clínica onde a natureza humana e os processos sociais podem ser estudados conveniente e proveitosamente (*id.*, p.72).

Outro ponto importante que Park (*ibid.*, p. 32) assinala é que “sob nosso sistema de apropriação individual, não é possível determinar com antecedência a extensão da concentração da população capaz de ocorrer em qualquer área dada”. Dessa forma,

---

<sup>24</sup> Os primeiros sociólogos da Escola de Chicago se interessaram em empregar a ciência como ferramenta para a compreensão e a melhoria das mazelas sociais. A preocupação pelos males sociais vigentes era principal interesse nesse campo de conhecimento na época. Assim, os estudos foram orientados para as condições ou assuntos ligados à miséria urbana: raça, emigração, pobreza, criminalidade, alcoolismo, divórcio, desemprego, migração, assistência social, violência, filantropia, trabalho infantil, delinqüência juvenil, entre outros. Esses contornos específicos do início da Sociologia americana refletiram, em grande parte, a paixão evangélica e a retórica moralista que dão forma a muitos dos escritos dos primeiros sociólogos americanos.

segundo Park, como a cidade não pode fixar o valor da terra, “deixamos ao empreendimento privado a maior parte da tarefa de determinar os limites da cidade e a localização de suas zonas industrial e residencial. Gostos e conveniências pessoais, interesses vocacionais e econômicos tendem infalivelmente a *segregar* e, por conseguinte a classificar as populações das grandes cidades (...) a cidade adquire uma organização e distribuição da população que nem é projetada nem controlada.”

Aumentando a população da cidade, conforme observa Park (1967, p. 33), “as influências de simpatia, rivalidade e necessidade econômica mais sutis tendem a controlar a distribuição da população.” Assim, “surgem quarteirões de residências elegantes, dos quais são excluídas as classes mais pobres em virtude do acrescido valor da terra. Crescem então os cortiços que são habitados por grandes números das classes pobres incapazes de se defenderem da associação com marginais e viciados.” Depreende-se desses trechos que a dimensão espacial tem um grande peso na dimensão social.

Ao subdividir a cidade, Park (*id.*, p. 34) ainda identificou em seus quarteirões ou setores, algo do caráter e das qualidades de seus habitantes: “Cada parte da cidade tomada em separado inevitavelmente se cobre com os sentimentos peculiares à sua população. Como efeito disso, o que a princípio era simples expressão geográfica converte-se em *vizinhança*, isto é, uma localidade com sentimentos, tradições e uma história sua”; dentro da vizinhança, a continuidade dos processos históricos é de alguma forma mantida: “O passado se impõe ao presente, e a vida de qualquer localidade se movimenta com um certo momento próprio, mais ou menos independente do círculo da vida e interesses mais amplos a seu redor”; proximidade e contatos entre vizinhos são as bases para a mais simples e elementar forma de associação com que lidamos na organização da vida citadina, (*id.*, 34-5).

A vizinhança pode ser considerada como “uma unidade social que, por sua clara definição de contornos, sua perfeição orgânica interna, suas reações imediatas, pode ser justamente considerada como funcionando à semelhança da mente social” (*id.*, p. 35). A partir dela, “interesse e associações locais desenvolvem sentimento local e, sob um sistema que faz da residência a base da participação no Governo, a vizinhança passa a ser a base do controle político”, sendo, conforme explicita o autor, a menor unidade local na organização social e política da cidade, existindo ainda sem organização formal; nesse meio, o desenvolvimento da sociabilidade e solidariedade é facilitado.

O autor reconhece, por outro lado, que “Sob as complexas influências da cidade, o que se pode chamar de sentimento normal de vizinhança tem sofrido muitas mudanças curiosas e interessantes, (...) Mais do que isso, existem vizinhanças nascentes e vizinhanças em processo de dissolução”. Avaliando que no ambiente da cidade a vizinhança tende a perder grande parte da importância que possuía em formas mais simples e primitivas de sociedades, Park indica que isso se deve entre outras razões, ao fato de encontrarmos na cidade uma facilidade de meios de comunicação e transporte, que possibilita aos indivíduos “distribuir sua atenção e viver ao mesmo tempo em vários mundos diferentes”, tendendo em função disso a “destruir a permanência e a intimidade da vizinhança.” (*id.*, p. 37), devido à diversidade de interesses e tarefas encontradas na cidade que possibilitariam ao indivíduo a oportunidade de escolha.

A consequência desse processo evolutivo histórico, conforme aponta Park, é a quebra ou modificação da antiga organização social e econômica da sociedade, que se baseava em laços familiares, associações locais, na tradição, casta e status, e sua substituição por uma organização baseada em interesses ocupacionais e vocacionais. Esse tipo de organização avançou para uma crescente *mobilidade* da população, que, de acordo com o autor é um importante fator de desenvolvimento intelectual da população,

podendo ser medida pelo número e variedades dos estímulos a que o indivíduo ou a população respondem:

A educação e a capacidade de ler, a extensão da economia monetária a um número de interesses da vida sempre crescente, na medida em que tende a despersonalizar as relações sociais, vêm ao mesmo tempo aumentando amplamente a mobilidade dos povos modernos (...) reconhece-se claramente que o que normalmente chamamos de falta de inteligência em indivíduos, raças e comunidades freqüentemente é um resultado do isolamento. Por outro lado, a mobilidade da população é inquestionavelmente um fator muito importante de seu desenvolvimento intelectual (*id.*, p.45-6).

O autor argumenta ainda que a divisão do trabalho, ao fazer o sucesso individual depender da concentração de uma tarefa específica, teve o efeito de aumentar a interdependência das diversas vocações: “Cria-se dessa forma uma organização social na qual o indivíduo passa cada vez mais a depender da comunidade de que é uma parte integrante” (*id.*, p. 43), produzindo-se na organização econômica como um todo, um certo tipo de solidariedade social, baseada não em sentimentos, mas sobre interesses comuns. Nesse sentido, a competição industrial – que tende a selecionar para cada tarefa específica o indivíduo mais apto para desempenhá-la – e a divisão do trabalho, que, segundo Park, provavelmente mais fizeram pelo desenvolvimento dos poderes latentes da humanidade, “somente são possíveis sob a condição de existência de mercados, dinheiro e outros expedientes para facilitar os negócios e o comércio (...). O velho adágio que descreve a cidade como o ambiente natural do homem livre ainda permanece válido” (*id.*: 39-40).

Como resultado do processo evolutivo histórico, houve então, na passagem para a sociedade moderna, uma modificação da antiga organização social e econômica da sociedade, que antes se baseava em laços familiares e na tradição e sua substituição por uma “organização baseada em interesses ocupacionais e vocacionais”, onde a diversidade de interesses e tarefas encontrada na cidade possibilita ao indivíduo a oportunidade de escolher sua própria vocação e de desenvolver seus talentos individuais peculiares (*id.*, p. 29-72); depreende-se daí que a solidariedade e a sociabilidade podem também se desenvolver em meio a redes diferentes e dispersas.

Outro autor que propôs um esquema conceitual de estrutura urbana foi Roderick McKenzie (1921). Esse autor desenvolveu em sua tese de doutoramento defendida em 1923 intitulada *A Vizinhança: Um estudo da Vida Local na Cidade de Columbus, Ohio*, “uma estrutura espacial relativamente bem definida para as cidades e indica alguns processos que correspondem a essa estrutura e ao desenvolvimento urbano que dela parte (Eufrásio 1999, p. 61). Nota-se, segundo Eufrásio (*idem*), que já há neste texto de Mckenzie um certo número de idéias organizadas sobre a natureza, a formação e o desenvolvimento da estrutura urbana, mas, ainda assim, Eufrásio aponta que ainda não há uma perspectiva de ecologia humana nas interpretações da cidade, que apareceriam só em Park & Burgess 1921.

De acordo com McKenzie, as cidades são normalmente classificadas pelo seu tamanho, podendo ser, via de regra, classificadas conforme a sua natureza e a organização de suas principais indústrias. Para o autor as valorizações do solo nas formas de utilização comerciais, industriais e residenciais determinam amplamente a estrutura da cidade moderna e dependendo das vantagens ou desvantagens naturais,

imprimem a esse espaço uma valorização, distribuindo a população de uma cidade em diversos setores residenciais de status econômico e social diferentes.

Já dentro de uma tradição de pesquisa própria, baseada em uma concepção ecológica, o livro de Park e Burgess (1921), conforme indica Eufrásio (1999, p. 74) com apoio em Faris (1970, p. 37) foi um dos mais influentes já escritos na sociologia, tendo contribuído muito para uma adequada padronização da matéria entre os compêndios didáticos e que ajudou a estabelecer a orientação e o conteúdo da sociologia americana após 1921. Apesar de ainda não haver um tratamento da estrutura urbana em seu escritos, Eufrásio reconhece que já está presente a idéia inicial. Nesse tratado, Park e Burgess pontuam que dos quatro tipos de interação que nele postulam (competição, conflito, acomodação e assimilação), a competição, cuja idéia foi associada às obras de Ricardo e Adam Smith, conforme observou Eufrásio (1999, p. 74) “é a forma mais elementar, universal e fundamental.” A competição, segundo eles, seria *interação sem contato social*. No entanto, esclarecem que a competição está sempre acompanhada de outros processos (conflito, assimilação ou acomodação).

Conforme reconhecem Park e Burgess, só se pode dizer que a sociedade existe na medida em que a atividade independente do indivíduo é controlada no interesse do grupo como um todo. Em função disso a questão do *controle* para os autores, se torna uma questão crucial da sociologia. Os processos de assimilação, conflito e acomodação, enquanto distintos da competição, são todos “intimamente relacionados ao controle.”

Park e Burgess pontuam que enquanto a divisão do trabalho e toda a vasta interdependência econômica organizada de indivíduos e grupos de indivíduos característica da vida moderna são um produto da competição, por outro lado, a ordem moral e política, que se superpõe a esta organização competitiva, é um produto do conflito, da acomodação e da assimilação; situam a acomodação como um processo

pelo qual os indivíduos e grupos fazem os necessários ajustamentos internos às situações sociais que foram criadas pela competição e o conflito; a assimilação como uma transformação mais radical da personalidade, que tem lugar gradualmente sob a influência de contatos sociais; já o conflito teria suas raízes entranhadas no interesse humano; a competição, segundo os autores, se torna consciente e pessoal no conflito e que nessa passagem, os competidores são transformados em rivais e inimigos. Todavia, acrescentam que “em suas formas mais elevadas, o conflito se torna impessoal – uma luta para estabelecer e manter regras de justiça e uma ordem moral. Nesse caso, o bem estar não meramente de homens individuais, mas da comunidade está envolvido.”

De acordo com Frugoli (2007, p. 21), uma das críticas a perspectiva espacializada formulada nos estudos de Park e Burgess,

é a de que estaria embasada, segundo Eufrásio, na polêmica idéia de uma *ecologia humana* – inspirada numa concepção darwinista de processos oriundos das ciências naturais, que pressupõe várias formas de interação social. Nessa perspectiva, a competição entre indivíduos pela sobrevivência e pelo espaço ocupa um lugar central. O mesmo autor mostra, entretanto que a interpretação ecológica estava presente apenas na gênese da teoria da estrutura urbana (...). Além do mais, os resultados das abordagens empíricas interpelavam constantemente as próprias concepções teórico-conceituais ecológicas, sobretudo quanto ao ponto de vista mais geral e contestável de uma *organização espacial da cidade como resultado de processos não-sociais, impessoais e inconscientes de competição e luta pelo sustento.*

Isaac Joseph, em *A Escola de Chicago, impacto de uma tradição no Brasil e na França* (2005) lembrou também que a abordagem ecológica foi, antes de tudo, resposta e alternativa à literatura eugenista e antiurbana que ganhou espaço na virada do século:

É importante situar esse enunciado do projeto científico na discussão pública da época, dominada pelas teorias raciais. (...) É preciso compreender a referência à ecologia como um convite materialista ou vitalista para o estudo da cidade de acordo com lógicas de recomposição e de transformação constantes. A apresentação em 1924 do primeiro curso de ecologia urbana por Robert Park e Roderick McKenzie especifica que não se trata de estudar a relação de uma população com seu território, mas a relação entre duas populações num mesmo território. Desse modo a sociologia urbana é levada a ver a cidade não apenas como mosaico de territórios, mas também como arranjo de populações de origens diferentes num mesmo sistema de atividades (2005, p.78).

O primeiro modelo espacial da estrutura urbana foi o de Burgess, da década de 1920. Com base no modelo de Burgess, outros modelos foram propostos, como o modelo de setores de Homer Hoyt (1939) e o de núcleos múltiplos de Harris e Ullman (1945), mas já dentro de uma vertente sócio-econômica em contraposição à concepção “ecológica” de Burgess.

As palavras de Hoyt expressaram o impacto que significou a teoria de Burgess na época:

Para muitas pessoas as cidades pareceriam ser uma caótica mistura, sem nenhuma lei governando seu crescimento, antes de Burgess ter formulado sua teoria, muitos anos depois de Richard M. Hurd, em 1903, ter desenvolvido os princípios central e axial do crescimento urbano (Hoyt 1964, p. 92, *citado por* Eufrásio, 1999, p. 75).

Burgess ([1923]1925, *in* Pierson, 1970, p. 353-368) concebeu o crescimento das cidades a partir de uma tendência de expansão radial para fora, a partir do núcleo, geralmente, o primeiro lugar de produção e comércio, ilustrado através de uma série de círculos concêntricos representando as zonas urbanas, onde o crescimento ocorreria de forma sucessiva de uma zona para a outra, através de processos de *expansão, invasão e sucessão*. A própria *expansão* da cidade favoreceria a tendência de cada zona interna estender sua área pela *invasão* da zona próxima externa. A este aspecto da expansão Burgess chamou então de *sucessão*.

Os processos centrais de expansão e sucessão, no crescimento urbano, compreenderiam ainda os processos antagônicos, embora complementares, de *concentração e descentralização*: em todas as cidades, segundo o autor, há uma tendência natural para que seu sistema de transportes convirja para a zona comercial central. As localizações privilegiadas nas zonas de moradia da classe média vão aos poucos estabelecendo pequenos centros comerciais, convertendo-se em unidades locais unidas a uma unidade econômica maior: nomeia este processo de "descentralização centralizada".

Os processos de expansão e crescimento físico seriam acompanhados de mudanças na organização social e na personalidade dos indivíduos. Para explicar estas mudanças, o autor faz uso de uma analogia com os processos do organismo humano. A "desorganização" é aquele processo que se estabelece num indivíduo quando este se

insere a um meio social novo, deixando para trás uma série de valores e comportamentos, enquanto incorpora outros. Estas mudanças, segundo o autor, seriam acompanhadas por uma desorientação pessoal. No entanto, a própria expansão da cidade comporta um processo de distribuição que peneira, reclassifica e reinstala indivíduos e grupos por residência e ocupação: “Esta diferenciação em naturais agrupamentos econômicos e culturais dá forma e caráter à cidade” (p. 62). Nesse processo a segregação oferece aos grupos e indivíduos um lugar e um papel na organização total da vida da cidade, promovendo a diferenciação entre áreas, indivíduos, tipos de trabalho e, determinando, por conseguinte, o crescimento em certas direções. Essa noção já aparece delineada em outros autores da escola de Chicago; McKenzie também já assinalara que a valorização do solo tem uma direta incidência sobre a distribuição da população de uma cidade em diversos setores residenciais de status econômico e social diferentes.

A relação entre os valores fundiários e a distribuição espacial das atividades e das residências tem forte referência ao fenômeno da *mobilidade* na concepção de Burgess, que aponta a *mobilidade* da vida moderna como um processo que reflete e indica todas as mudanças que se estão verificando na comunidade, sendo, por conseguinte, um bom indicador para medir o grau de desorganização social: em locais onde a mobilidade é maior, conforme indica o autor, os controles primários se desintegram completamente, desenvolvendo-se áreas de desmoralização, de promiscuidade e de vício, que se concentram numa área decadente que circula a zona central. Parece derivar daí a concepção de que quanto mais distante da zona central se concentram as residências, maior o seu status sócio- econômico.

Para ilustrar sua proposição teórica, Burgess sugeriu um modelo contendo um resumo de cinco zonas concêntricas, que seriam uma representação ideal das tendências de qualquer cidade para se expandir radialmente a partir da sua Zona Central de

Comércio (I). Circundando a área central há normalmente uma Zona de Transição (II). Uma terceira zona é habitada por famílias de trabalhadores e por pessoas que fugiram da área de transição, mas que desejam viver em ponto de fácil acesso ao seu trabalho na área central (III). Além dessa terceira zona, há a zona residencial de classe média, que na década de 1920 estava sendo invadida por prédios de alta classe. Além dos limites físicos da cidade, acha-se a Zona dos *Commuters*, representada por áreas suburbanas da mais alta classe ou cidades satélites:

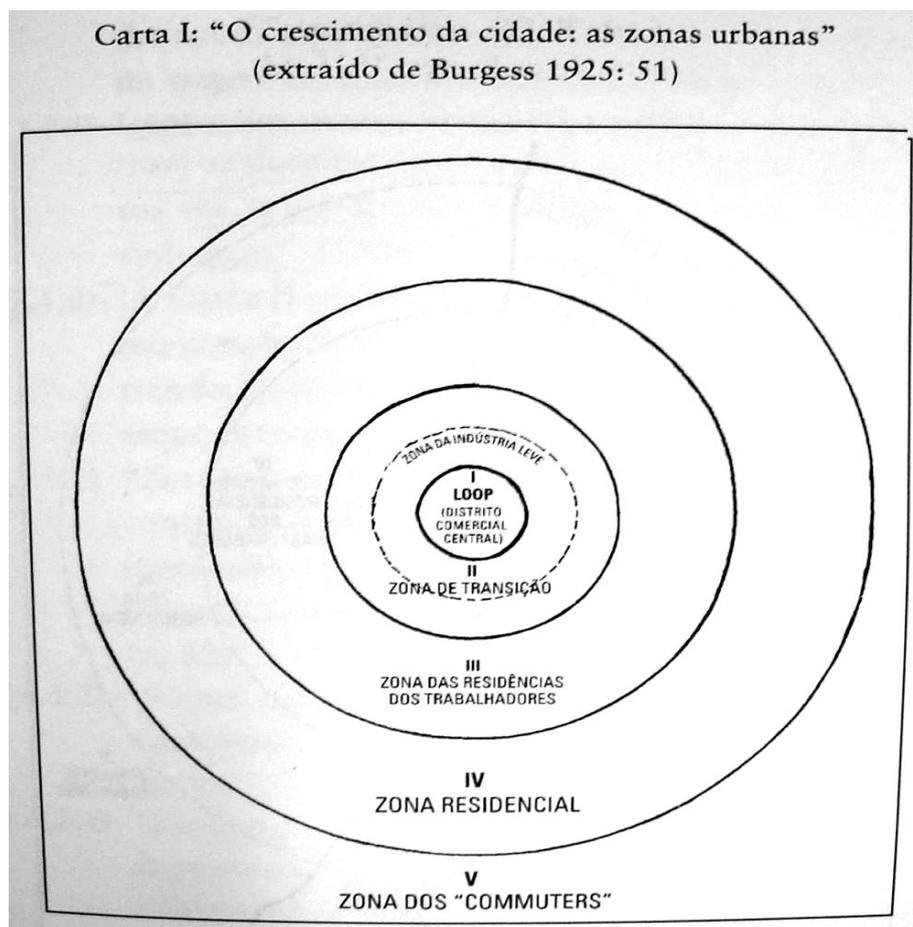
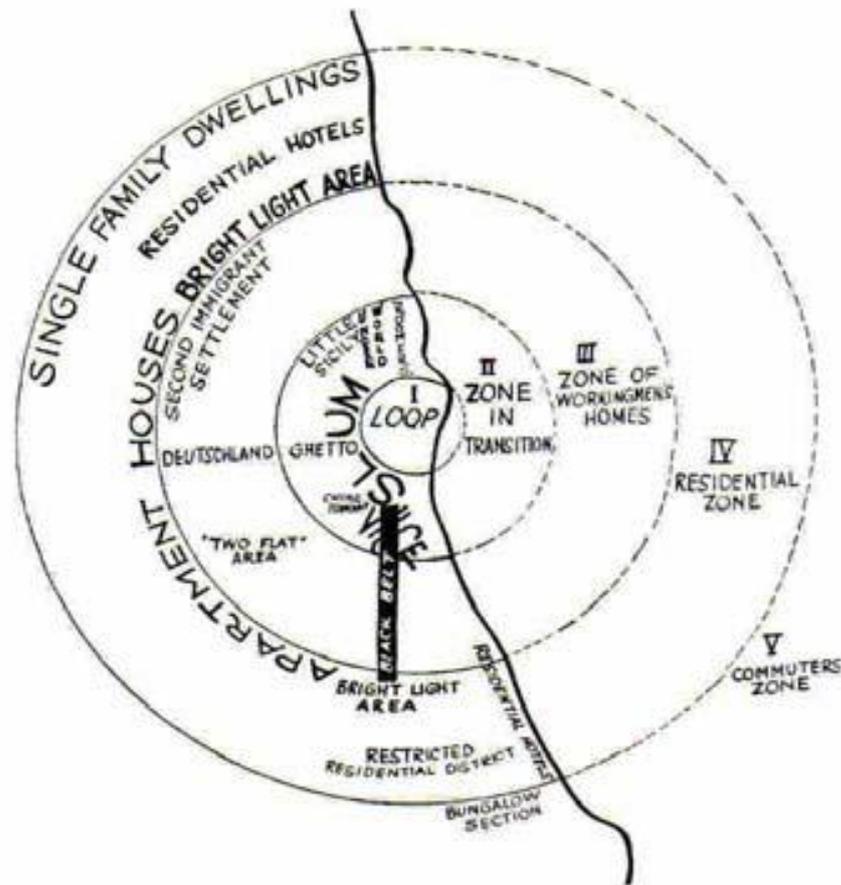


Figura 17: Proposição Teórica de um crescimento das cidades: Zonas urbanas

Fonte: Eufrásio, 1999, p.81



Urban areas from Burgess (1925)

Figura 18: Representação gráfica da teoria dos círculos concêntricos: “As áreas urbanas”, extraído de Burgess (1925, p. 55)

Fonte: Revista eletrônica da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade do Chile:  
<http://revistaurbanismo.uchile.cl>  
 Disponível em: <http://revistaurbanismo.uchile.cl/n3/leidenberger/leidenberger.html>

“Distrito” (zona IV) e gueto (zona II) se referem, em termos espaciais:

*Distrito*: é uma área de concentração espacial definida por renda ou riqueza das famílias residentes, aparentemente criado de forma imediata por meio de operações do mercado privado e imóveis e moradias;

*Gueto*: é uma área de concentração espacial adotada pelas forças dominantes na sociedade para separar e limitar um determinado grupo

populacional, externamente definido como racial, étnico ou estrangeiro, tido e tratado como inferior pela sociedade dominante.

Os estudos das áreas urbanas de Burgess permitem delinear os fatores de crescimento da cidade, do movimento da população e de organização das comunidades; conforme indica Eufrásio, outros autores já haviam observado as tendências mais gerais das proposições de Burgess, acrescentando que Charles Booth em 1910, por exemplo, já apontara uma “tendência centrífuga”, designada como lei de migração sucessiva, onde o deslocamento gradual, de anel em anel, seria também acompanhado por “uma vagarosa mudança de classe” (Schnore, 1976, p. 361, *citado por* Eufrásio, 1999, p. 93).

Após o modelo de Burgess, Hoyt (1939,1959) formulou a teoria do modelo de setores, importante desdobramento dessa teoria, que, apesar de levar em conta várias contribuições do modelo de Burgess, se afastava de sua concepção ecológica, inserindo uma interpretação sócio-econômica para a explicação da estrutura espacial da cidade; a premissa de que parte é a de que as áreas residenciais são segregadas economicamente e se desenvolvem setorialmente pelo território citadino; dentro desse modelo, Hoyt destacou que “na consideração do crescimento de uma cidade, o movimento da área de altas rendas é, num certo sentido, o mais importante, porque tende a arrastar consigo o crescimento da cidade inteira na mesma direção” (Hoyt, 1939, 1959, p. 501 *citado por* Eufrásio, 1999, p. 209). Tendo isso em vista, Hoyt deixa então em segundo plano os outros usos do solo além dos residenciais, mas sem descartá-los completamente, pela sua influência sobre os setores residenciais da cidade e passa a apresentar a estrutura de áreas sociais da cidade “através do critério da caracterização dos grupos sociais que as habitam pelas suas categorias de renda” (Eufrásio, 1999, p. 210).

Propondo que o desenho da cidade expande-se linearmente por setores de círculo, esse modelo também procura dar conta de processos espaciais do crescimento urbano, só que dessa vez direcionado para a área de altas rendas, onde esta tenderá a crescer e se expandir dentro e em direção ao setor exterior onde se estabelecera primeiramente, como nas seis cidades que Hoyt toma como exemplo, onde essa tendência é retratada.

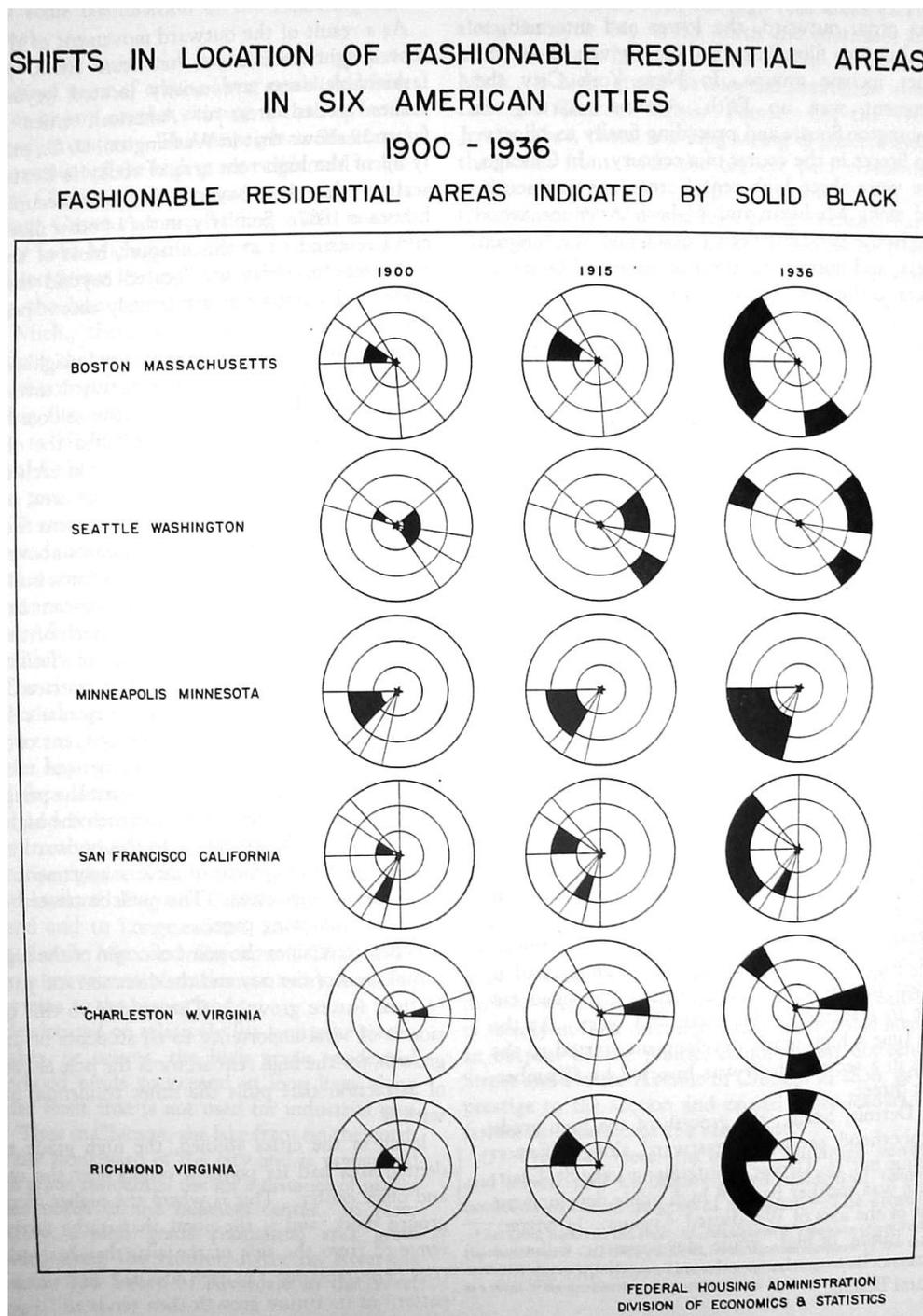


Figura 19: As mudanças de localização das áreas residenciais elegantes em seis cidades norte-americanas entre 1900 e 1936.

