

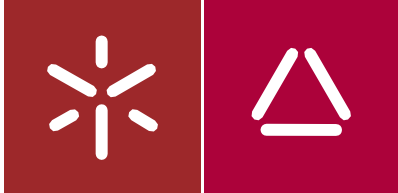


Thiago Costa de Lima

**Cidade líquida: a construção cultural da
paisagem de Santos, São Paulo (Brasil)**

Universidade do Minho
Instituto de Ciências Sociais





Universidade do Minho
Instituto de Ciências Sociais

Thiago Costa de Lima

**Cidade líquida: a construção cultural da
paisagem de Santos, São Paulo (Brasil)**

Dissertação de Mestrado
Mestrado em Geografia
Especialização em Planeamento e Gestão do
Território

Trabalho efetuado sob a orientação de
Professora Doutora Ana Francisca Azevedo
Professor Doutor João Carlos Vicente Sarmento

DIREITOS DE AUTOR E CONDIÇÕES DE UTILIZAÇÃO DO TRABALHO POR TERCEIROS

Este é um trabalho académico que pode ser utilizado por terceiros desde que respeitadas as regras e boas práticas internacionalmente aceites, no que concerne aos direitos de autor e direitos conexos.

Assim, o presente trabalho pode ser utilizado nos termos previstos na licença abaixo indicada.

Caso o utilizador necessite de permissão para poder fazer um uso do trabalho em condições não previstas no licenciamento indicado, deverá contactar o autor, através do RepositóriUM da Universidade do Minho

Licença concedida aos utilizadores deste trabalho



Atribuição
CC BY

<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>

AGRADECIMENTOS

Finalizada esta etapa da vida acadêmica e profissional, agradeço primeiramente à Universidade do Minho, que permitiu a extensão do prazo para a conclusão desta dissertação, depois de tantas adversidades no período de desenvolvimento.

Agradeço, também, aos meus orientadores, Professora Doutora Ana Francisca Araújo Rodrigues Azevedo Silva, pela atenção e companheirismo em minha estadia em Portugal e por todo o conhecimento transmitido no transcorrer do curso, e ao Professor Doutor João Carlos Vicente Sarmiento, pela generosidade, compreensão e otimismo em abraçar o desafio de conduzir a finalização deste trabalho acadêmico.

Menção a todo o corpo docente e discente do mestrado em Geografia, Planeamento e Gestão do Território, em especial à Alinny Von Ehnert, ao marido Alexandre Ricardo Von Ehnert, e os filhos Lis e Cláudio, por toda parceria e companhia.

Aos amigos Júlio César dos Santos, Deisi C. Hartke dos Santos e a filha Júlia, pela colaboração em todo o processo de adaptação ao novo país, além da fundamental companhia para minimizar a solidão e a distância do Brasil.

Aos meus familiares, em especial, a minha esposa, Simone Vieira dos Santos, pela compreensão da necessária distância neste processo de evolução profissional e pessoal.

À Portugal e à cidade de Guimarães, pela oportunidade de vivenciar novas experiências e culturas.

À cidade de Santos, por toda minha formação sociocultural, que permite total compreensão das dificuldades e desafios em lutar para transformar o Brasil num país mais justo, bem como à toda comunidade do Dique Vila Gilda e aos demais profissionais que possibilitaram o enriquecimento deste trabalho acadêmico.

A todos, o meu muito obrigado.

DECLARAÇÃO DE INTEGRIDADE

Declaro ter atuado com integridade na elaboração do presente trabalho académico e confirmo que não recorri à prática de plágio nem a qualquer forma de utilização indevida ou falsificação de informações ou resultados em nenhuma das etapas conducente à sua elaboração.

Mas declaro que conheço e que respeitei o Código de Conduta Ética da Universidade do Minho.

Cidade líquida: a construção cultural da paisagem de Santos, São Paulo (Brasil)

RESUMO

O capitalismo, como modelo econômico em vigor, fundamenta-se essencialmente no acúmulo de capital e reproduz sobre o território todas as suas qualidades e imperfeições, revelando uma intrínseca relação entre trabalho, capital e território, numa constante evolução cíclica baseada em aglutinações e fragmentações culturais, reforçadas através da história pelas revoluções tecnológicas.

Estas alterações estão cada vez mais velozes e espontâneas, motivando uma constante compreensão da contemporaneidade. As cidades, que outrora se estabeleceram numa estrutura espacial racional, cuja ações coletivas se sobrepunham às individuais, hoje estão configuradas pela lógica do mercado, criando inúmeros processos defeituosos que oneram ainda mais a população carente, realidade esta claramente evidenciada nos núcleos urbanos dos países periféricos, caso da cidade de Santos, no Brasil, objeto desta pesquisa.

Por conseguinte, este trabalho acadêmico procurou, através da Geografia Cultural, investigar os diversos aspectos evolutivos que reconfiguram a Paisagem, partindo de uma dimensão global até alcançar a escala local específica da comunidade do Dique Vila Gilda, na cidade de Santos, Brasil, por meio de análises quantitativas e qualitativas acerca dos diversos aspectos urbanos e culturais santistas.

Como objeto final, apresenta-se uma proposta através de um conjunto de ações sobre a comunidade do Dique Vila Gilda, partindo de uma reestruturação jurídica fundiária, percorrendo por questões no campo do trabalho, da moradia e da participação de coletivos urbanos, que almeje a reconstrução da paisagem cultural santista, para romper, assim, com a perversa lógica de produção espacial neoliberal.

Palavras-chave: cultura, capitalismo, trabalho, território, produção do espaço

Liquid city: the cultural construction of the landscape of Santos, São Paulo (Brazil)

ABSTRACT

Capitalism, as a current economic model, is essentially based on the accumulation of capital and reproduces all its qualities and imperfections over the territory, revealing an intrinsic relationship between work, capital and territory, in a constant cyclical evolution based on cultural agglutinations and fragmentations, reinforced throughout history by technological revolutions.

These changes are increasingly rapid and spontaneous, motivating a constant understanding of contemporary times. Cities, which were once established in a rational spatial structure, whose collective actions overlapped with individual ones, are now configured by market logic, creating numerous defective processes that further burden the needy population, a reality that is clearly evident in the urban centers of peripheral countries, in the case of the city of Santos, in Brazil, the object of this research.

Therefore, this academic work sought, through Cultural Geography, to investigate the various evolutionary aspects that reconfigure the Landscape, starting from a global dimension until reaching the specific local scale of the Dique Vila Gilda community, in Santos city, Brazil, through quantitative and qualitative analyzes about the various urban and cultural aspects of Santos.

As a final object, a proposal is made through a set of actions on the Dique Vila Gilda community, starting from a legal restructuring of land, covering issues in the field of work, housing and the participation of urban collectives, which aim at reconstruct the Santos cultural landscape, to break with the perverse logic of neoliberal spatial production.

Keywords: culture, capitalism, work, territory, production of space

SUMÁRIO

AGRADECIMENTOS.....	III
RESUMO.....	V
ABSTRACT	VI
ÍNDICE DE FIGURAS.....	XI
ÍNDICE DE QUADROS	XIII
SIGLAS E ABREVIATURAS	XIV
INTRODUÇÃO.....	1
JUSTIFICATIVA.....	10
OBJETIVOS	12
1. A CONCEITUAÇÃO DE MODERNIDADE SÓLIDA, MODERNIDADE LÍQUIDA E SUA TERRITORIALIZAÇÃO.....	13
1.1. Modernidade sólida: o privado em função do coletivo	13
1.1.1. A estruturação do capitalismo através da revolução industrial	13
1.1.2. A associação entre capital e trabalho e os novos arranjos sociais	14
1.1.3. O liberalismo econômico como agente de acumulação do capital	19
1.1.4. O Estado enquanto gestor do sistema financeiro.....	21
1.1.5. A rigidez social, política e econômica e a crise do capitalismo dirigido	26
1.2. Cidade moderna “fordista”: a união entre capital, trabalho e território.....	29
1.2.1. A cidade como “locus” político	29
1.2.2. A transição da cidade comercial para a cidade industrial.....	30
1.2.3. Uma “fábrica” de identidades e coletividades.....	33
1.2.4. A regulação social pela relação espaço-tempo.....	35
1.2.5. O excedente de capital e as reconfigurações socioespaciais	36
1.3. Modernidade líquida: o individualismo e a sociedade de consumo.....	38
1.3.1. A apropriação do estado e a exploração do trabalho.....	38
1.3.2. A estrutura econômica da modernidade líquida	42
1.3.3. A relação entre a revolução tecnológica e o trabalho	45
1.3.4. O capitalismo por espoliação como mecanismo de controle social.....	46
1.3.5. A individualidade e o consumo na sociedade contemporânea	49

1.4.	Cidade contemporânea: a produção da natureza e o neoliberalismo.....	51
1.4.1.	A acumulação de capital e os novos arranjos espaciais.....	51
1.4.2.	O Estado promotor da especulação imobiliária.....	54
1.4.3.	A cidade global como unidades de consumo.....	55
1.4.4.	O controle da sociedade através da espoliação urbana	58
1.4.5.	O novo ponto crítico e suas conformações socioespaciais.....	63
1.4.6.	A revolução como condição urbana.....	69
1.5.	Cidade bacteriológica: a visão metabólica das cidades	71
1.5.1.	Metabolismo e cidade.....	71
1.5.2.	A água como elemento metabólico da cidade moderna.....	74
1.5.3.	O neoliberalismo e a fragmentação da “cidade bacteriológica”	79
1.5.4.	A cidade como processo socioecológico.....	82
2.	A CIDADE DE SANTOS/SP E SUAS MUDANÇAS HISTÓRICAS E GEOGRÁFICAS	87
2.1.	Santos colonial: a consolidação do sítio e a produção (da) natureza-cultura	87
2.1.1.	A constituição da Vila de Santos	87
2.1.2.	A geografia santista no período de consolidação do Império brasileiro	90
2.1.3.	A organização social e a apropriação do território na monarquia	95
2.1.4.	O aparato jurídico para a reprodução do capital.....	102
2.1.5.	Os sistemas de redes de circulação	104
2.1.6.	A transição da monarquia para a república	111
2.2.	Santos bacteriológica: a reformulação da economia e seus efeitos sobre o território	113
2.2.1.	O estabelecimento da república e a estruturação das redes urbanas	113
2.2.2.	Sociedade e trabalho no início do período republicano.....	119
2.2.3.	A compreensão do território e a construção do conhecimento na cidade moderna	127
2.2.4.	O plano de Estevan Fuertes e os alicerces da cidade bacteriológica.....	134
2.2.5.	As ações da municipalidade e o plano da Câmara.....	144
2.2.6.	A “solidificação” de um território	148

2.3.	Santos moderna: da modernidade sólida de Saturnino de Brito à fragmentação cultural da Ditadura Militar	150
2.3.1.	O projeto de Saturnino de Brito e a (re)construção de uma paisagem	150
2.3.2.	A surgente cidade moderna	159
2.3.3.	A importância dos sistemas de fluxo no processo de territorialização santista	163
2.3.4.	A política do Estado Novo e a reconfiguração cultural em Santos	167
2.3.5.	Da Ditadura Vargas à Ditadura Militar	175
2.3.6.	O Regime Militar e a produção espacial santista	178
2.4.	Santos contemporânea: o neoliberalismo e as novas conformações geográficas	185
2.4.1.	O início da política neoliberal no Brasil	185
2.4.2.	A “modernização” portuária e suas novas relações de trabalho	188
2.4.3.	O neodesenvolvimentismo e a ruptura democrática do início do século XXI	195
2.4.4.	O transporte público na líquida modernidade santista	199
2.4.5.	Os mecanismos legais na gestão territorial contemporânea santista	201
3.	CONTEXTUALIZAÇÃO E DIAGNÓSTICO DA MODERNIDADE LÍQUIDA NA CIDADE DE SANTOS	210
3.1.	Metodologia, abordagem e adversidades técnicas	210
3.2.	Análise quantitativa: as memórias espaciais, as imagens mentais e as representações culturais dos santistas	213
3.2.1.	Santos, suas memórias e representações socioespaciais	213
3.2.2.	As imagens mentais e as especificidades territoriais santista	218
3.3.	Análise qualitativa: os mecanismos da cidade contemporânea de Santos e a Vila Gilda como produto socioespacial	225
3.3.1.	A apropriação da “coisa pública” pela iniciativa privada	225
3.3.2.	A ausência de políticas habitacionais e a fragmentação dos coletivos urbanos	233
3.3.3.	O projeto Parque Palafita como reprodutor das contradições capitalistas	237
3.3.4.	Vila Gilda e a ausência da “cidade bacteriológica”	239

3.3.5.	O “direito à moradia” como elemento identitário na Vila Gilda	241
3.3.6.	A intrínseca relação entre trabalho e território.....	243
4.	A (RE)PRODUÇÃO ESPACIAL POR MEIO DA IDENTIDADE SOCIOCULTURAL	247
4.1.	A contextualização da Zona Noroeste de Santos e da Vila Gilda	247
4.1.1.	Panorama histórico da Zona Noroeste de Santos.....	247
4.1.2.	A Vila Gilda e suas contradições jurídicas	250
4.2.	O Dique Vila Gilda como elemento de (re)construção da paisagem urbana....	257
4.2.1.	Das experiências do poder público para a Vila Gilda ao “espaço concebido” do projeto Parque Palafita	257
4.2.2.	Da concepção do projeto Parque Palafita à Vila Gilda como proposta de construção cultural santista.....	261
4.2.2.1.	Proposições legais.....	261
4.2.2.2.	Proposições habitacionais	262
4.2.2.3.	Proposições no campo do trabalho	263
4.2.2.4.	Proposições de construção de identidade pela participação popular	264
5.	CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	268
6.	REFERÊNCIAS.....	272
7.	ANEXOS	302

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1 - Vista panorâmica de ocupação irregular sobre palafitas em Santos.....	53
Figura 2 - Planta da Vila de Santos em 1765, baseada em trabalho original de Benedito Calixto.	89
Figura 3 - Planta de Santos em 1822, de Benedito Calixto, atual bairro do Centro de Santos.	91
Figura 4 - Assentamento de trilhos da São Paulo Railway no Porto do Consulado, em Santos	106
Figura 5 - Estrada de Ferro São Paulo Railway na Serra do Mar	106
Figura 6 - Porto Moderno de Santos em 1902	108
Figura 7 - Bonde com tração animal no Largo do Rosário - Final do século XIX	108
Figura 8 - Planta de Santos em 1878, de Jules Martin.	110
Figura 9 - Mapa de Localização da cidade de Santos (à esquerda) e da estação de Quarentena e Desinfectório, em Ilha Bela (à direita).	137
Figura 10 - Planta baixa do edifício Desinfectório.....	138
Figura 11 - Elevação do edifício Desinfectório	139
Figura 12 - Planta de Santos elaborada pela Câmara Municipal em 1896.....	145
Figura 13 - Ponte Pênsil de São Vicente - Período de inauguração e atual, respectivamente.....	153
Figura 14 - Estação Elevatória - Período de inauguração e atual, respectivamente....	153
Figura 15 - Canais de drenagem de Santos - Período de inauguração e atual, respectivamente.....	155
Figura 16 - Projeto Urbano para Santos de Saturnino de Brito em 1910	158
Figura 17 - Planta de Santos em 1920.	162
Figura 18 - Bondes elétricos no Largo do Rosário, no início do século XX.....	163
Figura 19 - Rodovia Anchieta nos anos 1950	173
Figura 20 - Aquário Municipal de Santos - Anos 1950 e atual, respectivamente.	173
Figura 21 - Jardins da praia de Santos - Anos 1940 e 2000.	174
Figura 22 - Porto de Santos no bairro da Ponta da Praia - Anos 1970.....	179
Figura 23 - Rodovia dos Imigrantes	180
Figura 24 - Construção do Emissário Submarino - Anos 1970.	182

Figura 25 – Mapa de localização do bairro da Ponta da Praia (vermelho).	221
Figura 26 – Mapa de localização do bairro da Ponta do Gonzaga (roxo).	221
Figura 27 – Mapa de localização do bairro da Ponta do Boqueirão (rosa).	222
Figura 28 – Mapa de ocupação do solo de Santos por renda familiar.....	223
Figura 29 – Abandono do antigo Clube de Regatas Santista antes de sua demolição - Final dos anos 2000.	230
Figura 30 - Antigo e novo mercado público de peixes - Anos 1980 e atual, respectivamente.....	231
Figura 31 - Reurbanização da Ponta da Praia.....	231
Figura 32 - Vista externa das palafitas da Vila Gilda.	234
Figura 33 - Vista interna das palafitas da Vila Gilda.	234
Figura 34 - Vista externa dos cortiços no centro de Santos.....	235
Figura 35 - Vista interna de cortiço no centro de Santos.....	235
Figura 36 – Mapa de localização da Zona Noroeste de Santos (laranja) e Vila Gilda (amarelo).	247
Figura 37 - Aerofotogrametria da Zona Noroeste de Santos em 1962 e 1970, respectivamente.....	248
Figura 38 - Aerofotogrametria da Zona Noroeste de Santos em 1987 e 1997, respectivamente.....	250
Figura 39 - Implantação do Projeto Parque Palafitas.....	259
Figura 40 - Modelo de intervenção na Vila Gilda.	259
Figura 41 - Vista superior - Atual e proposta.....	260
Figura 42 - Perspectiva - Atual e proposta.	260
Figura 43 - Perspectiva geral da proposta de intervenção.....	261
Figura 44 - Município de Afuá/PA.	267
Figura 45 - Palafitas de Afuá/PA.	267

ÍNDICE DE QUADROS

Quadro 1 - Movimentação no porto de Santos entre os anos de 1892 e 1901.....	117
Quadro 2 - Evolução do número de ligações em Santos entre 1900 e 1909.....	118
Quadro 3 - Nacionalidade de estrangeiros em Santos em 1913.....	119
Quadro 4 - Evolução da população santista de 1872 e 1913.	160
Quadro 5 - Exportação de café no porto de Santos de 1889 a 1914.	165
Quadro 6 - Relação entre rede ferroviária e exportação no porto de Santos entre 1870 e 1900.	166
Quadro 7 - Configuração da população de Santos em 1934.....	171
Quadro 8 - Movimentação de contêineres no porto de Santos de 1996 a 2006.....	191
Quadro 9 - Movimentação de carga geral no porto de Santos de 1996 a 2006.	191
Quadro 10 - Recrutamento de mão de obra no porto de Santos de 2004 a 2006.	192
Quadro 11 - Movimentação de carga geral no porto de Santos de 1996 a 2019.	198
Quadro 12 - Evolução da população da área insular de Santos de 1950 a 2010.	207
Quadro 13 – Gráfico das principais qualidades da cidade de Santos.	216
Quadro 14 – Gráfico dos principais problemas da cidade de Santos.....	217
Quadro 15 – Gráfico dos bairros mais desejáveis para se residir na cidade de Santos.	219
Quadro 16 – Gráfico dos bairros mais representativos à cidade de Santos.	219
Quadro 17 - Evolução da área de ocupação irregular na Vila Gilda.....	244