Fonte: Hoyt (1939) 1959

Em todas as cidades estudadas, Hoyt observou que a área residencial de alto padrão tem seu ponto de origem perto do centro varejista ou de escritórios, onde geralmente os grupos de alta renda trabalham; o centro, que é geralmente “o ponto mais afastado do lado da cidade que possui indústrias ou depósitos” (Hoyt, *id.*, p. 503, in Eufrásio, 1999, p. 220), é um dos setores de uma cidade que pode ser considerado como o elemento organizador de todo o espaço urbano, onde os usos de solo nas áreas urbanas não aparecem aleatoriamente, mas são atraídos uns pelos outros; forma-se assim na cidade setores circulares, constituindo uma estrutura definida mais pelas direções que pelas distâncias. Constituiu-se na contribuição mais importante após a de Burgess (Eufrásio, p. 209).

A seguir, os modelos de Burgess e Hoyt que se propuseram a sintetizar a dinâmica sócio-espacial de segregação territorial, representados, respectivamente, nas figuras 20 e 21:

A. *Modelo de Burgess*: baseado nas grandes cidades norte-americanas da década de 1920, ele generaliza um padrão de segregação residencial em que os pobres residem no centro e a elite na periferia da cidade, em aprazíveis subúrbios.

Esquema de Burgess (simplificado)

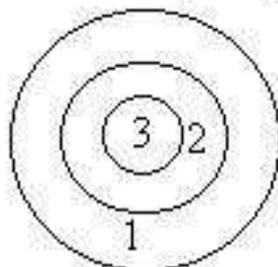


Figura 20: Modelo esquemático da manifestação da segregação espacial em cidades:  
Legenda: Status social: 1 – alto; 2 – médio; 3 – baixo

Fonte: CORRÊA, Roberto Lobato. O espaço urbano. São Paulo: Ática, 1989.

B. *Modelo de Hoyt*: segundo ele a segregação espacial não assume um padrão em círculos em torno do centro. As áreas residenciais de alto status localizam-se no setor de maiores amenidades, achando-se cercadas pelos setores de população de médio status. Diametralmente oposto encontra-se um amplo setor habitado pela população de baixo status. Esta lógica esta na tendência auto-segregativa da população de alto *status*, que se expande ao longo de um eixo de circulação que corta as melhores áreas da cidade.

### Esquema de Hoyt (simplificado)

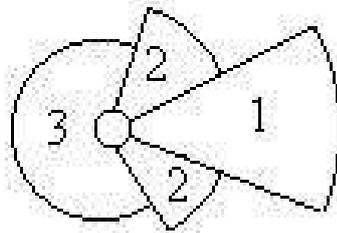


Figura 21: Modelo esquemático da manifestação da segregação espacial em cidades  
Legenda: Status social: 1 – alto; 2 – médio; 3 – baixo

Fonte: CORRÊA, Roberto Lobato. O espaço urbano. São Paulo: Ática, 1989.

A lógica do modelo de Hoyt representado na figura XX está na tendência auto-segregativa da população de alto status, que se expande ao longo do eixo de circulação que corta as melhores áreas da cidade, de onde então pode exercer um efetivo controle de seu território. A partir de sua ação estabelecem-se os demais grupos sociais em outros setores (Corrêa, 1989).

### *A interpretação de estrutura urbana no âmbito dos estudos marxistas a cidade*

Até o início da década de 1970 foi a Escola de Chicago que dominou as concepções acerca dos debates urbanos; na década de 1970 a teoria da estrutura urbana desenvolvida na Escola de Chicago passou por uma revisão crítica de cunho marxista “que lhe deu sentido com maior vigor” (Eufrásio, 1999: 245). Conforme indica Eufrásio (1999, p. 245) “Castells 1979 e 1972, Harvey 1973, Lojkine 1977, Topalov 1984, estão entre os que têm tentado desenvolver perspectivas críticas sobre o tema [da estrutura urbana], baseadas em maior ou menor ênfase em pontos de vista marxista em relação às análises urbanas feitas até a década de 1960 – e a esse respeito não se pode deixar de mencionar a importância das reflexões pioneiras de Henri Lefebvre”. Castells, Lojkine e Lefebvre propõem novos marcos para a renovação da reflexão sobre a cidade: “O aspecto da segregação espacial, da *espacialidade* do urbano, da interação entre os processos sociais e as formas espaciais e a possibilidade de uma dialética sócio-espacial urbana, são questões fundamentais nos estudos urbanos marxistas contemporâneos”. (Soja, 1993, p. 70).

A perspectiva marxista vem romper assim com a longa tradição de tentativas de formulação de padrões e “modelos” e, em contrapartida vem procurar encontrar as raízes e a compreensão da questão da segregação nas relações entre classes sociais, modo de produção e espaço urbano. Caiado (2001, p. 7) lembra que para Lojkine (1981) e Castells (1983), por exemplo, a segregação espacial é vista como “resultado de um processo excludente dos conflitos de classe da produção capitalista”, sendo “um processo que adquire características específicas a cada conjuntura da dinâmica social e que subentende as desigualdades e os conflitos de interesses que determinam a produção do espaço”; Castells (1983) assinala que a cidade precisa ser analisada dentro de um contexto que articula o espaço às estruturas definidas pelo modo de produção dominante: o capitalismo, que é constituído pela sociedade de classes. Ele indica que as

lutas urbanas seriam reflexos dessas relações. Partindo da premissa de que “a distribuição dos lugares de residência segue as leis gerais da distribuição dos produtos, produzindo reagrupamentos em função da capacidade social dos sujeitos”, ele reconhece que “a distância social tem uma forte expressão espacial, de segregação urbana” (Castells, 1980, p. 203).

O enfoque da teoria do espaço em Castells, segundo Gottdiener (1997), se assemelha ao de Lefebvre, que parte da idéia de que o espaço é um produto material de uma dada formação social, situando-se numa mesma linha de análise do espaço urbano. Gottdiener lembra que para Lefebvre, o conflito social, as lutas de classes e de interesses econômicos, materializam-se no espaço. Esse antagonismo, segundo ele, tem origem na contradição do espaço capitalista, o qual é representado pelas relações sociais num regime baseado na propriedade privada. Segundo Lefebvre, as relações espaciais são também relações sociais (Gottdiener, 1997, p. 131). De acordo com Lefebvre (2004, p. 18), a *centralização* do capital e a concentração da população criam uma desordem artificial, gerando a *segregação*: “por processos refinados, a exploração direta se duplica por meio de uma exploração indireta e se estende da empresa (o trabalho na fábrica, na usina) ao conjunto da vida cotidiana para o meio urbano” (p. 22).

Villaça (1998, p. 17) ressalta que dentre esses materiais produzidos no âmbito de uma análise marxista da realidade urbana, a mais notável tentativa de teorização do espaço como um todo, tenha sido, talvez, a feita por Castells (1975) em *A questão urbana*<sup>25</sup>. No entanto, Villaça assinala que ninguém retomou o campo de estudo em foco a partir do ponto em que ele o deixou, não se formando a partir dele, nenhuma corrente ou escola de pensamento sobre o espaço intra-urbano.

---

<sup>25</sup> Castells parte da concepção de que “toda sociedade concreta e, portanto, toda forma social, como o espaço, por exemplo, pode ser compreendida a partir da combinação entre sistemas de práticas fundamentais da estrutura social: econômico, político institucional e ideológico, essencialmente” (Castells, 1975, p. 159); a teoria do espaço nesse autor se apresenta como “*uma especificação de uma teoria da estrutura social*” (1975, p. 162).

Os estudos surgidos no âmbito de uma interpretação marxista dos fenômenos urbanos, muito presente nos anos 70 e 80, revolucionaram inicialmente a sociologia urbana, depois a economia política e a geografia urbana, criando campos interdisciplinares de estudo do espaço, já agora concebendo com maior ou menor ênfase marxista a abordagem do espaço urbano; a discussão teórica cedeu lugar a uma perspectiva analítica de caráter mais empírico, sobretudo, a partir da década de 90, quando assume relevância questões relativas ao desenvolvimento e à ocupação das grandes cidades mundiais. Esse é o momento de conceituação e análise das cidades globais, seu crescimento, suas eventuais características gerais e as formas de distribuição sócio-espacial de suas populações; a criação de territórios de exclusão, de áreas restritas às elites, e uma série de discussões agregadas a esses temas.

### ***Localização Urbana, Espaço Intra-Urbano, Ideologia***

Em *Espaço Intra-Urbano no Brasil*, Villaça interpretou diferentes aspectos do crescimento da cidade de São Paulo e, em comparação com mais quatro metrópoles brasileiras (Rio de Janeiro, Belo Horizonte, Salvador e Porto Alegre), formulou talvez a única proposta de identificação de uma estrutura urbana para a cidade de São Paulo (Rufato, 2006, p. 95). Tendo como base a teoria dos setores de círculos de Holmer Hoyt, Villaça agregou a essa teoria a idéia de *localização*, explicitada nessa obra em termos de *infra-estrutura urbana, acessibilidade e segregação*, que constituiu uma importante contribuição àquela teoria; Milton Santos (1978) revela toda a riqueza da localização e a importância da acessibilidade:

Cada homem vale pelo lugar onde está, o seu valor como produtor, consumidor, cidadão, depende de sua localização no território. Seu valor vai mudando incessantemente para melhor ou para pior, em

função das diferenças de acessibilidade (tempo, frequência, preço) independentes de sua própria condição. Pessoas com as mesmas virtualidades, a mesma formação e até o mesmo salário, têm valor diferente segundo o lugar em que vivem: as oportunidades não são as mesmas. Por isso, a possibilidade de ser mais ou menos cidadão depende, em larga proporção, do ponto do território onde está (Santos, 1978 *apud* Oliveira, 2002, p. 10).

A *localização* está de tal forma imbricada com a questão da produção territorial que, para Gottdiener (1997), somente quando entendemos o papel do *mercado imobiliário*<sup>26</sup> enquanto mediador do processo de acumulação do capital, compreendemos a inter-relação entre *o valor de uso da localização e o preço pelo uso do espaço*.

A formulação do conceito de localização urbana de Flávio Villaça desenvolvida em *Espaço intra-urbano no Brasil* nos parece bastante útil para embasar o exame dos deslocamentos intra-urbanos em Santos, que serão abordados no próximo capítulo, uma vez que estes movimentos migratórios ocorrem justamente em função dos fatores que estruturam o *espaço intra-urbano*, ajudando a explicitar questões referentes à transformação das características das composições dos subespaços em termos de substituição da população, crescimento demográfico, alterações dos estratos sócio-econômicos, etc.; além disso, a idéia de *localização* parece também contribuir para a apreensão dos aspectos efetivamente *estruturais*, ou seja, formadores desses subespaços, ajudando a explicar, por exemplo, a relação entre a migração da população

---

<sup>26</sup> O mercado imobiliário é entendido no processo de acumulação de capital como “um circuito paralelo à produção industrial que, articulado à moderna propriedade fundiária que reclama parte do excedente social, produz bens imóveis e habitações supervalorizadas” (Lefebvre, 1974, *citado por* Somekh, 1997, p. 112).

intra-urbana santista e o espraiamento urbano em direção às áreas periféricas, que se liga à segregação espacial como fator que estrutura o espaço intra-urbano. Essa formulação nos permitirá explicitar ainda as especificidades de cada um dos movimentos intra-urbanos examinados no presente trabalho e suas relações com a estruturação e reestruturação do espaço urbano, já que aqueles se dão *entre* localidades intra-urbanas.

Com relação às considerações sobre o espaço intra-urbano e sua localização, pouca atenção se tem dispensado ao seu estudo. Conforme assinala Villaça (1988, p. 17), no amplo campo dos estudos territoriais, tem havido nas últimas décadas um crescente desenvolvimento das investigações regionais e uma surpreendente estagnação dos estudos intra-urbanos. Estes, pouco de relevante produziram desde a década de 1970; embora abundassem as análises regionais: “Decompôs-se a cidade em vários elementos e produziu-se uma série de estudos atomizados sobre temas específicos, como a densidade demográfica, as áreas industriais, as comerciais, o preço da terra, etc.” e, além disso, produziram-se também as conhecidas teorias pontuais da localização. Nesse sentido, pouco se avançou nas investigações sobre o conjunto da cidade e sua articulação entre suas várias áreas funcionais, ou seja, sobre a estrutura intra-urbana. Villaça destaca que muitos dos estudos “que grande parte da recente literatura espacial progressista tem chamado de espaço urbano refere-se, na verdade, ou ao processo de urbanização genericamente abordado, ou a espaços regionais, nacionais, continentais e mesmo planetário” (*Id.*, p. 18).

Esses estudos abordam, de acordo com o autor, *o elemento urbano da estrutura regional*: o processo de urbanização enquanto processo do espaço regional, seja de um país, de vários países ou do mundo. Assim, o que comumente se chama de estruturação urbana não seria estruturação e/ou reestruturação urbanas, mas estruturação e/ou

reestruturação regionais. Nesses casos, conforme esclarece Villaça, as expressões “estrutura urbana” ou “reestruturação urbana” são frequentemente utilizadas como sinônimo de cidade como um todo material, enquanto elemento físico, para qualquer alteração no espaço físico, sem maiores preocupações com os elementos espaciais da estrutura e com as relações existentes entre eles, sem considerar às vezes, nem ao menos que elementos são esses (*Id.*, p. 13).

Como, dentro desse entendimento, a expressão *estrutura urbana*, bem como suas correlatas *espaço urbano*, *estruturação urbana*, *reestruturação urbana*, só poderiam se referir ao campo de estudos intra-urbanos, o autor passou então a utilizar a expressão *intra-urbano* no estudo que desenvolve sobre a *localização urbana*, mesmo o termo soando redundante, já que *espaço urbano* é uma expressão que não necessita complementos para o seu entendimento, pois, conforme Villaça, “o espaço urbano e todas aquelas expansões afins está hoje de tal forma comprometida com o componente urbano do espaço regional, que houve necessidade então de criar uma outra expressão para designar o espaço urbano” e assim se distinguir o que é estudo [intra] urbano do que é estudo regional.

Em *Espaço Intra-Urbano no Brasil*, Flávio Villaça demonstra que o ‘espaço regional’ é estruturado pelo controle do tempo de deslocamento das mercadorias e capitais e que o ‘espaço intra-urbano’ é estruturado pelo controle do tempo de deslocamento dos seres humanos (para trabalho, estudo, lazer, consumo, etc.); a obra aponta para o peso da ideologia na produção do espaço urbano dentro do modo de produção capitalista; para a localização urbana, linha mestra da obra, como produto do trabalho humano. A localização urbana é apresentada como o grande valor de uso produzido pelas aglomerações<sup>27</sup>, fruto do trabalho socialmente necessário empregado na

---

<sup>27</sup> Em termos de processo, *aglomeração* é a reunião de um grupo populacional no espaço. É o termo genérico para a formação de qualquer área de concentração espacial.

produção da cidade inteira (Villaça, 1999, p. 223). Define-se, segundo o autor, pela capacidade que determinado ponto (ou linha ou área) do território oferece, de relacionar-se, através de deslocamentos espaciais, com todos os demais pontos (ou linhas ou áreas) da cidade; é um tipo específico de localização: “aquela na qual as relações não podem existir sem um tipo particular de contato: aquele que envolve deslocamentos dos produtores e dos consumidores entre os locais de moradia e os de produção e consumo”.

Assim, *o espaço definido pelas localizações* envolveriam deslocamentos, ao contrário do *espaço definido pelos objetos em si*<sup>28</sup>: “na localização, as relações se dão através dos transportes (de produtos, de energia e de pessoas), das comunicações e da disponibilidade de infra-estrutura. No caso do transporte de pessoas, a *localização urbana* é determinada por dois atributos” (1998, p. 23):

1. Uma rede de infra-estrutura (vias, redes de água, esgotos, pavimentação, energia, etc.);
2. As possibilidades de transporte de produtos de um ponto a outro, de deslocamento de pessoas e de comunicação. Villaça afirma que dentre essas possibilidades, a de deslocamento do ser humano (para os locais de trabalho, de compras, de serviços, de lazer, etc.) dominará a estruturação do espaço intra-urbano, já que, entre os deslocamentos de matérias e os do ser humano, dominará o último.

---

<sup>28</sup>

Villaça assinala que há duas modalidades de espaço:

A. O dos objetos em si (produzidos ou não pelo trabalho humano);

B. Aquele determinado pelos locais onde estes são produzidos e consumidos, ou seja, sua localização.

De acordo com o autor, entre esses dois atributos, as possibilidades de deslocamentos do ser humano, associadas a um ponto do território urbano, predomina sobre a disponibilidade de infra-estrutura desse mesmo ponto, sendo o fator da acessibilidade mais vital na produção das localizações. É o que Villaça chama de localização pura. Chama-se localização pura porque não é possível reproduzir duas localizações iguais, do ponto de vista “dos deslocamentos de e para elas”, teoricamente não há como. “A localização pura é um valor (é fruto do trabalho humano) que se manifesta no valor da terra urbana”, constitui o valor específico do espaço urbano e este, de acordo com Villaça, não se confunde com o dos edifícios, nem com o da infra-estrutura (Villaça, 1999, p. 223). Assim, a localização pura, ou seja, a consideração das relações de determinado ponto, ou conjunto de pontos, com todos os demais pontos do espaço urbano é indispensável para explicar as formas urbanas: os bairros, as direções de crescimento, a forma da mancha urbana, a verticalização, densidades, etc.

Nesse entendimento, como o espaço urbano tem um valor próprio, o valor da sua *localização*, a produção dos objetos urbanos, edifícios ou conjuntos de edifícios, por exemplo, só pode ser entendida e explicada se forem consideradas suas localizações. Villaça usa como exemplo o lote vago que, apesar de estar vago, isto é, não ser produzido, e não ser utilizado, o seu valor aumenta tanto por investimentos públicos de infra-estrutura em seu entorno, quanto a sua localização. Este valor de uso ou localização terá um preço que vai variar de localização para localização em uma mesma cidade. Em nossas cidades, conforme aponta Villaça (*idem*), ela predomina sobre a infra-estrutura na definição do valor da terra. Assim, é a localização que definirá o valor da terra urbana. De acordo com o autor, quanto mais centrais as localizações “dependendo aí do que se entenda por centro”, maior seu valor de uso, ou seja, melhores condições têm elas de se relacionar com o restante da cidade.

O espaço urbano pode ser então definido, dentro desse entendimento, como um conjunto de localizações que são produzidas pelo trabalho humano, mas que não podem ser reproduzidas pelo trabalho humano: “Não é possível reproduzir a esquina da Av. Rio Branco com a Av. Presidente Vargas enquanto localização”.

A localização é, pois, um valor de uso, que se manifesta no valor da terra urbana e, nesse sentido, as classes sociais disputam a apropriação diferenciada desse valor, gerando então a segregação, que, para Villaça (1999, p. 229), é uma determinada geografia, produzida pela classe dominante e através da qual essa classe ‘cerceia’ as demais. “Trata-se, portanto, de um caso de efeito do espacial sobre o social, e não ao contrário, como ocorre tradicionalmente nas interpretações do espaço.”

É, pois com essa interpretação estrutural, de base marxista, que Villaça explica as dinâmicas de segregação sócio-espacial, que surgem em decorrência dessa disputa pelas localizações mais valiosas da cidade, quer para residência, quer para negócios. O autor indica que é através da segregação que as camadas de alta renda dominam o espaço urbano, não só produzindo suas áreas residenciais nas áreas mais agradáveis e bem localizadas, mas também atuando sobre toda a estrutura urbana segundo seus interesses. Nomeia ainda a segregação como um processo *necessário* para que haja esse controle (Villaça, 1999, p. 224-9).

O autor sugere que essas várias manifestações da dominação da classe dominante na produção e consumo do espaço urbano se dão, basicamente, através de três processos: O primeiro “é a localização da infra-estrutura urbana, principalmente o sistema viário”. A simples observação, já mostra que “os sistemas viários privilegiam os bairros da classe dominante não só quanto às suas localizações, mas também quanto aos seus tipos”, e que “nossas metrópoles priorizam cada vez mais sistemas viários voltados para o automóvel e/ou atendendo à região onde se concentram aquelas classes” (1999,

p. 230). Assinala que o segundo mecanismo dessa atuação no que se refere à produção do espaço urbano “é a localização dos aparelhos do Estado”, transferindo-se, cada vez mais, para áreas ‘nobres’ (*id.*). Como terceiro mecanismo, sugere que “a classe dominante procura controlar a legislação urbanística”. Villaça diz que “é sabido que em nossas metrópoles essa legislação visa predominantemente atender aos requisitos urbanísticos – tamanhos de lotes, recuos, usos e até mesmo os códigos de obras – desejados pelas e para as camadas de mais alta renda” (*id.*).

Em outro volume, o autor sugere como a classe dominante “produz uma ideologia” que muito facilita esse controle sobre a “produção do espaço construído urbano”, procurando fazer com que se chame de “cidade”, aquela parte da cidade nas quais tem interesse, ao mesmo tempo em que procura esconder o real processo de construção da “cidade”. Assim, Villaça (1986, p. 101-03) argumenta que a classe dominante pode melhor justificar as leis e obras que faz para melhorar a “cidade”: “A classe dominante, através de um processo imperceptível, porém real, procura controlar a produção do ambiente urbano construído, segregando-se numa grande região da cidade de onde ela oferece a si própria as melhores condições para sua própria reprodução e para a sua dominação”.

## **CAPÍTULO 4: As manifestações sócio-espaciais na expansão territorial: a intervenção urbana; a questão fundiária ; a deterioração urbana e a periferização**

Nesse capítulo busca-se associar às mudanças de caráter físico instituídas pelo processo de modernização e expansão, o uso que seus habitantes fizeram – ou puderam fazer – dessa modernização que se implantava, procurando-se avaliar como, na expansão da cidade, esses elementos interagiram em um processo de reestruturação espacial dos grupos sociais. Tendo como base as teorias da estrutura urbana que interpretam o crescimento das cidades, procura-se evidenciar os movimentos sócio-econômicos decorrentes dessa expansão no corpo completo da cidade. Com a expansão da cidade – que passou a ocupar também as vastas áreas de planície que se estendiam dos morros até as praias –, os bairros localizados no núcleo central e em áreas contíguas a ele sofreram uma redefinição de funções. A formação dessa área intra-urbana no entremeio da orla e o centro aparece estreitamente vinculada à questão das migrações intra-urbanas.

### ***Os cortiços***

O surgimento de cortiços – tipo de moradia onde várias pessoas residem alugando seus cômodos, como uma espécie de pensão –, praticamente não ocorreu nos demais municípios da Baixada, pois nestes não houve, com a mesma intensidade, o processo de adensamento e, posteriormente, de substituição da população de classe média e alta residente nos bairros próximos ao centro por populações de baixa renda, que passaram a ocupar os antigos casarões deixados para trás pelas camadas de mais alta renda, que havia se deslocado para outros pontos da cidade, próximo às praias.

À medida que as elites gradativamente abandonavam o Centro e as áreas contíguas a ele, se deslocando para a região das praias, aumentava o número de cortiços naquela região toda. Originados do reaproveitamento do espaço anteriormente construído, os antigos casarões das elites do café que antes eram moradia de apenas uma família, passaram a ser habitações coletivas de dezenas de pessoas, os ‘cortiços’. Por essa razão eles se concentravam em maior número nessa área central.

Se os cortiços eram a forma característica de habitação popular nas grandes cidades brasileiras no período, em Santos eles primavam pela abundância e precariedade, constituindo a fortuna de alguns, os precários meios de sobrevivência de outros e a causa das péssimas condições de vida da imensa maioria da classe trabalhadora (Lanna, 1995, p. 118).

Concomitante às primeiras reformas e melhorias urbanas implantadas no final do século XIX<sup>29</sup>, a Comissão Sanitária, no intuito de conter o foco das epidemias, recebeu carta branca para demolir os cortiços e outras sub-moradias que estivessem em condições ‘condenadas’, desalojar famílias e queimar seus pertences. Iniciou-se então uma implacável ação de demolição de barracos e cortiços, permeada de ações brutais, que despertaram grande revolta na população de baixa renda, à qual não se apresentava outra alternativa habitacional.

A população moradora dos cortiços reagiu de diversas formas: negou-se a vacinação, o isolamento, a transferência de moradia, a perda dos espaços de lazer e o controle sobre seu trabalho: “De pequenas resistências cotidianas a greves, suas

---

<sup>29</sup> As primeiras reformas urbanas no velho sítio santista foram basicamente a abertura de ruas novas e o alargamento de outras, construções de praças e, particularmente, a canalização e a cobertura dos ribeirões que cortavam a cidade e que representavam um dos maiores transtornos para a vida de seus habitantes.

manifestações eram recorrentes a esta estratégia de mudança que a afetava, mas não a incluía” (Lanna, 1996, p. 83). No entanto, as ações dessa população excluída eram irrelevantes frente às imposições da Comissão Sanitária. Segundo dados apontados pelos inspetores sanitários, além de numerosos, centenas de moradores ocupavam os cortiços:

Subdividiram-se as casas, os quartos – qualquer canto servia para alojar pessoas. Custava 2.000 Réis o aluguel de uma vaga, por noite – tudo servia, até lugares vagos dentro das numerosas cocheiras eram utilizados para dormir (...) A fiscalização sanitária encontrou certa vez 186 moradores numa casa do [antigo] Largo dos Gumões [hoje Senador Vergueiro], cuja capacidade não bastaria nem para a quarta parte desse número<sup>30</sup>.

A Comissão Sanitária atuava em todo o território santista e com particular força na região das praias, condenando e demolindo os barracos ali localizados. As formas de intervenção adotadas variavam entre alterações nas leis para impedir a construção ou existência dessas moradias, obrigatoriedade de reformas e/ou demolições, cassação de licenças e alvarás de funcionamento e multas<sup>31</sup>. Enquanto esses barracos iam sendo demolidos com mais força em áreas nobres, como a orla praiana, muitos deles povoaram rapidamente outras áreas da cidade, como em sua parte baixa, também chamada região suburbana:

---

<sup>30</sup> Andrade 1989 *citado em* Carriço, 2002: 42.