SIGLAS E ABREVIATURAS

Siglas

ABRELPE – Associação Brasileira das Empresas de Limpeza Pública e Resíduos Especiais;

APA – Área de Preservação Ambiental;

APP – Área de Preservação Permanente;

ATHIS – Assistência Técnica para Habitação de Interesse Social;

BIRD – Banco Internacional de Recuperação e Desenvolvimento;

BNDES – Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social;

CAU-BR – Conselho Nacional de Arquitetura e Urbanismo;

CBD – Central Business District;

CDHU – Companhia de Desenvolvimento Habitacional e Urbano;

CODESP – Companhia Docas do Estado de São Paulo;

COHAB-ST – Companhia de Habitação da Baixada Santista;

COMGÁS – Companhia de Gás de São Paulo - distribuidora de gás natural;

CONAMA – Conselho Nacional do Meio Ambiente;

COSAN – Empresa produtora de açúcar, combustíveis e logística;

COSIPA – Companhia Siderúrgica Paulista;

CSTC – Companhia Santista de Transportes Coletivos;

DIEESE – Departamento Intersindical de Estatística e Estudos Socioeconômicos),

DNOS – Departamento Nacional de Obras de Saneamento;

EIV – Estudo de Impacto de Vizinhança;

EUA – Estados Unidos da América

FAPESPE – Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo;

FMI – Fundo Monetário Internacional

FOLS - Federação Operária Local de Santos;

FUNDURB – Fundo de Desenvolvimento Urbano;

IBAMA – Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis;

IDH – Índice de Desenvolvimento Humano;

LUOS – Lei de Uso e Ocupação do Solo;

LUOS-AC – Lei de Uso e Ocupação do Solo da Área Continental;

LUOS-AI – Lei de Uso e Ocupação do Solo da Área Insular;

MTST – Movimento dos Trabalhadores Sem Teto;

OCDE – Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico;

OGMO – Órgão Gestor de Mão de Obra;

ONG – Organização Não Governamental;

ONU – Organização das Nações Unidas;

PAC – Programa de Aceleração do Crescimento;

PDDI – Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado;

PDI – Programa de Desligamento Incentivado;

PDV – Programa de Demissão Voluntária;

PETROBRAS – Petróleo Brasileiro S.A. - empresa exploradora e produtora de derivados de petróleo;

PLANSAL – Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado do Polo Pré-Sal da Bacia de Santos;

PLHIS – Plano Local de Habitação de Interesse Social;

PMCMV – Programa Minha Casa, Minha Vida;

PMH – Plano Municipal de Habitação;

PND – Programa Nacional de Desestatização;

PNH – Plano Nacional de Habitação;

PORTOBRÁS – Empresa de Portos do Brasil;

Pré-Sal – Área de reserva petrolífera abaixo da profunda camada de sal oceânica, entre os estados de Santa Catarina e Espírito Santo;

PRI – Plano de Reassentamento Involuntário;

RAIZEN – Empresa de combustível e energia renovável;

RMBS – Região Metropolitana da Baixada Santista;

SABESP – Companhia de Saneamento Básico do Estado de São Paulo;

SASP – Sindicato dos Arquitetos do Estado de São Paulo;

SEDURB – Secretária de Desenvolvimento Urbano;

SEPLAN – Secretaria de Planejamento;

SHELL – Empresa Multinacional Petrolífera Britânica;

SMTC – Serviço Municipal de Transporte Coletivo;

SNHIS – Sistema Nacional de Habitação de Interesse Social;

SPRW – São Paulo Railway Company;

SPU – Secretaria de Patrimônio da União;

TECON – Terminal de Container;

TRT – Tribunal Regional do Trabalho;

TST – Tribunal Superior do Trabalho;

U.R.R.S. – União das Repúblicas Socialistas Soviéticas;

UNESCO – Organização das Nações Unidas para Educação, Ciência e Cultura;

WPA – Work Projects Administration (Agência pública estadunidense de obra e projeto);

ZEIS – Zona Especial de Interesse Social;

Abreviaturas

Art. – Artigo;

Cia. – Companhia;

Jango – João Goulart;

JK – Juscelino Kubitschek;

Séc. – século;

Typ. – Typographia;

INTRODUÇÃO

Através da compreensão evolutiva dos conceitos de Cultura dentro da Geografia, esta dissertação buscou analisar os diversos campos multidisciplinares que compõem, classificam e reconfiguram a Paisagem, dentro da relação espaço-tempo, bem como seus aspectos ambientais, inclusive os antropizados, enquadrando-a dentro da Geografia Cultural para, a posteriori, aventar novas perspectivas de (re)produção do espaço da cidade de Santos, São Paulo, Brasil.

Dentro deste cenário, Tylor (1871) caracterizou inicialmente o conceito de cultura como a capacidade de transmissão do indivíduo a partir de um corpo de técnicas, crenças, práticas e conhecimentos sendo, portanto, uma totalidade de tudo o que é disseminado, compreendido ou concebido pelo ser humano.

Por meio da geografia cultural, houve a percepção da relação entre as ações humanas e as consequentes transformações territoriais, fazendo da paisagem objeto de manifesto científico, moldada por elementos naturais e humanos.

Contrapondo à ideia de “paisagem natural” o significado de “paisagem cultural”, Schluter contribuiu para a redefinição das fronteiras da Geografia, enfatizando o estudo das expressões materiais da cultura como metodologia para exploração das áreas ou regiões geográficas. (Azevedo, 2007, p. 38)

Contudo, foi somente nos Estados Unidos da América, via Escola de Berkeley, que a geografia cultural passou a analisar, de fato, as áreas culturais, desde suas origens e processos até as características que as diferenciavam.

A partir dos anos 1970, a geografia passou a analisar as diversas contradições do capitalismo, tanto individualmente como territorialmente, posicionando a cultura como instrumento de dominação e controle das classes mais abastadas sobre as demais classes, impondo comportamentos de acordo com seus interesses.

Neste mesmo período, duas orientações ganharam corpo dentro da geografia cultural: a primeira, sobre a racionalidade limitada dos atores econômicos; a segunda, sobre o papel dos mecanismos de percepção, tendo grande interesse pela “imagem da cidade” e pelos estudos sobre os “mapas mentais” desenvolvido respectivamente por Kevin Lynch e pelas pioneiras pesquisas de Peter Gould e Rodney White. Esta conjuntura fortaleceu o interesse dos geógrafos pelo território.

Bonnemaison et al. (1999) coloca que as observações sobre o lugar levaram ao desenvolvimento de trabalhos acerca da importância do espaço na construção das identidades, sobre as novas territorialidades, bem como as relações entre conceitos do individual e do coletivo.

Ao aprimorar esta linha de investigação, Harvey (1969) e Lefebvre (1974) revisaram o espaço como processo de significação e como prática material. As linguagens espaciais passaram a ser percebidas como a relação entre o sujeito e o meio no qual está inscrito. O espaço surge, portanto, como produto social.

Para Marx (1956), no século XIX, o trabalho era o cerne do ser humano, a exteriorização de si mesmo. Arendt, em sua obra "The Human Condition", de 1958, ao analisar os elementos formadores de signos e identidades, adiciona ao pensamento marxista a diferença conceitual entre "trabalhar" e "fazer", qualificando o ser humano tanto como "homo laborans" quanto "homo faber". O "trabalhar" reconfigura a sociedade num objeto de atividades produtivistas alienadores e de consumo, com um suave equilíbrio entre produção e destruição. Contudo, este entendimento somente é relevante para a "cultura de massa". Ao desassociar da lógica capitalista, Arendt altera a interpretação do "trabalhar" para o "fazer", teoria voltada mais para uma produção artesanal, não mecanizada e individualizada. A filósofa considera, também, uma terceira variável, o "agir", como a principal fonte de expressão individual do homem como "animal político", produzindo pluralidades de semelhanças e diversidades. Representa, portanto, uma forma não alienada de compartilhamento entre individualismo e coletividade, espaços e convivências livres onde as ações humanas adquirem seus sentidos. Em contraponto com o "trabalhar" e o "fazer", o "agir", juntamente com o "falar", criam um "Entreespaço Social" capaz de se adequar a qualquer tempo e lugar.

Neste contexto, a geografia social e cultural se debruçou sobre os hábitos humanos como produção de um espaço voltado para suas ações, salvaguardando por meio de suas formas culturais o equilíbrio e a uniformidade dentro de uma sociedade. Assim, a cultura se manifestou como componente político, conforme preceitos de união social entre o individual e o coletivo, com a razão como caminho para que o local seja alçado ao universal.

Nos anos 1990, as pesquisas em geografia cultural começaram a refletir os diversos campos das ciências sociais, através de métodos qualitativos que enfatizavam

a importância das representações, dos discursos, das práticas sociais, do imaginário e dos sistemas de signos para uma maior consciência das singularidades da vida humana em sociedade. Esse processo foi reconhecido como “Cultural Turn” – Virada Cultural.

Dentre os códigos culturais revelados na paisagem, Claval (1999) identifica os materiais, passíveis de visualização, e os imateriais, impossibilitados de observações. Neste sentido, surgem como códigos materiais: a arquitetura, a música, as festas, os vestuários, entre outros; e como imateriais, três elementos principais se destacam: os valores (influenciados pela religião e metafísica, atribuindo-se as convicções íntimas e princípios abstratos de conduta), as ideologias (estruturas baseadas na razão, que direcionam a história e o ordenamento social de um grupo cultural) e as convenções (essência da cultura de um povo, direcionam à honra, responsabilidade e autoridade). Destes três códigos culturais imateriais, a ideologia tem certa relevância pois, ao ser relacionada à superioridade e ao apego local, mostra-se conservadora, podendo gerar manifestações preconceituosas de tentativas de eliminação de culturas julgadas diferentes.

Os espaços produzidos pelo Homem dificilmente refletem suas problemáticas. São resultados de suas percepções, das técnicas de ações coletivas e da própria socialização do espaço, exploradas individualmente e coletivamente, sem, no entanto, estarem ocupados de forma democrática. As populações mais fracas e pobres têm participação reduzida na construção e expressão espacial, buscando empenhar-se por um reconhecimento mediante ações visíveis de grande carga simbólica. Cada indivíduo tem uma percepção sobre as ordens regulatórias dos grupos que eles pertencem e elabora objetivos que mesclam valores individuais e coletivos. Sem um sistema de normas, a construção das relações institucionalizadas e espaços socializados seria inconcebível. Deste modo, a estruturação do indivíduo como elemento social passa pela formação de sua identidade que, indubitavelmente, possui vários aspectos, individuais e coletivos. A percepção identitária da vivência de cada um está relacionada a diversas escalas, desde locais e familiares, até escalas nacionais.

O território, para Deleuze e Guattari (1996), é colocado não somente como produto de mobilidade, construção e vivência, mas também como expressão cultural, “territorializando” entre subjetividade e significância, fazendo dele um “corpo e um sujeito em movimento”. Haesbaert (2004) complementa expondo que o lugar é o

espaço de encontro de todas as redes de relações sociais que ali entram em intersecção. Já Castells (1989) posiciona a organização do território sob a ótica capitalista, através dos diversos processos de fluxos que proporcionam “paisagens de acumulação”. Deste modo, dentro de todos estes aspectos, Chivallon (1999) defende a compreensão geográfica como um resultado do “espaço” pleno, e não apenas do “território”.

A partir de então, a Geografia Cultural descreve e classifica a Paisagem Cultural pelos complexos aspectos ambientais, inclusive os moldados pela ação humana, inseridos em cada comunidade com origens na “história cultural”, analisando procedimentos característicos, no tempo e no espaço, onde se envolvem manipulações humanas sobre o meio ambiente, em conjunto com suas consequências para o bem-estar de uma comunidade e de toda a sociedade. Assim, para uma melhor compreensão dos processos de transformação da paisagem, é necessária a integração do conhecimento físico-biológico às conjunturas sociais e comunitárias.

Considerada como um texto, a paisagem é vista desempenhando importante papel na sociedade: por meio dela o sistema social é comunicado, reproduzido, experimentado e explorado. (...) A paisagem é interpretada diferentemente pelos grupos locais e de fora, e evidenciar como essas interpretações foram construídas constitui importante papel para o geógrafo cultural. (Corrêa & Rosendahl, 2004, p. 10)

Por conseguinte, a paisagem cultural é formada pelos códigos culturais e, por meio de seus aspectos materiais e imateriais, torna-se a expressão identitária de um grupo. Este espaço exige uma observação mais aprofundada das funções praticadas, das formas apresentadas e dos sentimentos estimulados em cada indivíduo.

A geografia cultural contemporânea valoriza o entendimento da materialidade e imaterialidade da cultura por meio da significação dos códigos culturais, contribuindo para captar os aspectos sociais, simbólicos e as manifestações na paisagem, além da percepção dos conflitos sociais locais e globais, a fim de fornecer subsídios para ações que propiciem as potencialidades culturais.

Como meio de conhecimento e classificação, a geografia tende a aprimorar as análises dos conflitos entre grupos, sob caracteres econômicos e sociais, estruturando a fragmentação e reconstituição das identidades emergentes individuais e coletivas, e

buscar formas alternativas de associações entre o entendimento geográfico e as atuais formações geopolíticas hegemônicas. (Robinson, 2004)

Levy (2015), todavia, alerta como as novas mudanças globais, cada vez mais dinâmicas e fluídas, influenciadas pela atual Revolução Tecnológica, provocam a necessidade de constante entendimento das alterações sociais e culturais contemporâneas. Dentro deste panorama colocado pelo filósofo francês, para aprimorar a proposta deste trabalho acadêmico e melhorar a compreensão evolutiva dos questionamentos dentro da geografia, buscou-se analisar as reconfigurações da paisagem cultural, enquadrando-as nas definições multidisciplinares colocadas por Zygmunt Bauman e suas variadas e complexas analogias entre as sólidas disposição espaciais de outrora e os fluídos arranjos socioculturais contemporâneos, partindo de uma abrangência global até as demandas locais na cidade de Santos/SP.

Para Bauman (2011), a principal diferença entre sólidos e líquidos é a capacidade de manutenção de suas formas. Enquanto os sólidos têm características mais constantes, imóveis e pesadas, com dimensões espaciais e temporais claras, os líquidos não se prendem a qualquer formato, predispostos à mobilidade, a leveza e a inconstância e, regularmente, prontos a mudar. Ao analisar estes atributos, Bauman (2011) compara as propriedades físicas dos respectivos elementos com as reconfigurações culturais entre os períodos da Revolução Industrial e da atual Revolução Tecnológica.

Na Revolução Industrial, os processos produtivos determinavam uma nova disciplina fabril que se irradiou para as demais dimensões do cotidiano. Novos comportamentos e hábitos se estabeleceram com o objetivo de enquadrar a força de trabalho aos mecanismos de produção e reprodução do capital. Metas, normas e rotinas do modelo econômico vigente permitiram a adequação da estrutura política aos interesses do mercado por meio da soberania, da credibilidade, da confiança e da capacidade de aglutinação, onde as coletividades se ajustavam num constante exercício de autoidentificação, sempre se sobrepondo às individualidades. Assim, a cuidadosa separação e controle dos processos e engrenagens nos meios de produção e o suave comando hierárquico fizeram da “modernidade sólida” o maior método de engenharia social. O “tempo”, padronizado para manter o lugar coeso e sujeito a uma lógica homogênea, tornou-se o principal elemento de medida e controle humano.

Neste período, as cidades modernas se consolidaram como territórios de acúmulos de riquezas, cuja relação entre capital e trabalho concebeu uma nova ordem de administração social e consolidou a base da modernidade sólida. Harvey (2014) expõe que a cidade “fordista” da modernidade sólida foi constituída por uma metodologia de conformação espacial racional, com poderes sobre as ações coletivas e regulados para o desenvolvimento de setores industriais.

A modernidade sólida reforçou, também, a percepção das cidades formada por seus fluxos, caracterizando-as como um grande organismo. A visão metabólica da “cidade bacteriológica” conceituada por Gandy (2004) se apoiou na relação destes circuitos, principalmente as redes de infraestrutura urbana, aos novos modelos de disciplina social e política, mais racionais e tecnocratas.

Presumiu-se, porém, que a “máquina” pública da modernidade sólida prevalecesse sobre a estrutura privada e o individual, mas não houve a percepção sobre o processo inverso, do “esvaziamento” da coisa pública pelos agentes do mercado. O atual modelo econômico tem como característica o enfraquecimento do elo entre capital e trabalho. Esta ruptura, no entanto, foi unilateral e incompleta, onde o capital, apesar de não possuir total independência, detém liberdade suficiente para persuadir trabalhadores e governos.

As administrações públicas deixaram de lado o Estado de justiça e bem-estar social e apenas adulam o capital oferecendo mecanismos jurídicos, urbanísticos e trabalhistas para que empresas e novos investimentos se estabeleçam em seus territórios. Bauman (2011) estrutura a atual conjuntura política neoliberal como um jogo entre a velocidade do mercado e a lentidão do poder público, fragmentando o ordenamento político e social, outrora inimagináveis de serem impactados.

Esta sociedade baseada nos interesses do mercado se direciona apenas para padrões de consumo. O ato de consumir é individual, mesmo quando praticado em grupo, diferentemente da construção de relações sólidas, que dependem de habilidades e dedicações diversificadas e coletivas. Para Seabrook (1988), as pessoas estão agrupadas de acordo com suas posses e não com suas identidades.

Bauman (2011) posiciona que a fluidez contemporânea foi imposta por uma radical busca pela liberdade individual, cujos obstáculos não são mais comumente ajustados, estimulando conflitos e competições e não mais a cooperação e a

solidariedade. O excesso de liberdade pode tornar as pessoas indiferentes. O indivíduo é o pior inimigo do cidadão (Tocqueville, 2005). Nas relações humanas, os planos e ações políticas individuais se sobressaem acerca dos projetos coletivos e pensados em sociedade. “Os poderes que liquefazem passaram do “sistema” para a “sociedade”, da “política” para as “políticas da vida” – ou desceram do nível “macro” para o nível “micro” do convívio social.” (Bauman, 2011, p. 07). O “indivíduo” é egoísta e tende a ser cético às causas comuns e a uma sociedade mais justa. Já o “cidadão” encontra este bem-estar social coletivo nas urbanidades produzidas sobre o território.

Crozier (1964) revela que as cidades contemporâneas estabeleceram novas relações com o mercado e passaram a ser administradas como empresas, competindo entre elas para obter fluxos financeiros globais, além do capital excedente de outros tipos de investimentos. Nos moldes do neoliberalismo, o capital está livre das responsabilidades urbanas produzidas, como a individualização do ser humano, a violência e a desigualdade social. Para Sassen (1991), a fase vigente do modelo econômico está disposta sob forte reestruturação financeira, recomposição social e reconfiguração urbana, muitos destes processos falhos pois, ao invés de responsabilizarem o mercado que se beneficia da concentração de capital, oprimem ainda mais as classes menos favorecidas. O atual contexto urbano, apoiado nas conformidades e monotonias individuais, assim como numa sociedade meramente consumista, está fadado ao fracasso (Bauman, 2011). Objetivar propósitos a longo prazo e de modo coletivo é mais custoso que pensar apenas no presente e de maneira individual. Somente se torna indivíduo aquele que antes se tornou cidadão, sendo na reciprocidade pública e na verdadeira liberdade individual, das responsabilidades e coletividades, a capacidade de enfrentar o “invasor” privado e conceber uma sociedade mais justa.

A contemporaneidade impõe total compreensão das atuais distorções socioespaciais provocadas pelo capitalismo para, a partir de então, responder habilmente mediante novos modelos de participação comunitária e gestão pública opostos às ações ideológicas neoliberais. O presente trabalho procurou explorar, por conseguinte, os centrais problemas e potencialidades dos conceitos da sólida sociedade moderna e da líquida cultura contemporânea santista, tendo como estudo de caso sua

principal contradição urbana, a Vila Gilda, para, então, buscar “(re)solidificar” a geografia da cidade por intermédio da identidade cultural de seu povo.

Sob este panorama, esta dissertação foi dividida em quatro grandes blocos, com um percurso que se inicia no embasamento teórico, que serviu de parâmetro e alicerce para uma proposta final de ação socioespacial na cidade de Santos/SP, percorrendo desde a contextualização histórico-cultural da paisagem urbana local até o diagnóstico identitário da população santista acerca de seu próprio território.

O **primeiro capítulo** tem como objetivo localizar a pesquisa dentro das teorias expostas por Zygmunt Bauman, traçando um parâmetro entre este autor e os demais pesquisadores que tem como campo de investigação as expressões e transformações culturais decorrentes do estabelecimento do capitalismo como modelo socioeconômico dominante. Dentre os elementos culturais pertinentes teorizados, destacam-se as individualidades e coletividades, as relações evolutivas entre espaço e tempo, a importância do trabalho como elemento identitário, as possibilidades comunitárias de atuação na contemporaneidade, e a compreensão da produção espacial dentro dos preceitos biológicos.

O **segundo capítulo** está delineado de forma a compreender a formação sociocultural da cidade de Santos e, de certa forma, da própria nação brasileira, desde o período colonial até os dias atuais, analisando as diversas nuances que constituíram a paisagem santista. Nesta etapa do trabalho, através da análise do desenvolvimento social, político e econômico local e nacional, analogias entre o embasamento teórico colocado no primeiro capítulo com a evolução histórica e urbana santista foram essenciais, num esforço em compreender as similaridades e discordâncias na configuração socioespacial e construção identitária local entre realidades impostas nos países centrais com aquelas colocadas nas regiões periféricas globais, como a cidade de Santos/SP.

A partir da observação teórica e do seu enquadramento regional, o **terceiro capítulo** investigou, através de análises qualitativas e quantitativas, a percepção cultural do cidadão santista em relação ao seu território, partindo da observação de todo o seu contexto socioespacial até se aprofundar na comunidade do Dique Vila Gilda, espaço de extrema desigualdade nas relações sociais e econômicas, possibilitando traçar um diagnóstico de identidade cultural através dos elementos urbanos constituintes da

paisagem santista. Este procedimento teve como propósito alcançar os objetivos específicos estipulados a priori no plano de pesquisa desta dissertação.

Para finalizar, ao explorar todo o processo investigativo, o presente estudo apresenta, no **quarto capítulo**, um plano de reconstrução da paisagem santista, tendo como estudo de caso a própria comunidade do Dique Vila Gilda, que procurou abraçar os diversos conteúdos pertinentes à geografia cultural e à gestão territorial para obter um resultado multidisciplinar condizente com o explanado por todo este trabalho acadêmico.

JUSTIFICATIVA

A decadência do feudalismo permitiu o estabelecimento do capitalismo como o definitivo modelo socioeconômico, refletindo sobre o território todas as suas virtudes, suas transformações culturais e suas contradições. Estabelecido inicialmente na Europa Ocidental, presenciou no período das grandes navegações sua expansão para as demais partes do mundo. No período de colonização, alguns sítios periféricos começaram a ter certa relevância para a manutenção do capitalismo comercial. Deste modo, a região da baixada santista, primeiro local de colonização no Brasil, alcançou posição estratégica para a metrópole Portugal.

A partir da Revolução Industrial, a relação entre território, capital e trabalho se tornou a base da modernidade sólida, onde possibilitou o surgimento de uma nova ordem de controle social, através do domínio de todos os meios de produção (Harvey, 1980). Para Castells (1989), a organização do território sob a ótica capitalista industrial, baseada no acúmulo de capital e em diversos processos de fluxos, proporcionou a estruturação de “paisagens de acumulação”, assim como espaços de convergência de todas as relações sociais, entre subjetividades e significâncias, tornando o “lugar” um produto cultural.

Resultados de percepções, identidades, signos, representações e técnicas de atuação, individuais e coletivas, materiais e imateriais, e em diversas escala, estes lugares concebidos pelo Homem normalmente não revelam seus verdadeiros desequilíbrios, pois não são ocupados de forma democrática. Desta maneira, é imprescindível estimular em toda a sociedade a busca por modelos de produção espacial mais justos e equitativos.

Perante a atual perspectiva, sobretudo nos países periféricos, obtêm-se dois modelos de produção espacial: a “cidade legal”, constituída conforme o aparato jurídico estipulado para a reprodução do capital; e a “cidade real”, normalmente invisível às políticas públicas. A Revolução Informacional e o neoliberalismo econômico provocam alterações globais mais velozes e fluidas, criando rupturas nos modelos de atuação pública e comunitária sobre o território santista. A cidade de Santos, mesmo classificada entre as dez melhores cidades para se viver no país, com IDH de 0,840 (2010), semelhante a alguns países europeus para o mesmo período, como Portugal, com IDH

de 0,822 (2010), não foge a todas as contradições impostas às cidades contemporâneas. Antigas e novas “patologias urbanas” voltam a interferir no cotidiano urbano, como as epidemias de dengue, chikungunya, zikavirus e febre-amarela, a falta de balneabilidade de suas praias, a subida do nível do mar, além de problemas em saneamento básico e insalubridade habitacional, outrora resolvidos ou, pelo menos, minimizados.

Dentro deste panorama, a geografia tem o dever de aprimorar as análises dos conflitos entre grupos, sob caracteres econômicos e sociais, estruturando a fragmentação e reconstituição das identidades emergentes individuais e coletivas, para buscar formas alternativas de associações entre o entendimento geográfico e as atuais formações geopolíticas hegemônicas (Robinson, 2004). Já o urbanismo precisa, também, captar as diversas dimensões culturais e simbólicas, carregadas de forma individual e coletiva, concebidas por seus cidadãos, e não somente produzir conhecimento com os distantes olhares tecnocratas e racionais.

O presente impõe total compreensão das atuais disfunções para, então, responder habilmente às novas formações comunitárias que buscam no território a construção de sua identidade, estabelecendo novos modelos de participação e gestão política opostos às ações ideológicas neoliberais, com o objetivo final de conceber uma nova geografia para a cidade de Santos, compatibilizando as potencialidades da cidade contemporânea com os sucessos do modelo “fordista” produzido até a primeira metade do século XX.

Isso é assim porque as forças do capital têm de empenhar-se com tenacidade para impor sua vontade em um processo urbano e em populações inteiras que nunca estarão, nem mesmo nas circunstâncias mais favoráveis, sob seu controle total. Segue-se então uma importante questão política estratégica: em que medida devem as lutas anticapitalistas explicitamente se centrar e organizar no amplo espaço da cidade e do urbano? E, se devem fazê-lo, como e exatamente por quê? (Harvey, 2014, p. 209)

OBJETIVOS

Esta investigação partiu de um conjunto de preocupações, que levaram a definir um conjunto de objetivos brevemente descrito abaixo:

- Definir os conceitos estruturais da sociedade moderna da Revolução Industrial e da sociedade contemporânea globalizada, como também analisar as alterações geográficas dos respectivos períodos;
- Traçar um paralelo temporal entre os principais fenômenos de transformação das cidades “fordistas” com a cidade do litoral paulista de Santos;
- Comparar a cidade moderna de Santos, e toda a sua contextualização histórica e geográfica, com a cidade atual, identificando os êxitos e as problemáticas de ambos os períodos;
- Caracterizar e construir, por representações culturais, memórias espaciais e imagens mentais, dentro dos conceitos da geografia cultural, a relação do cidadão santista com o seu território;
- Formular alternativas de atuação, pública e comunitárias, capazes de objetivar novas perspectivas de configurações geográficas a partir do reconhecimento identitário dos santistas, utilizando como estudo de caso sua maior contradição espacial, a Vila Gilda;

1. A CONCEITUAÇÃO DE MODERNIDADE SÓLIDA, MODERNIDADE LÍQUIDA E SUA TERRITORIALIZAÇÃO

1.1. Modernidade sólida: o privado em função do coletivo

1.1.1. A estruturação do capitalismo através da revolução industrial

O capitalismo se fortaleceu na Inglaterra do século XVIII pela produção simples de mercadorias, através do domínio do capital mercantil nas atividades técnicas que exigiam a participação de grande quantidade de mão de obra. Contudo, a burguesia manufatureira dificilmente chegaria à hegemonia se a Primeira Revolução Industrial não tivesse antecipado esta ascensão. Para alguns, a Revolução Industrial sucedeu a Revolução Agrícola com a finalidade do capitalismo se viabilizar enquanto formação social. (Singer, 1998)

A princípio, os mercadores tentaram impedir o avanço do capital industrial sobre a economia manipulando, para isto, todos os recursos políticos. Contudo, aos poucos esta configuração dominou todas as estruturas do capitalismo, impondo a livre concorrência às conformações da indústria têxtil e da agricultura. Utilizou-se para a sua implementação, inclusive, o aparato estatal, motivado pelas longas guerras napoleônicas, vencidas pelos ingleses devido a sua superioridade econômica obtida pela própria Revolução Industrial. A competição comercial internacional foi o principal argumento para a consolidação manufatureira e a liberdade econômica.

Mencionando Karl Marx, em “A Ideologia Alemã”, Bauman (2011) coloca que as ideias das classes dominantes tendem a ser as ideias dominantes, cenário este que se consolidou, com algumas variações, a partir da industrialização. Harvey (2004) complementa situando que o Estado se tornou “o braço executivo da burguesia”, definindo, organizando e administrando o território. Entre meados do século XIX e início do século XX se estabeleceu a maioria das fronteiras territoriais pelos poderes coloniais.

O território estava entre as mais agudas obsessões modernas e sua aquisição, entre suas urgências mais prementes — enquanto a manutenção das fronteiras se tornava um de seus vícios mais ubíquos, resistentes e inexoráveis. (Bauman, 2011, p. 52)

A migração do campo para a cidade, através da industrialização, representou, um aumento da urbanização, com a concentração de diversas atividades sobre o

território. De acordo com Bauman (2011), este transcurso foi planejado para ser o principal valor dos tempos modernos, criando condições para moldar o futuro por meio da nova riqueza industrial e pela eliminação da pobreza, estabelecendo uma ordem de colocar o Homem, de maneira coletiva, no comando dos respectivos destinos.

A “civilização urbana” se caracterizou, inicialmente, pela produção e apropriação do excedente de alimentos, como também pela criação de instituições sociais de transferência do “mais-produto” do campo para a cidade. Posteriormente, as cidades absorveram o próprio excedente de capital e de mão de obra por meio de novos processos de reurbanização, como a reconstrução de Paris, chefiada por Georges-Eugène Haussmann, constituindo estabilização econômica e social.

Singer (1988) expõe que a Primeira Revolução Industrial aconteceu em dois estágios de desenvolvimento. O primeiro foi caracterizado pela substituição das importações de bens de consumo, com a utilização de numerosa mão de obra e baixa escala de produção. O segundo foi o estabelecimento das indústrias de bens de consumo duráveis. No final do século XIX, novas tecnologias determinaram a Segunda Revolução Industrial, mediante o acesso de outras formas de energia, como a elétrica e a produzida pelo motor a explosão, além de diferentes alternativas de consumo, desde aparelhos eletrodomésticos e automóveis até a aplicação da medicina científica.

1.1.2. A associação entre capital e trabalho e os novos arranjos sociais

De todos estes produtos, o automóvel teve um grande significado na sociedade industrial pois, inicialmente restaurou a flexibilidade e a individualidade na mobilidade humana que, mesmo tendo a necessidade de estradas pavimentadas, estava ameaçada pelo transporte ferroviário. Posteriormente, o ônibus aumentou a capacidade de transporte a um custo mais baixo. O resultado do desenvolvimento do transporte coletivo rodoviário foi tão significativo quanto o transporte individual, pois propagou a revolução pelo campo, integrando as cidades mais distantes à estrutura mercadológica e servindo de suporte para as transformações nos meios de comunicação, trazidas pelo rádio e televisão (Clarke, 1991). Todavia, Harvey (2004) apresenta uma concepção muito mais abrangente que os aspectos econômicos proporcionados pelas Revoluções Industriais. O desenvolvimento deste período também implicou em variáveis sociais, fundiárias e de estruturas de poderes políticos, todas concentradas nos processos de

urbanização. A “Revolução Burguesa” centralizou no território tanto as forças produtivas quanto as forças de trabalho.

O argumento de que a revolução burguesa plantou a semente de uma maior unidade política da classe operária através da urbanização e a concentração da indústria é importante. Diz que a produção da organização espacial não é neutra com respeito à luta de classes.

1. a luta individual que começa a se coletivizar ao redor de fábricas, profissões e lugares específicos;
2. a unificação de muitas destas lutas através da concentração de atividades e a formação de sindicatos que começam a se comunicar um com o outro;
3. a emergência da luta de classes ao nível nacional. (Harvey, 2004, p. 05)

Estas variáveis provocadas pelas Revoluções Industriais visavam, fundamentalmente, vincular o capital ao trabalho, e o primeiro a considerar este sistema administrativo empresarial foi o estadunidense Frederick Winslow Taylor. No livro “Princípios da Administração Científica”, de 1948, Taylor explica que o principal propósito gerencial era assegurar a melhor rentabilidade ao patrão e, ao mesmo tempo, o máximo de prosperidade e bem-estar ao empregado. Para isto, deveria aplicar uma lógica de produção que resultasse no máximo em produção e rendimento, consumindo o mínimo de esforço e tempo. Fernando Tenório (2011) sintetiza este conceito:

A proposta do taylorismo para o ONE BEST WAY, a análise e definição de como melhor executar a tarefa, pode ser resumida da seguinte forma:

- definição exata dos movimentos elementares necessários para executar o trabalho e das ferramentas e materiais utilizados;
- determinação por cronometragem, ou outros métodos de medida, dos tempos necessários para executar cada um desses movimentos;
- análise dos movimentos para conseguir sua simplificação e a maior economia de gestos;
- reunião dos movimentos em uma sequência que constitui uma unidade de tarefa. (Durand, 1978, p. 50; apud Tenório, 2011, p. 1148)

Com o aumento da demanda na cadeia produtiva, o modelo concebido por Taylor, que conjecturava os trabalhadores de forma individualizada, chegou à saturação. Dentro desta perspectiva, Henry Ford recompôs, coletivamente, a classe operária.

Tenório explica que o “fordismo” foi um método de organização da produção e do trabalho complementar ao “taylorismo”, caracterizado pela gestão tecnoburocrática da mão de obra especializada sob procedimentos repetitivos de produção de serviços e/ou produtos padronizados. Seu objeto se originou na indústria automobilística e expandiu para os demais setores econômicos.

Para Bauman (2011), a base do “fordismo” foi a cuidadosa separação e controle de todos os processos e “engrenagens” dos meios de produção, com um suave comando hierárquico, sendo o maior método de engenharia social coordenado pela ordem. Nessa etapa da história, a modernidade sólida prezava por estruturas superdimensionadas e fortemente delimitadas. A conquista do ambiente e a defesa de seus limites eram seus principais objetivos.

Neste plano, podem ser destacados os seguintes traços característicos ou princípios constitutivos do paradigma fordista: a) racionalização taylorista do trabalho: profunda divisão — tanto horizontal (parcelamento das tarefas) quanto vertical (separação entre concepção e execução) — e especialização do trabalho; b) desenvolvimento da mecanização através de equipamentos altamente especializados; c) produção em massa de bens padronizados; d) a norma fordista de salários: salários relativamente elevados e crescentes — incorporando ganhos de produtividade — para compensar o tipo de processo de trabalho predominante. (Ferreira et al., 1991; apud Tenório, 2011, pp. 1151-1152)

Por gerar uma produção em larga escala de produtos estandardizados, o “fordismo” exigiu um padrão de consumo em massa e um sistema de reprodução, controle e gerência do trabalho. Consequentemente, impôs uma sociedade democrática, racionalizada, modernista e populista (Harvey, 1992). Alguns conceitos de Henry Ford ainda hoje são aplicados no setor secundário, tendo como principal contribuição a organização da produção e do trabalho.

As duas principais consequências no arranjo da produção e do trabalho foram a social, diferenciando concepção e execução, como também a implicação de regras de supervisão e controle do ritmo do trabalho definidos pela máquina. A segunda foi a técnica, com métodos lineares e simplificados de operações nas linhas de montagem, com equipamentos especializados e pouco flexíveis, com o intuito de serem

manipuladas por operários sem qualificação, que compunham a maioria da força de trabalho do respectivo processo de industrialização.

Em comparação com o taylorismo da prática dos tempos e movimentos individuais, agora com o processo fordista tal prática se dará de forma coletiva, o ritmo de produção deverá ser acompanhado pelo ritmo da esteira, ou do plano inclinado, e não mais pela capacidade do trabalhador, o que implica, por um lado, disciplinamento do tempo do trabalhador e, por outro, impede a sua participação e/ou criatividade. (Tenório, 2011, pp. 1154-1155)

A monotonia e o controle no modo de produção começaram a ocasionar problemas diversos que ameaçaram as conquistas fordista. Dentre elas interrupções na produção; perda de qualidade no produto final; faltas, doenças e rotatividade dos operários; além do aumento e consolidação da atividade sindical.