<sup>31</sup> Prefeitura Municipal de Santos, *Recenseamento da cidade e do município de Santos em 31 de dezembro de 1913*. Santos, 1914, p. 93 *transcrito em* Lanna, 1995, p. 119.

Quando fecha-se um destes cortiços toda essa gente desalojada corre por todos os pontos da cidade à procura de cômodos. A notícia correndo de boca em boca traz sobre a Comissão pragas e maldições, porquanto a maior parte desta gente considera Santos uma cidade de acampamento, uma cidade que eles devem estar sempre de pé no estribo, e por isso, sujeitando-se a todas as agruras e oscilações da sorte, só esperam reunir um pequeno pecúlio que lhes garanta a subsistência em outra parte. A prova disso é que em Santos nada é tão variável como a população dessas pocilgas que não é a mesma de seis em seis meses<sup>32</sup>.

Ao questionar as posturas adotadas frente à iniciativa de demolição dos cortiços que pregava que “a liberdade individual não poderia pôr em risco a saúde coletiva (...)”, Wilson Roberto Gambeta (1991), ao analisar a formação dos serviços sanitários no estado de São Paulo, reconhece como as reformas sanitaristas foram uma forma de reordenamento da própria sociedade:

As estratégias mais eficientes para expulsar invasores, seriam, na concepção sanitária, disciplinar e controlar a vida urbana. As cidades onde as doenças medravam estavam recebendo impulso decisivo com a expansão da economia exportadora de café. Novas relações sociais emergiam no mundo urbano, engendradas no seio da tradicional sociedade agrária, mas com elementos estranhos a ela mesma. Se as doenças subitamente fugiam aos padrões, a raiz do problema poderia estar nos ‘vícios’ desta nova ordem urbana.

---

<sup>32</sup>

*Relatório anual da Comissão do Serviço Sanitário, 1894 transcrito em Lanna, 1995, p. 121.*

Assim, esse amplo processo sanitarista, além de demolir, criava um novo espaço urbano, mais segmentado socialmente, onde a população moradora dos cortiços e barracos, “expulsa” das localizações mais nobres, estava excluída também dos processos que introduziam os melhoramentos públicos. Mesmo com o aparecimento, na década de 1890, dos primeiros loteamentos previstos para a classe trabalhadora – loteamentos estes de iniciativa privada –, essa população muito raramente tivera condições financeiras de adquirir aqueles lotes, que foram comprados por uma crescente camada urbana de servidores públicos e empregados qualificados, muitos deles da própria Companhia Docas.

Mesmo com todo o processo de condenação e demolição dos cortiços, esses não foram completamente erradicados. O único tipo de cortiço que desapareceu foi o cortiço em cocheiras. Muitos cortiços que surgiram de antigas residências do Período do Café persistiram. Na era Vargas, houve, inclusive, segundo levantamentos apurados, uma maior ocorrência desse tipo de moradia:

Cada vez mais nos últimos 10 ou 15 anos pode-se perceber a invasão dessa antiga área residencial [zona central] pelas casas de comércio ou pequenas indústrias e, hoje [meados da década de 1960], o que resta de residências na área é constituída de cortiços e casas de cômodos, numa promiscuidade maior do que nas moradias dos morros e dos mais recentes bairros da porção ocidental da ilha (Araújo Filho, *id.*, p.62).

Essa nova proliferação, conforme aponta Bonduki, se deve à Lei do Inquilinato, que congelou os aluguéis formais:

Aproveitando-se da possibilidade de pagar aluguéis antigos, certos locatários, especializados em adaptar cômodos de cortiços, saíram-se muito bem. Apoiando-se na Lei do Inquilinato, pagavam valores irrisórios aos proprietários e, por vezes, mantinham-se com seus inquilinos de baixa renda relações informais de locação, baseadas na violência e coerção, que lhes facilitava burlar a legislação (Bonduki, 1998, p. 234).

Classificados como HCA (Habitações Coletivas de Aluguel), os cortiços segundo dados de pesquisa amostral realizada pela COHAB-ST<sup>33</sup> em 1996 (*transcrita em Carriço, 2002, p. 70*), chegavam ao número de 290 HCA, para uma área que abrangia inteiramente o Centro e mais os bairros periféricos do Paquetá, Vila Nova e Vila Mathias:

---

<sup>33</sup> A Companhia de Habitação da Baixada Santista – COHAB SANTISTA, sociedade de economia mista, foi constituída em 01 de fevereiro de 1965, tendo como acionistas as Prefeituras de Santos, São Vicente, Guarujá e Cubatão. Qualificada como Agente do Sistema Financeiro de Habitação - SFH, a sua constituição decorreu da necessidade de atender a crescente demanda por habitação por parte da população de menor poder aquisitivo mediante a implantação de programas habitacionais destinados a esta faixa de renda, tendo com origem dos recursos o Fundo de Garantia por Tempo de Serviço – FGTS, disponibilizados através do Banco Nacional de Habitação - BNH. A partir do início da década de 1990, com a extinção das linhas de crédito destinadas àquela faixa de renda, que se iniciou com o fechamento, em 1986, do principal órgão de fomento de habitação popular no país, o BNH, a COHAB SANTISTA passou a atuar também como Órgão Gestor do Fundo de Incentivo à Construção de Habitação Popular – FINCOHAP, tendo como fonte de recursos o orçamento do município de Santos (Dados do *site* oficial da COHAB-ST, <http://www.cohabsantista.com.br>, consultado em 01/02/2008).



Figura 22 : área de maior ocorrência de cortiços destacada por nós na figura

Fonte: Levantamento realizado pela CDHU, 2000, *transcrito em Carriço (2000)*.

As fotos seguintes mostram dois dos cortiços existentes hoje no Centro: a primeira mostra a parte externa de um cortiço e a seguinte, o lado interno de outro.



Figura 23: Casarão de quartos sublocados na Rua da Constituição (área Central), agosto de 2006.

Foto de Juliana Andrade Oliveira



Figura 24: “A vida nos casarões...”: foto atual de um dos cômodos de cortiço no Centro da cidade.

Fonte: Acervo da SEPLAN (Secretaria de Planejamento da Prefeitura Municipal de Santos), extraída do Site da Cidade de Santos

A relação entre os moradores e os proprietários desse tipo de sub-moradia permaneceu basicamente a mesma quando do aparecimento desses no Centro Velho no final do XIX: o intermediário, chamado de “dono da chave”, subloca os cômodos por valores próximos aos que são praticados no mercado imobiliário formal. Segundo a pesquisa realizada pela COHAB-St em 1996, verificou-se ainda que a média do valor correspondente ao aluguel de cada cômodo era de R\$ 182, 85 por mês, em valores da data da pesquisa, que representa um valor elevadíssimo devido à precariedade desse tipo de moradia. Nesse aspecto, aponta-se os altos valores dos aluguéis a uma relação perversa que se estabelece:

Pelo fato dessas famílias de baixa renda não reunirem condições de comprovação de rendimentos e não possuírem fiadores, estas não podem se habilitar ao mercado formal. Então, acabam por submeter-se a valores locatícios extremamente altos, para habitar em condições bastante precárias. A relação com o “dono da chave” não passa pela mediação do poder público. É sempre uma relação tensa e violenta. A inadimplência não é tolerada. A falta de pagamento é sempre punida com o despejo sumário (Carriço, 2002, p. 69).

A região onde se encontra o maior número de cortiços na cidade, que compreende o centro e os bairros adjacentes a ele, apresenta maior incidência de doenças como tuberculose e AIDS, segundo dados atuais da Secretaria de Saúde (2000). Contribuem para esse quadro as condições dos cortiços serem insalubres – devido principalmente à falta de ventilação e elevada umidade –, portanto, as mais precárias, e também pelo fato de diversas casas de cômodos ou cortiços aí localizados serem também locais onde funcionam bordéis, daí a maior incidência de doenças sexualmente transmissíveis. A taxa de mortalidade infantil nesses bairros também é elevadíssima, como mostra a tabela A, que compara os três primeiros bairros da orla praiana aos outros quatro que estão assinalados no mapeamento acima:

Tabela A: Índice de mortalidade infantil\* em alguns bairros do município de Santos

Bairro	Média em 2000
Gonzaga	0
Boqueirão	0
Ponta da Praia	0
Vila Mathias	10,3
Vila Nova	13,7
Centro	54,8
Paquetá	57,1

\*Média para cada grupo de mil crianças nascidas vivas

Diversos trechos de áreas urbanas do Centro e de bairros contíguos a ele sofreram, ao longo dos anos, um processo de degradação, quer pelo abandono dos antigos proprietários dos casarões, que elegeram locais “mais nobres” para morar, quer pelo descaso com que a questão foi tratada pelo poder público. Abaixo, algumas fotos atuais de alguns dos vários trechos deteriorados do Valongo, antigo bairro residencial elegante, adjacente ao Centro:



Figura 25 – Ruínas da antiga Câmara Municipal, em frente à estação ferroviária, no Largo Marquês de Monte Alegre, no Valongo.

Foto tirada pela autora em 28 de agosto de 2005

O antigo prédio que abrigava a Câmara – que hoje funciona na Rua XV de Novembro, uma das principais ruas do Centro da cidade – assim como outras construções localizadas no entorno da estação, estão hoje em ruínas. Toda essa área, que incluía também trechos da antiga área residencial elegante do fim do século XIX, está

hoje degradada, com um número bastante elevado de sobrados abandonados, como mostram a seguir as fotos atuais no local.



Figura 26: Sobrados em estado precário nas proximidades da Estação Ferroviária, na Rua do Comércio, no Bairro do Valongo

Foto tirada pela autora em 28 de agosto de 2005



Figura 27: Casa na Rua Sen. C. Otoni, no Bairro do Valongo, em estado de deterioração avançada

Foto tirada pela autora em agosto de 2005

O surgimento em Santos dessas áreas deterioradas, bem como dos cortiços na zona central no final do século XIX, foi concomitante aos primeiros indícios de segregação espacial:

Se a expansão da cidade e a concentração de trabalhadores ocasionou inúmeros problemas, a segregação social impedia que os diferentes estratos sociais sofressem da mesma maneira os efeitos da crise urbana, garantindo à elite áreas de uso exclusivo, livres da deterioração, além de uma apropriação diferenciada dos investimentos públicos (Bonduki, 1998, p. 20).

A procura por localizações, pelos que não conseguiram ter acesso às moradias em áreas mais nobres, de fácil acesso aos pólos geradores de renda e emprego, fez com

que os cortiços sobrevivessem como alternativa de habitação, mesmo que os espaços compartilhados entre habitação de baixa renda e atividades portuárias e retroportuárias significassem inúmeros problemas decorrentes dos impactos que essas atividades impunham ao seu meio, como por exemplo, o transporte de cargas perigosas ao longo do sistema viário aí inserido; conforme assinala Carriço (2002) a maneira como se deu a manutenção de qualidade de vida nas áreas predominantemente habitadas pelas classes de alta renda, e como as camadas populares foram circunscritas às áreas de uso misto, com os inconvenientes da convivência diária com a atividade portuária – tráfego pesado, ruídos, poluição atmosférica, etc., teve relação com a capacidade da elite em influir ou, até mesmo, buscar controlar o aparato técnico de planejamento e o poder político local, de forma a legislar em seu próprio benefício (*id.*, p. 156).

Assim como em São Paulo, proibiu-se em Santos a construção de cortiços nas áreas ocupadas pelas elites, que correspondiam a orla praiana e regiões saneadas pelos canais de Brito. A preocupação crescente com o higienismo se materializou nas legislações e preceitos urbanísticos, favorecendo a segregação espacial das classes sociais no espaço santista. Esse tipo de intervenção no território popular complementava o projeto urbanístico municipal de construção de uma nova imagem pública para a cidade, aquela de um cenário limpo e ordenado que correspondia à respeitabilidade burguesa com a qual a elite do café se identificava (Rolnik, 1997, p. 37). Mas enquanto se construía uma “cidade” para o progresso, aumentava-se o número de habitações precárias e de vários trechos deteriorados na antiga zona central<sup>34</sup>.

### ***Os canais de drenagem***

---

<sup>34</sup> O quadro caracterizado pela degradação a que trechos da área antiga residencial no Grande Centro Comercial de Santos foram submetidos ao longo do tempo, a exemplo de outras áreas também consideradas nas demais regiões metropolitanas brasileiras, é objeto de muitos estudos das realidades urbanas. O fenômeno da deterioração urbana é estudado dentro de uma perspectiva que o considera como uma das contradições geradas a partir da reprodução do espaço urbano sob égide do sistema capitalista.

Diversos canais de drenagem e captação das águas de chuva foram construídos no princípio do século XX para viabilizar o desenvolvimento da malha urbana nessas novas áreas saneadas da cidade. Sob a coordenação do engenheiro sanitarista Francisco Saturnino Rodrigues de Brito, o plano de saneamento da cidade incluiu a construção de nove canais<sup>35</sup>, que apresentaram soluções inovadoras, além de todo o sistema de esgotos e saneamento das áreas insalubres, desde a coleta até a destinação final do esgoto através do Emissário. Com o início das construções em 1905, o sistema básico estava pronto em 1912. A rede compreendia 88 quilômetros, incluindo dez estações elevatórias e um emissário para descarga no mar, na Ponta do Itaipu, da ordem de 11,5 quilômetros (ASSECOB, 1986, p. 56). O plano de saneamento de Saturnino de Brito representou muito para a cidade segundo Andrade:

Sem dúvida, com o plano de saneamento, melhoramentos e extensão que Saturnino de Brito elabora e implanta em Santos, mesmo não tendo sido realizado em todos os seus aspectos, não apenas temos a construção de uma cidade moderna, mas também a aplicação de princípios urbanísticos revolucionários para a época, onde o passado colonial da cidade desaparece em nome de um futuro marcado pela higiene e progresso, que influenciará decisivamente o desenvolvimento do planejamento urbano no Brasil (Andrade, 1991, p. 63).

Os canais foram ladeados por largas avenidas que estruturaram o espaço intra-urbano santista, criando condições para que a cidade suportasse o adensamento

---

<sup>35</sup> A primeira inauguração dos canais de drenagem ocorreu em 27 de agosto de 1907, eliminando-se o Rio dos Soldados; o Canal 5 foi o último a ser inaugurado, em 1927 (Carriço, *O Plano de Saturnino de Brito para Santos: urbanismo e planejamento urbano entre o discurso e a prática*, publicado no site do Canais de Santos).

populacional da primeira metade do século XX; a forma de saneamento representada pelos canais contribuiu, pois, para consolidar uma lógica de evolução urbana caracterizada por grandes avenidas, definindo a forma como a cidade se desenvolveria. Assim, a Santos moderna já nascia com uma completa rede de infra-estrutura, que foi então implantada no espaço urbano nacional.

A figura a seguir traz uma representação dos canais 1 ao 4, que ligam o centro à orla:



Figura 28: Os canais de ligação entre a área praiana e o centro

Fonte: Site dos Canais de Santos

A foto atual a seguir mostra o canal 4 com a praia:



Figura 29: Foto atual do Canal 4 com a praia do Boqueirão ao fundo

Foto de Silvio Bergamini reproduzido no *site* da cidade de Santos

Segundo Carriço (*Id.*), pode-se avaliar o conjunto de obras e melhoramentos urbanos implantados por Brito:

Embora Villaça (1999) considere o sanitarismo categoria de urbanismo à parte, não há como não identificar na proposta de Brito elementos de embelezamento que caracterizavam esta fase do urbanismo e em muito transcendiam à necessidade de erradicar as epidemias. Tratava-se de um projeto extremamente detalhado, ocupando-se desde a largura das vias, estabelecendo recuos e desenhando os equipamentos sanitários internos aos imóveis (...) a face mais marcante do projeto foram os canais de drenagem, que garantiram a extensão da cidade sobre uma área particularmente frágil,

do ponto de vista ambiental, evidenciando o uso da tecnologia pelo homem para adaptar o espaço natural, e pela complexidade exigida pela crescente interferência das esferas de governo nesse processo.

As obras dos canais contemplavam os interesses de um dos circuitos locais de acumulação, formado por construtores e loteadores. Este binômio entre infra-estrutura e loteamento, com sólido apoio na Câmara Municipal, obteve enormes benefícios dos trabalhos empreendidos por Brito nos primeiros anos de sua permanência na cidade, demonstrando que no início da atuação do engenheiro na chefia da Comissão de Saneamento, suas propostas amalgamavam os interesses de distintas esferas de acumulação de capital (Carriço, *id.*), e nas leis coercitivas da competição que prevê inovações constantes (Somekh, 1997, p. 39), pois nenhum projeto de transformação social, nem mesmo a questão social, estava presente nas ações dos urbanistas no plano de saneamento da cidade, que, antes eram muito mais permeadas por questões concernentes à melhoria de lucratividade do solo urbano. Nesse sentido, o urbanismo modernizador implantado através do plano de saneamento, melhoramentos e extensão que Saturnino de Brito elaborou e implantou em Santos se enquadrava claramente no projeto de acumulação de capital, em uma esfera onde o espaço urbano produz valor.

Com as obras de saneamento, que incluíam a necessária construção dos canais sendo realizadas e à medida que o comércio do café e seu movimento portuário se tornavam os principais do país, entrou Santos para o século XX com todos os recursos necessários para a grande expansão que faria nas décadas seguintes; como resultado tanto do saneamento da cidade como do crescimento portuário e comercial, verificou-se em Santos um vertiginoso crescimento populacional. De acordo com o Censo Municipal, no período de 1890 a 1913 a população passou de 13.012 para 88.967

habitantes, o que correspondeu a um crescimento de 584%, destacando-se a expansão em direção à orla praiana<sup>36</sup>. A cidade também cresceu em termos espaciais.

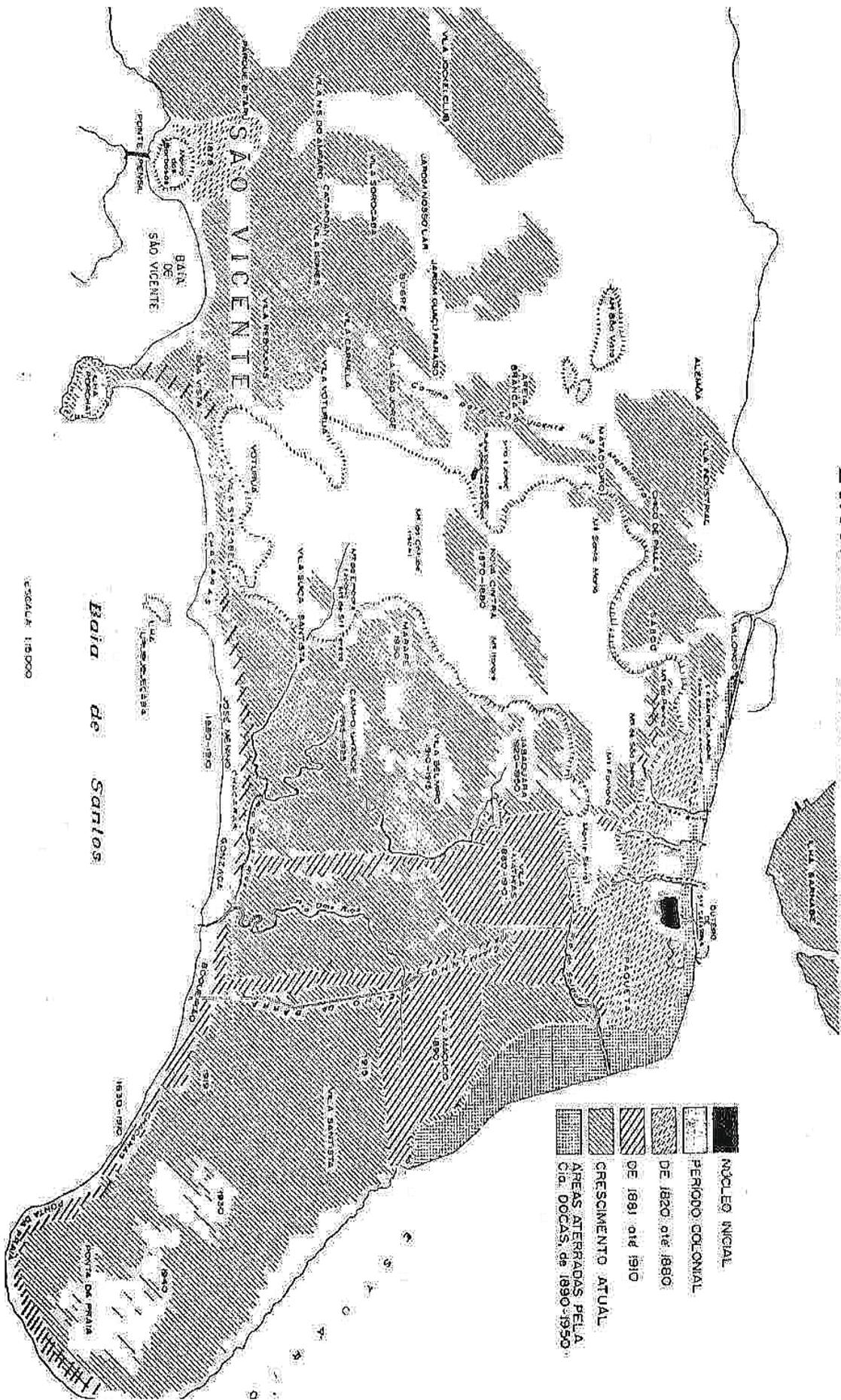
### ***A formação dos bairros no entremeio da zona praiana e o centro***

Enquanto novos bairros se formavam na expansão da cidade, outros, como os localizados no núcleo central e em as áreas contíguas a ele, redefiniam suas funções. A seguir a Carta de expansão urbana do município reproduz o mapeamento da parte insular do município santista com a delimitação e os períodos de formação dos bairros no processo de expansão da cidade.

---

<sup>36</sup> Dados do IBGE obtidos em Barbosa, 2000, p. 36.

# SANTOS E SÃO VICENTE EXPANSÃO URBANA



	NUCLEO INICIAL
	PERÍODO COLONIAL
	DE 1800 até 1880
	DE 1881 até 1910
	CRESCIMENTO ATUAL
	ÁREAS ATERRADAS PELA Cid. DO CAS. de 1890-1950

### Figura 30: Carta da expansão urbana de Santos

Fonte: Coletânea *A Baixada Santista: aspectos geográficos*

Aos poucos, diversos bairros vão surgindo no entremeio das Vilas Matias e Macuco (zona central) e as zonas praianas e se anexando gradativamente às partes já urbanizadas da cidade. São eles: Vila Belmiro (1910-15), Campo Grande (1915-25), Vila Santista (1915-25), Marapé (1930-40), Ponta da Praia (1930-50) e Jabaquara (1920-50)<sup>37</sup>. Até a década de 1940-50, todos esses bairros eram predominantemente proletários, sendo ocupados na sua maioria por trabalhadores do porto, ensacadores de café, empregados da Cia. City<sup>38</sup>, do terminal ferroviário, da construção civil, etc.

No entanto, a partir da década de 1940-1950, conforme registra Araújo Filho (ibid., p.36-8) segmentos da classe média vão tomando conta daqueles bairros até então eminentemente proletários, principalmente no Campo Grande, Vila Belmiro e Vila Macuco e o entremeio das Avenidas Ana Costa e Conselheiro Nébias, e em consequência, determinou como que uma migração das famílias proletárias para outros trechos da ilha. As áreas de morros e de várzeas – Penha, Fontana, Nova Sintra (área dos morros) e Chico de Paula, Areia Branca e Matadouro (as áreas de várzeas) –, porém de além-Maciço Santista, até então, fracamente povoadas, transformaram-se, pois, em densos bairros operários:

Como se tornasse difícil a aquisição de terrenos na planície, em virtude da penetração da classe média em áreas até então nitidamente operárias (Campo Grande, Macuco, Marapé), e as áreas vazias ficassem a muita distância do centro comercial, houve uma como que

---

<sup>37</sup> Os períodos de formação desses bairros estão assinalados na carta de expansão urbana.

<sup>38</sup> A City Improvements Company de Santos administrava os serviços públicos de bondes, luz, energia, gás, água e esgoto.

invasão das áreas ainda desocupadas dos morros, agora em encostas voltadas para os bairros residenciais da planície, isto é, voltadas para os lados do mar, ou nos topos de alguns morros, mais propícios à moradia (...). Não só superlotaram [os novos moradores] certas áreas, como desmataram outras que não permitiam construções. E as conseqüências não se fizeram por esperar: os escorregamentos tornaram-se freqüentes, com as chuvas de verão, com graves prejuízos para os moradores, inclusive para os que habitam nos sopés dos morros atingidos (Araújo Filho, *ibid.*, p. 46).

A migração das classes operárias para os morros – expulsas em decorrência do movimento de chegada da classe média nos bairros situados no entremeio da orla e do Centro – promoveu uma completa transformação na população dos morros, não só em quantidade, como em nacionalidade. Os ibéricos foram sendo substituídos pelos brasileiros, particularmente nordestinos, que vieram substituí-los nos árduos trabalhos do porto, da construção civil, etc. Reordenaram-se, assim, os espaços urbanos no município, que teve, a partir desse momento, seus limites expandidos, transformados e essas áreas adquiriram novos usos.

A substituição de classes naqueles bairros de entremeio às zonas praianas e o centro da cidade, ocupados até então por famílias proletárias, pela classe média provocou uma substituição na paisagem residencial dessas áreas: os antigos chalés de madeira, assentados sobre pilares, ou casas de alvenaria, mas com porões habitáveis e fachadas junto à calçada, pertencentes às famílias dos operários, foram sendo substituídos por bangalôs ou residências mais amplas, à medida que a substituição de classes ia gradativamente ocorrendo e conforme os melhoramentos nas respectivas ruas iam também se ampliando e abrangendo novas áreas, como a oficialização e

pavimentação de ruas, a abertura de valas, e a extensão dos meios de transporte, com facilidades oferecidas pela antiga Cia. City. A reconfiguração espacial nessas áreas urbanas revelou a formação como que um processo de “gentrificação” antecipado, definido pela substituição de uma classe operária por uma de classe média, e também destacou o componente estético desse processo, a exemplo das transformações no uso e na ocupação dos lotes urbanos.

Além da questão da segregação, no processo de formação dos bairros, a administração pública não se fez presente em todos eles de forma igualitária, pois os bairros e as vilas que se foram formando a leste e a oeste da ilha apresentaram nítidas desigualdades entre si:

Enquanto na parte oriental, a expansão foi-se fazendo dentro de certa diretriz administrativa, onde tanto a Prefeitura como a Comissão de Saneamento iam seguindo de perto as áreas em crescimento, na parte ocidental houve como que um tumultuamento na ampliação do sítio urbano, onde os loteamentos de terrenos e as formações das ‘vilas’ não obedeceram às posturas municipais. Contudo, o poder público de Santos não se fez presente nessa expansão, a não ser para a cobrança dos impostos. De fato, percorrendo-se “ruas” e “avenidas” dos bairros de Chico de Paula, Matadouro e Areia Branca no município de Santos, (...), ver-se-á, logo à vista, que de urbanizado só há o casario agrupado e cada vez mais se adensando, num arruamento pré-estabelecido, mas completamente abandonado, sem quaisquer melhoramentos públicos, cujos serviços não podem acompanhar o avanço dos loteamentos (...), por falta de diretrizes administrativas firmes dos poderes públicos e que hoje [segunda metade da década de 1960] não podem mais pôr-se

em dia com a organização daquele crescimento (Araújo Filho, 1965, p. 22).