Ford, tendo em vista esta circunstância, aplicou uma metodologia mais ousada, utilizando a valorização salarial como forma de “distribuição dos lucros”. O “Dia de Cinco Dólares” e a jornada de trabalho de oito horas diárias proporcionaram uma reestruturação no sistema de produção. No entanto, não eram todos os trabalhadores que alcançariam estes privilégios. A princípio, somente aqueles com mais tempo de serviço e com “bons hábitos morais” teriam estes direitos. Para consolidar esta ideologia, Ford fundou igrejas, estabeleceu programas de educação e bem-estar para oferecer alfabetização e valores morais, defendendo o “American Way of Life”. (Clarke, 1991)

Para Durkheim (1972), a concepção do “novo Homem” da sociedade industrial moderna partia do pressuposto em compreender que toda liberdade e particularidade pessoal advinha da consciência e subordinação coletiva.

O indivíduo se submete à sociedade e essa submissão é a condição de sua libertação. Para o homem a liberdade consiste em não estar sujeito às forças físicas cegas; ele chega a isso opondo-lhes a grande e inteligente força da sociedade, sob cuja proteção se abriga. Ao colocar-se sob as asas da sociedade, ele se torna, até certo ponto, dependente dela. Mas é uma dependência libertadora; não há nisso contradição. (Durkheim, 1972, p. 115; apud Bauman, 2011, p. 12)

Na moderna sólida, a liberdade individual deveria se submeter ao bem comum, sendo esta a sua condição de independência. A liberdade era um exercício moldado pelas dificuldades e responsabilidades, conseqüentemente, regras e costumes introduzidos na sociedade geravam procedimentos e compromissos conhecidos pelo Homem, ditando ações responsáveis e de riscos calculados. Foi o estágio da formação de grandes líderes, que demandavam e esperavam por disciplina. (Bauman, 2011)

Padrões e rotinas impostos por pressões sociais condensadas poupam essa agonia aos homens; graças à monotonia e à regularidade de modos de conduta recomendados, para os quais foram treinados e a que podem ser obrigados, os homens sabem como proceder na maior parte do tempo e raramente se encontram em situações sem sinalização, aquelas situações em que as decisões devem ser tomadas com a própria responsabilidade e sem o conhecimento tranquilizante de suas conseqüências, fazendo com que cada movimento seja impregnado de riscos difíceis de calcular. A ausência, ou a mera falta de clareza, das normas — anomia — é o pior que pode acontecer às pessoas em sua luta para dar conta dos afazeres da vida. (Bauman, 2011, p. 13)

Mencionando Antônio Gramsci, David Harvey fez a seguinte observação sobre o olhar social do fordismo por Gramsci:

O americanismo e o fordismo, observou ele em seus CADERNOS DO CÁRCERE, equivaliam ao “maior esforço coletivo até para criar, com velocidade sem precedentes, e com uma consciência de propósito sem igual na história, um novo tipo de trabalhador e um novo tipo de homem”. Os novos métodos de trabalho “são inseparáveis de um modo específico de viver e de pensar e sentir a vida”. Questões de sexualidade, de família, de formas de coerção moral, de consumismo e de ação do Estado estavam vinculadas, ao ver de Gramsci, ao esforço de forjar um tipo particular de trabalhador “adequado ao novo tipo de trabalho e de processo produtivo” (...). (Harvey, 1992, pp. 121-122)

Para que este paradigma tivesse êxito, o entendimento de um mercado projetado para o consumo foi essencial, visto que, com maiores salários e melhores condições de vida, os empregados teriam renda e tempo para consumir os produtos desenvolvidos por eles. O reajuste elaborado por Henry Ford para corrigir as primeiras

disfunções impôs uma nova e ambiciosa política de engenharia social, com padrões de moralidade e comportamento dentro e fora das fábricas.

O impacto inicial do novo esquema foi impressionante. O absenteísmo caiu de 10% para menos de 0,5%. A rotatividade caiu de quase 400% para menos de 15%. A produtividade cresceu tão intensamente que, embora os salários tivessem dobrado e a produção por dia de trabalho diminuído, os custos caíram. (Clarke, 1991, p. 139)

Este modelo foi replicado nas demais categorias do setor secundário, tal qual exportado para outros países, de maneira semelhante, gerando uma crescente competição. A alta concorrência não permitiu que as novas tecnologias preservassem os altos salários restando, como alternativa, a intensificação no ritmo de trabalho com uma rigorosa disciplina e controle. Clarke (1991) acrescenta que a centralização dos meios de produção alcançou os sindicatos, com os empresários tentando de todas as formas impedir que a classe trabalhadora se organizasse, impossibilitando-a de se tornar uma força frente à lógica capitalista. O sistema criado por Henry Ford dependia da sua capacidade em manter garantia de emprego, boas remunerações e benefícios de bem-estar adequados de maneira constante, padrões que com o tempo se mostraram difíceis de serem preservados.

De acordo com Barreira (2010), em locais onde a industrialização ainda não era protagonista, como o Brasil, o fordismo chegou de maneira distorcida, devido a fase de desenvolvimento do país. Inicialmente, com a transição da economia de monocultura agroexportadora para economia urbano-industrial, algumas cidades passaram pela fase áurea do fordismo, porém as desigualdades territoriais e uma crescente perda de poder aquisitivo do salário-mínimo ocasionaram um enorme excedente de mão de obra.

1.1.3. O liberalismo econômico como agente de acumulação do capital

A produção e distribuição em massa colocou o capitalismo numa nova fase, permitindo a união dos mercados nacionais e continentais. Várias empresas estadunidenses após a consolidação do mercado interno, dedicaram-se à conquista do mercado externo, primeiro através da exportação e, depois, por meio da abertura de filiais. (Singer, 1998)

Esta estrutura resultou numa imensa centralização do capital. A concorrência, cada vez maior, proporcionou a aquisição das menores empresas pelas maiores. Nos diversos setores industriais, o número das companhias diminuía enquanto as que sobravam possuíam dimensões cada vez maiores. O mercado, portanto, tomava uma característica monopólica de preços, ao invés de prezar pela livre competição. Esta configuração permitia fusões até o limite do oligopólio, em cada setor do mercado. Para tanto, foi criado em alguns países uma legislação “anti-trust”, a qual obrigava impedir as coalizões e permitir a livre concorrência que, na prática, não teve total êxito devido a tendência do liberalismo econômico ser centralizador. Deste modo, a classe capitalista ficou dividida em dois modelos empresariais: as multinacionais oligopólicas, e as instituições pessoais geridas pelos próprios donos, sem haver a necessidade de fusão entre ambos, pois a segunda categoria servia de “empresa satélite” da primeira.

No fim do século passado [refere-se ao século XIX], as regiões agrícolas dos EUA originaram um movimento, chamado de “populista”, de revolta contra o domínio do capital monopolista. Ele conquistou suficiente poder político para aprovar uma legislação “anti-trust”, que obriga o Departamento de Justiça a dissolver os monopólios e impedir que a livre concorrência seja eliminada. Esta legislação não pôde breicar e reverter a centralização de capitais, desencadeada pela Segunda Revolução Industrial. Mas serviu e continua servindo para impedir que a centralização seja levada às últimas consequências. (Singer, 1998, p. 08)

O desenvolvimento do capitalismo oligárquico aumentou os interesses entre as grandes nações pelo domínio do mercado mundial. O resultado foi a Primeira Grande Guerra, entre 1914 e 1918, onde duas grandes coligações imperialistas se defrontaram causando milhões de mortes e uma grande devastação territorial na Europa. Paralelamente a este fato, a Revolução Bolchevique, em 1917, na Rússia, implantava o Socialismo como contraponto ao Capitalismo Liberal, atingindo inclusive alguns países derrotados na primeira guerra.

O liberalismo econômico se condicionou, também, pelo capital especulativo. Contudo, a incapacidade de sobrevivência deste esquema sofreu contínuas baixas até a Bolsa de Nova Iorque entrar em colapso, em 1929, arruinando aplicadores e banqueiros que as financiavam. A crise se espalhou, após o “crash de 29”, para o restante do mundo, o qual ainda não tinha se recuperado da Primeira Guerra Mundial, e foi subestimada

pelos tecnocratas e Bancos Centrais, bem como por diversos formadores de opinião. O mundo continuou inerte perante o temor da inflação, aplicando medidas paliativas que somente prolongaram o período de recessão. (Singer, 1998)

Com as distorções que o liberalismo provocou, a tentativa da criação de um “Novo Homem” pelo fordismo causou, com o tempo, antipatia e animosidade. O alto índice de desemprego gerado, principalmente depois da quebra da Bolsa de Nova Iorque, permitiu o recrutamento de mão de obra nos moldes determinados pelos padrões, com intensificação na produção e controle dos trabalhadores, além da contínua tentativa de enfraquecimento dos sindicatos. Não obstante, a divisão vertical e horizontal do trabalho dava a classe operária certo controle coletivo sobre o ritmo da produção. Tal observação provocou novos interesses entre empregador e sindicatos, posicionando o “trabalho coletivo” acima das aspirações individuais. Mais ainda, o amadurecimento de um sindicalismo responsável, com incentivo ideológico, financeiro e político do Estado se mostrava uma poderosa arma de estabilização socioeconômica perante o sistema fordista.

1.1.4. O Estado enquanto gestor do sistema financeiro

O período entre guerras foi, para Paul Singer (1998), o pior momento da história do capitalismo em termos de valores, desemprego e empobrecimento em massa. Os governos conservadores começaram, então, a serem substituídos por outros, heterodoxos, dispostos a reverter o cenário de estagnação econômica. Em 1932 os sociais-democratas assumem o governo na Suécia, e no ano seguinte Franklin D. Roosevelt e Adolf Hitler alcançam o poder nos Estados Unidos da América e na Alemanha, respectivamente. Estes governos passaram a expandir os gastos públicos, liberar crédito e desvalorizar a moeda em relação ao ouro. O Estado, que já tinha revelado maior capacidade de gerência sobre o capitalismo durante a Primeira Guerra Mundial, ao se apropriar da economia por meio da indústria bélica, assumiu de vez o controle sobre o mercado.

Pela primeira vez na história do capitalismo, a economia foi resgatada da crise não pela reação espontânea dos mercados, mas por uma ação deliberada do Estado. Esta mudança marca a entrada do capitalismo em nova etapa, que chamaremos de “capitalismo dirigido”. (Singer, 1998, p. 10)

A inauguração do “Capitalismo Dirigido” proporcionou caminhos sociais e políticos muito distintos. A social-democracia sueca e a política “New-Deal” estadunidense ajustaram a demanda mediante investimento em infraestrutura e demais obras públicas, políticas de redistribuição de renda, geração de emprego e alguns direitos sociais, necessárias ao bem-estar da população. Já Hitler e os nazistas reconstruíram a estrutura social e econômica alemã investindo, principalmente, na indústria bélica, preparando-os para a Segunda Guerra Mundial.

A certa altura, a interpretação generalizada dizia que o problema, na crise dos anos 1930s foi falta de demanda. Houve então uma mudança na direção de investimentos conduzidos pelo Estado, para construir novas estradas, o WPA (serviços públicos, sob o New Deal) e tudo aquilo. Diziam que “revitalizaremos a economia com demanda financiada por dívidas” e, ao fazer isso, viraram-se para a teoria Keynesiana. Saiu-se dos anos 1930s com uma nova e forte capacidade para gerenciar a demanda, com o Estado muito envolvido na economia. Resultado disso, houve fortes taxas de crescimento, mas as fortes taxas de crescimento vieram acompanhadas de maior poder para os trabalhadores, com salários crescentes e sindicatos fortes. (Harvey, 2013a, p. 03)

Clarke (1991) explica que o New Deal se diferenciou do Fordismo ao conceder para os trabalhadores o reconhecimento político, mas baseado numa inocente compatibilização entre o capitalismo e a democracia industrial. Entenderam que os sindicatos seriam representantes autênticos dos anseios da classe operária, sem presumir nenhum conflito futuro de interesses entre o capital e o trabalho, colocando o próprio sistema político democrático como propulsor de divergências. A viabilidade dessa estratégia dependia de uma fraca estruturação das organizações políticas trabalhistas e da limitação do desenvolvimento sindical. Conforme a indústria e os demais setores da economia se desenvolviam, crescia também a burguesia e seu poder multiplicador de capital.

Entretanto, este modelo manteve semelhanças com o idealizado por Henry Ford, dado que o Estado manteve o arranjo industrial, concebendo uma “sociedade-máquina”, burocratizada, racionalizada e funcional, onde cada indivíduo faz parte de uma grande engrenagem, sem compreender sua real utilidade. (Gorz, 2007)

A Socialdemocracia nórdica se assemelhou ao New Deal, desenvolvendo uma metodologia de negociação permanente entre a central operária, os empresários e o poder público. Já o nazifascismo equivaleu a uma contra-revolução política, cujas liberdades ideológicas e conquistas democráticas foram, paulatinamente, sendo anuladas e as decisões concentradas na figura de ditadores. Do ponto de vista supraestrutural há uma grande diferença estratégica entre os programas, mas do ponto de vista infraestrutural eles apresentavam uma semelhança, que foi a relação entre os meios de produção, no qual o mercado ficou, de certo modo, submetido às decisões estatal.

As nações que se apropriaram dos métodos fordistas fora dos EUA foram se adaptando à nova ordem, seja na militarização do operariado no Japão e Alemanha, ao corporativismo fascista alemão e italiano, ao produtivismo trabalhista soviético ou às relações industriais mais fragmentadas na Grã-Bretanha.

Ainda sob as sequelas provocadas pelo liberalismo econômico, as duas estratégias políticas se enfrentaram nos campos de batalha da Segunda Grande Guerra, com vitória dos aliados sobre os contra-revolucionários nazifascistas do Eixo. Este resultado encaminhou a direção do capitalismo pós-guerra. (Singer, 1998)

Um dos polos político-econômico que se consolidou pós Segunda Guerra foi a antiga União das Repúblicas Socialistas Soviéticas, defrontando ao “capitalismo dirigido” com um sistema autodesignado “socialismo real”. Contudo, seu conceito estava longe dos verdadeiros ideais socialistas. O ponto principal que o diferenciava do capitalismo era que o Estado controlava toda a atividade produtiva, definindo metas de produção, preços de mercadorias e salários. Costa-Filho (2001) situa que, teoricamente, os meios de produção deveriam ser transferidos, gradativamente, do Estado para o proletariado, mas o que se observou foi um vertiginoso crescimento do próprio Estado. Ademais, outras transformações idealizadas pelo socialismo foram distorcidas, como questões políticas,

(...) exista uma sociedade sem classes, isto é, que o grau de igualdade seja máximo e nitidamente superior ao das economias capitalistas mais avançadas, não só em termos econômicos mas também em termos sociais. O sistema político desses países é menos democrático do que o que se alcançou em alguns

países capitalistas mais avançados. (Singer, 1999, p. 177; apud Costa-Filho, 2001, p. 367)

além de questões sociais:

O “planejamento” centralizado, que foi a marca registrada do “socialismo” soviético, nada tem a ver com a socialização dos meios de produção. Se todos estes pertencem ao Estado, em tese, cada cidadão é proprietário dos meios de produção. Mas isso não passa de uma ficção jurídica. Na prática, o controle sobre a economia era exercido pela cúpula do Partido, que também era a cúpula do Estado. E os trabalhadores continuaram tão subordinados quanto no capitalismo. (Singer, 2000, p. 77; apud Costa-Filho, 2001, p. 367)

A concepção de socialismo já externava divergências desde a Revolução Russa de 1917. Uma primeira linha de pensamento considerava o socialismo como sequência do capitalismo, numa longa transição ao comunismo, onde se aspirava uma autogestão coletiva dos meios de produção, por trabalhadores livremente associados, remontando alguns teóricos do século XIX, como o galês Robert Owen e o francês François Marie Charles Fourier. Uma segunda, adotada pelos países “socialistas”, principalmente após Stalin assumir o poder da U.R.R.S., preconizava a ruptura da ditadura do capital nas empresas, adquirindo caráter totalitário, planejamento geral e concentração de poder no Estado.

A outra frente que se favoreceu com o fim da II Guerra foram os Estados Unidos da América. Ainda antes do término do grande conflito, os estadunidenses promoveram a “Conferência de Bretton Woods”, presidida por John M. Keynes, aonde delegados dos países aliados conceberam um novo sistema internacional de pagamentos, tendo como base o FMI (Fundo Monetário Internacional). Criaram também o BIRD (Banco Internacional de Reconstrução e Desenvolvimento). Estas duas instituições financeiras intergovernamentais tinham o objetivo de permitir a retomada da globalização.

Este bloco de países liderados pelos EUA se uniu para conter a “ameaça comunista” soviética. Os estadunidenses, através do Plano Marshall, perdoaram as dívidas de guerra, dispensaram reparações e ofereceram vultuosa ajuda financeira aos países europeus e ao Japão, arrasados pelos conflitos. Assim, desenhou-se uma nova configuração geopolítica.

Os ideais do “keynesianismo”, a partir deste momento, começaram a ser difundidos globalmente. O capitalismo dirigido, depois de 1945, proporcionou um sentido democrático e progressista, com vários países comprometidos com a geração de empregos e novas legislações e constituições, perante a tutela do Estado em garantir justiça e bem-estar social.

Em seu livro “General theory of employment, interest and money” (Teoria geral do emprego, do juro e da moeda), de 1936, o economista britânico John M. Keynes colocou como principal conclusão conceitual que o governo poderia gerenciar a economia através de políticas anticíclicas, através do controle da própria produção estatal, nesta conformidade servindo de contrapeso às variações da produção capitalista. Harvey (2014) acrescenta a isto a possibilidade de manipulação da política monetária servindo à esta mesma finalidade, tal qual uma taxa maior, pelo poder público, sobre o excedente capital.

Aproximadamente por três décadas, a partir de 1945, o capitalismo esteve numa próspera fase. A rápida e elevada taxa de produção não aumentou o desemprego, pelo contrário, os cometidos pelo desemprego tecnológico logo encontraram novos postos em outros setores que rapidamente se expandiam, principalmente no setor terciário. Foi praticamente uma estabilidade estrutural, com raras recessões, fracas e por curtos períodos. Sennett (1998) reforça que, desde este período, ao menos nas economias mais avançadas, a desordem do capitalismo liberal foi substituída por um “equilíbrio relativo” garantidor de um Estado de bem-estar social.