Tais fatos demonstram como no *espaço intra-urbano*, as *diretrizes* de ocupação fazem mover a cidade<sup>39</sup>, influenciando no processo de formação dos espaços urbanos, favorecendo a implantação de serviços públicos e infra-estrutura urbana em certas áreas intra-urbanas em detrimento de outras. Desde o início do século XX, conforme retrata Gambeta, o delineamento classista dos bairros já era perceptível:

O delineamento classista dos bairros era claro já no início do século [XX], talvez até mais evidente do que em nossos dias, quando tais limites muitas vezes parecem borrados. Distinção geográfica que não transparecia somente nas fachadas das casas. Era igualmente denunciada pela diferente topografia e saneamento do solo, pela distribuição desigual dos serviços urbanos (iluminação, calçamento, água, esgoto, gás, coleta de lixo, bonde, telefone, ajardinamento e correios) e pelas distâncias guardadas em relação a indústrias e ferrovias. (...) O mesmo processo que introduzia melhoramentos públicos [a exemplo do belo cartão postal em que se transformou o espaço urbano da orla, com jardins à beira mar, os maiores do mundo, construídos em meio a largas avenidas e prédios elegantes], elegia os excluídos desses benefícios (Gambeta, 1991, p. 25).

---

<sup>39</sup> As diretrizes originam-se de diferentes modos, seja por determinação política, seja em função da iniciativa espontânea de grupos pioneiros, em busca de uma situação propícia a seus objetivos, ou ainda, como decorrência da fixação de grupos que, ao longo de um período significativo, utilizaram habitualmente determinados pontos territoriais e as mesmas rotas de deslocamento ou os mesmos percursos (Moraes Neto, 1999).

A configuração sócio-espacial consolidada na cidade no período pós-segunda guerra pode ser assim delineada: de um lado, a classe média em ascensão se dirigiu para a orla, fazendo surgir bairros equipados com uma completa rede de infra-estrutura urbana, onde antes existiam apenas terrenos inexplorados. De outro, o que se poderia chamar de pobres mais tradicionais, permaneceram no Macuco, Valongo, Vila Nova, Paquetá e adjacências e as camadas de média renda ocuparam os terrenos no entremeio dessas duas áreas (turística e central). Os trabalhadores, na sua maioria, migrantes nordestinos<sup>40</sup>, por sua vez, provocaram aumento populacional nos morros e no extremo da ilha, onde se instalaram nos terrenos alagadiços situados entre o maciço e o estuário, no caminho para São Vicente. Reordenaram-se, assim, os espaços urbanos no município, que teve seus limites expandidos e as áreas adquiriram novos usos.

A reordenação dos espaços promoveu uma intensa movimentação interna da população, de caráter involuntário, e em decorrência, uma constante transformação do perfil sócio-demográfico dos subespaços santistas. O fenômeno da segregação sócio-espacial apareceu no contexto de cidades do mundo ocidental que cresceram no modo de produção capitalista constituído pela sociedade de classes; implica o deslocamento incessante da população e compõem um dos aspectos das dinâmicas do espaço urbano contemporâneo.

Cabe ainda assinalar que a procura por espaços disponíveis nos municípios vizinhos a Santos provocou um movimento altamente pendular em direção a São Vicente, Praia Grande e o distrito de Vicente de Carvalho, no Guarujá, que adquiriram características de cidades-dormitório, formando intensa *conurbação* entre si, só prejudicada pela presença de restrições de ordem física, que os impedem, aqui e ali, de apresentar uma mancha urbana contínua, além da permanência da presença dos cortiços

---

<sup>40</sup> Por essa época os migrantes já haviam substituído os imigrantes nos árduos trabalhos na construção civil e no porto.

em trechos deteriorados de área urbana no centro e regiões próximas a ele, que por se localizarem próximos à zona portuária, que se estende ao longo da porção norte e nordeste da ilha, compartilham ainda o espaço com atividades portuárias e retroportuárias.

Analisando-se a distribuição espacial por anéis no território santista, como no modelo espacial de Burgess, a segregação manifesta-se de modo mais marcante na localização das elites empresariais, constituídas, sobretudo, pelo segmento de pequenos e médios empresários <sup>41</sup>, na orla e em áreas mais próximas à faixa costeira e zona turística – nas metrópoles oceânicas este fenômeno é mais evidente, pelo próprio poder de atração que exercem as orlas praianas sobre as classes mais abastadas; são nesses espaços minoritários do território municipal que as camadas de mais alta renda da população se concentram, procurando atrair para essas localizações a parte mais significativa dos investimentos públicos, “construindo em torno de si uma satisfatória e, por vezes, redundante rede de infra-estrutura e serviços” (Carrizo, 2002, p. 197), moldando, assim, determinados territórios na cidade; por outro lado, as classes de menor renda distribuem-se pelo restante do território, em localizações não dotadas da mesma infra-estrutura e de serviços adequados<sup>42</sup>.

### *Os chalés*

O chalé, pela necessidade das classes populares, acompanhou a expansão de Santos em direção à praia; expulsos pela Comissão Sanitária, pelas epidemias do porto, os trabalhadores procuraram

---

<sup>41</sup> Cabe mencionar que, do conjunto de chefes de famílias, o maior percentual no município era de trabalhadores ligados ao comércio e serviços (90,2%), segundo dados do Ministério do Trabalho em 1997 (extraídos de Carrizo, 2002, p. 13), o que confirma seu perfil de cidade terciária, onde os setores de comércio e serviços, inclusive informais, crescem acentuadamente.

<sup>42</sup> Na obra de Carrizo (2002) sobre a Baixada Santista, encontra-se importante contribuição para o entendimento das relações existentes entre a segregação espacial e a regulação urbanística

algum lugar para morar. Entre o centro e a orla marítima, (...), havia vasta área plana, coberta de capinzais. Os terrenos abundantes e baratos eram vendidos em prestações ou mesmo alugados. (...) sua multiplicação [dos chalés] mostrou que houve, [num plano popular] uma acumulação do tipo capitalista que explica sua existência, reprodução e melhoria (Andrade, 1989, p. 220-225).

Os chalés surgiram no cenário de Santos como alternativa da população pobre quando dos processos de demolições e condenações dos cortiços; esse tipo moradia foi aumentando conforme a cidade crescia e as edificações se multiplicavam: de 1407 edificações em 1872, chegavam a 10.578 em 1913; os casebres, ou chalés de madeira, que nem apareciam até 1891, registram o número de 1697 em 1913:

Tabela B: Edificações

Natureza das edificações:	1872	1891	1913
1 pavimento	1160	2416	8314
2 pavimentos	229	224	520
3 pavimentos	18	14	47
Casebres	-	-	1697
Total	1407	2654	10578

Fontes: Recenseamento da cidade de Santos, 1913, p. 89 e Relatório da Câmara Municipal de Santos, 1891<sup>43</sup>

Os casebres são geralmente identificados com os chalés de madeira de aspecto rústico, encontrados em vários pontos da cidade ainda hoje<sup>44</sup>. Sobre os chalés, Caldatto (1998, p. 39) também observa que:

O chalé aparece no cenário urbano de Santos, no final do século XIX, como obra da população de baixa renda para solucionar o problema

<sup>43</sup> Dados obtidos em Silva e Gitahy, 1996, p. 88 (*transcritos por* Lanna, p. 120).

<sup>44</sup> Em Carriço (2002, p. 10) há uma foto atual de um chalé localizado no Bairro Ponta da Praia. Outros chalés presentes na cidade possuem basicamente as mesmas características.

habitacional que atingia milhares de trabalhadores. A proibição dos cortiços, vistos como uma ameaça à saúde pública, nesse momento, levou boa parte de seus moradores a se deslocarem para outros locais do território, preferencialmente onde o solo urbano tivesse pouco valor. Iam se arranjando dentro do possível, cada um a seu modo, na luta para conseguir um abrigo. A moradia de madeira, obra de baixo custo e rápida execução, passou a ser a forma encontrada pelos excluídos para a solução imediata do seu problema.

Nessa época, a construção de casas de alvenaria para a população trabalhadora era um assunto amplamente discutido, pois se apresentava como forma de atenuar o quadro marcado pelo aumento dessas sub-moradias. Em 1912, criou-se a Companhia Construtora de Santos, sob a direção de Roberto Simonsen. Esta, em 1914, se transformou na Companhia Santista de Habitações Econômicas que tinha como objetivo construir e explorar habitações operárias e terrenos para revendê-los como lotes urbanos.

Todos os sobrados deveriam ter quarto, sala, cozinha, instalações sanitárias e terraço. No entanto, a Companhia construiu na Vila Belmiro apenas 8 das 500 moradias previstas no contrato estabelecido com o município e mesmo assim, em 1917, o diretor da Companhia anunciou que esta estava desistindo da construção dessas habitações alegando que a remuneração não era compatível com o capital que havia sido empregado. Ao mesmo tempo, denunciou a construção de 572 chalés, fora das exigências legais em torno da Vila Belmiro e fazendo, portanto, concorrência desleal com o seu empreendimento, informando ainda que<sup>45</sup>:

---

<sup>45</sup> Reproduzido em Maria Leonor F. R. Loureiro, Santos na virada do século: o ordenamento possível, 1993, p. 40 *apud* Lanna, 1995, p. 129.

Apesar de existirem na Vila Belmiro habitações com cinco peças, com preço a partir de \$ 60 000 réis mensais, nunca foram elas habitadas por operários propriamente ditos, mas sim por elementos da classe média, os operários de casaca (...) a classe trabalhadora propriamente prefere habitar casinhas de madeira em pleno campo, livre da ação disciplinadora da higiene e do fisco.

Concomitante a esse quadro, surgiram palacetes e mansões bem equipadas, localizadas em áreas nobres e, sobretudo junto às praias. “O mesmo Roberto Simonsen construiu, na região saneada pelos canais de Brito, bairros-jardins com confortáveis e pitorescas vilas, isoladas dos limites do terreno e com lotes maiores que alteravam a tradicional subdivisão dos quarteirões<sup>46</sup>”.

### ***O aspecto fundiário e a periferização***

Com a extraordinária expansão urbana a partir de 1940, decorrente da fase da industrialização e do turismo balneário, Santos teve alargadas ainda mais as áreas residenciais pobres. Para atenuar o problema do crescente déficit habitacional decorrente da chegada de trabalhadores pobres em Santos, muitos deles atraídos pelas oportunidades de emprego nos árduos trabalhos do porto, da construção civil e de outras frentes, surgiram, a partir da década de 1950, os conjuntos habitacionais<sup>47</sup>. Foram vários empreendimentos desse porte na Baixada Santista:

---

<sup>46</sup> *Idem*, p.130.

<sup>47</sup> As literaturas sociológica e urbanística dos anos 70 e 80 caracterizam grande parte das periferias metropolitanas brasileiras como sofrendo uma total ausência do Estado, a não ser pelos empreendimentos habitacionais implantados a partir do final dos anos 50 (Kowarick, 1979; Bonduki & Rolnik, 1982).

A partir da década de 1950, os conjuntos habitacionais, fossem os de unidades uni-familiares, fossem os de edifícios de apartamentos, passaram a ser a alternativa oficial de enfrentamento do crescente déficit habitacional (...) como os conjuntos da Companhia Santista de Habitações Econômicas, Fundação da Casa Popular, dos IAP e, posteriormente do BNH, COHAB Santista e prefeituras locais. Nos municípios da RMBS foram erguidos conjuntos como: Tancredo Neves, em São Vicente; Costa e Silva, Estivadores, Dale Coutinho e Athiê Jorge Cury, Na Zona Noroeste de Santos. Em Santos, o empreendimento mais importante surgiu a partir de 1967, ano que uma concorrência pública para desenvolver o projeto habitacional em área hoje pertencente ao bairro da Aparecida permitiu a construção do “Conjunto do BNH”, como é hoje conhecido. O conjunto conta com 2.800 unidades, além de estarem previstos “jardins e parques para os filhos dos trabalhadores”, nas palavras do arquiteto Oswaldo Corrêa Gonçalves, autor de seu projeto (Carriço, 2002, p. 59).

No entanto, nem em Santos, nem nos demais municípios da RMBS esses conjuntos foram suficientes para absorver a grande quantidade de mão de obra que chegava à região. Na verdade, grande parte dessas unidades foram adquiridas pela classe média, pois os trabalhadores das classes mais pobres não possuíam condições financeiras para se habilitar ao financiamento, contribuindo, assim, para o aumento das ocupações irregulares e indiscriminadas nas encostas, várzeas e mangues.

Nos municípios de Santos e Baixada “as soluções oficiais” para o enfrentamento do problema da falta de moradia para a classe trabalhadora se caracterizavam pela construção dos conjuntos habitacionais, “sempre em número insuficiente” e por outro lado, “as alternativas extra-oficiais”, pela tolerância com a ocupação desordenada desses

territórios. A alternativa real assim delineada foi então um agravamento do processo de ocupação desordenada – iniciado no período *desenvolvimentista*, principalmente logo no pós-guerra que inseriu o município de Santos e região na era industrial paulista.

Essa omissão do poder público na expansão dos loteamentos clandestinos, como reconhece Bonduki (1998, p. 288), fazia parte de uma estratégia para facilitar a construção da casa pelo próprio morador que embora não tivesse sido planejada, foi se definindo na prática, como um modo de viabilizar uma solução habitacional ‘popular’, barata, segregada, compatível com a baixa remuneração dos trabalhadores e que, ainda, lhes desse a sensação, falsa ou verdadeira, de realizar o sonho de se tornarem proprietários. Segundo analistas da realidade urbana, as implicações dessa omissão eram onerosas para o município em termos de custo da urbanização, transportes e infraestrutura que esse tipo de ocupação irregular acabaria gerando ao próprio município: “A cidade de crescimento ilimitado é um mal. Quanto maior, mais cara a sua administração per capita” (Moraes, 1942, p. 113, *citado por* Bonduki, 1998, p. 94); esse modelo de expansão periférica sofria críticas, mesmo que “equacionando o acesso a casa própria” por aqueles que percebiam esse real significado em termos de deseconomia urbana (Bonduki, 1998, p. 94) e em termos ambientais também: “Análises realizadas ainda nos anos 30 e 40 [do XX], em eventos como o I Congresso de Habitação e as Jornadas de Habitação Econômica, previram o desastre futuro, que se manifesta hoje sobretudo na depredação ambiental e dificuldade de deslocamento” (id., p. 320).

Sobre o fenômeno do loteamento do tipo irregular nas metrópoles brasileiras, pode-se ler em Bonduki:

A despeito dos evidentes e conhecidos problemas que esse modelo de ocupação (ilegal clandestina, antiurbana, insalubre, precária e contrária aos princípios da técnica urbanística) trariam para a cidade

no futuro, formou-se uma espécie de conluio branco entre loteadores, compradores, Executivo, Legislativo e Judiciário para não se criar empecilhos ao livre desenvolvimento desse tipo de empreendimento. A liberdade com que se processou, durante décadas, a transformação, sem projeto nem obras, de glebas rurais em lotes teoricamente urbanos, foi decisiva para a difusão do sistema de auto-emprego (...). A omissão do poder público na expansão dos loteamentos clandestinos fazia parte de uma estratégia para facilitar a construção da casa pelo próprio morador que embora não tivesse sido planejada, foi se definindo na prática, como um modo de viabilizar uma solução habitacional ‘popular’, barata, segregada, compatível com a baixa remuneração dos trabalhadores e que, ainda, lhes desse a sensação, falsa ou verdadeira, de realizar o sonho de se tornarem proprietários (Bonduki, 1998, p. 286-88).

Exemplos típicos desse tipo de ocupação surgiram nas áreas inundáveis e grande parte das áreas de morros em Santos e demais cidades da Baixada como alternativa de *localização* para os segmentos da população de baixa renda:

Em geral são áreas sujeitas à ação da maré, ou mesmo sobre os canais do estuário, em que a população mais pobre ergueu suas palafitas. São também as encostas dos morros, desta vez mais distantes do centro de Santos, a serem ocupadas por populações que não detinham a técnica para construção nesses sítios. Também nesse período [desenvolvimentista] o cortiço subsistiu como tradicional forma de moradia para estas classes (Carriço, 2002, p. 62).

O processo de ocupação desordenada em grande parte dos territórios dos municípios da RMBS esteve ligado à grande valorização dos imóveis santistas, principalmente na Zona Leste desse município, razão pela qual o processo de ocupação desordenada em Santos só não foi maior em função da proliferação dessas habitações subnormais nos municípios vizinhos a Santos; com a expansão dos municípios vizinhos a Santos – que exerciam um menor controle da ocupação territorial –, os municípios de São Vicente, Praia Grande e o distrito de Vicente de Carvalho, no Guarujá, adquiriram características de cidade-dormitório, formando intensa conurbação entre si, só interrompida pelas restrições de ordem física, que impediram a presença de uma mancha urbana totalmente contínua:

Esses municípios [vizinhos a Santos] exerciam menor controle da ocupação do território e nestes proliferou a indústria dos loteamentos clandestinos e irregulares, a exemplo do processo ocorrido na Região Metropolitana de São Paulo, sobretudo nas áreas de proteção aos mananciais (Carriço, 2002, p. 61).

Segundo dados do IBGE (*transcrito em* Carriço, 2002, p. 62), no período desenvolvimentista, a população residente das habitações subnormais dos municípios vizinhos a Santos era constituída, sobretudo por operários do porto, da construção civil, do parque industrial de Cubatão e do setor terciário, na sua maioria, nordestinos<sup>48</sup>; nesses municípios proliferaram as ocupações irregulares e indiscriminadas, principalmente nas décadas de 1970 e 80, que trouxeram um grande adensamento populacional, nos municípios mais centrais como Santos, em função tanto da migração

---

<sup>48</sup> A imigração européia, que havia se reduzido consideravelmente após o período do café, voltou a crescer após a Segunda Guerra, mas em menos intensidade, cessando seu movimento na década de 1960.

que visava o emprego<sup>49</sup>, quanto dos veranistas, que potencializaram o processo de periferização destes municípios:

As favelas se disseminaram pelos municípios de Santos, São Vicente, Cubatão e Guarujá. Além dos morros de Santos e Guarujá e da Serra do Mar em Cubatão, foram invadidos mangues em Guarujá, Cubatão e São Vicente, os diques da Ilha de São Vicente (Zona Noroeste), além das áreas livres na planície. Os diques haviam sido construídos pelo Departamento Nacional de Obras Sanitárias (DNOS) para recuperar mangues e terras baixas e permitir o parcelamento urbano (Serrano, 1991, p.32, *citado em* Carriço, 2002, p. 66).

O processo de fixação dos trabalhadores nas áreas dos morros em Santos em relação às ocupações em outros trechos periféricos, como as áreas de várzeas ou manguezais, quanto à questão fundiária, foi sempre marcado por conflitos. A maioria das glebas dos morros pertencia aos antigos proprietários. A proximidade desses terrenos com o centro, ainda que estivessem quase sem infra-estrutura, garantia uma maior valorização imobiliária. A relação predatória consiste no fato de que os proprietários ameaçam reintegrar a posse, mas acabam fazendo acordos em que o terreno é alugado e a benfeitoria é realizada pelo ocupante:

Esse processo fundiário perverso, até hoje, tem lugar nos morros. As propriedades são geralmente de grandes dimensões. São antigos sítios, anteriormente utilizados para atividades agrícolas ou para a retirada de

---

<sup>49</sup> A expansão do complexo industrial, nos anos 1970 fez com que a grande parte da migração nesta década fosse de migrantes que visavam uma inserção no mercado de trabalho local. Estes eram formados, basicamente por jovens ou famílias em formação e com um número menor de filhos (Jakob, 2003, p. 157).

aterro. Por estarem subutilizadas, em virtude da especulação imobiliária, as populações pobres as foram invadindo paulatinamente. (...) Decorre daí o surgimento do instituto informal do “aluguel de chão”, típico dos morros de Santos. Esses acordos são formas de burla à lei de parcelamento do solo, mas foram tolerados por sucessivos governos municipais que fecharam os olhos para o grave problema social. Os proprietários dessas áreas utilizam seus ocupantes para pressionar o poder público a implantar infra-estrutura nos locais. Assim, vários morros vieram a ser urbanizados, muitos deles com infra-estrutura completa, mas com situação fundiária precária. Ironicamente, os investimentos públicos nessas glebas acabam por valorizá-las e provocar a alta dos “aluguéis de chão” (Carriço, 2002, p. 64).

Esse processo é predatório como explicita Carriço, pois com a valorização espacial decorrente das melhorias urbanas, há a alta dos preços nos imóveis e seus ocupantes muitas vezes sofrem “despejos” e perdem todo o investimento incorporado ao terreno: “Assim, o valor dos investimentos públicos é incorporado ao patrimônio dos proprietários e os investimentos da população de baixa renda também. Esta é a lógica fundiária perversa e tradicional nos morros de Santos” (*id.*, p.65).

Na década de 1960 já se fazia sentir plenamente um dos principais efeitos do zoneamento funcionalista, aplicado desde as primeiras décadas do século, que foi o de ‘empurrar’ a população de mais baixa renda para os morros, municípios vizinhos (Carriço, 2002, p. 145-6) e para a Zona Noroeste, que nessa época já havia se consolidado como grande área de concentração da baixa renda; aos trabalhadores, aos quais não se apresentava outra alternativa habitacional, foram “reservados” os terrenos

mais desvalorizados e distantes, como baixadas ribeirinhas e morros escarpados, desprovidos de serviços, infra-estrutura urbana, amenidades e de espaços adequados de sociabilidade, além de serem de difícil acessibilidade, evidenciando-se a existência de uma geografia social de exclusão da população mais pobre, que acaba por habitar, na maior parte das vezes, áreas degradadas ambientalmente, tendo como característica uma situação fundiária irregular. Essa população acaba sendo obrigada ainda a utilizar várias conduções para o trabalho, arcando inclusive, com elevados custos de transporte.

Em 1980, a população em assentamentos subnormais nas regiões periféricas do município de Santos era de 36.748 habitantes (Dados obtidos em Serrano, 1991, p. 34 *transcritos por* Carriço, 2002, p. 61), para um total de 410. 933 habitantes, segundo dados censitários do IBGE (1980); em 1999 essa população correspondia a 10,61% do total da população do município, segundo dados do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA); os números evidenciam como o consentimento da administração pública com a ocupação irregular e indiscriminada desses territórios foi ‘a alternativa extra-oficial’ encontrada de enfrentamento para o crescente déficit habitacional, quando apenas a ‘medida oficial’ de construção dos conjuntos habitacionais para a população de baixa renda não se mostrou suficiente para atenuar o problema, evidenciando assim que a alternativa real assim delineada foi então um agravamento do processo de ocupação desordenada<sup>50</sup>, caracterizada ainda pelo padrão da auto-construção em favelas ou loteamentos irregulares, que acabou por definir uma solução habitacional popular, segregada e econômica, com a construção da casa sendo realizada pelo próprio morador.

---

<sup>50</sup> A partir da década de 1950, conforme explicitado anteriormente, os conjuntos habitacionais passaram a ser a alternativa oficial de enfrentamento do crescente déficit habitacional; a tolerância com a ocupação desordenada desses territórios, as alternativas ‘extra-oficiais’ e a alternativa real assim delineada foi então um agravamento do processo de ocupação desordenada.

## **CAPÍTULO 5: Formação e verticalização do espaço urbano da orla praiana**

### ***A formação do espaço urbano da orla praiana***

A orla de alto-mar trouxe para as metrópoles litorâneas um traço singular de enormes repercussões políticas, urbanísticas, estético-paisagísticas e culturais. As terras ao longo da orla começaram a ser privilegiadas a partir do final do século passado [referente ao século XIX]. Seus proprietários passaram então a ser detentores de um monopólio e sobre seus preços recaía um enorme componente de preço de monopólio. Sobre tais terras começou a incidir a demanda das burguesias para fins residenciais. Entretanto, sua oferta era restrita, e aqui entraram as condições e possibilidades de deslocamento como elemento que atuava na oferta de terra (Villaça, 1998, p. 181).

O traçado originado a partir do Centro da cidade em direção a orla marítima, constituído pela mudança da elite residencial da área central para a região das praias, ainda no final do século XIX, constituiu o primeiro vetor de crescimento da cidade para além dos limites do Centro Velho e dos bairros contíguos a ele. Houve processos anteriores de expansão urbana, porém não em tal proporção como esse ocorrido durante o ciclo do café. A abertura das avenidas Ana Costa e Conselheiro Nébias foi essencial para que a cidade alcançasse a região das praias, rompendo assim com os limites a que se encontrava restrita desde os tempos de colônia. Tais fatos marcaram a definição de uma rede geográfico-social de produção do espaço, que influenciou na formação de “linhas de força” da paisagem, caracterizadas por essas localizações residenciais de alta renda, que acabaram por orientar o vetor de expansão da cidade em direção à orla, desenhando

já num primeiro momento os traços originais da futura constituição espacial da cidade e uma expansão cujos traços são semelhantes ao modelo dos setores de círculo sugerido por Homer Hoyt (1939,1959), que privilegia o estudo dos padrões de uso de solo residenciais, com enfoque para os movimentos das áreas residenciais de alto padrão na organização setorial de cidades, baseando-se nos principais eixos de circulação urbana e nas áreas com maiores “amenidades”, gerada a partir da *auto-segregação* das classes mais abastadas.

No entanto, conforme observa Araújo Filho (*id.*, p. 34), essa expansão em direção às praias “naturalmente” não se deu de forma contínua: “enquanto se fazia o crescimento dos bairros praianos, à custa da população da classe média e da classe proletária, os mais abastados foram diretamente para a orla praiana, onde, por volta de 1910, quase só havia chácaras de veraneio”, pertencentes em geral aos abastados negociantes ligados ao comércio do café, deixando um grande ‘vazio’ representado por uma área intra-urbana no entremeio do centro e a praia nessa época. A esse respeito, pode-se ler em Andrade (1989, p. 174):

Evidencia-se que havia um enorme vazio entre a cidade e a Barra, que foi sendo preenchido aos poucos. Enquanto isso, a Barra ia sendo ocupada espaçosamente, por casas e chácaras, numa expansão nada tímida. Essa ocupação teve uma divisão social marcada: os abastados moravam nas chácaras, chalés elegantes e mansões, os de classe média ocupavam os bairros mais próximos a cidade: Vila Mathias e Vila Macuco [a ‘cidade’ na época ainda correspondia ao centro velho, aos bairros contíguos a ele e a recém ocupada área praiana].

Aplicando o modelo de setores de círculo de Hoyt para a configuração sócio-espacial descrita em Andrade, evidenciou-se como as classes sociais se distribuíam no território santista já naquela época, onde a preferência da alta renda pelo espaço urbano da orla marítima era nítida. Conforme aponta Villaça (1998), a tendência das classes mais abastadas se segregarem próximo às orlas marítimas, numa única e mesma região da cidade, tem se verificado nas grandes cidades oceânicas como um todo. Segundo o autor, fatores de ordem cultural, associados aos atrativos do sítio natural e a *localização*, têm ditado a espacialização dessa tendência, com a conseqüente valorização das orlas oceânicas.

Ao lado das residências elegantes recém construídas na via costeira, a construção concomitante de grandes hotéis e de inúmeros estabelecimentos voltados ao consumo do lazer nessa região praiana acabou por romper com a antiga lógica de centralidade e de desenho da cidade, trazendo um novo elemento na estrutura urbana de Santos: a nova configuração da cidade seguiu, assim, uma lógica de evolução urbana caracterizada por grandes vias, iniciadas por essas avenidas. Com a chegada das linhas de transporte elétricos para a orla, a ocupação foi se disseminando, inclusive com o surgimento dos bairros praianos. Os primeiros caminhos que definiram o traçado predominantemente espontâneo, a partir de seu núcleo original, no centro da cidade, em direção às praias, promoveram assim o processo de expansão e definição do primeiro estágio da lógica evolutiva do *tecido urbano*<sup>51</sup>, baseada em linhas de crescimento (LeBras, 1993; Castex e Panerai, 1980, 1986, citados em Siveira, 2001).

Os primeiros bondes elétricos circularam em 24 de abril de 1909 e foram decisivos para o desenvolvimento e ocupação das zonas Leste e Noroeste da cidade (Cariço, 2002, p. 54), possibilitando também sua ligação com São Vicente pela orla da

---

<sup>51</sup> A expressão *tecido urbano* é entendida aqui como uma área urbana densamente ocupada e com infra-estrutura de serviços públicos básicos.

praia e pela Zona Noroeste (no caminho pelo centro). Daí em diante, outras avenidas largas surgiram, ligadas por um complexo viário, no centro da cidade, seguindo pelo eixo da Avenida Ana Costa, com saídas para a praia do Gonzaga, bairro residencial nobre e de frequência de turistas de mais alta renda, ou pela Conselheiro Nébias, com saídas para a praia do Boqueirão. A seguir, três momentos da Avenida Ana Costa: em 1915, em 1940, e hoje:

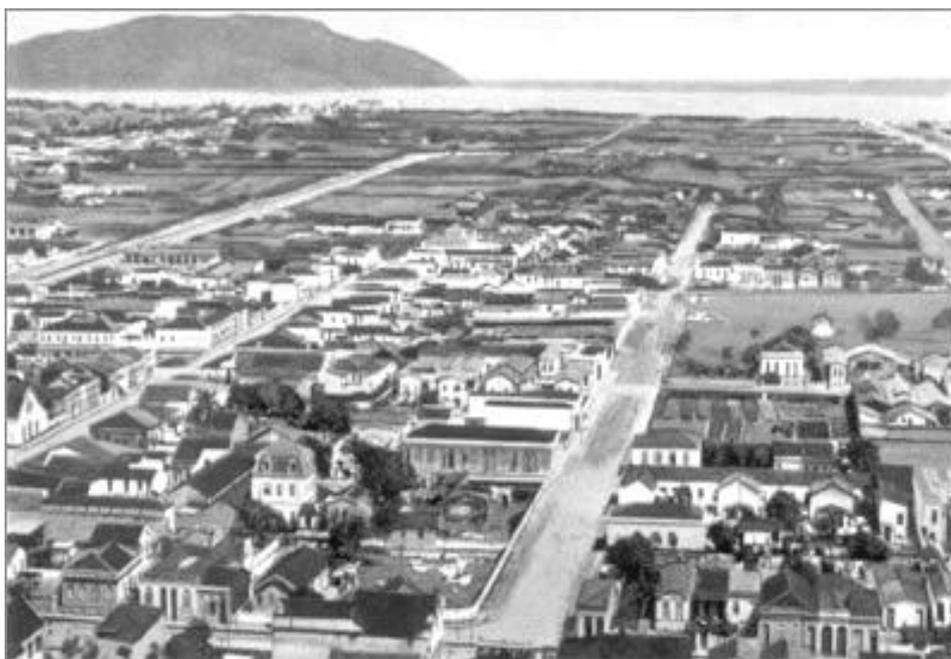


Figura 31: Vista do Monte Serrat em 1915, mostrando o desenvolvimento urbano ao longo das novas avenidas abertas, em direção à praia.

Fonte: Coleção M. Serrat, extraída do sítio da Cidade de Santos

Na foto de 1915, observa-se, em primeiro plano, o caminho que levava à Barra, que viria a ser a Avenida Ana Costa, ainda sendo aberto, com destaque para a largura dessa via, que era enorme para os padrões da época. Na foto seguinte, a avenida em 1940 aparece finalizada, com a cidade já ocupando o território que se estende do Centro até as praias.



Figura 32: Avenida Ana Costa no decênio de 1940.

Fonte: Foto Setur (PMS), extraída do Jornal Eletrônico Novomilênio.

A próxima fotografia mostra a avenida em 2007, ladeada por grandes edifícios, em meio a uma cidade já intensamente urbanizada, onde se avista trecho da verticalização consolidada junto à praia e ao longo da avenida:



Figura 33: Avenida Ana Costa em 2007

Fonte: Extraído do *Diário oficial de Santos em Revista* – Janeiro de 2007, Edição Especial dos 461 anos da fundação de Santos

As chácaras de veraneio foram desaparecendo até meados de 1910, sendo vendidas para aqueles que podiam construir seus palacetes com vistas voltadas para o mar, à medida que se dava a expansão urbana. De acordo com Seabra, os palacetes, que se constituíram no recanto de veraneio dos fazendeiros e comerciante de café:

eram uma réplica em luxo e conforto das residências do planalto. Representavam a possibilidade de satisfação de necessidades de uma classe e seu valor de uso parece ter atingido real significado (...). Os palacetes mais luxuosos localizavam-se nas avenidas Presidente Wilson, Vicente de Carvalho e Bartolomeu de Gusmão, com frente

para o mar. As localizações mais valorizadas eram primeiramente o Gonzaga, nas proximidades da Avenida Ana Costa, depois o José Menino e Boqueirão, nas proximidades da Avenida Conselheiro Nébias (Seabra, 1979, p. 15).

A orla da praia se tornou área perfeita para a construção de residências abastadas, as chamadas ‘mansões da praia’; o padrão dos lotes na orla era diferenciado, com grandes frentes e profundidades (Andrade, p. 200-3). Em poucos anos, conforme registra Araújo Filho (1965, p. 40), quase toda a extensão da praia, do José Menino às proximidades da Ponta da Praia, foi ocupada, formando um conjunto residencial dos mais elegantes de Santos. A instalação de espaços privativos destinados ao lazer ainda em fins do século XIX se deu mais especificamente em trechos do Gonzaga (fim da Avenida Ana Costa), do Boqueirão (fim da Avenida Conselheiro Nébias) e do José Menino, que apresentavam aspectos diferentes das demais áreas residenciais, pois nestes se construíram os chamados Grandes Hotéis da praia ou, então, cassinos, cinemas, clubes, etc. Araújo Filho (1965, *B. S.*, vol. 3, p. 40) destaca, por exemplo, que se tornou célebre o Cassino do Miramar, no Boqueirão, construído ainda no final do século XIX, onde também funcionava um conjunto de diversões voltado aos santistas e aos turistas. Até a década de 1930 esse estabelecimento esteve em funcionamento: “Tornou-se célebre, nos primeiros 30 anos deste século [XX], o Cassino do Miramar, (...), onde um conjunto de diversões se apresentava aos santistas ou aos forasteiros (cinema, rinqe de patinação, salas de jogo, danças, etc.)” (Araújo Filho, 1965, vol. 3, p. 40).

O espaço urbano da área praiana emergiu então, associado a mais nova função da cidade, a do *turismo balneário*<sup>52</sup>; as atividades terciárias tiveram grande impulso e se

---

<sup>52</sup> O turismo, ao contrário do que se considera comumente, não é uma indústria, mas uma atividade vinculada aos serviços, ao comércio e à produção imobiliária. Portanto, trata-se de um segmento

diversificaram, surgiram as redes de supermercados, o comércio e os serviços se descentralizaram da zona central histórica e novos eixos comerciais se formaram, localizados principalmente a caminho das praias, em atendimento às necessidades de consumo das elites que lá se estabeleceram e daqueles que visitavam a cidade periodicamente: “Motivado pela presença dos turistas das camadas de alta e média renda na orla praiana, parcela do comércio, tradicionalmente fixado no centro de Santos, inicia um processo de deslocamento para as praias, com destaque para os ramos de atividades mais identificados com esse tipo de comprador” (ASSECOB, 1984, p. 77). Esses fatos demonstraram como “na consideração do crescimento de uma cidade, o movimento da área de altas rendas é, num certo sentido, o mais importante, porque tende a arrastar consigo o crescimento da cidade inteira na mesma direção” (Hoyt, 1939, 1959, p. 501 *citado por* Eufrásio, 1999, p. 209):

esse fenômeno foi tão marcante que a alta renda construiu, ao longo do século XX, em um bairro da orla – o Gonzaga – um novo centro comercial e de prestação de serviços que atraiu para si muitas das empresas antes instaladas no centro da cidade, de maneira que grande parte da classe média rompeu quase que inteiramente seus vínculos de consumo com esta área (Cariço, 2002, p. 31)

Aí se construiu o Parque Balneário, inaugurado em 1914 e o Atlântico Hotel, ambos localizados no final da Avenida Ana Costa, uma das principais da cidade, na intersecção com a Avenida da orla da praia; já por volta dos anos 1930 os segmentos mais abastados já habitavam em caráter permanente a orla entre o Bairro do Gonzaga e o do Boqueirão, na área denominada Vila Rica; aí, desde o início da ocupação, se

---

preponderantemente terciário, que apresenta diversas interfaces com vários outros segmentos da economia, inclusive de caráter informal (Cariço, 2006, p.189).

definiu um padrão mais requintado de habitação, os sobradões (Seabra, 1979, p. 15-6); nos demais bairros ao longo da orla, a constituição sócio-espacial nessa época podia ser assim apresentada: à frente dos quarteirões ao longo da faixa praiana estavam os palacetes, os hotéis e cassinos. Já na segunda linha de quarteirão, começava a se fixar uma população santista que tudo indica compunha estratos de classe média local, pois apresentavam habitações do tipo médio.

Cabe destacar que para a função balneária já não concorria apenas à aristocracia do café. Uma população urbana constituída por artesãos, profissionais liberais e por um proletariado industrial também para lá se dirigiram nos anos 1930. Esses grupos iriam consumir e estimular de diversos modos a função balneária da cidade. Sobre esses novos quadros que surgiram na sociedade santista, Maria Conceição Tavares (1970), *transcrita em Seabra (1970, p.16)* assinala:

Quando da grande depressão, o país já dispunha de um mercado interno bastante amplo e com uma estrutura industrial que se bem incipiente, possuía já uma relativa diversificação... tem lugar um vigoroso processo de urbanização acompanhado da implantação de infra-estrutura de serviços básicos e do desenvolvimento de uma série de indústrias tradicionais...

Esses distintos grupos consumiam de diversas formas a função balneária na cidade. Assume assim, grande relevância a questão das diversas modalidades de moradia que também emergiram em atendimento a esses grupos; dentre elas, pode-se citar, além dos remanescentes palacetes da aristocracia do café dos que residiam na capital, pensões e hotéis que surgiram em atendimento às necessidades de um segmento representado por artesãos, profissionais liberais e comerciantes; além desses,

contingente de menor poder aquisitivo usavam cabines instaladas na praia. Dessa população flutuante, esses últimos eram os que menos tempo permaneciam na área (Seabra, 1979, p. 16-7).

### ***A verticalização do espaço urbano da orla praiana***

A década de 1940 representou um período de grande dinamismo em Santos, em função do crescimento das atividades portuárias e de comércio e serviços, do surgimento da indústria e da expansão da orla marítima. Como decorrência do crescimento econômico, ocorreu um importante crescimento populacional na região; a cidade cresce, ao longo dessa década, tanto em termos econômicos e espaciais como demográficos: com uma população urbana de 118.896 habitantes em 1940, passa para 198.405 habitantes em 1950, portanto um crescimento de 66,8% (dados obtidos em Lecocq Muller, 1965, *A Baixada Santista*, vol. 2, p.154-7).

A construção da Via Anchieta (a primeira pista em 1947 e a segunda em 1950), representou, antes de tudo, um avanço na qualidade do sistema rodoviário, até então dependente da antiga estrada de mão única, com curvas muito fechadas, dificultando o tráfego de veículos mais pesados, além da falta de segurança, devido às rampas muito íngremes (ASSECOB, 1984, p. 75-6). Até então, o transporte de automóveis e ônibus era feito pela Estrada Caminho do Mar; e o de passageiros era feito pela linha férrea: pela Estrada de Ferro Santos-Jundiaí, alcançava um fluxo de passageiros vindos principalmente do planalto e, pela Estrada de Ferro Sorocabana, um outro vindo do interior. As ferrovias sentiram enormemente o impacto que foi a abertura da Via Anchieta. A esse respeito, escreveu Preste Maia (*transcrito em* Lanna, 1979, p. 44): “No movimento de passageiros a rodovia apresenta a vantagem de levar também o carro que o turista usará nas praias. Aos domingos o movimento já ascende a quase 10 mil

veículos. O espaçamento dos ônibus desceu a 15 minutos e, em contraposição, os vagões da São Paulo Railway passaram a correr vazios”; após a construção da Via Anchieta, a orla passou a dar sinais de que seu espaço urbano tornava-se pequeno, propiciando seu *crescimento vertical*, que começou a assumir as características da cidade que hoje conhecemos.

Com as facilidades do pós-guerra, quanto à importação de veículos e a disponibilidade de combustível e também a construção da Via Anchieta interligando o planalto à Baixada, segmentos da alta e média renda, provenientes da capital e do interior, passaram a adquirir apartamentos de temporada na faixa litorânea de Santos e demais cidades da Baixada, impulsionando o ramo da construção civil; houve então uma substituição dos antigos palacetes pelos edifícios de apartamentos, transformando a paisagem praiana, destacando-se a rápida implantação desse tipo de edificação, dado o esgotamento do espaço disponível para moradia nessa área. Cabe ressaltar que os palacetes, por essa época, já haviam perdido a função residencial de classe abastada, particularmente das elites do café. Com a crise de 1929, que atingiu particularmente o mercado do café, esses palacetes se tornaram, em grande parte, as pensões da praia, que recebiam as famílias da classe média e mesmo da operária do Planalto em seus dias de folga; a disseminação dos prédios de apartamentos, que substituíram como que de improviso os suntuosos palacetes que ali dominavam até a década de 1940, associava-se, assim, ao desenvolvimento da atividade turística no município.

Muitos desses apartamentos passaram então a abrigar uma população flutuante; esses imóveis geralmente permaneciam fechados a maior parte do ano, pois somente nas épocas de férias, feriados ou fins de semana é que eram ocupados pelos seus donos; o apartamento emergiu então como modalidade de alojamento para uma população diferenciada em termos de poder de compra. Diferenciada em princípio, “pelo fato de

poder ter uma segunda residência”, assinala Seabra (1979, p. 19), referindo-se aos extratos médios das camadas sociais na década de 1950, observando que começava a se cristalizar a idéia de que a propriedade de um apartamento para finais de semana e férias garantia uma maior privacidade, conforto, etc., além de que a segunda residência é antes de tudo um imóvel, e como tal, tem sempre seu preço reajustado pelo valor de mercado, sendo portanto, também um investimento.

Com o aumento da demanda pela segunda residência na área praiana, ocorreu na década de 1950, a mais significativa mudança no padrão do uso do solo na área, “devido ao surgimento, às proporções e ao alcance que o fenômeno da segunda residência adquiriu”. Um dado que sugere a importância desses primeiros anos da década de 1950 é que “25,9% dos edifícios que compunham o quadro edificado em 1973 foram construídos até 1955. Abrigando 21,9% do total das habitações de tipo apartamento” (Seabra, 1979, p. 26-7). Esses apartamentos de temporada representaram tanto o mais novo tipo de ocupação das praias quanto o incremento da função turística na cidade, que passou a ser desenvolvida em volume de massa:

As atividades turísticas até então, dependiam da qualidade do transporte, optando os viajantes quase sempre pela estrada de ferro, limitando em decorrência seus deslocamentos na região (...), não possuindo o turismo regional o grande volume de massa que observamos atualmente [década de 1980] (ASSECOB, 1984, p. 77).

A partir da década de 1950, a zona de veraneio e turismo já despontava o desenho espacial que assumiria até fins da década de 1960. Com a crescente procura pela segunda residência na região das praias, houve então uma sensível diminuição da utilização das pensões da orla; mas só o surgimento dessa nova alternativa de

alojamento não seria suficiente, segundo Seabra (1979, p. 30) para explicar a completa decadência das pensões na orla construídas. Para a autora, esse foi um fator que acelerou sua decadência, mas não a determinou; a opção pela segunda residência seria, antes, a materialização de mudanças bastante profundas que já vinham ocorrendo no âmbito da produção desde a década de 1950:

Um dado primeiro a ser considerado é que a pensão como uma unidade econômica de prestação de serviços entrou em desuso. Esse é um fato de ordem geral e não específico da área. As pensões tem sido, via de regra, geridas de maneira artesanal, onde a figura do proprietário, senão dos seus familiares também, misturavam-se à dos hóspedes, etc. (*idem*).

Já o hotel, em contrapartida, devido ao seu caráter ‘empresarial’, o que, em última instância é o que os distingue das pensões que ainda restaram, é sempre uma unidade econômica de maior porte, tanto em termos econômicos como em número de funcionários. Esses tenderam, segundo Seabra (*id.*), historicamente a permanecer, enquanto as pensões, a desaparecer, pois se continua como unidade artesanal não se viabiliza em termos econômicos, principalmente nas grandes cidade, e, se avança no sentido de uma organização empresarial atinge a condição de hotel.

No final dos anos 1940, como apurou Seabra (1979, p. 18), existiam edificações que não eram mais casas térreas ou sobrados, mas de tipo apartamento em edifícios baixos de 2; 3 e até 4 andares, somando um total de 15 edifícios. Ao se iniciar a década de 1950, existiam em toda a zona de veraneio e turismo, dois edifícios com elevador, de acordo com Seabra (1979, p. 26), ou seja, edifícios de porte médio ou alto, os demais eram de estatura baixa, com menos de 4 andares. No entanto, Seabra verificou que o

cadastro fiscal para o ano de 1955 registrava 157 edifícios, significando que mais de cem prédios estariam sendo construídos ao mesmo tempo na região praiana.

A esse respeito, conforme observou Carriço (2002, p. 201), quando o mercado imobiliário vislumbrou nessa época a oportunidade de realizar lucros imensos verticalizando as propriedades junto às praias, “um a um, como dominó, foram alterados índices urbanísticos e classificações de usos, permitindo a plena realização desses lucros”. Favorecendo os interesses imobiliários foram estabelecidas amplas áreas nessa região que compreende a orla e a parte intermediária da Zona Leste no período desenvolvimentista onde era vedado o uso não residencial.

Como exceção, conforme registra Carriço (2002, p. 155), criaram-se núcleos, geralmente localizados na confluência dos eixos viários mais importantes, onde era permitido uso comercial e de prestação de serviços; sendo que no restante da cidade, na maior parte dos morros, Zona Noroeste, centro e bairros próximos a ele, assim como na área portuária, ficavam permitidos os demais usos:

Com esse zoneamento de cunho eminentemente funcionalista garantiram-se áreas de excelência ambiental dentro da ilha, mais afastadas do centro e do porto, e com total acessibilidade para as classes dominantes (...) Dessa forma, ao longo da segunda metade do século, consolidou-se essa divisão espacial da cidade, por classes sociais. A cada nova lei essa divisão foi sendo reforçada, de forma cada vez mais sutil (*idem*).

No entanto, conforme as áreas residenciais junto à orla foram se adensando, a demanda por comércio e serviço aumentou, exercendo-se grande pressão para que se flexibilizasse a separação entre usos residenciais e não residenciais. A solução então

encontrada para dar conta dessa situação, conforme aponta esse autor (*id.*), foi vincular esses usos não residenciais, extensivos às residências, às vias de maior porte, deixando-se as vias locais livres dos “incômodos” do pequeno comércio e dos pequenos prestadores de serviços, como ocorreu, por exemplo, com o Gonzaga. As fotos seguintes mostram um trecho dessa área intra-urbana em dois momentos: o primeira, na década de 1960, e o seguinte, em 31 de março de 2003. É possível visualizar, já na primeira foto, tais características apontadas por Carriço: uma área de comércio selecionado voltado principalmente para o atendimento dos segmentos mais finos da sociedade; o Parque Balneário à esquerda e o Hotel Atlântico à direita. A modificação na organização espacial que se verifica na segunda foto, apenas acentuou o processo de elitização aí presente desde a formação do Bairro do Gonzaga.



Figura 34: Trecho final da Ana Costa com a praia. Foto tirada da Praça da Independência, que na década de 1960 já era o ‘coração’ do Gonzaga

Fonte: *site* da cidade de Santos



Figura 35: Mesmo local da foto anterior, agora em 31 de março de 2003: à esquerda vemos o antigo Parque Balneário. No local, funciona hoje o Shopping Parque Balneário, juntamente com o Hotel Parque Balneário. À direita, ao fundo: o hotel Atlântico, em funcionamento até hoje, com a mesma fachada. Na loja do térreo encontra-se hoje a loja C&A. Ao lado desta, as lojas Drogasil, Mc Donald's, Livraria Siciliano e Lojas Americanas. Na esquina também à direita, encontram-se a sorveteria Itanhaém.

Fonte: *site da cidade de Santos*

O Gonzaga se definiu, pois, tanto como prestador de serviços como bairro residencial fino; aí se localizou desde princípios do XX, todo tipo de serviço que se podia prestar à população flutuante, como cinemas, bares, restaurantes, hotéis, “aliás, os mais luxuosos”, refletindo um processo de *gentrificação*<sup>53</sup> (enobrecimento) mais acentuado que em outros bairros santistas. Por volta dos anos 1960, como indica Seabra (1979, p. 24-5), se transferiu para esse bairro uma agência vinda do centro; o ponto onde se situa a Praça da Independência (local de onde foram tiradas as fotos anteriores) se definiu como centro de prestação de serviços:

---

<sup>53</sup> Termo muito utilizado no campo dos estudos sobre a realidade urbana desde meados da década de 1960, que significa uma revitalização de determinada área para fins de valorização e especulação imobiliária.

Por isso, na Praça da Independência, os edifícios residenciais, sem exceção, tem uma entrada para moradores e são ocupados, ao nível do solo, por estabelecimentos comerciais, bancários, etc. (...). No Gonzaga, tendo em vista o seu fortalecimento como centro de prestação de serviço, (...), o uso comercial mesclou-se ao uso residencial, implicando uma redefinição total do uso do solo, com um maior aproveitamento do solo, pagando, portanto, maiores tributos [fator indicativo de que a terra ganhava preço].

A multiplicidade de estabelecimentos comerciais aumentava com as demandas dos residentes e dos visitantes que vinham em busca do lazer e do turismo, como lojas, escritórios, bancos, clínicas, clubes, restaurantes e bares instalados no pavimento térreo dos edifícios, transformando esse setor do espaço intra-urbano num dos mais modernos da cidade. Essa dupla função se consolidou no Gonzaga.

Entre 1955 e 1973 o número de edifícios aumentou sensivelmente, 74%, segundo Seabra (1979, p. 27), um aumento tanto de edifícios altos como de edifícios médios e baixos; a construção dos edifícios de maior porte era programada em grandes investimentos através dos quais se procurava obter o maior aproveitamento possível do terreno: “Chegou-se até o limite legal de utilização da terra, principalmente em áreas muito valorizadas. Por outro lado o aumento das edificações de porte baixo, os edifícios de 3 e 4 andares estariam ligados evidentemente, a investimentos menores e, inclusive, a um mercado com maiores restrições de consumo, onde a inexistência de elevadores torna muito menor o custo de manutenção”.

Conforme indica Seabra (1979, p. 27-8), os edifícios altos abrigaram quase que exclusivamente a segunda residência e os baixos, quase que exclusivamente, destinaram-se à população local; além do montante de prédios novos, a relação entre o

número de apartamentos por edifício nesse intervalo de tempo também foi alterada: “Havia em 1955 em média, 40 apartamentos por edifício que passara em 1973 para 50 (...). Essa alteração é entendida como parte das estratégias de atuação das empresas [da construção civil] que produzem sobre o solo”, que buscam obter o maior aproveitamento possível do terreno, principalmente em áreas muito valorizadas como a orla marítima:

Essa autora, analisando o setor da construção civil, que em Santos guardava estreita e simbiótica relação com a promoção imobiliária, evidenciou como as características particulares dos imóveis localizados junto ao mar, em determinadas condições, revolucionaram o mercado imobiliário da cidade, produzindo um paredão de edifícios que marcou esse período em sua paisagem de forma indelével (Carrizo, 2002, p. 199-200).

Uma das conseqüências negativas da formação de edifícios contíguos ao longo da orla que estava se formando rapidamente na faixa costeira, foi a perda da qualidade ambiental, com reflexos no aquecimento das cidades litorâneas, pelo bloqueio dos ventos que vêm do oceano, como se referiu Araújo Filho. A advertência com relação a formação dessa “parede de edifícios” já havia sido feita pelo urbanista Francisco Prestes Maia, que, no Plano Regional de Santos, em 1948, por ele elaborado, incluía referência aos reflexos futuros do turismo em grande escala, que principiava já no pós-guerra na Baixada, recomendando medidas rigorosas de ocupação do solo, sobretudo na orla praiana, para evitar a formação de edifícios contíguos, sem recuos e afastamentos, por ele denominada de “muralla dos egoístas” (ASSECOB, 1984, p. 77).

Mas o fato é que, no final da década de 1960, “verdadeira *muralha de arranha-céus*”, passou a cobrir a orla praiana, desde a Ponta da Praia até a Ilha Porchat, em São Vicente (*idem*). A formação desse desenho particular demonstrou como o processo especulativo se sobrepôs ao controle da verticalização, denotando como a regulação do solo urbano funcionou sistematicamente como elemento de reforço aos interesses do mercado; a verticalização desenfreada provocou a saturação e o congestionamento dos serviços urbanos na área, exigindo sua substituição por outros de maior capacidade; em decorrência desse processo de contínua renovação de infra-estrutura e serviços urbanos, esta área permanece em constante estado de obras.

O jogo de forças políticas, favorável às classes de mais alta renda, faz com que os recursos públicos disponíveis para investimentos urbanos sejam canalizados para essa área do espaço urbano já bem equipada, que recebe por vezes uma redundante rede de infra-estrutura e serviços, pouco restando para o atendimento nas periferias que possuem inclusive carência de serviços básicos; sugerindo, nesse sentido, que existe uma intersecção entre as elites econômicas e as elites de poder, tal a influência que aquelas parecem exercer nas decisões de Estado.

Enquanto os recursos investidos na ampliação da infra-estrutura no espaço urbano da faixa costeira em processo de verticalização eram arrecadados de todos os moradores santistas, a valorização imobiliária decorrente desses investimentos era repassada apenas para os proprietários de imóveis localizados naquela área. Como efeito disso, os habitantes das áreas precárias subvencionam a verticalização nas áreas mais valorizadas.

No que se refere ao conjunto das edificações, conforme indica Seabra (1979, p. 27), à frente dos quarteirões litorâneos dominaram as construções mais altas da zona de veraneio, com mais de 10 pavimentos, formando uma muralha de arranha-céus a qual já

se referira Araújo Filho (1965): “Por vezes essas edificações compõem uma fachada, já que no reverso desses quarteirões, em alguns pontos, dominam edificações baixas”; já as casas térreas e sobrados existentes, apresentavam-se diluídas entre edifícios altos (mais de 10 pavimentos), médios (5 a 10 pavimentos) e baixos (3 a 4 andares), mas predominam nos quarteirões de fundo conforme constatou; os terrenos mais caros, de acordo com a autora, tenderam a comportar grandes investimentos, com a construção de edifícios altos e inversamente, os mais baratos tenderam a comportar edifícios baixos.