O capitalismo dirigido, de acordo com Claval (2013), fortaleceu a tríade capital-trabalho-território. Nas áreas onde os lucros eram maiores, os empresários construíram fábricas e habitações para os trabalhadores, o poder público ergueu equipamentos públicos e urbanos e investiram em infraestrutura de transporte, intensificando o êxodo rural e a valorização do solo urbano. A população cresceu, a vida operária se organizou e os sindicatos se firmaram. Como resultado, o espaço se tornou mais regulado e rígido, realçado pelo controle do tempo social através do monitoramento de entrada e saída das fábricas e das horas perdidas nos deslocamentos diários no percurso casa-trabalho-casa. Bauman (2011) reitera que, após o período das grandes guerras, houve conflitos nesta tríplice relação os quais a desgastariam, a princípio. Contudo, o que se apresentou, “a posteriori”, foi o fortalecimento e solidificação de sua unidade.

O confronto, testes de força e a barganha que se seguiam reforçavam a unidade das partes em conflito precisamente porque nenhuma delas podia continuar sozinha e ambos os lados sabiam que sua sobrevivência dependia de encontrar soluções que todos considerassem aceitáveis. Enquanto se supôs que a companhia mútua duraria, as regras dessa união foram objeto de intensas negociações, às vezes com acrimônia e confrontações, outras com tréguas e concessões. Os sindicatos recriaram a impotência dos trabalhadores individuais na forma do poder de barganha coletivo e lutaram com sucesso intermitente para transformar os regulamentos incapacitadores em direitos dos trabalhadores e reformulá-los como limitações impostas à liberdade de manobra dos empregadores. (Bauman, 2011, pp. 65-66)

Mendes (2011) inclui que a combinação entre um Estado nacional forte e a fábrica como espaço de estabilização obrigatória dos indivíduos gerou, no período industrial, uma contenção dos direitos democráticos, limitando qualquer relação social baseada em liberdade e igualdade. Foucault (1988) demonstra como “sociedade disciplinar” a recíproca relação entre a soberania jurídico-estatal das democracias constitucionais e o regime disciplinar-fábril.

Essa tentativa constante de integração entre a empresa e a vida social, entre os fluxos produtivos e o território, entre o capital e a vida, pode ser bem compreendido através da ideia de “fábrica social” ou “fábrica difusa”, apontada por Negri em seu seminal artigo para a revista *Futur Antérieur*, de 1991. (Mendes, 2011, p. 127)

1.1.5. A rigidez social, política e econômica e a crise do capitalismo dirigido

A população, como objeto de manifestação, possui uma indelével mobilidade. Oposto à rigidez dos conceitos particulares da justiça e da soberania, ela é dotada de uma fluidez que exige uma técnica governamental específica capaz de conter essa constante flexibilidade. Este controle sobre a vida, que Foucault chama de “Biopoder” consiste numa atividade permanente de poder administrativo (poder de polícia), amplo e regulamentado que se sobrepõe ao novo elemento emergente da modernidade: o povo.

Este biopoder, sem a menor dúvida, foi elemento indispensável ao desenvolvimento do capitalismo, que só pôde ser garantido à custa da inserção controlada dos corpos no aparelho de produção e por meio de um ajustamento dos fenômenos de população aos processos econômicos. (...) Se o desenvolvimento dos grandes aparelhos de Estado, como instituições de poder, garantiu a manutenção das relações de produção, os rudimentos de anátomo e de biopolítica, inventados no séc. XVIII como técnicas de poder presentes em todos os níveis do corpo social e utilizadas por instituições bem diversas (a família, o Exército, a escola, a polícia, a medicina individual ou a administração de coletividades), agiram no nível dos processos econômicos, do seu desenrolar, das forças que estão em ação em tais processos e os sustentam; operaram, também, como fatores de segregação e de hierarquização social; (...) o ajustamento da acumulação dos homens à do capital, a articulação do crescimento dos grupos humanos à expansão das forças produtivas e a repartição diferencial do lucro, foram, em parte, tornados possíveis pelo exercício do biopoder com suas formas e procedimentos múltiplos. (Foucault, 1988, p.133)

Harvey (2013c) corrobora das ideias de Foucault, percebendo que a suburbanização dos Estados Unidos após 1945 não ajudou apenas no resgate econômico por via de um aumento da demanda efetiva, mas também serviu para estabelecer um mundo social e político destituído de consciência revolucionária ou de sentimento “anti-establishment”.

O pesado investimento interno estadunidense criou um déficit público que era equilibrado com um superávit na política econômica externa, com as exportações prevalecendo sobre as importações. Para mais, a Convenção de Bretton Woods estipulou que o dólar serviria de moeda-chave para o sistema internacional de pagamentos. Com isto, os EUA emitiam dólares e/ou títulos do Tesouro para suprir a demanda do restante dos países acordados. (Singer, 1998)

A partir do final dos anos de 1950, alguns países, liderados pela França de De Gaulle, reagiram ao tratado e ao privilégio dos EUA, decidindo não se submeter à disciplina monetária imposta pelo FMI, deixando de fazer reservas cambiais em dólar e passando a utilizar novamente o ouro. Este fato proporcionou o crescimento de países

da Europa ocidental e do Japão, desfazendo a primazia econômica de uma única potência. O novo equilíbrio de poderes começou a refletir no cenário mercadológico internacional. Esta insurgência no campo macropolítico continuou nas décadas seguintes com os movimentos de independência das colônias, assim como mobilizações em favor da paz, principalmente em território estadunidense, contra a Guerra do Vietnã. Regionalmente, alianças operária-estudantis se fortaleceram em toda a América e Europa, tendo como destaque o movimento de maio de 1968, na França, alcançando sua principal vitória no campo cultural na luta contra o autoritarismo das instituições da sociedade civil; e a luta pelos direitos civis nos EUA, também na década de 1960. Além destes, outras ações tiveram relevância, principalmente contra o stalinismo, na antiga Alemanha Oriental, Polônia, Hungria e antiga Tchecoslováquia.

Segundo Mendes (2011) e Harvey (2010), na década de 1970, este sistema político, econômico e social – estatal, desenvolvimentista, nacionalista e fabril – começou a ser objeto de críticas e questionamentos. À primeira vista as revoltas eram inexplicáveis, pois a qualidade de vida desta geração era superior à de seus antepassados. A “modernidade sólida” gerava acumulação de capital que, se distribuídos de maneira equitativa, criavam fortes estruturas e identidades regionais. Porém, as transformações no espaço causavam rigidez na organização social, sobretudo acerca do trabalho que, cada vez mais, tornava-se rotineiro, extenuante, alienador aos jovens funcionários, cujos níveis de escolaridade eram altos e pouco aproveitados.

Todavia, foi a estagflação - fenômeno caracterizado por uma excessiva expansão de crédito e despesas públicas aliado a um aumento da demanda, acarretando num endividamento de toda a cadeia produtiva – Estado, iniciativa privada e consumidor; inflação – ainda de forma amena; e queda da atividade empresarial - que colocou o keynesianismo em profunda crise. Keynes (1936) indicou que esta manifestação poderia ser corrigida através de corte de despesas públicas, aumento da arrecadação fiscal e contenção de ofertas monetárias. No entanto, estas medidas eram recessivas e desfavoráveis do ponto de vista administrativo e eleitoral. (Singer, 1998)

Surgiu, no mesmo período, um conceito pregado por Milton Friedman, que se opunha à teoria keynesiana. O compromisso com a responsabilidade do Estado em gerenciar a economia e manter o pleno emprego, para o respectivo economista, não passava de um equívoco, pois o livre mercado é quem deveria equilibrar “naturalmente”

a economia. A consequente submissão econômica estatal criava um desequilíbrio entre oferta e demanda, resultando em inflação crônica e crescente.

Por tudo isso, não tem sentido falar em uma “etapa neoliberal do capitalismo”. Na realidade, o neoliberalismo não passa de uma reação da classe capitalista ao impasse da estagflação. Esta resultou do descompasso entre o poder adquirido pela classe trabalhadora de impor aumentos de salários e a não responsabilidade dos trabalhadores pela condução das empresas e da economia. O pleno emprego dos anos dourados deu ao operariado poder de pressão por ganhos pecuniários, mas não lhe deu informações confiáveis sobre o real estado da economia e sobre a capacidade das empresas de absorver os custos decorrentes dos aumentos reivindicados. (Singer, 1998, p. 18)

Os ideais de Friedman estabeleceram, por conseguinte, os alicerces do neoliberalismo, uma “nova” política financeira que, na verdade, foi tão somente um resgate das práticas econômicas do início da Revolução Industrial.

1.2. Cidade moderna “fordista”: a união entre capital, trabalho e território

1.2.1. A cidade como “locus” político

O surgimento dos núcleos urbanos, no mundo ocidental, refere-se às cidades políticas (polis) dos Impérios mesopotâmico, egípcio e, principalmente, grego (antiguidade clássica). Neste período, a divisão social do trabalho já estava clara pois, de um lado, as cidades eram povoadas por sacerdotes, príncipes, nobres, guerreiros, militares, escribas e administradores, e do outro, por artesãos, camponeses e escravos. A separação espacial também era evidente, realçado pelas construções de praças, palácios e monumentos, sobre um vasto território agrícola. (Araújo, 2012)

Leite (2018) descreve que, especificamente à cidade política grega, o espaço que representava o “centro do poder dos homens livres” era a Ágora e o Fórum, lugares distribuídos para reuniões, normalmente visualizados por toda a comunidade, compostos por uma praça com um pátio aberto, circundada por edificações públicas e administrativas.

A mudança deste modelo urbano por outro se deu pela intensificação da atividade comercial. Por séculos, esta prática foi designada aos forasteiros que ocupavam a cidade em locais distantes do centro. Contudo, esta alteração sofreu

resistência, apontando já nesta época uma luta de classes. “(...) a troca e o comércio, indispensáveis à sobrevivência como à vida, suscitam a riqueza, o movimento. A cidade política resiste com toda a sua força, com toda a sua coesão.” (Lefebvre, 2004, p. 22; apud Araújo, 2012, p. 134)

A partir do excedente agrícola, as cidades começaram a acumular riquezas. A Idade Média foi dominada por mercadores e banqueiros que atuavam para promover a troca e estender seus domínios. Com a hegemonia do comércio, houve uma expansão territorial e uma reconfiguração da morfologia urbana para se adaptar às transações comerciais, conduzindo a cidade política ao colapso. Desde então, o espaço predominante é a praça do mercado.

(...) a cidade foi para eles bem mais um valor de uso do que de troca. Amavam sua cidade, tal como uma obra de arte, ornamentada com todas as obras de arte, eles a amavam, esses mercadores das cidades italianas, flamengas, inglesas e francesas. (Lefebvre, 1991b, p. 47; apud Leite, 2018, p. 243)

A cidade comercial se intensificou por intermédio de novos circuitos, não só territoriais, como também financeiros (monetização). Estradas e rotas marítimas se firmaram e a concentração de dinheiro obrigou a criação dos primeiros bancos.

Lefebvre (2001) afirma que o valor de troca já estava presente nas mercadorias de forma mais intensa, mas ainda não tão acentuada sobre os produtos imobiliários. Nas práticas sociais esta questão não tinha sido apropriada, pautadas ainda no valor de uso e nos costumes, possibilitando expressões culturais nos espaços de acordo com éticas e estéticas específicas aos grupos sociais, com certa liberdade no uso do tempo.

1.2.2. A transição da cidade comercial para a cidade industrial

A riqueza acumulada pelos comerciantes mais poderosos passou a ser investida em manufaturas que, na verdade, foram os primeiros processos de industrialização, ainda primitivos, mas que já se caracterizavam pela divisão das funções internas. A agricultura, aos poucos, deixou de ser uma das atividades econômicas predominante, e as terras se transferiram dos senhores feudais para os capitalistas urbanos, cada vez mais ricos pelo comércio. Estes embriões industriais se instalavam fora das cidades, mas perto das fontes de energia (rios e florestas), dos meios de transporte (rios e estradas),

das matérias-primas e das primeiras reservas de mão de obra, nas figuras dos artesãos, tecelões e ferreiros. (Lefebvre, 1991b)

Harvey (2014) traça uma relação diretamente proporcional entre a expansão urbano-industrial, o desenvolvimento manufatureiro, comercial e de infraestruturas em transporte com a multiplicação de capitais pela classe burguesa. Consequentemente, uma rede de cidades se estabeleceu à medida que o capitalismo comercial e bancário e a produção artesanal foram substituídos por um capitalismo industrial e uma produção fabril. A indústria começou a se apropriar, gradualmente, do espaço urbano e de suas organizações, reajustando conforme suas necessidades e vocações, desenvolvendo-se explorando determinados aspectos históricos, ambientais, econômicos, entre outros.

A indústria, de início, prescindiu da cidade porque seu foco estava nas fontes de energia e/ ou de matérias-primas localizadas, geralmente, fora da cidade. Progressivamente, a indústria se aproximou das cidades por conta da abundância de mão de obra, capitais e do próprio mercado. Este simples movimento da indústria em direção à cidade produziu profundas transformações em sua morfologia. (Araújo, 2012, p. 135)

Conforme Sampaio (2011), a urbanização estabelecida pela industrialização surgiu da concentração social e geográfica do excedente produzido sendo, por consequência, um fenômeno de classe, já que o acúmulo de riquezas sempre se concentrou nas mãos de poucos. Esta condição cada vez mais se intensifica, criando uma relação intrínseca entre o capitalismo e o território.

O procedimento das transformações urbanas foi descrito por Lefebvre (2001) como “fenômeno de implosão-explosão”. A fábrica surgiu, inicialmente, como a “antidade”, implantada de acordo com os recursos (matéria-prima, mão de obra e fontes de energia) que empregava para sua efetivação, negando com grande força a cidade político-comercial – movimento de “implosão”. Posteriormente, os meios de produção se apropriaram da cidade e de tudo referente a ela (questões sociais, políticas e econômicas), fragmentando-a e espraiando seu tecido urbano – movimento de “explosão”. A industrialização gerou um fortalecimento do “valor de troca” sobre o “valor de uso”, transformando praticamente tudo em mercadoria, inclusive o solo. Tudo o que consistia a vida cidadina como obra sumiu perante a generalização do produto (Cardoso, 2011). Para Lefebvre (2001), estas metamorfoses revelam que, quando a

sociedade encontra um momento crítico, há uma transição entre a ordem vigente e uma próxima ordem. Esta ruptura se dá no campo territorial, social, econômico e político, em ritmos e intensidades diferentes.

O ápice das transformações territoriais que representaram a transição da cidade político-comercial para a cidade fabril, no início da Revolução Industrial, foi praticado em Paris. Em 1853, Napoleão III convidou Georges-Eugène Haussmann para resolver o excedente de capital e o desemprego mediante a urbanização. Reconstruir a capital francesa absorveu enorme quantidade de dinheiro e mão de obra para os padrões da época que, juntamente com a supressão dos desejos dos trabalhadores parisienses, constituiu no principal meio de controle social. (Harvey, 2013c)

Preliminarmente, o arquiteto Jacques Ignace Hitorff apresentou a Haussmann um plano de intervenção urbanística que se mostrou muito “tímido”. Haussmann, entretanto, tinha compreendido que a ação sobre o território parisiense não era, apenas, de reurbanização, mas de reajuste de toda a estrutura capitalista. Para isso, foi ordenado o alargamento das avenidas preestabelecido no anteprojeto arquitetônico; o arrasamento de velhos cortiços; a remoção dos trabalhadores para áreas periféricas, para que esta classe não constituísse ameaça à ordem pública e ao poder político; e um desenho urbano no qual se acreditava (erroneamente) haver um grau de vigilância e controle sobre mobilizações populares; sempre utilizando o poder de expropriação do Estado em nome do progresso (Harvey, 2013c). Esta reprodução de intervenção paisagística, praticado de forma incorreta até os dias atuais, já era vista com ressalvas naquela data, pois as distorções espaciais não desapareciam, apenas se deslocavam sobre o território. (Engels, 1935)

Este modelo funcionou por quinze anos e abrangeu não só as transformações urbanas, mas também a criação de um novo cidadão e um novo modo de vida. Paris se tornou a “Cidade-Luz”, um grande centro de consumo, turismo e prazer, com cafés, lojas de departamento, indústria da moda e grandes exposições. Tudo para que a cidade pudesse absorver o excedente por meio do consumismo. No entanto, na periferia de Paris a habitação tipo pavilhão se proliferou, espalhando de maneira desordenada o setor da construção civil. Consoante a Lefebvre (1991b), toda a urbanidade nos subúrbios desapareceu (praças, monumentos, espaços de encontros e convívios) com o início da Revolução Industrial.

(...) até extirpá-la da realidade e da consciência. Conduzida segundo uma estratégia de classe, a industrialização se comporta como poder negativo da realidade urbana: o social urbano é negado pelo econômico industrial. (Lefebvre, 1991b, p. 21; apud Leite, 2018, p. 245)

Importante notar que, a partir de então, a habitação passou a ter, de fato, um valor de troca, com construções sendo colocadas como especulação imobiliária e reserva financeira. Antes, ela era empregada como local de abrigo, de privacidade e de relações afetivas entre pessoas e familiares. Por conseguinte, a classe operária, consciente de sua exploração e expropriação territorial, desenvolveu a “Comuna de Paris”, uma das maiores ações revolucionárias da história do capitalismo urbano, oriunda, em parte, da nostalgia da cidade que Haussmann havia destruído e da vontade de retomá-la pelos despossuídos.

1.2.3. Uma “fábrica” de identidades e coletividades

O modelo “protokeynesiano” de financiamento público por títulos da dívida, baseado no sistema financeiro especulativo e nas instituições de crédito superdimensionadas, mas ainda com fraca intervenção estatal na “máquina capitalista” e sendo utilizada para interesses da classe empresarial, falhou como ideologia de urbanização através do capital. (Harvey, 2013c)

O liberalismo econômico serviu como padrão financeiro até a quebra da Bolsa de Nova Iorque, em 1929, gerando diversas crises de mercado, trabalhistas, urbanas e sanitárias. Contudo, algumas intervenções estatais neste período serviram de orientação para que o poder público conduzisse o sistema capitalista. A partir do início dos anos 1930, a política do “New Deal”, sob a tutela das teorias de John M. Keynes, revitalizaram a economia estadunidense, criando demanda financiadas por dívidas públicas. Alguns países europeus seguiram a mesma estratégia. Claval (2013) reitera que se efetuou pesados investimentos em infraestruturas urbanas (rodovias, ferrovias, escolas, habitação), fábricas se estabeleceram próximas a estes locais, aumentou o índice de emprego que acabaram por organizar a vida operária e estimularam o surgimento e a consolidação dos sindicatos. Este novo arranjo territorial criou efeitos contraditórios negativos e positivos. Negativos devido ao aumento do valor das edificações e consequente especulação imobiliária, além de tornar o espaço mais

“inflexível”. Positivo pois a acumulação de capital produz estruturas regionais de identidade que, muitas vezes, tornam-se atraentes:

Os investimentos no ambiente construído definem espaços regionais de circulação do capital. No interior desses espaços, a produção, a distribuição e o consumo, a oferta e a procura (particularmente da força de trabalho), a luta das classes, a cultura e os estilos de vida articulam-se uns aos outros num sistema aberto, porém dotado de uma certa “coerência estruturada”. (...) Uma consciência regional e identidades, e mesmo lealdades afetivas, podem se edificar no seio dessa região e, quando ela se acha tomada pela órbita do aparelho governamental e do poder de Estado, o espaço regional pode então transformar-se num espaço definido de consumo e produção coletiva, mas também de ação política. (Harvey, 2010, p. 225; apud Claval, 2013, p. 09)

Para Bauman (2011), na sociedade da “modernidade sólida”, as coletividades se desfaziam e reorganizavam como exercício de autoidentificação, como uma maneira de viver de acordo com um ideal. Os obstáculos particulares eram convergidos e superados em comunidade, suprimindo escolhas individuais, enfraquecendo desarticulações, conflitos e competições, e induzindo a cooperação e a solidariedade.