Com a emergência da verticalização, que resultou de uma conjunção de condicionantes, a cidade passou a concentrar população e atividades turísticas. Em 1967 o então Conselho Municipal de Turismo procedeu a um levantamento dos edifícios de mais de 10 pavimentos construídos em todas as áreas do Município. Na zona turística havia 438 arranha-céus, sendo 347 construídos e 91 em construção; nesse número estavam incluídos, nas avenidas à beira-mar, 109 edifícios grandes e 27 em construção, além de 238 arranha-céus construídos e 64 em construção nas vias paralelas; em alguns bairros não praianos havia ainda 122 edifícios de mais de 10 pavimentos. Somando-se então a quantidade de edifícios desse porte existentes na zona praiana e em outros bairros mais afastados, o total de arranha-céus chegou a 560, número que poucas cidades brasileiras alcançavam até então.

O capital imobiliário, que exige a multiplicação do solo urbano (verticalização), como uma estratégia inclusive de valorização, constituída a partir do loteamento (subdivisão) do solo urbano, se acentuou com a consolidação da indústria automobilística no Brasil e a abertura da Rodovia dos Imigrantes nos anos 1970, que facilitaram enormemente o acesso ao litoral, seja para os segmentos populares (via transporte coletivo), seja para a classe média e alta (via automóvel particular),

umentando o fluxo turístico e intensificando, em função disso, a expansão da construção civil.

A acelerada verticalização da orla santista, ao mesmo tempo em que aumentava a densidade populacional dos bairros praianos, propiciou o surgimento de inúmeros estabelecimentos comerciais voltados para o lazer e o turismo, já que muitos dos novos arranha-céus residenciais ofereciam lojas no pavimento térreo. Não era mesmo raro que as mesas de bares, lanchonetes, sorveterias e restaurantes ocupassem os jardins fronteiros aos edifícios.

O quadro edificado por volta de 1976, segundo apurou Seabra (1979, p. 26), se constituiu em meio a uma ampliação vertiginosa da zona de veraneio e turismo, que ocorreu no sentido horizontal e vertical; no plano horizontal as obras de saneamento básico programadas desde o início do século XX tornaram possível a ocupação de novas áreas, enquanto no plano vertical, o crescimento em altura foi resultado da ação da indústria da construção civil que, em poucos anos edificou e reedificou quase que totalmente os quarteirões litorâneos. Como efeito, houve então uma sensível diminuição do setor de hotelaria nos bairros praianos e, em contrapartida, um significativo aumento da segunda residência, classificada como domicílios de uso ocasional para o qual contribuiu a propaganda imobiliária, que propiciou a aquisição de apartamentos através das facilidades representadas pelas prestações.

Os turistas que visitavam a cidade periodicamente optaram então por adquirir apartamentos na orla ao invés de se hospedarem em hotéis, como apurou pesquisa datada de 1980 pelo IBGE<sup>54</sup>, que constatou em Santos a diminuição do setor de hotelaria, desde pequenos hotéis até os mais sofisticados, e em contrapartida uma

---

<sup>54</sup> Dados obtidos em ASSECOB (1984, p. 78-80).

extraordinária participação da segunda residência, também classificada como domicílios de uso ocasional, na zona praiana.

Tal fenômeno da substituição do setor hoteleiro pelo domicílio de uso ocasional se verificou igualmente nas demais cidades litorâneas da RMBS. No entanto, a partir dessa época, passou a ocorrer uma substituição majoritária da população flutuante por fixa, nos edifícios localizados na orla da praia em Santos, porém, na grande maioria das outras cidades litorâneas da Baixada não ocorreu essa substituição. Em Santos e também em São Vicente, essa tendência se consolidou. Para uma melhor compreensão desse processo, elaboramos três tabelas comparativas contendo as cidades litorâneas da RMBS, de acordo com dados obtidos do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (1970, 1980, 1991, 1996 e 2000); da ASSECOB (1984), da EMPLASA (2000), e da Fundação Seade (2004):

Tabela C: Estimativa de domicílios segundo ocupação em 2004

Municípios	Domicílios				
	Ocupados	Uso ocasional	Total*	Ocupados (%)	Ocasionais (%)
Bertioga	12.172	17.243	31.723	38,37	54,33
Guarujá	83.689	51.582	145.704	57,44	35,40
Praia Grande	65.800	103.048	183.145	35,93	56,27
Mongaguá	11.724	23.733	37.903	30,93	62,62
Peruíbe	16.822	16.995	36.662	45,88	46,36
Itanhaém	24.278	30.187	58.626	41,41	51,49
Santos	138.414	22.874	180.356	76,74	12,68
São Vicente	92.041	15.568	122.076	75,40	12,75
TOTAL	444.940	182.230	796.195	55,88	35,32

Fonte: Fundação Seade

\* A parcela referente aos imóveis em outras condições (fechados e/ou vagos) não foi considerada para a pesquisa.

Tabela D: População residente e estimativa da população flutuante

Municípios	População fixa 1980	População flutuante 1983*	População fixa 1991	População flutuante 1991
Guarujá	151.127	174.463	210.207	218.180
Praia Grande	66.011	415.447	123.492	640.465

Mongaguá	9.927	N/C	19.026	135.483
Peruíbe	18.407	N/C	32.773	86.216
Itanhaém	27.464	N/C	46.074	128.445
Santos	412.448	276.128	417.450	253.786
São Vicente	193.002	95.390	268.618	98.600

Fonte: Tabela elaborada de acordo com dados do IBGE (Censo Demográfico de 1980 e 1991) e ASSECOB\* (1984, p. 80)

Tabela E: Evolução da população residente segundo os municípios

Municípios	1970		1980		1991		2000	
	População residente	%	População residente	%	População residente	%	População residente	%
Bertioga*	3.573	0,5	4.233	0,4	11.473	0,9	30.039	2,0
Cubatão	50.906	7,8	78.630	8,2	91.136	7,5	108.309	7,3
Guarujá	94.021	14,4	151.127	15,7	210.207	17,2	264.812	17,9
Itanhaém	14.515	2,2	27.464	2,9	46.074	3,8	71.995	4,9
Mongaguá	5.214	0,8	9.927	1,0	19.026	1,6	35.098	2,4
Peruíbe	6.966	1,1	18.407	1,9	32.773	2,7	51.451	3,5
Praia Grande	19.704	3,0	66.011	6,9	123.492	10,1	193.582	13,1
Santos	342.057	52,3	412.448	42,9	417.450	34,2	417.983	28,3
São Vicente	116.485	17,8	193.002	20,1	268.618	22,0	303.551	20,6
RMBS	653.441	100,0	961.249	100	1.220.249	100	1.476.820	100,0

Fonte: Tabela elaborada com dados do IBGE (Censos demográficos 1970, 1980, 1991 e 2000) e EMPLASA 2000 (percentuais de crescimento de residentes para os respectivos anos)

\*Bertioga foi, até 1991, distrito de Santos

Através das tabelas C, D e E, que trazem respectivamente os números de domicílios, da população fixa e flutuante e a evolução de residentes nos municípios litorâneos da Baixada ao longo do tempo, é possível perceber que houve uma substituição majoritária da população flutuante por fixa na cidade de Santos e, em menor proporção, também em São Vicente. Ocorre que nas demais cidades litorâneas da Baixada, grandes extensões nas orlas marítimas tornam-se ociosos o comércio, serviços e infra-estrutura, pois o maior contingente, o flutuante, que ocupa essa área no verão, carnaval, férias escolares e feriados prolongados, não se mantém presente no resto do ano. Em razão disso, o aumento da produção imobiliária destinada ao turismo balneário não produz melhoria na qualidade de vida desses municípios, como destacaram vários estudiosos da atividade turística no âmbito do desenvolvimento regional:

Desenvolvimento turístico não é sinônimo de desenvolvimento, pois nenhuma atividade econômica setorial pode assegurar um desenvolvimento global, que contemple todas as dimensões da vida social. No imenso jogo das relações que comanda o funcionamento das sociedades, o turismo joga apenas uma parte. O modelo de desenvolvimento que se tem levado a cabo no Brasil, por exemplo, ao qual está subordinado também o turismo, é concentrador de renda, excluyente e perpetuador de desigualdades socioespaciais. O setor turístico (conjunto de atividades econômicas diretamente relacionadas à prática social do turismo), inserido nesse contexto, reproduz, como qualquer outro setor produtivo, as contradições do sistema. Que possibilidades têm o turismo de promover, nesse contexto, algum desenvolvimento local ou regional? (Cruz, 2000, p. 25, *apud* Carriço, 2006, p. 194).

Com a recente duplicação da Rodovia dos Imigrantes em dezembro de 2002 e a implantação da Lei 312 de 1998<sup>55</sup> – que alterou as regras de uso e ocupação do solo, liberando o gabarito dos novos projetos e eliminando a exigência de altura máxima dos empreendimentos imobiliários, o setor imobiliário, estimulado pelo aumento nas demandas por apartamentos na área, passou a investir na construção das chamadas “mega-torres” na orla e regiões próximas a ela.

Na Ponta da Praia, por exemplo, foi construído o Condomínio Residencial Jardins da Grécia (cujo anúncio publicitário anexamos à dissertação), com cinco edificações do tipo mega-torre e uma variada área de lazer privativa. Pode-se visualizar a seguir, foto de uma das torres desse Condomínio, que possui quase 100 metros de altura e 24 andares, reproduzida em reportagem publicada no jornal *A Tribuna*, em 17 de abril de 2006. Esse tamanho era proibido pela Legislação anterior, datada de 1968,

---

<sup>55</sup> A nova legislação passou a aprovar a construção de prédios com mais de 14 andares, tamanho proibido pela lei anterior, de 1968.

que permitia a construção de até 14 pavimentos, mas após a implantação da Lei 312 de 1998, que liberou o gabarito dos novos projetos, a construção civil passou a investir em edificações cada vez mais altas.



Figura 36: Uma das cinco torres do Condomínio Residencial Jardins da Grécia no Bairro Ponta da Praia

Fonte jornal *A Tribuna*, em 17 de abril de 2006.

Um dos moradores desse edifício, o empresário Roberto Brito, de 67 anos, vê, da janela de seu apartamento em Santos se o dia está chuvoso em Praia Grande ou se o mar está revolto na Praia das Astúrias, em Guarujá: “O privilégio do empresário, que mora no 24º andar, a quase 100 metros de altura, está cada vez mais acessível [sic] aos santistas, graças a um novo modelo de construção civil adotado na cidade, que investe em edifícios com mais de 20 andares. *A vista foi fator fundamental na escolha do apartamento*”, diz Brito. *É ótimo poder ver o nascer e o pôr-do-sol todos os dias.* Por

apenas dois metros, ele é o maior entre diversos prédios com mais de 20 andares já construídos em Santos<sup>56</sup>”.

Outros empreendimentos desse porte também foram construídos em outras áreas nobres da orla, como o Íbis Hotel e Pathernoon Flat (folhetos em anexo), localizados na intersecção do Canal 3 com a praia (edificação mais alta que se pode observar na figura 47). Construídos em meio a um complexo de lazer, negócios e turismo considerado como o mais completo empreendimento de todo o litoral paulista, com hotel, escritórios, flats, lojas, restaurante, academia e clube, visam principalmente o turismo de negócios<sup>57</sup>.

Segundo dados obtidos junto ao Departamento de Administração Tributária ligado a Sefin, o total de lotes cadastrados como residencial vertical (prédios) atualmente na cidade são 4.803. Dentre eles, 1.281 encontram-se só na faixa da orla. Analisando o fenômeno da verticalização no corpo completo da cidade, algumas tendências espaciais podem ser assim descritas: a altura e o número das edificações verticais apresentam uma redução gradativa à medida que estas se afastam da área praiana da cidade em direção ao centro. Tem-se assim o reconhecimento de uma forma ideal típica, ou seja, círculos concêntricos decrescentes em número de pavimentos e de edificações. Uma fotografia que mostra um trecho da linha de prédios da área praiana ao fundo destaca o processo:

---

<sup>56</sup> Fonte: A Tribuna Digital – [www.tribunadigital.globo.com](http://www.tribunadigital.globo.com). Reportagem de 17 de abril de 2006.

<sup>57</sup> Segundo apurou Jakob (2003, PP. 159-60), em pesquisa sobre a Baixada Santista apresentada ao Programa de doutorado em Demografia do Instituto de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade Estadual de Campinas, *Análise Sócio-Demográfica da Constituição do Espaço Urbano da Região Metropolitana da Baixada Santista no período 1960-2000*, tem crescido o papel do turismo de negócios, com a população flutuante começando a dar lugar ao turismo de negócios, especialmente em Santos.



Figura 37: Trecho atual da linha de prédios da área praiana vista do Morro de São Bento  
Site da Cidade de Santos

Esse fenômeno é mais bem apreendido quando se compara o número de domicílios entre os bairros praianos e alguns mais centrais (o mapa que vem após a Tabela F traz a delimitação desses bairros). Como se vê, os bairros localizados mais próximos ao mar possuem um número maior de domicílios, como ocorre em processos típicos de áreas verticalizadas:

Tabela F: Número de domicílios por bairro

Bairros praianos	Domicílios
Embaré	12.391
Gonzaga	8.766
Boqueirão	11.064
Ponta da Praia	10.061
Aparecida	12.206
Bairros não praianos	
Alemoa	158
Centro	336
Jabaquara	757
Paquetá	499
Caneleira	738
Chico de Paula	893
São Manoel	971
Valongo	60
Vila Progresso	906

Fonte: Tabela elaborada com base em dados do IBGE (2000)

A seguir, um mapeamento com a localização dos bairros santistas<sup>58</sup>:



Figura 38: Delimitação dos bairros

Fonte: Site da Prefeitura municipal de Santos: <http://www.santos.sp.gov.br>

Legenda:

- |                  |                    |                     |
|------------------|--------------------|---------------------|
| 1 – Valongo      | 11- Campo Grande   | 21- Chico de Paula  |
| 2 - Centro       | 12- José Menino    | 22- Jd. Santa Maria |
| 3 - Paquetá      | 13- Pompéia        | 23- Caneleira       |
| 4 - Via Nova     | 14- Gonzaga        | 24- Vila São Jorge  |
| 5 - Vila Mathias | 15- Boqueirão      | 25- Areia Branca    |
| 6 - Jabaquara    | 16- Embaré         | 26- Jardim Castelo  |
| 7 - Marapé       | 17- Aparecida      | 27- Jd. Rádio Clube |
| 8 - Vila Belmiro | 18- Ponta da Praia | 28- Bom Retiro      |
| 9 - Encruzilhada | 19- Estuário       | 29- Jd. São Manoel  |
| 10- Macuco       | 20- Saboó          | 30- Alemoa          |
|                  |                    | 31- Jd. Piratininga |

Observa-se também um crescimento vertical ao longo dos principais eixos viários de acesso entre as praias e o centro, como é o caso das avenidas Ana Costa (ver fig. 33, p. 141) e Conselheiro Nébias, além das avenidas que margeiam os canais que cortam a cidade no percurso entre o centro e a zona praiana; outra tendência é a concentração de edificações verticais em zonas com preço do solo extremamente alto (caso dos bairros praianos). A análise estrutural desse espaço constituído pelas avenidas que se estendem ao longo da orla marítima revela ainda que o seu processo de apropriação caracterizou-se por uma dinâmica de segregação, e mais especificamente de auto-segregação, tendo os bairros Vila Rica, Gonzaga, Boqueirão e Ponta da Praia como

<sup>58</sup> A Carta da Expansão Urbana de Santos ao longo do século XX (fig. 30) traz também os períodos de formação dos bairros.

pontos relevantes de gentrificação<sup>59</sup> e expansão espacial ainda mais para o alto com a construção das mega-torres, após a liberação dos gabaritos que restringiam a altura dos empreendimentos na legislação anterior (vide figura 47 e folhetos em anexo).

Aos poucos, os novos empreendimentos imobiliários vão mudando a paisagem urbana da orla, que permanecia praticamente a mesma desde que os primeiros arranha-céus formaram a muralha de concreto na frente do mar. Os novos prédios além de serem mais altos, estão refletindo algumas mudanças para a sociedade santista: até o final dos anos 1970, a demanda pedia imóveis de veraneio próximos à praia conforme dados obtidos por Seabra (1979): *“A intenção do boom de 1970 era servir à população flutuante de operários de classe média da Grande São Paulo, que desejavam passar os finais de semana na praia. Com a quantia que ganhavam dificilmente conseguiriam comprar um imóvel de dois ou três dormitórios”*, assinala a arquiteta Débora Bastos, que já atuou nas secretarias de Meio Ambiente e Obras da Prefeitura Municipal de Santos para o Jornal da Orla em 17/02/2008. Como os novos empreendimentos imobiliários são voltados majoritariamente para moradia (vide tabelas A, B e C), os novos edifícios apresentam imóveis com duas, três e até quatro suítes: *“Um reflexo de que a sociedade - e até mesmo a instituição família - está mais individualista (...). Quem compra estes novos apartamentos são santistas que melhoraram seu poder aquisitivo e pessoas de fora que vêm trabalhar na região, tendência que deve aumentar mais com o desenvolvimento da área de petróleo e gás, que promete muitos novos postos de trabalho em Santos. O mercado está se modelando para uma nova demanda que está aí”*, salienta Débora Bastos.

De certa forma, as áreas de lazer dos novos condomínios residenciais tentam resgatar antigos costumes que os santistas perderam com as transformações urbana,

---

<sup>59</sup> A cidade é a 20ª do país com o maior número de famílias ricas, segundo o instituto de pesquisas IPSOS/Brasil (2006) publicada no Jornal *A Tribuna* em 22/10/2006.

tecnológica e cultural: *“Hoje, os vizinhos de porta mal se cumprimentam e não sentam nas calçadas para conversar. Isso porque o trânsito nas ruas está muito mais ativo do que há décadas. Ao mesmo tempo, nos prédios construídos até a década de 90 não há espaço para a interação social. Hoje, as amplas áreas de lazer (equipadas com piscina, academia e, até lan house) dos novos edifícios estimulam o convívio e reuniões informais entre os vizinhos [para quem tem os meios de adquiri-los]”,* ressalta a arquiteta, grifos nossos.

A perspectiva de crescimento econômico regional, que inclui, além da descoberta de um megacampo de petróleo na bacia de Santos, um investimento no Porto de Santos, que dobrará em dez anos, faz o mercado imobiliário investir mais: *“Santos é uma das três cidades que concentrará os investimentos de alto padrão em 2008”,* diz o diretor de Incorporação da Camargo Corrêa, Maurício Barbosa, que lançou este mês o primeiro projeto na cidade - o Jardim Vila Rica, com apartamentos de 180 metros quadrados, a partir de R\$ 650 mil e duas coberturas duplex por R\$ 1,4 milhão. A Petrobrás abrirá na cidade, segundo o gerente-geral da Unidade de Negócios da Petrobrás na Bacia, José Luiz Marcusso, 1.200 vagas permanentes em dois anos e 3 mil até 2015, para engenheiros, geólogos e geofísicos, com salários acima de R\$ 5 mil; os empregos indiretos devem chegar a 12 mil. E profissionais da empresa já estão sendo deslocados para o novo escritório em Santos. A paulistana Lilian Thies, de 36 anos, é um exemplo. Com mestrado em Geografia, ela prestou concurso para a estatal em março de 2006, para uma vaga no Rio: *“Sempre gostei de praia. Mas ficar longe de São Paulo e da família me incomodava (...). Santos é tranqüila, com boa infra-estrutura, sem tanto trânsito ou violência, como no Rio. Faltava o emprego. Agora não falta mais. (...) Quando soube da oportunidade em Santos, pedi transferência”,* diz Lilian, que trabalha das 9 às 17 horas, corre na praia no fim de tarde, à noite frequenta bares à

beira-mar e pelo menos uma vez por mês, vai à capital para fazer compras. O marido, o administrador Fabio Alencar, também funcionário da Petrobrás, fez o mesmo caminho. O casal mudou há alguns meses para a cidade e adquiriu um apartamento em um novo condomínio residencial da área praiana<sup>60</sup>.

Indiretamente, o desenvolvimento movimentou outros setores: *“Fiz uma sondagem de mercado nas férias e percebi que, com o crescimento do emprego na cidade, a demanda para meu tipo de negócio também seria maior. O ano de 2007 foi o mais rentável dos últimos três anos”*, diz o corretor de seguros paulistano Marcelo Jarra, de 40 anos, que se mudou para Santos em busca de tranquilidade, sem abrir mão do ganho financeiro. Sua família mantinha um apartamento de temporada na cidade desde 1958. Até 2006, ele passava a semana em São Paulo e descia a serra no sábado e domingo. Agora, inverteu a lógica. A cada 15 dias, passa o fim de semana com as filhas, de 12 e 14 anos, na capital. *“O shopping do santista é o Iguatemi”*, observa o empresário Lourenço Lopes, da Real Consultoria Imobiliária. Segundo ele, uma boa infra-estrutura de hospitais, escolas e nove universidades, rápido acesso à capital, facilitado pela Nova Imigrantes, e a perspectiva de desenvolvimento econômico fazem mais gente descer a Serra para morar no litoral. *“Santos se tornou um bairro nobre de São Paulo. O único com vista para o mar”<sup>61</sup>*, diz Edson Carpentieri, que lançou este ano o primeiro programa de TV local do setor imobiliário, o Jornal da Orla Imóveis<sup>62</sup>.

A construção dos condomínios que abrigam as mega-torres, construídas com espaços voltados ao lazer (cujos folders anexamos ao presente trabalho) coincidiu ainda

---

<sup>60</sup> Informações e depoimentos obtidos no Jornal *O Estado de São Paulo* em 25 de dezembro de 2007 na coluna *metrópole*. O texto na íntegra está também disponível digitalmente:

<http://www.estado.com.br/editorias/2007/12/25/cid-1.93.3.20071225.1.1.xml>.

<sup>61</sup> Cabe salientar, em consonância com isso, que Santos é a 20ª cidade do país com o maior número de famílias de alta renda segundo o instituto de pesquisas IPSOS/Brasil (2006) publicada no Jornal *A Tribuna* em 22/10/2006.

<sup>62</sup> Depoimentos obtidos no Jornal *Estado de São Paulo* em 25 de dezembro de 2007 na matéria intitulada *“Santos tem maior boom imobiliário em 20 anos”*.

com a perda de vitalidade de alguns espaços privados locais, como os tradicionais clubes da orla. O tradicional Clube XV, na altura do canal 3 com a praia, por exemplo, deu lugar ao Íbis e o Pathernoon Flat, já mencionados. Entre os clubes desmanchados pode-se citar o Clube de Regatas Santista, na Ponta da Praia, o Caiçara Clube, no José Menino, onde atualmente ergue-se um condomínio residencial verticalizado do tipo mega-torre equipado com completa área de lazer tal como um clube pode oferecer. O conjunto de cinemas que funcionou durante décadas no Gonzaga, o Iporanga 1, 2 e 3, também foi também desmanchado e dá lugar atualmente para a construção de outro mega-empendimento imobiliário que abrigará inclusive um *shopping*.

Para a consolidação desse padrão de ocupação espacial concorreu à lógica da incorporação imobiliária, que atuou no sentido de construir uma regulação urbanística voltada a seus interesses, a mesma que concorreu para a valorização dos terrenos da orla<sup>63</sup>.

### **Evidências documentais**

A seguir, reproduzimos algumas fotografias da orla ao longo do tempo que mostram a sua ocupação urbana; sua rápida verticalização na segunda metade do século XX e as últimas construções do tipo mega-torre, após a liberação do gabarito que restringia a altura máxima dos empreendimentos imobiliários.

---

<sup>63</sup> Em Seabra (1979) há uma importante contribuição para a compreensão dos processos que acarretaram a valorização da faixa costeira.

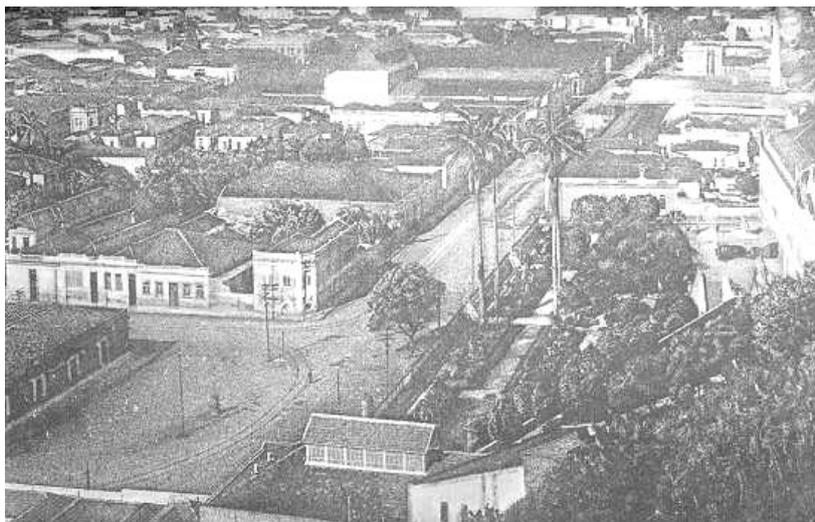


Figura 39: quadrilátero entre as ruas São Bento, São Francisco, Constituição e o cais do Porto, no início do século XX

Fonte: obtida no jornal eletrônico Novo Milênio, na seção fotos de antigamente: [www.novomilenio.com.br](http://www.novomilenio.com.br), em agosto de 2005.

Foi o Centro Histórico, compreendido pelo quadrilátero entre as ruas São Bento, São Francisco, Constituição e o cais do Porto, que primeiro viu surgir uma cidade. Na figura 39, datada do início do século XX observa-se parte deste núcleo: em primeiro plano, a Rua São Francisco, vendo-se à esquerda parte do prédio das extintas Casa da Câmara e Cadeia (na Praça dos Andradas, defronte ao atual Túnel Rubens Ferreira Martins) e à direita, na encosta do Monte Serrat, o antigo prédio do hospital da Santa Casa da Misericórdia; pouco antes da Primeira Guerra Mundial (1914-1918), Santos era uma cidade pacata, ainda concentrada no trecho Valongo-Paquetá (figura 39), área central da cidade com o cais do porto, mas já iniciando a ocupação da zona Leste da ilha, em direção às praias. Os canais recém construídos começavam a drenar os terrenos para o surgimento das principais avenidas e de bairros praianos, como o do José Menino.



Figura 40: abertura da Avenida Ana Costa no início do século XX em direção à praia

Fonte: acervo do cartofilista Laire José Giraud, publicada no jornal eletrônico Novomilênio, na seção fotos de antigamente: [www.novomilenio.com.br](http://www.novomilenio.com.br), em agosto de 2005.

Observa-se na figura 40, do início do século XX, a Vila Mathias, tendo em primeiro plano a Rua Rangel Pestana e quase ao centro a grande reta da Avenida Ana Costa (interrompida pela área pantanosa dominada pelos córregos chamados Dois Rios, e que seria o futuro bairro do Gonzaga), à esquerda o novo traçado da Avenida Washington Luiz, ao fundo o terreno do Boqueirão (com o casario ao redor da Av. Conselheiro Nébias). O caminho velho da Barra, cortado pela Av. Conselheiro Nébias alcançava a praia. Divisa-se a entrada para o porto e, em último plano, a ilha de Santo Amaro (Guarujá).