A antiga modernidade “desacomodava” a fim de “reacomodar”. Enquanto a desacomodação era o destino socialmente sancionado, a reacomodação era tarefa posta diante dos indivíduos. Uma vez rompidas as rígidas molduras dos estamentos, a tarefa de “auto-identificação” posta diante de homens e mulheres do princípio da era moderna se resumia ao desafio de viver “de acordo” (não ficar atrás dos outros), de conformar-se ativamente aos emergentes tipos sociais de classe e modelos de conduta, de imitar, seguir o padrão, “aculturar-se”, não sair da linha nem se desviar da norma. Os “estamentos” enquanto lugares a que se pertencia por hereditariedade vieram a ser substituídos pelas “classes” como objetivo de pertencimento fabricado. Enquanto os estamentos eram uma questão de atribuição, o pertencimento às classes era em grande medida uma realização; diferentemente dos estamentos, o pertencimento às classes devia ser buscado, e continuamente renovado, reconfirmado e testado na conduta diária. (Bauman, 2011, p. 17)

Bauman (2011) complementa seu raciocínio corroborando o pensamento de Tocqueville (2003) ao expor que a liberdade pode tornar as pessoas indiferentes. O “indivíduo” tende a ser cético e prudente referente ao bem-estar comum e à justiça social, ao passo que o “cidadão” busca estes propósitos particulares através do bem-estar coletivo na cidade. Tocqueville sugere que o indivíduo é o pior inimigo do cidadão.

A civilidade é a capacidade que cada pessoa deve ter de proteger uns dos outros dos pesos individuais que carregam em suas respectivas histórias. Dizer que um espaço urbano é “civil” significa que cidadãos possam compartilhá-los como “personagens públicos”, sem se deixar influir pelas angústias pessoais, mas considerando a cidade como um bem comum, acima de qualquer individualidade. Tornar os espaços civilizados é um engajamento comunitário.

Não se deve ter, no entanto, uma percepção do sistema estatal-fordista apenas pelos aspectos socioeconômicos, mas também no âmbito de reestruturação urbana e territorial fabril. Dentre as alterações, vale destacar o aspecto funcional e concêntrico das cidades, com o desenvolvimento de subúrbios-dormitórios e zonas industriais altamente poluidoras; a construção de grandes sistemas viários, com destaque para o transporte individual (automóvel); disparidades regionais; êxodo rural; a forte gerência do Estado no planejamento urbano e na produção industrial, entre outros. (Mendes, 2011)

1.2.4. A regulação social pela relação espaço-tempo

A imigração urbana produziu a ideia da cidade como o lugar do progresso e as zonas rurais como local do atraso. Porém, as novas ciências iniciadas no século XIX, como o urbanismo, a economia política, o sanitário e novos campos da geografia, como a demografia e a estatística foram aplicadas pelos governos na busca em regular a fluidez inerente à população e refletida nos diversos elementos do território. Foucault (1988) expõe que a cidade industrial moderna, conseqüentemente, tornou-se uma “prisão do espaço-tempo”, metáfora que evidencia as relações temporais no espaço, como o tempo despendido no deslocamento entre a casa e o trabalho.

Citando como analogia o modelo arquitetônico do Panóptico, de Jeremy Bentham, Foucault descreve que conquistar e manter o espaço vigiado, bem como seus ocupantes, implicava numerosas tarefas administrativas, caras e complicadas, tal qual

construir e manter edifícios em bom estado, contratar e remunerar bem seus funcionários e preservar uma boa capacidade de trabalho. Administrar significava, por conseguinte, ainda que houvesse interesses pessoais, responsabilidade pelo bem-estar comum do lugar, obrigando presença e comprometimento, num eterno jogo de “cabode-guerra”, fixos a um mesmo território. Para Bauman (2011), o espaço só era conquistado quando controlado, e controlar significava, antes de mais nada, “domesticar o tempo”, coordenando, uniformizando e simplificando seu dinamismo.

Para Lefebvre (1991a), na preservação das relações capitalistas, o controle do espaço e do cotidiano foram essenciais na construção da “Sociedade Burocrática do Consumo Dirigido”. O território se tornou o local de produção e reprodução dos vínculos sociais, incluindo os espaços de lazeres, os espaços educativos e das cotidianidades. O próprio cotidiano se fez objeto de regulação, com o domínio da organização e da relação espaço-tempo, regulamentada de forma “voluntária” e planificada. Fioravanti (2013) complementa demonstrando como os cidadãos foram, sistematicamente, no decorrer do século XX, sendo regidos pelo espectro da modernidade, por meio do consumo dirigido de subsistemas, tal qual a moda e o automóvel, por exemplo, sempre tendo a cidade como cenário destas ações.

Destes subsistemas de consumo, a “casa própria” se tornou o principal elemento de vigilância da modernidade sólida, colocando a população em defesa da propriedade e, conseqüentemente, das identidades individualizadas. O financiamento habitacional proporcionou, além da absorção do excedente de capital, a estabilidade social, pois o cidadão endividado era menos propenso a greves e revoltas urbanas. Todavia, o preço desta estratégia política foi a gradual periferização urbana.

1.2.5. O excedente de capital e as reconfigurações socioespaciais

Entre os anos de 1930 e 1940, a mobilização em torno da Segunda Guerra Mundial resolveu, momentaneamente, a questão de investimento do capital excedente, principalmente por intermédio da indústria bélica. Entretanto, com o fim do conflito, este quesito voltou à tona, ampliado pelo problema do desemprego.

O governo dos EUA aplicou, à vista disto, o mesmo plano em Nova Iorque que Haussmann fez com Paris um século antes. Para isto, Robert Moses foi designado para mudar a escala de concepção das intervenções territoriais. Investimento na execução

de novas rodovias e sistemas de infraestrutura e suburbanização do tecido urbano em proporções metropolitanas auxiliaram a solucionar o problema da aplicação monetária. Para tanto, utilizou-se de novas instituições financeiras e estratégias tributárias de concessão de créditos que subsidiaram a expansão regional. Este modelo foi replicado por todos os grandes centros urbanos nos EUA e, posteriormente, em diversas cidades do mundo. Este planejamento foi essencial no equilíbrio do capitalismo global depois de 1945.

O espraiamento das cidades não abrangeu somente uma remodelação da infraestrutura. Como em Paris do Segundo Império, gerou transformações sociais por meio do consumo, desde novos eletrodomésticos até casas e automóveis e, conseqüentemente, combustíveis derivados do petróleo. Este projeto garantiu, por um tempo, a estabilidade social, embora ao custo do esvaziamento das regiões centrais dos municípios e da respectiva perda de urbanidade. Além disto, fomentou, posteriormente, os primeiros conflitos urbanos entre os cidadãos que tiveram o acesso às novas propriedades negado, sobretudo a população negra. Se o projeto de Haussmann foi considerável na dinâmica da “Comuna de Paris”, a suburbanização nos EUA foi fundamental na luta pelos direitos civis no final dos anos sessenta do século XX. (Harvey, 2014)

Nos países em desenvolvimento, como o Brasil, a periferização não atingiu somente os negros, mas também os migrantes das regiões mais pobres e afastadas do país criando, nos bairros mais afastados, um verdadeiro “exército industrial de reserva”, uma classe trabalhadora que vivia em situação precária e com poder aquisitivo incapaz de se inserir tanto na estrutura estatal de justiça e bem-estar social, como na lógica do mercado. (Kowarick, 1979)

As soluções de Moses passaram a ser vistas como inadequadas e inconcebíveis, e algumas alternativas que contrapunham ao vigente modernismo brutal, de ativistas como Jane Jacobs, começaram a ser defendidas como caminhos para voltar a valorizar a vida nos bairros.

Aliada às tensões urbanas, a recessão financeira nas instituições de crédito de imóveis e a crise do petróleo, em meados da década de 1970, desabaram todo o sistema capitalista, iniciado pelo rompimento da bolha imobiliária global seguida da insolvência fiscal de Nova Iorque. (Harvey, 2008a)

A cidade industrial, com seus prós e contras, dava sinais de estagnação. As fortes doses de repressão política já não eram suficientes para conter os desequilíbrios sociais provocados no território. A classe dominante exigia mudanças na organização econômica que refletiriam, posteriormente, no tecido urbano. No livro “A Revolução Urbana”, Henry Lefebvre afirma que o território está destinado a ser o “locus” das lutas políticas e de classes, e a urbanização sempre foi primordial para a sobrevivência do capitalismo.

Esperava-se que a estrutura pública da “modernidade sólida” dominasse o privado, o subjetivo e o individual, por tempo indeterminado. Não houve percepção sobre o processo inverso, da capacidade de “esvaziamento” dos espaços públicos pelos agentes privados. O poder político perdeu boa parte de sua capacidade de aglutinação. Seus recursos opressores, que teoricamente se enfraqueceriam, apenas foram deslocados para outros agentes executores, neste caso, a iniciativa privada.

O colapso da cidade moderna se deu, em especial, pelo excessivo controle do sistema capitalista sobre os meios de produção e a ausência da participação efetiva do trabalhador na compreensão da cadeia produtiva, distanciando-o da perspectiva de participar de todo o processo urbano, restringindo o seu direito à cidade.

1.3. Modernidade líquida: o individualismo e a sociedade de consumo

1.3.1. A apropriação do estado e a exploração do trabalho

A objeção ao “fordismo” como conceito técnico, organizacional e econômico começa a aparecer no final dos anos 1950, de modo embrionário, nas frentes trabalhista, estudantil, governamental e administrativa de alguns países europeus, do Japão e dos EUA. No entanto, nas duas décadas seguintes, estes movimentos se fortaleceram e, aliados à incapacidade da classe política em contornar as contradições desta estrutura, o pragmatismo da “modernidade sólida” foi rompido pela ascensão de governos baseados na austeridade fiscal e no desmonte do Estado de justiça e bem-estar social. (Tenório, 2011)

A crise do fordismo apresenta-se como a crise de um modo de organização do trabalho, manifesta no endurecimento da luta de classes na produção. Questionando as condições de trabalho ligadas à fragmentação e à intensificação das tarefas, estas lutas apontariam para os limites da alta da taxa da mais-valia

inerentes às relações de produção. Daí a necessidade imperiosa da transição ao neofordismo. Saída durável para a crise, o novo regime implicaria uma total modificação das modalidades da luta de classes, decorrente das metamorfoses da estratificação inerente a cada uma das classes polarizadas pela relação salarial. (Braga, 2003, p. 51; apud Tenório, 2011, p. 1160)

Sindicatos fortes e altos salários significavam um desequilíbrio na relação capitalista de oferta-demanda. Porém, o principal motivo da insatisfação e ruptura do modelo vigente foi a diminuição das taxas de lucro da classe empresarial. Aliados à teoria de Milton Friedman e a Escola de Chicago, políticos como Margareth Thatcher, na Inglaterra, em 1979, e Ronald Reagan, nos Estados Unidos da América, em 1980, foram eleitos para resgatar o regime do liberalismo econômico e “diminuir” o Estado.

Como o capitalismo se baseia no vínculo entre trabalho e capital, a classe operária foi a primeira a ser atacada pelo “neoliberalismo”. Redução de direitos trabalhistas, arrocho salarial e enfraquecimento dos sindicatos foram algumas das atitudes tomadas pelos novos gestores, públicos e privados. Num primeiro momento, a taxa de lucro aumentou rapidamente, mas, em seguida, houve um novo descompasso entre oferta (abundante) e demanda (escassa). (Harvey, 2013a)

A modernidade líquida rompeu as estruturas políticas e econômicas. O mercado passou a controlar e enfraquecer o poder público, privando-o de credibilidade e soberania. Bordieu (1993) coloca que o trabalho passou de uma “organização do futuro” para um “jogo de curto prazo”, e suas novas formas de exploração, baseadas num modelo de emprego temporário, não necessitavam mais de organização sindical, diminuindo, assim, os fundamentos de solidariedade, o espírito de militância e a participação política.

Os padrões da vida contemporânea estão desregulados e privatizados. O capitalismo leve enfraqueceu os vínculos entre capital e trabalho, colocando o trabalhador numa eterna competição. Todavia, esta cisão foi unilateral e incompleta. O capital ainda não possui total independência, mas já dispõe de liberdade suficiente para coagir funcionários e, principalmente, governos. (Bauman, 2011)

A complexidade e as distorções da economia urbano-industrial levam a compreender que este período do capitalismo reproduziu um processo de crise do trabalho, propagado para outros setores, como o social e o territorial. Segundo Cocco

(2008), esta mudança era inevitável na organização política e material do capitalismo dirigido da sociedade disciplinar-fabril. Enquanto nas economias centrais esta nova conjuntura aconteceu no final dos anos 1970, nas economias periféricas a transformação se deu nas duas décadas seguintes.

Este modelo de produção e disposição do trabalho foi uma tentativa, na teoria, de progredir para uma gestão organizacional que colocasse como primazia a flexibilização interna e externa das empresas, referente a um contexto global que identificou a extenuação do taylorismo-fordismo, propondo uma tríade baseada numa internacionalização da economia, no progresso tecno-científico e na valorização da cidadania. (Tenório, 2000)

Singer (1998) coloca que o neoliberalismo possui certa similaridade ao keynesianismo, mas com forte característica antioperária e alcance muito mais abrangente. O aumento do desemprego, que para os padrões keynesiano era uma necessidade desagradável e, por conseguinte, tolerável enquanto indispensável, para o projeto neoliberal se tornou um desígnio estrutural. O neoliberalismo tem a convicção que o desemprego resulta de opções individuais, logo, é “voluntário”.

Clarke (1991) expõe que o Estado buscou alternativas de reestruturação planejadas, essencialmente, na restauração da solvência fiscal através da intensificação do trabalho, com salários cada vez mais baixos e cortando diversos benefícios de saúde e bem-estar, ao invés de desenvolver uma melhor capacidade de produção. As negociações salariais foram descentralizadas, individualizadas e mais complexas. Ad hoc, esta formatação não permite sindicatos estruturados e partidos políticos fordistas, monolíticos e burocráticos.

Para o bem e para o mal, a modernidade sólida sempre colocou capital e trabalho frente a frente, com inúmeros resultados ambíguos, de conflitos a êxitos sociais e políticos. Hoje o capital está livre do enfrentamento direto de suas obrigações, podendo persuadir novas conquistas e deixando para trás suas sequelas. (Bauman, 2011)

O início da globalização e o conseqüente aumento do livre comércio proporcionou às empresas multinacionais deslocar inúmeras linhas de produção aos países “em desenvolvimento” ou “subdesenvolvidos”, cuja força de trabalho era mais barata. Isto acarretou índices de desemprego cada vez maiores e por tempo mais prolongados nos países-sedes destas companhias. Os sindicatos, cada vez mais

enfraquecidos, não conseguiram garantir a legalidade da estabilidade dos empregos. Aqueles que conservaram seus postos, fizeram aceitando qualquer concessão, inclusive redução de vencimentos.

Como a estabilização – neoliberal ou keynesiana – reduz o crescimento da economia, os neoliberais precisaram encontrar um culpado pelas sucessivas recessões. Este passou a ser o movimento sindical (o “poder sindical”) e o Estado de bem-estar social. São teses perfeitamente convincentes para capitalistas e executivos de multempresas. Os sindicatos passaram a ser culpados pelo desemprego involuntário ao sustentar a legislação do trabalho que proíbe a contratação de trabalhadores por menos que o salário-mínimo, por jornadas maiores que a legal ou sem os benefícios prescritos. Os governos neoliberais trataram de revogar esta legislação com o intuito de “flexibilizar” estes direitos, ou seja, de torná-los itens contratuais negociáveis em lugar de obrigações do empregador. (Singer, 1998, p. 15)

Os governos neoliberais se entregaram num ataque para desmontar e privatizar o Estado de justiça e bem-estar social. Com o pretexto de reduzir o tamanho do setor público, transferiram para a iniciativa privada, por meio das “reformas institucionais”, o sistema de previdência social, o sistema de saúde e educação públicos, entre outros setores estatais. Nos países periféricos, além da entrega de esferas da administração pública para o mercado, um amplo programa de privatizações foi implantado, sendo estas empresas adquiridas por multinacionais estrangeiras e estatais dos países desenvolvidos. Em vista disto, o modo de produção capitalista deixou de ser regulado pelo Estado e passou a tutela ao mercado internacional.

O capitalismo flexível se fortaleceu, principalmente, com o fim da “Guerra Fria” e o colapso do bloco de países liderados pela antiga União Soviética, permeando a estrutura política e econômica de alguns territórios do leste europeu. O conjunto de nações capitalista lideradas pelos EUA, países da Europa Ocidental e Japão, atualmente encontram fortes concorrências, sobretudo do leste e sudeste asiático.