Figura 41: Bairro do José Menino, já com o Canal 1 aberto

Fonte: acervo do cartofilista Laire José Giraud, publicado no *site* do jornal eletrônico Novomilênio: [www.novomilenio.com.br](http://www.novomilenio.com.br)

Na figura 41 datada da primeira década do século XX, observa-se o Bairro do José Menino, já com o Canal 1 aberto – cuja inauguração se deu em 1907 – e o Palace Hotel para atender ao crescente número de turistas (muitos deles estrangeiros).



Figura 42: Santos (parte insular) na década de 1930

Fonte: foto do acervo do cartofilista Laire José Giraud, Santos/SP obtida em agosto de 2005, no site do jornal eletrônico Novomilênio: [www.novomilenio.com.br](http://www.novomilenio.com.br)

Na figura 42, da década de 1930, vê-se simultaneamente as duas extremidades de Santos: o porto, em primeiro plano, as praias, ao fundo e ao centro, o Monte Serrat, podendo-se observar ainda como a cidade já alcançava às praias ao longo de toda a orla.



Figura 43: foto da praia do Boqueirão na década de 1950

Fonte: acervo do cartofilista Laire José Giraud, obtida no Jornal eletrônico Novo Milênio



Figura 44: foto de trecho da orla, na altura do Gonzaga em 1956

Fonte: Jornal eletrônico Novo Milênio

Nas fotos representadas pelas figuras 43 e 44, da década de 1950, nota-se que apesar da construção dos primeiros edifícios, ainda existem muitos terrenos e espaços vazios para serem ocupados; a paisagem da orla já começa a se transformar: a ocupação do solo já é praticamente total no início no final dessa década e estão prontas as condições para a verticalização do espaço urbano da orla.

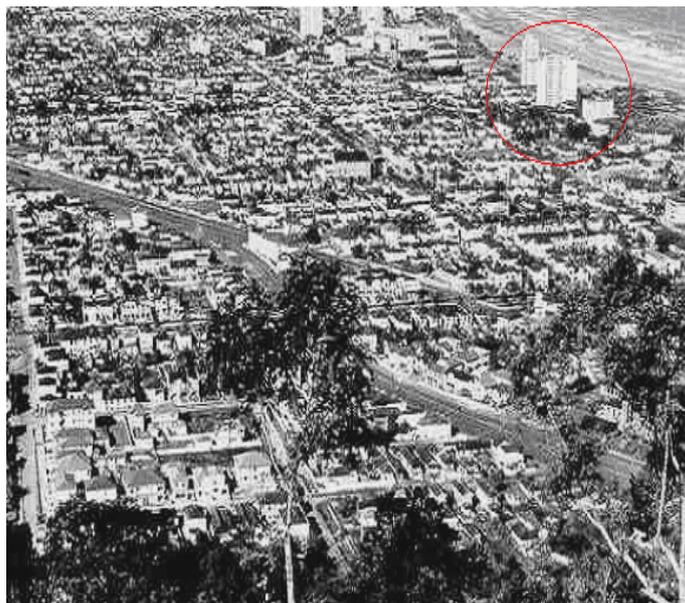


Figura 45: Foto de trecho dos bairros do Marapé, Campo Grande, José Menino e Gonzaga, obtida do Morro Santa Therezinha

Fonte: foto do acervo do cartofilista Laire José Giraud obtida no site do Novo Milênio, em setembro de 2005.

A figura 45 data da década de 1960: A larga faixa (diagonal/sinuosa) de terra da estrada de ferro Sorocabana, acompanhada pela Av. Francisco Glicério (diagonal/reta) separa os bairros do Marapé (lado inferior da foto) e Campo Grande (à esquerda) do José Menino (direita) e Gonzaga (lado superior da foto). A imagem, obtida desde a encosta do Morro de Santa Therezinha, é dividida ao meio por uma reta no sentido horizontal: a Avenida Pinheiro Machado, com seu canal. Pode-se observar ainda na figura 45 como o processo de verticalização está presente de forma preponderante no espaço urbano da orla, predominando nas demais áreas do município edificações baixas.



Figura 46: Trecho final da Conselheiro Nébias com a praia no final da década de 1960

Fonte: foto obtida no site da UNISANTOS: [www.unisantos.br/~metropms](http://www.unisantos.br/~metropms), em julho de 2005

A foto representada pela figura 46 foi obtida do final da Av. Conselheiro Nébias com a praia do Boqueirão no final dos anos 1960. Nessa época, o espaço urbano de toda a orla da praia de Santos, desde a Ponta da Praia até o José Menino, passou a ser sistematicamente ocupado por “arranha-céus”, destacando-se a rápida implantação deste tipo de edificação. Pode-se notar que na orla a verticalização é intensa, mas diminui na medida em que nos afastamos dela, ou seja, em direção ao centro da cidade.



Figura 47: orla praiana de Santos, década de 1990

Na figura 47, pode-se observar ao longo da orla, as cinco praias que fazem parte do município: Ponta da Praia, Aparecida, Boqueirão, Gonzaga e José Menino, cercadas pela muralha de arranha-céus em toda a sua extensão; a figura 48 mostra uma vista panorâmica da cidade, tendo o cais do porto<sup>64</sup> em primeiro plano e a orla praiana ao fundo; pode-se observar a consolidação da verticalização na faixa à beira-mar e ainda um processo de verticalização presente também nas principais vias que cortam a cidade no sentido do centro em direção às praias.



Figura 48: terminal portuário

A zona portuária se estende ao longo da porção norte e nordeste da ilha  
Fonte: CODESP, Companhia Docas do Estado de São Paulo.  
Site <http://www.portodesantos.com.br>, 2007

---

<sup>64</sup> Dos primeiros 260 m de cais construídos em 1892, ano da inauguração oficial do porto, hoje são 12 km de cais acostável, como é possível observar pela foto a zona portuária na porção norte e nordeste da ilha, cuja estrutura é considerada a mais moderna do Brasil.



sucessivas legislações, o processo de verticalização das avenidas que se estendem ao longo da orla marítima caracterizou-se por uma dinâmica de expansão espacial cada vez mais para o alto.

### ***Mais que uma modalidade de uso do solo***

As habitações coletivas verticalizadas, em suas variações formais e urbanas pós-revolução industrial representariam uma das tipologias mais significativas e questionadas do *Movimento Moderno*. Contrariando o ideal bucólico dos mais românticos ou conservadores, a densificação das grandes cidades viria a inviabilizar o ideal utópico dos que ainda acreditavam que residências deveriam edificar-se isoladamente. No plano de formação das novas cidades industriais, a verticalização torna-se um parâmetro fundamental (...). A verticalização da habitação, além de transformar por completo a estrutura das cidades, recondicionou, fundamentalmente, toda relação existente entre o homem e seu habitat (Löwen Sahr, 2000)

Consistindo de uma expansão urbana para o alto, a *verticalização* é resultado da multiplicação do solo urbano e pode ser considerada como elemento constitutivo da modernização do espaço urbano. Apesar de ser um processo que aparece em muitas cidades brasileiras desde a década de 1920, os estudos sobre essa temática nas cidades brasileiras só se destacaram a partir da década de 1980. Identificada como um novo modo de morar, a verticalização pode ser definida como resultado no espaço urbano “de uma estratégia entre múltiplas formas de capital: o fundiário, o imobiliário e o financeiro” (Mendes, 1992, p. 32).

Como um marco revolucionário na paisagem urbana, a verticalização produziu significativos impactos nas estruturas social e econômica das cidades, como mudanças na distribuição das classes sociais, fortemente influenciadas pelas alterações de valor e de uso do solo urbano, produzindo em função disso uma intensa movimentação interna (involuntária) da população e uma constante transformação de seu perfil sócio-demográfico (Cunha, 2001).

As práticas sócio-espaciais contidas nesses movimentos estão presentes em vários estudos sobre verticalização. Do ponto de vista econômico, o resultado de uma concentração exagerada de pessoas morando numa mesma área é a *valorização artificial* da terra: “O preço está em função direta da capacidade de uso que o lote tem. Se for permitido ter uma área construída cada vez maior, o preço sobe<sup>65</sup>”, o que implica uma exclusão espacial de boa parte da população das áreas mais valorizadas da cidade, gerando desdobramentos demográficos importantes, como esses supracitados.

Outro aspecto considerado é o papel do poder público no processo de verticalização, que exerce importante destaque ao disciplinar a legislação urbana, a qual aparece, segundo estudos sobre a realidade urbana em grandes centros, extremamente subordinada aos interesses dos grupos que produzem este espaço. Considera-se também entre os estudos, o fato de que esse novo tipo de moradia veio acompanhado por mudanças que conduziram a uma maior *individualização da sociedade*<sup>66</sup>.

Entre algumas razões que concorreram para essa condição de maior individualização, pode-se apontar o fato de que viver em edificações verticais significa inúmeras modificações no cotidiano dos novos moradores dentre as quais podemos citar

---

<sup>65</sup> Diversos estudos ligados à sociologia urbana admitem que um dos principais mecanismos de estruturação do espaço urbano é a formação do preço do solo urbano e a conseqüente geração de renda fundiária urbana, que é a responsável pela *segregação espacial* da população de baixa renda (Bonduki e Rolnik, 1982 e Duarte, 1981).

<sup>66</sup> Frugoli (2007, p.53) ressalta que para Louis Dumont (1911-98), dentre outros, o individualismo representaria uma espécie de culto ideológico das sociedades modernas, regidas pela idéia de que a sociedade seria resultante da somatória de indivíduos (pré-sociais), através da decisão pactuada de sua criação enquanto tal.

a substituição das relações diretas de anteriormente pelas relações intermediadas - por porteiros, zeladores, etc., o que transforma grande parte das relações sociais empáticas em relações funcionais e intermediadas.

A verticalização coincide assim, com profundas mudanças relacionadas aos aspectos social e cultural das moradias e ao estilo de vida tradicional das diversas classes sociais, sobretudo das classes média e alta, que acabam sendo as principais ocupantes dessa modalidade de uso do solo.

### *A verticalidade e a população de mais idade*

Para a população mais idosa, que reside há muito tempo em Santos (entrevistados de ambos os sexos, com mais de 60 anos e moradores da área praiana), apesar do espaço urbano da orla se encontrar mais movimentado, com a circulação de maior número pessoas, resultante da consolidação do processo de verticalização à beira mar, o que se depreende da maioria das entrevistas, é que para eles o processo da rápida verticalização trouxe para as relações de vizinhança uma sensação de estranhamento e não de proximidade, como era lógico de se esperar, se levarmos em conta que os bairros verticalizados são os mais adensados.

O processo de verticalização à beira-mar, intensificado a partir da segunda metade do século XX, sintetizou um período de grandes transformações no modo de vida dos habitantes de Santos e regiões próximas, principalmente para quem reside há muito tempo nessa área, ou seja, a população mais idosa, como pudemos apurar da maioria dos entrevistados acima de 60 anos de idade (cerca de 25 entrevistas). O senhor Abel, 80 anos, funcionário federal aposentado, que reside na área praiana desde que se casou, há uns quarenta anos, já morou no Bairro do José Menino, hoje mora na altura da

Avenida Conselheiro Nébias, no Bairro do Boqueirão, outro bairro praiano.

Transcrevemos a seguir trecho da entrevista que ele nos concedeu:

*Gisele: Qual a lembrança que vem a mente quando o senhor vivia aqui há uns 30 ou 40 anos? Como era o seu dia-a-dia na cidade? E o convívio entre os vizinhos no Bairro?*

*Senhor Abel: Ah, antigamente havia mais entrosamento. Hoje todo mundo é estranho.*

*Gisele: Em que sentido?*

*Senhor Abel: Olha, hoje é mais difícil fazer amizade. Antigamente dava pra ficar até mais tarde na rua, tranqüilo. As pessoas se tratavam pelo nome na rua. Hoje em dia nem com Jesus não dá.*

A entrevista seguinte traz o depoimento do senhor Carvalhaes, 75 anos, despachante aduaneiro e antigo morador da cidade. Reside atualmente no Bairro José Menino, nas proximidades da praia. Foi no calçadão da orla, na altura do Canal 1 que ele nos concedeu a entrevista, da qual transcrevemos um trecho:

*Gisele: O senhor já é aposentado?*

*Sr. Carvalhaes: Sim. Há quase 20 anos, mas continuo exercendo atividade profissional de despachante.*

*Gisele: Qual a sua rotina na cidade?*

*Sr. Carvalhaes: Levantar de manhã, ir para o escritório que possuo como despachante de serviços do porto no centro da cidade. Durante o*

*dia realizo os contatos necessários ao dia-a-dia com pessoas próximas e não próximas.*

*Gisele: O que o senhor gosta de fazer nos finais de semana?*

*Sr. Carvalhaes: Nos finais de semana costumamos passear no shopping-center com os netos, que são muito peraltas. Eu gosto também de caminhar pelo Centro Velho, observando o contraste entre a arquitetura antiga e a tentativa de preservá-la para fazer frente a modernização de estilos que quer se impor no dia-a-dia. É interessante observar o olhar curioso dos grupos que, em visita ao Centro da cidade, tenta entender como era a forma de convivência num modelo de ocupação que existia antigamente!*

*Gisele: O senhor parece ter mais familiaridade com o Centro da cidade do que com a área praiana em que reside, não é mesmo?*

*Sr. Carvalhaes: Aparentemente sim, até porque na orla a convivência é mais nos finais de semana, quando costumo caminhar na praia sossegado, como agora, por exemplo. (Risos). Costumo admirar a orla com seus jardins em constante modificação e me lembrar desse local sem os quiosques horrorosos que hoje ali vemos. Encontro alguns amigos fazendo a mesma coisa e essa é a rotina dos meus dias. Mas os amigos mais antigos são poucos, porque por conta da idade, grande parte já faleceu.*

*Gisele: A vida na cidade mudou muito Sr. Carvalhaes?*

*Sr. Carvalhaes: Xiii... Mudou muito. Antigamente não tinha esse vai-e-vem de gente, quase que 24 horas por dia, de cá para lá e de lá para cá. Parece que a cidade não dorme. É uma quantidade de carros nas ruas e*

*um mundaréu de gente e a gente, é claro, não conhece ninguém, nem mesmo nossos vizinhos de porta de apartamento.*

*Gisele: O senhor acha que houve uma mudança na forma das pessoas se relacionarem nas comunidades locais?*

*Sr. Carvalhaes: Esse relacionamento não existe mais hoje. Hoje as pessoas estão com muita pressa e com isso os contatos são mais superficiais. Sempre que há um contato ele é mais de natureza comercial do que propriamente social.*

*Gisele: Por que o senhor acha que isso aconteceu?*

*Sr. Carvalhaes: Porque hoje parece que as pessoas estão mais preocupadas consigo mesmas. Não existe mais aquele espírito de solidariedade. Penso que lá atrás em razão das dificuldades comuns, as pessoas buscavam ajuda umas nas outras. E hoje parece que ninguém mais precisa de auxílio para nada. Todos são tão “auto-suficientes”, o que eu acho que no fundo não é verdade, pois é somente uma face do isolamento que cada um se coloca. Na verdade, poderíamos ler assim: eu não sou um auto-suficiente, eu sou um isolado! (risos).*

O engenheiro e vereador Sr. Alcindo Gonçalves, antigo morador dessa área, retratou o processo: “É o fenômeno do emparedamento, (...) com o concreto se impondo e influenciando as relações sociais, cada vez mais frias (...) Santos perdeu as características de cidade interiorana, desaparecendo o convívio e o lazer que aconteciam nas ruas (...). O que significa morar em prédios? Um isolamento muito grande. O condomínio, em vez de um espaço de convivência, passou a ser uma ilha (...) A urbanização é um fenômeno que deveria levar à socialização, na medida em que

concentra pessoas em um mesmo lugar, mas, ao contrário do que seria lógico esperar, a urbanização passou a provocar o isolamento crescente, com reflexos gritantes sobre as relações sociais<sup>67</sup>”.

A esse respeito, cabe salientar que diversos estudos sobre a realidade urbana sugerem que a passagem da produção de “um lugar conhecido” como suporte da vida cotidiana local para a constituição de “um novo lugar” constituído a partir do rápido reordenamento territorial ocasionado pelo acelerado processo de verticalização ocasiona a perda dos referenciais urbanos, gerando uma descontinuidade histórica do ponto de vista da vida local e a rapidez dessas transformações produziriam então o *sentimento de estranhamento*<sup>68</sup>.

### *Os meios coletivos urbanos locais*

#### 1. O circuito praiano:

Com 418.288 habitantes (IBGE/2007), o município de Santos apresenta uma população flutuante nos períodos de verão, férias escolares e feriados que chega a atingir picos expressivos, conforme os dados que trazem a Tabela G:

Tabela G: População fixa residente e projeção da população flutuante

População fixa 1996	População flutuante 1995*		
	Verão	Carnaval	Resto do ano
412.243	115.000	350.000	28.000

Tabela elaborada com dados do IBGE (Censo de 1996) e do Sumário de Dados da Baixada Santista 2002\*.

<sup>67</sup> Reportagem publicada no Jornal eletrônico Novomilênio: Histórias e Lendas de Santos – URBANISMO: [www.novomilenio.inf.br/santos](http://www.novomilenio.inf.br/santos), consultada em 2005.

<sup>68</sup> O *sentimento de estranhamento* aparece de forma inequívoca em "Especulação Imobiliária", de Ítalo Calvino, no qual descreve as transformações ocorridas na Riviera italiana a partir da incorporação da área na rota do turismo e as mudanças que este fato provoca nos moradores da cidade diante de uma "paisagem querida que morre", da “visão de uma cidade que era sua e que se desfigurava debaixo do concreto”, fatos que dificultam a identificação com o lugar da vida (Yázigi, E.; Carlos, F. A. e Ariza da Cruz, R. de C., 1999).

O segmento flutuante altera, nessas ocasiões, a rotina dos moradores e interfere na dinâmica da cidade, principalmente no trecho correspondente ao espaço urbano da orla, que fica mais agitado, com maior número de transeuntes e com o tráfego maior de veículos.

A orla é composta por seis praias, que recebem o mesmo nome dos respectivos bairros santistas: José Menino, Gonzaga, Boqueirão, Embaré, Aparecida e Ponta da Praia:



Figura 50: Fotos dos jardins da orla ladeados pelas praias de um lado e a muralha de prédios de outro, da segunda metade da década de 1990

Fonte: Jornal eletrônico Novo Milênio

De uma certa forma, a atividade do “trekking” ou caminhada à beira-mar ou nos calçadões da orla santista – que é uma das mais aderidas, tanto pela população que reside no local, como entre o segmento flutuante que visita a cidade periodicamente – vem se transformando no tipo de atividade praticada nas férias e na escapada preferida de um número cada vez maior de cidadãos, talvez por proporcionar uma forma de desconectar-se de uma vida urbana demais, que marca o cenário cultural da nossa rotina: o movimento, o adensamento humano, os transportes, o barulho, o tráfego, a verticalização, a vida fervilhante; ou seja, toda uma atmosfera que assinala um modo de

vida e certo tipo de relações sociais. Na opinião dos estudiosos do fenômeno, andar supera a dimensão do mero entretenimento; trata-se de praticar atividades que nos ajudam a compensar os desequilíbrios provocados pelos estilos de vida atuais. Por essa razão, os especialistas acreditam que o *trekking* não pode ser entendido fora das sociedades urbanas, como considera Rafael López-Monné, geógrafo, estudioso do *trekking*<sup>69</sup>:

As pessoas do campo não sentiam a necessidade de sair andando; é da cidade e da cultura que nasce a prática das caminhadas. O fato de poder decidir ir a pé é algo quase aristocrático, no sentido de que o tempo é um privilégio. Renuncia-se a ver muitas coisas para vê-las mais intensamente; é uma opção relacionada com a rejeição da banalidade. As pessoas fazem muitas coisas, mas são poucas as que as preenchem.

Nesse sentido, *as caminhadas* nos calçadões das orlas praianas de grandes cidades como Santos – que não deixa de ser uma atividade física e, paradoxalmente, praticada nos momentos de “ócio” –, pode ser também uma experiência semelhante à vivenciada pelo *flâneur*<sup>70</sup>, quando o transeunte, de maneira pausada, pode, como um observador, percorrer calmamente a paisagem pitoresca da urbe (jardins da orla, de um lado, avenidas e verticalização, de outro), enquanto vê a paisagem urbana, desdobrando-se como tal, ante o seu olhar.

---

<sup>69</sup> Transcrito em : *Jornal Lavanguardia*; matéria disponível em: <http://noticias.uol.com.br/midiaglobal/lavanguardia/2008/03/29/ult2684u423.jhtm>.

<sup>70</sup> Como um homem na multidão, o *flâneur* desenvolve, metodologicamente, em torno de si um escudo que, por paradoxo, o situa na massa urbana sem permitir que nela se envolva, seu contacto urbano é aquele do olhar, é a imagem da cidade sob a égide do olhar (Ferrara, *Ver a cidade*, Editora Nobel, 1988).

## 2. Os espaços coletivos semi-privados ou semi-públicos

Além dos locais públicos da praia e jardins da orla, há outros locais que parecem ter assumido também a função de abrigar a vida urbana local e organizar a convivência. Exemplos desses novos espaços em Santos pode-se citar os *shoppings centers* existentes na cidade, destacando-se o novo *Praiamar Shopping*, que abriga salas de cinema e ampla praça de alimentação, no Bairro da Aparecida (região praiana); o Centro de Convenções no Bairro Campo Grande, o *Mendes Convention Center*, próximo a outro empreendimento de grande porte, o *Hipermercado Extra* na Av. Ana Costa, que também abriga área de conveniência e ainda os espaços de lazer de condomínios privativos, construídos principalmente na orla praiana ou áreas próximas a ela (cujos anúncios imobiliários anexamos ao presente trabalho). A construção desses empreendimentos de grande porte contribuíram para a consolidação na cidade de uma configuração espacial polinucleada.

A área de convivência do Hipermercado Extra, por exemplo, se tornou local de sociabilidade de grupos de terceira idade que visitam o hipermercado com assiduidade para organizarem bailes de dança de salão:

O baile acontece *num espaço que serve de passagem entre o estacionamento e o espaço da loja onde estão as mercadorias*. Em torno dele há uma lavanderia de lavagem a seco, um salão de beleza, uma banca de jornal, um quiosque do *Mc Donalds*, outro que vende quadros, um estande de venda de filtros d'água, um estande maior que vende aquários, uma máquina de locação de DVDs instalada recentemente, e já na saída lateral uma ótica (...). O baile do Extra é o preferido dos entrevistados do circuito de dança de salão. Aqui, além da dança, eles têm a platéia de idade variada, o espaço para conversar

tranqüilamente e fortalecer seus vínculos de amizade, e podem interferir na organização fazendo críticas e sugestões. Mas a nosso ver o sucesso desse baile se explica também por esse ser o caso mais claro de produção de uma localização urbana de idosos (Oliveira, 2007, p. 177-80).

Nesses locais que se constituem em espaços privados, mas, ao mesmo tempo, públicos, traços dessas duas categorias se mesclam, quando se encontram abertos, em tese, de maneira irrestrita ao público, e, ao mesmo tempo localizados no interior de áreas comerciais (shopping centers, Centro de Convenções) ou mesmo residenciais (condomínios verticalizados).

Os espaços de lazer dos condomínios residenciais – cujos folders imobiliários anexamos no presente trabalho –, se enquadram na nova proposta da atual sociedade pós-moderna, por possibilitarem a fruição de uma simultaneidade de atividades e a possibilidade da contemplação passiva e simultânea dos eventos da cidade: não é mais o indivíduo que se desloca, mas a cidade que se desloca aos olhos do indivíduo.

Essa nova relação entre o espaço da vida pública e o espaço da vida privada associou-se ao desenvolvimento de uma diversidade de grupos e contextos sociais que apontou para uma infinidade de formas de *sociabilidade* na vida urbana cosmopolita da cidade, sugerindo o caráter contínuo de produção de sociabilidade e subjetividade.

## **Em Conclusão**

Buscamos, através da análise das manifestações sócio-espaciais decorrentes dos processos de modernização e expansão de Santos, identificar aspectos importantes para a compreensão de sua estrutura urbana. Adotamos uma análise pertinente a um amplo período da história territorial santista, dentro de uma escala intra-urbana, no intuito de apreender aspectos efetivamente estruturais, ou seja, formadores desse espaço.

No decorrer da pesquisa, observamos que a cidade teve diferentes direções de expansão urbana de acordo com o momento histórico que viveu, produzindo configurações de estrutura urbana que revelaram os principais atores e processos sociais de cada sociedade de então. As condições que se estabeleceram em Santos no final do século XIX, por exemplo, permitiram e viabilizaram o desenvolvimento de uma nova fase, moderna e dinâmica, que viria a orientar as intervenções urbanísticas na cidade ao longo do século XX. As transformações em curso na época criaram novas formas desejáveis de viver na cidade, compatíveis com os valores burgueses de fruição do tempo. Na casa ou na rua, esse foi um momento de inserção e de consolidação de novos valores. Na reordenação dos espaços públicos e privados revelaram-se as novas formas de viver e estar na cidade. Tais mudanças reformularam os espaços da cidade. Transformações posteriores consolidaram esses novos elementos da estrutura urbana.

A partir de então, o Estado passou a se preocupar com a “questão urbana”, pois passou a formular políticas específicas de intervenção, marcando a emergência de um urbanismo ligado ao sanitarismo e à engenharia que significaram o aparecimento de uma visão técnica e global sobre a cidade: o zoneamento, que acabaria por defini-la como espaços que dividiriam as funções de moradia, de trabalho e de lazer. A materialização de visões de progresso e de um desenvolvimento moderno eram os

recursos legitimadores das intervenções urbanas. Mas, a despeito da adoção de planos e preceitos urbanísticos apoiados em um planejamento global dito “neutro” e racional, as políticas de intervenção urbana iam definindo um espaço urbano privilegiado: à beira-mar.

Nessa área procurava-se construir “uma cidade” higienizada, moderna, afastada dos ares do trabalho e bem servida de infra-estrutura urbana, que se traduziu em uma clara demarcação de territórios: a região à beira-mar passou a ser ocupada pelas famílias de posses da região, onde moravam ou passavam temporadas de veraneio em chácaras e onde foram construídos hotéis e espaços destinados ao lazer. Essa área contrastava com a zona central, onde se concentrava a área comercial, de funcionamento do porto, e também de habitação de trabalhadores ligados ao porto, à ferrovia e aos diversos armazéns e depósitos ali instalados.

Esse caráter dual permanece até os dias de hoje. A dualidade refletiu a mais marcante das características da urbanização santista: a polarização espacial e social, que definiu formas de ocupação típicas, produziu territórios distintos e uma setorização espacial – aspectos de um processo que acabou por separar, de forma determinante, as funções e também as classes sociais no espaço intra-urbano de Santos.

A reordenação dos espaços implicou, pois, uma forma de reordenamento da própria sociedade; promoveu uma intensa segregação sócio-espacial, que gerou um deslocamento incessante involuntário da população nos espaços intra-urbanos santistas e uma constante transformação do perfil sócio-demográfico de seus subespaços, delineando os traços originais da futura constituição da cidade, com a formação de redes sociais de apropriação diferenciada do espaço.