Dados da OCDE (Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico) de 2008 mostram que a intenção do mercado financeiro em reduzir a parcela do Estado na participação do Produto Interno Bruto tem se revelado ineficiente, já que a atuação dos setores públicos e privados se mantem relativamente constante desde os anos 70

do século XX. Vale ressaltar que a maioria dos países que compõem esta organização faz parte do bloco das grandes economias globais. Tendo em vista este contexto, a fundamental conquista do neoliberalismo foi impedir o aumento da presença pública nos meios de produção. Para isto, este modelo econômico estipulou novos métodos governamentais que aliaram os interesses empresariais à estrutura do Estado, certificando que projetos e programas de governos privilegiassem o mercado e a elite. (Harvey, 2014)

Sassen (2010) coloca que o dualismo entre Estado e mercado estabeleceu uma nova ordem normatizadora privada ligada a economia global, integrando a ideia de que as exigências da classe empresarial são incorporadas pela institucionalidade pública. A característica desta “parceria” público-privada uniu as frequentes reivindicações destinadas ao setor estatal para atrair investimentos diretos de fontes externas, mas a construção deste “jogo” demonstra um desequilíbrio de interesses. A iniciativa privada se apropria de concessões de subsídios públicos e isenções tributárias para o desenvolvimento de determinadas atividades; sob o pretexto de uma questionável geração de emprego, aproveitam-se de investimentos públicos no território mediante especulação e valorização do solo para executar empreendimentos. O setor público acaba assumindo toda a responsabilidade enquanto o mercado usufrui das vantagens deste mecanismo. (Maciel, 2018)

1.3.2. A estrutura econômica da modernidade líquida

Conforme Singer (1998), seja na Revolução Industrial ou na Revolução Tecnológica, a infraestrutura capitalista se move pela constante modernização das técnicas de produção e criação de novos produtos. Comumente, estas mudanças surgem nas empresas de mercado e, assim sendo, o capitalismo, como modo de produção, torna-se hegemônico. Estas inovações são elaboradas por um grande processo de pesquisa e desenvolvimento e proporcionam novas maneiras de produzir e consumir. Os demais modos de produção são englobados pelas atualizações e acabam se adaptando a elas. Ademais, o desempenho da infraestrutura se dá pelo investimento do próprio mercado na manutenção, reparação e ampliação das empresas, salvo em períodos excepcionais, como em guerras ou grandes reconstruções, quando os mesmos são realizados pelo Estado. Geralmente, o ritmo de crescimento da infraestrutura é

determinado pelo acúmulo de capital. Já a dinâmica da supra-estrutura acontece por uma complexa rede de relações sociais e políticas, com enorme carga histórica de conflitos de interesses e de classes.

Em determinadas conjunturas históricas, as classes subordinadas se unem contra o status quo e, com isso, forçam as classes dominantes a se unir também, o que dá lugar a confrontos que, eventualmente, desembocam em revoluções ou contra-revoluções. Em outras conjunturas, as distâncias entre classes dominantes e subordinadas encurtam; boa parte dos indivíduos consegue vencê-las e esta mobilidade interclassista ampliada dilui os laços de solidariedade, fazendo com que a maioria dos indivíduos atue mais isoladamente. (Singer, 1998, p. 04)

Razões muito diferentes movem as infra e supra-estruturas. A primeira é impulsionada, principalmente, pela própria atividade do mercado. A segunda absorve os impactos das revoluções e resultados tecnológicos, que alcançam de maneira diferente os vários segmentos das diversas camadas sociais. “Marx supunha que os impulsos decorrentes do desenvolvimento das forças produtivas condicionariam o lento revolucionamento das instituições supra-estruturais.” (Singer, 1998, p. 04). As duas categorias, de fato, estão intrinsicamente ligadas. Transformações nesta estrutura do capitalismo, todavia, partiram sempre do setor infraestrutural. As “Revoluções Industriais” e agora a “Revolução Tecnológica” se caracterizaram por determinados tipos de empresas e por seus modelos de produção, que tendem a se universalizar devido à concorrência e são impostas pelo nível de desenvolvimento das forças produtivas. “A posteriori”, e sob influência delas, sucedem as mudanças no setor supra-estrutural, via de regra, mais lentamente.

Assim como na época do início da Revolução Industrial, hoje há uma reestruturação das empresas multinacionais que, com a atual conjuntura da globalização, multiplicaram-se, acarretando numa competição ainda mais predatória comparada ao final do século XIX, com um repetido e inevitável desenho de “recomposição oligopólica”. Esta reconfiguração provocou nova centralização de capital. Com o pressuposto da livre concorrência, as grandes companhias adquirem as menores até o limite do monopólio. Contudo, a fluidez monetária no mundo global permite uma brutalidade ainda maior, criando oligopólios internacionais e corroendo as

estruturas políticas dos países periféricos, invariavelmente privilegiando as multinacionais dos países centrais e colocando a exploração do trabalho e a desigualdade social num nível nunca antes alcançado.

A política financeira da modernidade líquida não promove o desenvolvimento econômico, nem pretende fazer isto. Para os liberais, a economia deve ser regulada pelo próprio mercado, sem interferência do Estado, e o orçamento público deve ser permanentemente estável como tentativa de preservar a estabilidade dos preços (Singer, 1998). A flexibilização dos direitos trabalhistas, o enfraquecimento dos sindicatos, a privatização dos serviços sociais, a retirada de subsídios às camadas mais carentes, a redução de salários e uma carga tributária mais justa, todos mecanismos componentes da agenda neoliberal, porém, contribuíram para uma desigualdade social e consequente concentração de renda ainda maiores.

Harvey (2008a) expõe que na história do capitalismo, parte do excedente sempre foi taxada. Na modernidade sólida esta proporção aumentou significativamente, mas o projeto do pós-fordismo das últimas décadas foi direcionado para a diminuição desta tributação ou para a privatização do controle do excedente. Costa-Filho (2001) complementa situando que todo o sistema de incentivo da globalização está baseado na apropriação privada do excedente e de seu livre uso, consoante interesses particulares, impossibilitando a redistribuição de renda para a base da pirâmide social. Para Singer (1998) e Harvey (2013), em todos os países da OCDE que empregaram o programa neoliberal houve um distanciamento entre as classes mais abastadas e as menos favorecidas.

A “Revolução Tecnológica” gerou dividendos limitados e pouco aproveitado, devido a políticas de forte viés recessivo. Consequentemente, o capital migrou do centro à periferia global, sobretudo às nações emergentes que mantiveram o capitalismo dirigido, como os “tigres asiáticos”, na década de 1990. Já nos países subordinados à hierarquia capitalista global, este movimento só fez crescer o trabalho informal, reforçado por uma aliança entre o capital local (firmado na relação entre os latifundiários e a burguesia industrial) e o capital estrangeiro.

1.3.3. A relação entre a revolução tecnológica e o trabalho

Singer (1998) afirma que o aumento das multinacionais ocorreu, também, devido a “Terceira Revolução”, baseada na computação e na telemática, contribuindo para consolidar companhias cada vez maiores, devido à tecnologia facilitar o deslocamento de suas respectivas estruturas para outros territórios. Como no liberalismo econômico, a globalização esbarra na preservação da concorrência, o que leva estas organizações a expandirem seus negócios invadindo outros setores do mercado. Mendes (2011) coloca que, assim como no fordismo, a era pós-industrial foi marcada por transformações que foram além das tecnológicas. Reformas econômicas e administrativas, novos mercados e formas de trabalho alteraram as questões sociais e econômicas do capitalismo fabril, tal qual a diminuição da função do Estado como provedor do desenvolvimento nacional. Para Pollert (1991), a “flexibilização” acarretou numa desorganização, desqualificação e intensificação do trabalho, apoiado pela própria ação do Estado, o qual também a utilizou para os diversos serviços públicos, fundamentado nas alterações dos arranjos e acordos trabalhistas, tal como nas formas de pagamento. Tenório (2011) inclui que no “pós-fordismo” a tecnologia poderia trazer uma diferenciação integrada na organização e produção do trabalho, alcançando uma possível democratização nas relações sociais. Para o autor, o período do neoliberalismo:

(...) transformaria a força de trabalho, tanto do ponto de vista hierárquico quanto do ponto de vista espacial, acabando por romper o quadro da contratação coletiva. Com o ritmo da acumulação intensificado, uma perspectiva de longo prazo para um capitalismo politicamente estável e sem opositores seria reinaugurada. O operário pós-fordista (...) aparece como um indivíduo atomizado, flexível, tendencialmente dessindicalizado, mantido com salário baixo e irremediavelmente precarizado no posto de trabalho. O Estado não mais asseguraria a cobertura dos custos materiais da reprodução da força de trabalho, favorecendo a contenção do consumo. As metamorfoses do salariado explicariam, nesse sentido, a crise de transição [entre o fordismo e o pós-fordismo]. (Braga, 2003, p. 107; apud Tenório, 2011, p. 1166)

Para Clarke (1991), o que se mostrou, tanto na Revolução Industrial quanto na Terceira Revolução, foi uma organização não estabelecida pelas prerrogativas da

tecnologia, mas por requisitos de lucratividade. Portanto, os conflitos gerados por ambos os modelos serviram de base para a sua renovação, e a organização social de determinado período não pode ser compreendida por uma determinada renovação tecnológica, mas como uma luta de classes permanente. Crozier (1964) complementa expressando que a racionalização do progresso tecnológico aumentou os índices de desemprego, além de permitir que o capital adquirisse um campo de manobra mais amplo e, por conseguinte, uma maior capacidade para manter o trabalhador sob seu domínio.

Nos países periféricos, esta abordagem foi formulada não somente pela utilização das novas tecnologias, com a finalidade de construir relações específicas às condições de exploração do trabalho, nas taxações da “mais-valia”, onde se assentam os lucros empresariais, mas também no repasse do excedente financeiro produzidos nestes países para os países centrais. (Messias, 2016)

1.3.4. O capitalismo por espoliação como mecanismo de controle social

Semelhante a Revolução Industrial, as tecnologias da terceira geração também extrapolaram o setor empresarial e alcançaram os domínios políticos e sociais. O modelo flexível do neoliberalismo confronta diretamente com a solidez do capitalismo dirigido. Os bens e trabalhos imateriais, característicos do pós-fordismo, tendem a se esquivar do controle e da governança. Se a responsabilidade da economia política, no passado, consistia em medir o valor de algo, seja para avaliar os custos de produção ou a mais-valia de determinado produto, no atual período é a própria economia política, como ciência, que se externa em crise. (Mendes, 2011)

No artigo “Sobre as Sociedades de Controle”, de 1992, Deleuze apontou os requintados modos de gestão, controle e exercício de violência do neoliberalismo. Se na modernidade sólida o poder disciplinar agia “intramuros”, isto é, no interior das instituições, na flexibilidade contemporânea o comando acontece “extramuros”, disperso por todo o contexto urbano e social.

Na modernidade líquida, a política desenvolvida pelo Estado nas questões sociais está fundamentada no repasse da responsabilidade dos problemas de violência e desigualdade social para o cidadão comum que, em diversos casos, age como fomentadora desta conformação. “O Estado, com seu monopólio de violência e suas

definições de legalidade, desempenha um papel crucial, tanto sustentando como promovendo estes processos.” (Harvey, 2006, p. 22). Nos países periféricos, a ausência do poder público se agrava ainda mais, conjecturando o enfraquecimento do “Estado democrático de direito”. Portanto, os sistemas de infraestruturas territoriais e a própria vida urbana são reconfigurados pelo poder público, através da perpetuação do controle por espoliação de “comuns urbanos” sobre as populações carentes.

Esses exemplos advertem-nos sobre a existência de toda uma bateria de soluções aparentemente “progressistas” que não apenas levam o problema para longe como também fortalecem, enquanto simultaneamente ampliam, a cadeia dourada que aprisiona as populações vulneráveis e marginalizadas dentro da órbita de circulação e acumulação de capital. (Harvey, 2014, p. 57)

Para Arendt (1968), Harvey (2010) e Claval (2013), o capitalismo possui uma contradição entre as lógicas territoriais e as lógicas do poder, não sendo mais possível obter lucros somente por meio da produção industrial, como no fordismo. O capitalismo por espoliação explora não só o território e o trabalho, mas também as questões mais fragmentadas da sociedade contemporânea, como misoginia, xenofobia, homofobia e racismo.

O capitalismo global ocasiona uma ação mais predatória nos países “em desenvolvimento” ou “subdesenvolvidos”, tendo em vista o enfraquecimento do poder público pela iniciativa privada, modificando legislações urbanas e trabalhistas para a apropriação dos processos de produção, bem como a dispersão das ações sindicais. O estímulo à concorrência entre os trabalhadores tem se revelado uma arma poderosa para a burguesia. Vale ressaltar que na maioria destes países não houve um desenvolvimento industrial que proporcionasse um modelo de Estado de justiça social próximo ao atingido nas nações europeias e norte americanas. Logo, o imaterialismo no capitalismo contemporâneo periférico é muito mais distorcido e intenso.

Para Mendes (2011), esta configuração cria uma contradição entre o quadro político-social e alguns avanços democráticos. Se por um lado, o pós-fordismo em diversos países do eixo sul global se pôs de forma violenta (pela ausência de um Estado garantidor de cidadania e igualdade), por outro, estes mesmos países possuem enormes potenciais de práticas democráticas independentes da coerção disciplinar, da burocracia administrativa e da subordinação da exploração do trabalho e, concomitantemente,

dispõem de vivências criativas e inovadoras que enfrentam constantemente as convenções neoliberais.

Observa-se, porém, que o objetivo político na modernidade líquida tem sido, regularmente, depositar os custos da reprodução social e do meio ambiente nos “comuns” globais, criando elementos comunitários depreciados, nos quais populações inteiras são obrigadas a viver. Os “comuns” sociais, ambientais e urbanos estão intrinsecamente ligados (Harvey, 2014). A mercantilização das coletividades materiais (moradia, água, esgoto) e imateriais (cultura, história, produção intelectual) pressupõe sua total espoliação por parte considerável dos cidadãos. A atual política econômica assinala uma nova onda de cerceamento destes “bens comuns”, com a “corporativização” e a privatização do patrimônio público, como universidades, serviços de abastecimento de água, coleta e tratamento de drenagem pluvial, esgoto e lixo, entre outros. Tal qual no início da Revolução Industrial, o poder estatal é manipulado para forçar estes processos, mesmo contra o desejo público. (Harvey, 2006)

As constantes crises dos últimos anos não provocam uma revisão de plano para o capitalismo, pelo contrário, intensificam ainda mais uma metodologia pautada na austeridade fiscal e na apropriação do bem público pelo mercado, que já se mostrou ineficiente. A espoliação urbana como mecanismo de poder diminui a oferta e a qualidade dos equipamentos públicos, como também usurpam e degradam o meio ambiente, transformando-o, inclusive, em mercadoria.

As palavras de ordem favoritas desse partido de liberdade a ser garantida pelo direito de propriedade privada, livres mercados e livre comércio na verdade se traduzem em liberdade para explorar o trabalho alheio, esbulhar as pessoas comuns à vontade e saquear o meio ambiente em benefício individual ou de classe. (Harvey, 2014, p. 278)

Esta agressão ambiental e ao bem-estar do povo é clara, e acontece não só por razões econômicas, mas também por razões políticas e de classe. No neoliberalismo a uma evidente e constante “guerra de classes”. O propósito do Estado na modernidade líquida é transferir a responsabilidade de reprodução social e construção dos “comuns” para o indivíduo.

1.3.5. A individualidade e o consumo na sociedade contemporânea

Em face à espoliação e a crise do trabalho, o pertencimento do indivíduo passa por sua introdução numa sociedade voltada para o consumo, forma pela qual a reprodução social intercorre no neoliberalismo. Como uma enorme “feira global”, nações competem pela comercialização de suas respectivas forças de trabalho, transformadas também em mercadoria.

Bauman (2011) situa que no fordismo, o trabalho era regido por leis, projetos e rotinas, coordenados por Homens que determinavam aquilo que deveria ser fabricado. Foi o período dos líderes e professores que detinham maior conhecimento e definiam quais seriam os “objetos construídos”. Na modernidade líquida, as autoridades que ditam as leis não se tornaram dispensáveis, contudo, permitiu-se que elas existissem num número tão grande que nenhuma delas alcança posição de exclusividade. Não se elabora mais um produto, mas se vende uma ideia. É o período dos conselheiros, dos “coachs”.

Esse quadro alterou a organização do trabalho, originando quatro grandes categorias, de acordo com Reich (1991): a primeira são os “manipuladores de símbolos”, aqueles que concebem as ideias e as tornam desejáveis e comercializáveis; a segunda categoria seriam os reprodutores do trabalho (educadores e funcionários públicos); a terceira seriam os servidores pessoais (profissionais liberais e autônomos), que dependem do contato face a face para venderem e/ou receberem seus serviços; e por último os trabalhadores de rotina, das linhas de montagem, categoria esta cada vez mais dispensável no neoliberalismo e, por isso, sem nenhuma perspectiva de união na busca de propósitos em comum.

A capacidade dos cidadãos praticarem ações que busquem a justiça e o bem-estar comum está desaparecendo e, com isso, a construção de novas políticas também. Os problemas privados substituíram as questões coletivas das agendas públicas. Seabrook (1988) coloca que, no capitalismo fluido, não foram os bens que passaram às pessoas, mas as pessoas que foram cedidas aos bens, moldando seus caracteres, suas personalidades e agrupando os elementos de acordo com suas posses e não com suas identidades.

No pós-fordismo, a imaterialidade também tende a se tornar produto. Expressões culturais e experiências urbanas formam nichos de mercado e criam hábitos de consumo que provocam uma falsa liberdade de escolha, porém, sensação esta atrelada, inevitavelmente, à capacidade aquisitiva do indivíduo. “A mercantilização e comercialização de tudo constitui, afinal, uma das marcas características de nossa época.” (Harvey, 2014, p. 202)

Lefebvre (1991c) problematiza os mecanismos desta sociedade do consumo, apontada por relações abstratas no mercado de capitais e nas políticas territoriais, baseadas em competências criativas questionáveis, mas essenciais no modelo de reprodução capitalista.

O princípio neoliberal do excessivo individualismo transforma, gradualmente, a socialização da personalidade humana. Seu impacto acentua o egoísmo isolacionista, a ansiedade e a depressão como realizações sociais contemporâneas. Especialmente, observa-se cidades divididas e propícias a conflitos, com cidadãos inseridos na lógica do consumo. (Harvey, 2014)

A percepção de uma nova sociedade, voltada para o consumo, faz da construção das relações humanas algo extremamente difícil de se constituir. Consumir é um ato individual, mesmo quando se faz em grupo, diferentemente das coletividades, que dependem da habilidade, confiança e engajamento de diversas pessoas, com talentos e disposições variados.

o fim da definição do ser humano como um ser social, definido por seu lugar na sociedade, que determina seu comportamento e ações”. Em seu lugar, o princípio da combinação da “definição estratégica da ação social que não é orientada por normas sociais” e “a defesa, por todos os atores sociais, de sua especificidade cultural e psicológica” “pode ser encontrado dentro do indivíduo, e não mais em instituições sociais ou em princípios universais. (Touraine, 1998, p. 177; apud Bauman, 2011, p. 13)

O Consumismo produz uma distorção sobre o discernimento de liberdade e construção de identidade. O excesso de alternativas e caminhos desestrutura e desarticula toda a sociedade, individualizando e induzindo à competição situações que deveriam ser desenvolvidas por meio de cooperação e solidariedade. Para o Homem

contemporâneo, a infelicidade é proveniente do excesso e não da ausência de escolhas. (Michaud, 1997).