A expansão urbana da cidade caracterizou-se por um crescimento intra-urbano e por “novas” periferias, representadas pelas cidades vizinhas ou parte delas, que, de

alguma forma, acabaram por incorporar parte dos problemas decorrentes do esquema concentrador de Santos. Na década de 1980, Santos já apresentava uma presença de espaços residenciais e comerciais quase exclusivos para as categorias da escala social superiores – uma zona turística, próxima às praias, verticalizada e dotada de boa infraestrutura urbana – e inferiores – subúrbios populares nos bairros afastados do litoral, ocupados majoritariamente por migrantes e carentes de infraestrutura –, além de uma diversificação da estrutura social e redistribuição do espaço intra-urbano no entremeio das zonas turística e central, particularmente das camadas de renda média. Essas camadas buscam, em geral, localizar-se em áreas próximas às habitadas por população de alta renda, criando espaços sociais mistos.

Esse quadro desenhou uma expansão cujos traços são semelhantes ao modelo dos setores de círculos sugerido por Homer Hoyt (1939, 1959), que privilegia o estudo dos padrões de uso do solo residenciais, com enfoque para os movimentos das áreas residenciais de alto padrão na organização setorial de cidades (vide figuras 19 e 21). A lógica desse modelo espacial está na tendência auto-segregativa da população de alto status, que se expande ao longo do eixo de circulação que corta as melhores áreas da cidade, de onde pode então exercer um efetivo controle de seu território. Segundo Hoyt, a segregação espacial não assume um padrão em círculos em torno do Centro. De acordo com o autor, as áreas residenciais de alto status localizam-se no setor de maiores amenidades, achando-se cercadas pelos setores de população de médio status e diametralmente oposto encontra-se um amplo setor habitado pela população de baixa renda.

Por outro lado, no processo de separação das áreas por funções, Santos, como a maioria das cidades brasileiras, foi conhecendo progressivamente o declínio do seu centro comercial tradicional, em função do desenvolvimento de novos setores

comerciais nucleados. Diversos trechos de áreas urbanas do Centro e de bairros contíguos a ele sofreram, ao longo dos anos, um processo de degradação, quer pelo abandono dos antigos proprietários dos casarões, que elegeram locais “mais nobres” para morar, quer pelo descaso com que a questão foi tratada pelo poder público (ver figuras 23, 24, 25, 26 e 27).

A implantação dos principais hotéis na via costeira consolidaram o processo de rompimento da antiga configuração de centralidade da cidade; a perda da importância relativa do Centro e o surgimento de novas centralidades contribuíram para a consolidação na cidade de uma configuração espacial polinucleada.

O redesenho de percurso da cidade seguiu uma evolução urbana caracterizada por grandes vias, que ligavam o centro da cidade à área praiana, dando início a um processo acelerado de transformação urbana; a análise estrutural do “percurso” constituído pelas avenidas que se estendem ao longo da orla marítima revelou que o seu processo de apropriação caracterizou-se por uma dinâmica de verticalização, com uma expansão espacial cada vez mais para o alto, conforme as legislações urbanísticas, indicadas na figura 49, foram liberando gradativamente os gabaritos que restringiam a altura dos prédios. Nesse processo, a regulação do solo urbano funcionou sistematicamente como elemento de reforço aos interesses do mercado, uma vez que aquele possuía os elementos necessários para viabilizá-los.

Cabe salientar que o que há de peculiar nas áreas de influência direta da orla marítima é que a urbanização decorre de decisões que atendem a interesses dos residentes desse espaço intra-urbano (Villaça, 1998), sugerindo-se que existe uma intersecção entre as elites econômicas e as elites de poder na orientação da produção territorial. É nesse contexto que aparecem as dinâmicas de segregação sócio-espacial como mecanismos de controle sobre a produção e consumo do espaço urbano; a

segregação marcou, fundamentalmente, a passagem da produção do espaço enquanto valor de uso para o espaço submetido ao valor de troca.

Através das “evidências documentais” retratadas através de fotografias no capítulo 5 e dos dados que trazem a tabela F, podemos dizer que algumas tendências espaciais assim se consolidaram na cidade: a altura e o número das edificações verticais apresentaram uma redução significativa à medida que estas se afastaram da área praiana em sentido ao centro. Em analogia à Burgess ([1923]1925), tem-se assim o reconhecimento de uma configuração espacial caracterizada por círculos concêntricos decrescentes em número de pavimentos e edificações. Ou seja, a tendência foi a concentração de edificações verticais em áreas com preço do solo mais altos.

Por outro lado, cabe salientar que foi praticamente unânime a constatação, entre os entrevistados de ambos os sexos com mais de 60 anos, que o processo de verticalização dissipou os laços de convívio e o entrosamento nas comunidades locais de antigamente; ou seja, apesar das áreas mais verticalizadas serem as mais movimentadas, com a circulação de maior número pessoas, o que se depreende das entrevistas é que o processo da rápida verticalização trouxe para as relações de vizinhança uma sensação de isolamento e não de proximidade, como era lógico de se esperar, se levarmos em conta que os bairros verticalizados são os mais adensados.

Por fim, pode-se dizer que os novos espaços de lazer dos condomínios residenciais verticalizados do tipo mega-torre apareceram como o cenário por excelência da vida urbana familiar – para quem tinha os meios de adquiri-los. A nova proposta desses empreendimentos insere-se na atual sociedade “pós-moderna”, por apresentar uma simultaneidade de atividades que se permite fruir, bem como a possibilidade da contemplação passiva e simultânea dos eventos da cidade, sem a necessidade de boa parte do necessário deslocamento a outros pontos da cidade em

busca desses serviços; ou seja, na proposta dos novos empreendimentos imobiliários, não é mais o indivíduo que se desloca, mas a cidade que se desloca aos olhos do indivíduo; a construção desses novos espaços criou novas formas desejáveis de se morar na cidade; a nova sociabilidade praticada nesse contexto está se desenvolvendo num caminho próximo ao enfatizado por Sennett, que aponta na atual fase do capitalismo, uma crescente estetização da vida urbana – fenômeno da chamada condição pós-moderna.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ANDRADE, W. T. F. de. *O discurso do progresso: a evolução urbana de Santos 1870-1930*. Tese de doutorado. São Paulo. Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da USP, 1989.

ARAÚJO FILHO, J. R. “A Expansão Urbana de Santos”. Cap. 11 (pp. 21-48) de: *A Baixada Santista: aspectos geográficos*, vol. 3. São Paulo. Edusp, 1965.

ARIÈS, P. *Por uma história da vida privada*. In: ARIÈS, P. e CHARTIER, G. (org.), *História da vida privada*, vol. 3. São Paulo. Companhia das letras, 1991.

ASSECOB, *Introdução à Formação Econômica da Baixada Santista*. Elaboração e Supervisão: Márcilio Braghetta Soares. Santos (SP). ASSECOB – Associação dos Empresários da Construção Civil da Baixada Santista, 1984.

BARBOSA, M. V.; DIAS, N. S.; CERQUEIRA, R. M. M. *Santos na formação do Brasil: 500 anos de história*. Santos (SP). Fundação Arquivo e Memória de Santos, 2000.

BASTIDE, R. *Usos e Sentidos do Termo “Estrutura”*. São Paulo. Edusp/ Editora Herder, 1971.

BONDUKI, N. *Origens da habitação social no Brasil*. São Paulo. Estação Liberdade, 1998.

BONDUKI, N. & ROLNIK, R. *Periferia da Grande São Paulo : reprodução do espaço como expediente de reprodução da força de trabalho*. In: MARICATO, E. (org.). *A produção capitalista da casa (e da cidade) do Brasil industrial*. São Paulo. Alfa-ômega, 1982.

BURGESS, E. W. “O Crescimento da Cidade: Introdução a um Projeto de Pesquisa” - Cap. 22 (pp. 353-368) de: Pierson, Donald (Org.) *Estudos de Ecologia Humana*. São Paulo. Martins (2ª Ed.), 1970. (Publicado originalmente em 1925)

CAIADO, M. C. S. *Distribuição espacial da população e estruturação do espaço urbano*. Campinas, IFCH/UNICAMP, 2001. *Reproduzido in*: “A vulnerabilidade social no contexto metropolitano: o caso de Campinas”. Trabalho apresentado no XIV Encontro Nacional de Estudos Populacionais, ABEP, realizado em Caxambú-MG, de 20- 24 de Setembro de 2004.

CALDATTO, G. B. *Chalé de Madeira: A moradia popular de Santos*. Dissertação de mestrado. São Paulo. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, 1998.

CARRIÇO, J. M. *Legislação Urbanística e segregação espacial nos municípios centrais da Região Metropolitana da Baixada Santista*. Dissertação de Mestrado. São Paulo. 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 de doutoramento. São Paulo. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da USP, 2006.

CARVALHO, M. C. *Santos e Geografia Humana do Litoral Paulista*. Tese de Doutorado. Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, 1944. *Transcrito in:* ARAUJO FILHO, J. R. “A Expansão Urbana de Santos”. Cap. 11 (pp. 21-48) de: *A Baixada Santista: aspectos geográficos*, vol. 3. São Paulo. Edusp, 1965.

CASTELLS, M. A *Questão urbana*. Rio de Janeiro. Paz e Terra, 1983.

\_\_\_\_\_. *Cidade, democracia e socialismo*. Rio de Janeiro. Paz e Terra, 1980.

\_\_\_\_\_. *Problemas de Investigação em Sociologia Urbana*. Editorial Presença/ Martins Fontes, 1975.

CASTEX, J.; DePaule J.; Panerai P. *Formas Urbanas: de La Manzana al Bloque*. Barcelona. G.Gilli. 1986. *Citados por:* SILVEIRA, J. A. “Formação da Paisagem da Cidade de João Pessoa-PB”, *Revista Conceitos*, v. 4, n. 5, Jan./Jun. 2001.

Disponível em: [http://www.adufpb.org.br/publica/conceitos/05/art\\_04.pdf](http://www.adufpb.org.br/publica/conceitos/05/art_04.pdf).

CORRÊA, R. L. O espaço urbano. São Paulo. Ática, 1989.

CULLEN, G. *A Paisagem Urbana*. Lisboa. Edições 70. 1983 [1961]. *Citado por:* SILVEIRA, J. A. “Uma abordagem sobre a Estrutura Espacial no processo de expansão da cidade”, *Revista Conceitos*, v. 4, n. 6, Junho/Dezembro 2002. Disponível em: [http://www.adufpb.org.br/publica/conceitos/06/art\\_11.pdf](http://www.adufpb.org.br/publica/conceitos/06/art_11.pdf).

CUNHA, J. M. P. da. OLIVEIRA, A. A. B. de. *População e espaço intra-urbano em Campinas*. In: HOGAN, D. J. et al (Org.). *Migração e ambiente nas aglomerações urbanas*. Campinas: NEPO/UNICAMP, 2001. *Reproduzido in:* “A vulnerabilidade social no contexto metropolitano: o caso de Campinas”. Trabalho apresentado no XIV Encontro Nacional de Estudos Populacionais, ABEP, realizado em Caxambú-MG, de 20- 24 de Setembro de 2004.

Disponível em [http://www.abep.nepo.unicamp.br/site\\_eventos\\_abep/PDF/ABEP2004\\_49.pdf](http://www.abep.nepo.unicamp.br/site_eventos_abep/PDF/ABEP2004_49.pdf).

CRUZ, R.C.A. da. *Turismo, Território e o Mito do Desenvolvimento*. In “Espaço e GEOGRAFIA : Espaço, Turismo e Desenvolvimento, v. 3. Brasília: UnB, jan.-jul. 2000. pp.19-26, *apud* Carriço, J.M.

*Baixada Santista: transformações produtivas e sócio-espaciais na crise do capitalismo após a década de 1980.* Tese de doutoramento. São Paulo. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da USP, 2006.

DUARTE, J. C. (Coord.). *Migrações intrametropolitanas, reprodução da força de trabalho e formação da periferia de São Paulo.* São Paulo. PRODEUR/FAU, USP, 1981.

EUFRASIO, M. A. *Estrutura Urbana e Ecologia Humana: A escola sociológica de Chicago (1915-1940).* São Paulo. Editora 34, 1999.

FERRARA, L. D'. *Ver a cidade.* São Paulo. Editora Nobel, 1988.

FRIGERIO, A. M. G.; ANDRADE, W. T. F.; OLIVEIRA, Y. F. *Santos, um encontro com a História e a Geografia.* Santos (SP). Leopoldianum, 1992.

FRUGOLI, H. J. *Sociabilidade Urbana.* Rio de Janeiro. Zahar, 2007.

GAMBETA, W. *Desacumular a pobreza: Santos, limiar do século.* Revista Brasileira de História. São Paulo. Volume 10, nº 20, 1991.

GOTTDIENER, M. *A produção social do espaço urbano.* 2ª Ed. São Paulo, EDUSP, 1997.

HABERMAS, J. *O discurso filosófico da modernidade.* São Paulo. Martins Fontes, 2000.

HARVEY, D. *A Justiça Social e a Cidade.* São Paulo. HUCITEC, 1980.

HOYT, Homer. *The Structure and Growth of Residential Neighborhoods in American cities.* United Government Printing Office. Washington, [1939] 1959.

HOLSTON, J. *A cidade modernista.* São Paulo. Companhia das Letras, 1993.

JAKOB, A. A. E. *Análise Sócio-Demográfica da Constituição do Espaço Urbano da Região Metropolitana da Baixada Santista no período 1960-2000.* Tese de Doutorado em Demografia. Campinas (SP). Instituto de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade Estadual de Campinas (UNICAMP), 2003.

JOSEPH, I. "A respeito do bom uso da Escola de Chicago". In: L. P. Valladares (org.). *A Escola de Chicago: impactos de uma tradição no Brasil e na França.* Belo Horizonte/Rio de Janeiro. Ed UFMG/IUPERJ, 2005 [1998].

KRAFTA, R. e MORAES NETTO, V. de. *Segregação, dinâmica urbana, modelagem e mensuração*. Porto Alegre. 1999. Encontro da ANPUR - Associação Nacional de Pós-Graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional. Porto Alegre. 1999. Citado por: SILVEIRA, J.A., “Formação da Paisagem da Cidade de João Pessoa-PB”, *Revista Conceitos*, v. 4, n. 5, Jan./Jun. 2001. Disponível em: [http://www.adufpb.org.br/publica/conceitos/05/art\\_04.pdf](http://www.adufpb.org.br/publica/conceitos/05/art_04.pdf).

KOWARICK, L. *A espoliação urbana*. São Paulo. Paz e Terra, 1979.

LAMBERG, M. *O Brasil*. Rio de Janeiro. Lambaerts, 1896. Citado por: ANDRADE, W. T. F. de. *O discurso do progresso: a evolução urbana de Santos 1870-1930*. Tese de doutorado. São Paulo. Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da USP, 1989.

LANNA, A. L. D. *Uma cidade na transição: 1870-1913*. São Paulo-Santos. Hucitec-Prefeitura Municipal de Santos, 1995.

LECOCQ-MÜLLER, N. “A População regional”. Cap. 8. de: *A Baixada Santista: aspectos geográficos*, vol. 2. São Paulo. Edusp, 1965.

LEFEBVRE, H. *A revolução urbana*. Belo Horizonte. Editora UFMG, 2004.

LOJKINE, J. *O estado capitalista e questão urbana*. São Paulo. Martins Fontes, 1981.

LÖWEN SAHR, C. L. *Dimensões de Análise da Verticalização: Exemplos da cidade média de Ponta Grossa/Pr*. *Revista da História Regional*, Vol. 5 - nº 1 - Verão 2000. Universidade Estadual de Ponta Grossa. Departamento de História – UEPG. Disponível em <http://www.rhr.uepg.br/v5n1/cicilian.htm>.

MACKENZIE, R. *A Vizinhança: Um Estudo da Vida Local na Cidade de Columbus, Ohio*. The University of Chicago Press. Chicago, 1923. Tradução de Mário Antonio Eufrazio. Departamento de Sociologia – FFLCH/USP.

MARQUES JUNIOR, A. F. *Texto introdutório à Exposição Permanente Outeiro de Santa Catarina*. Casa João Éboli, Santos, 31 de março de 1993. Transcrito in: Lanna, 1995, p. 93.

MARX, K. e ENGELS, F. *Manifesto Comunista*. São Paulo. Boitempo, 2002.

MARX, M. *Seis conventos, seis cidades*. Tese de doutorado. São Paulo. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, 1984, pp. 78 e 93.

MATTA, R. da *A casa e a rua: espaço, cidadania, mulher e morte no Brasil*. São Paulo. Brasiliense, 1985.

MATTOS, O. *O desenvolvimento da rede Ferroviária e a expansão da cultura cafeeira em São Paulo*. São Paulo: Edição Especial dos “Diários Associados”, dedicada ao café, 15 de julho de 1954. *Transcrito in:* ARAUJO FILHO, J. R. “A Expansão Urbana de Santos”. Cap. 11 (pp. 21-48) de: *A Baixada Santista: aspectos geográficos*, vol. 3. São Paulo. Edusp, 1965.

MEDEIROS, M. *O que faz os Ricos ricos: o outro lado da desigualdade brasileira*. São Paulo. Editora Hucitec, 2005.

MELLO, G. H. de *A modernização de Santos no século XIX: mudanças espaciais e da sociabilidade urbana no Centro Velho*. In: Cadernos CERU/Centro de Estudos Rurais e Urbanos. São Paulo. CERU/USP, 2007.

MELLO, Z. C. de; SAES, F. A. M. “Características dos núcleos urbanos em São Paulo. In: *Revista Estudos Econômicos*. São Paulo, mai/ago de 1985, pp. 307-37.

MENDES, C. M. *O Edifício no Jardim: Um Plano Destruído. A Verticalização de Maringá*. São Paulo, Tese (Doutorado em Geografia). FFLCH-USP, 1992. *Transcrito in:* Löwen Sahr, 2002.

MILLIET, S. *Roteiro do Café e outros ensaios*. São Paulo. Prefeitura do Município de São Paulo. Coleção Departamento de Cultura. Vol. 25. 3ª edição. 1941. *Transcrito in:* ARAUJO FILHO, J. R. “A Expansão Urbana de Santos”. Cap. 11 (pp. 21-48) de: *A Baixada Santista: aspectos geográficos*, vol. 3. São Paulo. Edusp, 1965.

MONBEIG, P. “Aspectos geográficos do crescimento de São Paulo”. In: *Ensaio Paulistas*. São Paulo. Anhembi, 1958, pp. 180-97. In: LANNA, A. L. D. *Uma cidade na transição: 1870-1913*. São Paulo-Santos. Hucitec-Prefeitura Municipal de Santos, 1995.

MORAES NETTO, V. *Retrato Dinâmico da Segregação Urbana*. ANPUR, VIII Encontro Nacional. Anais. 1999. *Citado por:* SILVEIRA, J.A. “Formação da Paisagem da Cidade de João Pessoa-PB”, *Revista Conceitos*, v. 4, n. 5, Jan./Jun. 2001.  
Disponível em: [http://www.adufpb.org.br/publica/conceitos/05/art\\_04.pdf](http://www.adufpb.org.br/publica/conceitos/05/art_04.pdf).

MOURA, P. C. de. *São Paulo de outrora*. São Paulo. Edusp, 1980.

OLIVEIRA, J. A. de *Terceira idade e Cidade: o envelhecimento populacional no espaço intra-urbano de Santos*. Dissertação de mestrado em Sociologia. São Paulo. Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, 2007.

PANERAI, P. *O Retorno à Cidade*. Escola de Arquitetura de Versalhes e Instituto Francês de Urbanismo. Revista Projeto Nº 173: São Paulo. Abril, 1994. Citado por: SILVEIRA, J.A. “Formação da Paisagem da Cidade de João Pessoa-PB”, *Revista Conceitos*, v. 4, n. 5, Jan./Jun. 2001. Disponível em: [http://www.adufpb.org.br/publica/conceitos/05/art\\_04.pdf](http://www.adufpb.org.br/publica/conceitos/05/art_04.pdf).

PARK, R. E. A “A Cidade: Sugestões para a Investigação do Comportamento Humano no Meio Ambiente Urbano”. In: VELHO, O. G. (org.), *O fenômeno urbano*. Rio de Janeiro. Zahar, 1967. Publicado originalmente em: *The American Journal of Sociology*. Vol. XX, 1915, pp. 577-612.

PARK, R. E. e BURGESS, E. W. “Competição” (Cap. VIII, pp. 504-512); “Conflito” (Cap. IX, pp. 574-579); “Acomodação” (Cap. X, pp. 663-671); “Assimilação” (Cap. XI, pp. 734-740). In: Park&Burgess. *Introduction to the Science of Sociology*. University of Chicago Press. Chicago. 1921. Tradução de Mario Antonio Eufrásio.

PECHMAN, R. M. *A Intervenção do Urbano: A construção da ordem na cidade*. In: Rosélia Piquet e Ana Clara Torres Riveiro (org.). *Território da Desigualdade. Descaminhos da Modernização*. Rio de Janeiro. Jorge Zahar, 1991.

PETRONE, P. “Povoamento e Caminhos no século XVIII e primeira metade do século XIX”. Cap. 7 (pp. 75-138) de: *A Baixada Santista: aspectos geográficos*, vol. 2. São Paulo. Edusp, 1965.

PIERUCCI, A. F. de *O desencantamento do mundo*. São Paulo. Editora 34, 2003.

PRADO JUNIOR, C. *A cidade de São Paulo: geografia e história*. São Paulo. Brasiliense, 1989.

RIBEIRO, L. C. Q.; LAGO, L. *Reestruturação nas Grandes Cidades Brasileiras: o modelo Centro / Periferia em questão*. Rio de Janeiro. Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional da UFRJ, 1994.

RIBEIRO, M. A. *História sem fim...um inventário da saúde pública. São Paulo 1880-1930*. São Paulo. Ed. Unesp, 1993.

RIPPY, J. F. “A century and a quarter of British investment in Brazil”. *Inter-American Economic Affairs*, vol. 6, n. 1, p. 83-92, Summer, 1952. Transcrito in: ASSECOB, *Introdução à Formação Econômica da Baixada Santista*. Santos (SP). ASSECOB, 1984.

ROLNIK, R. *O que é cidade*. 3 ed. São Paulo. Ed. Brasiliense, 2004.

\_\_\_\_\_, R *História Urbana: História na cidade?* FERNANDES, Ana e GOMES, Marco Aurélio (Orgs.). *Cidade & História*. FAU-UFBA, 1992.

ROSSI, A. *A arquitetura da cidade*. São Paulo. Martins Fontes, 1995.

RUFATO, M. A. de “Sucessão de imigrantes no bairro do Bom Retiro (São Paulo). In: LUCENA, C.T. e GUSMÃO, N.M.M. (Orgs.). *Discutindo Identidades*. São Paulo. Humanitas/CERU, 2006.

SAES, F. A. M. *As ferrovias de São Paulo:1870-1940*. São Paulo. Hucitec/MEC, 1981.

SAMPAIO, A. H. L. *Formas Urbanas. Cidade Real e Cidade Ideal*. Salvador. Quarteto Editora, 1999. Citado por: LIMA, G. O. *BAIXA DO MAROTINHO: a luta pela moradia em Salvador (1974-1976)*. IV SIMPÓSIO NACIONAL ESTADO E PODER: *Intelectuais*. 8 a 11 de outubro de 2007. Universidade Estadual do Maranhão. São Luís/MA.

Disponível em: <http://www.outrostempos.uema.br/curso/poder/18.pdf>.

SANTOS, M. *Por uma geografia nova*. São Paulo. HUCITEC, 1978. In: OLIVEIRA, A. A. B. de *Espaço Intra-Urbano em Campinas*. XIII Encontro da Associação Brasileira de Estudos Populacionais, realizado em Ouro Preto, Minas Gerais, Brasil, de 4 a 8 de novembro de 2002. Disponível em: [http://www.abep.nepo.unicamp.br/docs/anais/pdf/2002/GT\\_MIG\\_ST17\\_Oliveira\\_texto.pdf](http://www.abep.nepo.unicamp.br/docs/anais/pdf/2002/GT_MIG_ST17_Oliveira_texto.pdf)

SANTOS, F. MARTINS dos *História de Santos/Poliantéia Santista*. 3º volume. São Vicente (SP). Editora Caudex., 1996.

SARTRE, J. P. *Critique de la raison dialectique*. Paris. Gallimard, 1960. Citado por: SAMPAIO, A. H. L. *Formas Urbanas. Cidade Real e Cidade Ideal*. Salvador. Quarteto Editora, 1999.

SCHORSKE, C. E. *Viena fin-de-siècle*. São Paulo. Companhia das Letras, 1988.

SEABRA, O. C. L. *A Muralha que Cerca o Mar: Uma Modalidade de Uso do Solo Urbano*. Dissertação de Mestrado em Geografia. São Paulo. Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da USP, 1979.

SENNETT, R. *O declínio do homem público: as tiranias da intimidade*. São Paulo. Cia. das Letras, 1989.

SERRANO, F. E. *Vargem Grande, Guarujá. Um espaço para a melhoria das condições habitacionais na Baixada Santista*. Dissertação de Mestrado. São Paulo. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da USP, 1991

SILVA SOBRINHO, Costa e. *Santos noutros tempos*. São Paulo, 1953. Citado por: ARAUJO FILHO, J. R. “A Expansão Urbana de Santos”. Cap. 11 (pp. 21-48) de: *A Baixada Santista: aspectos geográficos*, vol. 3. São Paulo. Edusp, 1965.

SIMMEL, G. “A sociabilidade” (1917), in *Questões fundamentais da sociologia*. Rio de Janeiro. Zahar, 2006. Transcrito in FRUGOLI, H. J. *Sociabilidade Urbana*. Rio de Janeiro. Zahar, 2007.

SOJA, E. W. I. *Geografias pós-modernas: a reafirmação do espaço na teoria social crítica*. Rio de Janeiro. Zahar, 1993.

SOMEKH, N. *A cidade vertical e o urbanismo modernizador: São Paulo 1920-1939*. São Paulo. Studio Nobel/EDUSP/FAPESP, 1997.

TOCQUEVILLE, A. de, *A Democracia na América* - vol. 2. São Paulo. EDUSP, 1977, citado por SENNETT, R. *O declínio do homem público: as tiranias da intimidade*. São Paulo. Cia. das Letras, 1989.

VILLAÇA, F. *Efeitos do espaço sobre o social na metrópole brasileira* (cap. 15 de: *Metrópole e globalização – conhecendo a cidade de São Paulo*). São Paulo. Editora EDESP, 1999.

\_\_\_\_\_ *Espaço Intra-Urbano no Brasil*. São Paulo. Studio Nobel/FAPESP. Lincoln Institute, 1998.

\_\_\_\_\_ F. *O que todo cidadão precisa saber sobre habitação*. São Paulo. Editora Global, 1986, pp. 101 a 103.

WEBER, M. *A Ética Protestante e o ‘Espírito’ do Capitalismo*. São Paulo. Companhia das letras, 2004. Edição de Antonio Flávio Pierucci.

WEBER, M. *Conceito e categoria de cidade*. In: VELHO, O. G. (org.), *O fenômeno urbano*. Rio de Janeiro. Zahar, 1967, pp. 73-96.

WILLIAM, R. *O campo e a cidade*. São Paulo. Companhia das Letras, 1989.

WIRTH, L. *O Urbanismo como Modo de Vida*. In: VELHO, O. G. (org.). *O Fenômeno Urbano*. Ed. Guanabara. Rio de Janeiro, 1987.

YÁZIGI, E.; CARLOS, F. A. Carlos e ARIZA DA CRUZ, R. de C. *Turismo: Espaço, Paisagem e Cultura*. Editora Hucitec, pp. 25-39, 1999.