As incertezas, inseguranças e falta de garantias do neoliberalismo provocaram a precariedade das condições humanas, refletidas nas oportunidades cada vez mais escassas de trabalho e direitos sociais, e na deterioração das comunidades e coletividades. Paradoxalmente, para assegurar a verdadeira identidade e liberdade individual, a presença do Estado se torna essencial na contenção das distorções que o capitalismo provoca na sociedade.

Ao compreender as inúmeras e crescentes crises sociais, econômicas e ambientais, verifica-se que o padrão de desregulação do neoliberalismo não oferece uma solução viável de desenvolvimento (Clarke, 1991). Citando a dialética de Karl Marx, Harvey (2006) mostra que a liberalização do mercado não produz ambiente harmônico, pelo contrário, acarreta maior desigualdade social.

A substituição do capitalismo dirigido pelo capitalismo flexível retrata mais um projeto social e político do que uma recomposição econômica, pois sua ideologia se ausenta de qualquer fundamento comum significativo. O neoliberalismo é a mais recente manifestação da permanente crise do capitalismo.

1.4. Cidade contemporânea: a produção da natureza e o neoliberalismo

1.4.1. A acumulação de capital e os novos arranjos espaciais

O atual estágio do desenvolvimento urbano, ligado à Revolução Tecnológica, produz novas configurações espaciais. Se no capitalismo dirigido as populações se solidificaram próximas às indústrias, tendo como principal promotor das transformações territoriais o poder público, na liquidez contemporânea as cidades se apresentam como grandes “pontos nodais” de uma rede global, integradas por sistemas de informação, redes tecnológicas e transporte de alta velocidade. (Sampaio, 2011)

A crescente especulação imobiliária e a eterna busca por lucros, atreladas ao enfraquecimento da estrutura trabalhista, faz com que os capitalistas invistam em localidades onde o preço do solo é mais baixo e a mão de obra mais barata, produzindo um maior aumento do deslocamento de capital e efetivando ganhos maiores. Este panorama fortalece esta “conectividade” entre os territórios.

A dinâmica da acumulação de capital constitui a produção do espaço e dos monopólios espaciais, não só devido a mobilidade de mercadorias, mas também pela própria característica dos movimentos concebidos dentro das cidades, consolidando algumas localidades em detrimento de outras, num processo cada vez mais rápido. (Harvey, 2014)

Nos centros urbanos, o conceito marxista complementou a compreensão de que os procedimentos controladores da divisão social do espaço estão vinculados ao poder aquisitivo e à função fundiária. Em “A Justiça Social e a Cidade”, Harvey (1980) analisou a realidade contemporânea relacionando os assuntos econômicos à desigualdade social e à exploração das camadas menos favorecidas. As alterações geográficas promovidas pelo deslocamento e desenvolvimento do capital, bem como pela exploração do trabalho, geram constantes reconfigurações territoriais. Com este trabalho de economia política, Harvey introduziu a noção de “arranjo espacial”, expondo que parte do capital é colocada sobre o território sob uma forma física, por um determinado período, enquanto outra parte se desloca constantemente para solucionar algumas crises do capitalismo.

A ausência de função social fundiária e o déficit habitacional, no modo de produção neoliberal, não é acidental. Kowarick (1979) e Jacobi (1983) colocam que a concentração de capital gera, também, a concentração econômica, social, espacial e da força de trabalho nos meios de produção, sendo que esta última tende a aumentar num ritmo superior ao crescimento das taxas de emprego e a capacidade de provimento de bens de consumo coletivo. Marx expõe que uma maior centralização dos meios de produção resulta na aglomeração de trabalhadores no mesmo espaço complementando que, “quanto mais rápida a acumulação capitalista, tanto mais miserável a situação habitacional dos trabalhadores”. (Marx, 1996, p. 286)

Figura 1 - Vista panorâmica de ocupação irregular sobre palafitas em Santos



Fonte: Prefeitura Municipal de Santos (2022). Parque Palafitas: um novo olhar. Santos. p.05.

A lógica de expulsão das classes menos favorecidas das áreas centrais para as mais afastadas também está relacionada à questão de renda e propriedade.

Em última análise, a cidade capitalista não tem lugar para os pobres. A propriedade privada do solo urbano faz com que a posse de uma renda monetária seja requisito indispensável à ocupação do espaço urbano. Mas o funcionamento normal da economia capitalista não assegura um mínimo de renda a todos. Antes, pelo contrário, este funcionamento tende a manter uma parte da força de trabalho em reserva, o que significa que uma parte correspondente da população não tem meios para pagar pelo direito de ocupar um pedaço do solo urbano. Esta parte da população acaba morando em lugares em que, por alguma razão, os direitos da propriedade privada não vigoram: áreas de propriedade pública, terrenos em inventário, glebas mantidas vazias com fins especulativos etc., formando as famosas invasões, favelas, mocambos etc... Quando os direitos da propriedade privada se fazem valer de novo, os moradores das áreas em questão são despejados, dramatizando a contradição entre a marginalidade econômica e a organização capitalista do uso do solo. (Singer, 1982, pp. 33-34; apud Maciel, 2018, p. 34)

Na modernidade líquida, além da manutenção de uma reserva de mão de obra e da periferização territorial, as novas tecnologias em mobilidade permitem diásporas cada vez mais intensas. Ademais, a concentração de atividades urbanas acompanha arranjos institucionais os quais permitem que o bônus do processo de globalização se

transfira para as grandes empresas multinacionais e seus respectivos países enquanto o ônus caia sempre sobre a população mais pobre dos países periféricos.

O capitalismo fluido pode, portanto, livrar-se da referência do Panóptico como estratégia de domínio. Para este modelo, líderes e seguidores, capital e trabalho, deveriam estar mutuamente engajados. A era “pós-Panótica” alterou as técnicas de poder para a fuga, o distanciamento e a rejeição de qualquer confinamento territorial e responsabilidade sobre a manutenção da ordem. O Trabalho se desvencilhou da estrutura rígida do Panóptico, mas a principal consideração foi a liberdade alcançada pelo capital em não precisar manter os custos exorbitantes deste modelo, ficando independente do enfrentamento direto com os empregados em nome de sua reprodução, ampliação e acumulação.

1.4.2. O Estado promotor da especulação imobiliária

A partir da década de 1960, o processo de urbanização foi dinâmico e desordenado, refletido em grande parte pela estagnação econômica e pelo desequilíbrio entre oferta e demanda. Para romper com esta estrutura, o poder financeiro se apropriou do aparato estatal a fim de conduzir o desenvolvimento do espaço urbano conforme os interesses do capital corporativo e das classes mais altas.

Apesar da tentativa de “diminuir” o Estado, a principal conquista do mercado financeiro foi não permitir que o setor público aumentasse. Para isto, criou-se metodologias de governança que uniram interesses da iniciativa privada à estrutura estatal, promovendo projetos alinhados às grandes empresas e a elite. (Maciel, 2018)

Harvey (2014) apresenta que, em meados da década de 1980, a política urbana neoliberal entendeu que a redistribuição dos recursos financeiros para as regiões menos favorecidas não funcionava e, ao invés disto, os investimentos deveriam ser aplicados em polos de crescimento empresarial que, num efeito cascata beneficiariam, posteriormente, as áreas mais pobres também. No entanto, esta reprodução nunca aconteceu e as desigualdades socioespaciais apenas se intensificaram.

O poder público moldou um projeto político baseado em função da propriedade do solo urbano pelo setor privado, contextualizado pela acumulação e especulação imobiliária. “Ou seja, o proprietário da terra assume o papel de agente da especulação imobiliária e o Estado, o de dinamizador do capital, por meio dos efeitos especulativos

dos investimentos urbanos.” (Jacobi, 1983, p. 13; apud Maciel, 2018, p. 31). O solo é um elemento essencial à reprodução do trabalho e tem, ou deveria ter, como principal característica o “valor de uso”. A sua conversão para o “valor de troca” o torna inalcançável para uma parte considerável da população e seu uso especulativo reforça a característica de concentração fundiária e, conseqüentemente, de segregação e fragmentação socioespacial. Esta distorção do papel do solo urbano desencadeia um processo progressivo e autoalimentado de crescimento periférico:

- a) a aquisição de solo urbano para fins econômicos alheios às necessidades de utilização cria uma demanda adicional, puramente especulativa;
- b) a demanda especulativa retira porções consideráveis do solo urbanizado do mercado, elevando artificialmente o seu valor. A elevação dos valores imobiliários encarece a utilização do solo e contribui para alimentar a espiral inflacionária;
- c) mas como existe uma demanda real em crescimento geométrico, acompanhado por investimentos econômicos que elevam a renda da terra, o valor do solo urbano sempre se eleva a taxas maiores do que aquelas da inflação. O efeito final reforça a demanda especulativa que ganha novos estímulos e realimenta o processo aumentando a sua velocidade;
- d) uma parte da demanda real é expulsa para áreas cada vez mais distantes, e enquanto a retenção especulativa mantém lotes ociosos ou ineficientemente ocupados nas áreas urbanizadas, a mancha urbana se expande a níveis bem maiores do que os requeridos pelo incremento demográfico. (Bolaffi, 1976, pp. 78-79)

1.4.3. A cidade global como unidades de consumo

Harvey (2014) associa o fato de as administrações públicas promoverem a especulação imobiliária ao intuito de atrair capital para determinadas localidades, gerando um clima de negócios e competições entre cidades. O problema aumenta quando se ignora o capital fundiário como característica de investimento de longo prazo que, geograficamente, é imóvel. Quando inicialmente ele se revela lucrativo, automaticamente atrai novos investimentos. Esta estratégia ocasiona processos de suburbanização, afastando o proletariado das regiões centrais e realocando-os para

áreas periféricas com carências em infraestrutura urbana. A “ciência urbana” promovida pelos administradores acabam por refutar o fator humano e se aliam aos interesses do mercado, trabalhando como “promotores de venda” da cidade. Ao colocar o urbanismo na lógica do lucro, diligenciam todo o território ao “valor de troca”, constituindo-o como um novo modelo de vida alcançado por meio do consumismo. (Leite, 2018)

A política liberal da era tecnológica se tornou um jogo entre a velocidade do mercado financeiro e a lentidão do Estado. A administração pública, mesmo com certa preocupação social, pouco pode fazer a não ser bajular o capital oferecendo condições para que empresas se instalem em seu território, ajustando o jogo político ao livre mercado por meio das desregulações e reconfigurações das legislações urbanas e trabalhistas, tornando-as menos restritivas à iniciativa privada. No entanto, ainda hoje, independentemente do tipo de modernidade, aqueles que detêm uma relação mais flexível entre tempo e espaço é quem possuem o poder de controlar os demais. “A batalha contemporânea da dominação é travada entre forças que empunham, respectivamente, as armas da aceleração e da procrastinação.” (Bauman, 2011, pg. 55). Assim, o capital global promove uma predatória competição não só entre trabalhadores, como também entre as gestões públicas e seus respectivos territórios, produzindo uma espiral cada vez mais rápida de injustiça e desigualdade social. Para Crozier (1964), a rapidez do movimento se estabeleceu numa primordial condição da segmentação social e da hierarquia de dominação.

Com a consolidação do neoliberalismo, sistemas urbanos locais e nacionais são substituídos por projetos voltados para as grandes cidades e suas atividades produtivas, conectadas em redes. O foco passa a ser o interesse financeiro. Ao solo urbano são conferidas apenas funções de mercado e não mais a sua utilidade inicial como um bem comum.

A modernidade líquida apresenta um processo de ruptura hierárquica em grande escala, além de uma desnacionalização material e cultural. Os processos migratórios, cada vez mais comuns, surgem na tentativa de buscar novas oportunidades de ascensão social e reverter uma periferização global provocada pela valorização excessiva da terra. Citando Manuel Castells, Harvey coloca que “esse é um tipo muito diferente de formação de classe, fragmentado e dividido, múltiplo em suas aspirações e

necessidades, em geral itinerante, bem mais desorganizado e fluido do que solidamente implantado.” (Harvey, 2014, p. 17)

O espaço contemporâneo traduz as diferenças e individualidades do atual contexto, envolvendo as contradições do cotidiano, tornando-se um produto social e, por conseguinte, uma mercadoria. A fluidez existente se resume a hábitos dirigidos para a produção e o consumo que, dentro da dialética capitalista, geram espaços abstratos padronizados e individuais, reforçados por uma razão estética e iconográfica que acabam por conceber, nas palavras de Lefebvre (1991a), uma “sociedade burocrática do consumo dirigido”.

Como em todas as transformações da sociedade, a fase mais recente trouxe grandes mudanças no estilo de vida. A principal delas é que toda a urbanidade, material (rede de água, esgoto, iluminação pública) e imaterial (cultura, turismo, conhecimento), tornaram-se mercadoria e objetos de política urbana, onde o consumismo e o individualismo dão ao cidadão a impressão de liberdade de escolha (desde que se tenha poder aquisitivo). Deste modo, o espaço global da modernidade líquida é uma abstração concebida a partir do pressuposto do consumo. Todavia, o “valor de troca” atribuído a eles são distintos, dependendo de condições naturais e históricas específicas (Souza, 2009). Os últimos avanços tecnológicos realçaram variadas necessidades de consumo supérfluos e fixaram uma dinâmica de vida apressada e desumana. As cidades se tornaram verdadeiras unidades mercadológicas.

O uso deixa marcas profundas no espaço (...) as relações de propriedade criam os limites do uso, redefinindo-o constantemente, com a tendência à destruição do espaço público como espaço acessível às possibilidades do uso. Os lugares da metrópole redefinidos por estratégias do mercado imobiliário, transformam o espaço em mercadoria. Como o uso tem um caráter local, definindo trajetos e percursos que dizem respeito à realização da vida, apropriada pelo corpo, os lugares redefinidos pelas estratégias imobiliárias, marcam a passagem do processo de consumo no espaço para o de consumo do espaço. (Carlos, 2004, p. 11; apud Cardoso, 2011, p. 17)

O modelo neoliberal não esconde seus defeitos e produz territórios cada vez mais segregados e tensos, além de moradores individualizados, isolados, ansiosos e egoístas. A “criação de uma marca” para uma cidade, promovendo-a como um produto

e um local de negócios pode repelir tudo aquilo que não se adequa ao contexto preestabelecido. A capacidade de inserção ao “novo urbanismo” depende da capacidade de consumo que cada lugar possui. Deste modo, a construção de identidade urbana, cidadania, pertencimento e uma política urbana adequada se torna cada vez mais difícil. (Harvey, 2014)

O espaço urbano atual foge, gradativamente, às definições de formas mais duráveis e sólidas, tanto nos objetos que constroem a paisagem urbana, quanto nas práticas sociais que configuram o território, através de regulações, legislações e instrumentos urbanísticos. O direito aos “comuns” urbanos também está difuso. A luta por moradia, transporte e água, por exemplo, não significam necessariamente ter direito à cidade. Na verdade, podem induzir justamente ao contrário, a prevalência dos mesmos na forma de mercadoria e não ao seu real valor de uso.

1.4.4. O controle da sociedade através da espoliação urbana

É no território transformado em força produtiva, subordinado aos interesses do mercado, que o cotidiano é dominado pelos fluxos globais da divisão socioespacial, redefinindo as escalas locais (urbano-campo; centro-periferia; cidade-metrópole) e produzindo uma “colonização da vida cotidiana” que impedem a busca pelo direito à vida urbana (Cardoso, 2011). Se na modernidade sólida o controle se dava mais através da “rotinização” do cotidiano social na relação espaço-tempo, na modernidade líquida as novas tecnologias romperam este elo e, numa velocidade cada vez mais imensurável, a conquista do espaço se tornou gradativamente desnecessária, pois o território acabou perdendo seu valor estratégico. Logo, hoje o domínio acontece, sobretudo, pela espoliação dos bens coletivos, num contínuo regime de ruptura socioespacial, acarretando áreas mais divididas e propensas a conflitos.

A suburbanização territorial através de empreendimentos imobiliários monótonos, atrelada à especulação imobiliária nas áreas centrais nos países “desenvolvidos”, reproduziu uma população regida por grandes financiamentos habitacionais e dependente dos altos custos do transporte individual para o deslocamento urbano. “É um mundo em que a ética neoliberal de individualismo, acompanhada pela recusa de formas coletivas de ação política, se torna o modelo para a socialização humana.” (Harvey, 2013c, p. 08)

Harvey (2013c) complementa, citando como exemplos que, no início dos anos 1980, Margaret Thatcher iniciou um regime de privatização da habitação social na Inglaterra, estruturando um modelo de renda e preço na área metropolitana londrina que impossibilitou a classe baixa e média de ter acesso à moradia nas centralidades urbanas. Nos Estados Unidos, métodos parecidos, embora mais legalistas e menos brutais, também foram utilizados para desapropriações, alterando o uso do solo habitacional para tipologias mais rentáveis, como comércio e prestação de serviços.

Mais recentemente, projetos de “megaurbanização” surgiram em lugares como Dubai e Abu Dhabi, e grandes obras de infraestrutura, incluindo barragens e autoestradas, foram edificadas na China, todas ignorando aspectos socioambientais e servindo para a realocação do excedente de capital. Além disto, os chineses não possuem direito à propriedade e milhões estão sendo despejados pelo Estado, por artifício de decretos, dando uma pequena indenização para “ajudá-los” em suas realocações, e oferecendo a terra expropriada às grandes construtoras. Neste sentido, a China adota duas estratégias urbanísticas para absorver o excedente de capital, manter o crescimento econômico e o controle de seus cidadãos. A primeira é cooptar populações potencialmente rebeldes, por intermédio da segurança habitacional, e a segunda é permitir a liberalização do mercado livre, aceitando a desigualdade social como um custo inevitável a se pagar pela competitividade (Harvey, 2014). Numa escala global, os episódios contemporâneos se assemelham aos acontecidos em meados do século XIX em Paris, e no início do século XX em Nova Iorque. Os grandes investimentos no território se manifestam de maneira cíclica, em movimentos cada vez maiores e mais velozes, numa reconfiguração geográfica progressivamente mais complexa. Os “booms” em um lugar correspondem a crises financeiras e urbanas em outros lugares. A partir do século XXI, pode-se afirmar que a China é a principal estabilizadora da economia global. (Harvey, 2014)

Nos países “em desenvolvimento” e “subdesenvolvidos”, a regulação ocorre por um grande processo de “periferização”, caracterizado pela ausência de infraestrutura urbana, pela autoconstrução habitacional, que produzem “pseudo-proprietários” e pela constituição de uma enorme reserva de mão de obra retiradas do mercado formal de trabalho. Concomitante a isto, áreas centrais passam por movimentos de gentrificação,

espaços públicos são privatizados e “condomínios fechados” são edificados com fortes esquemas de vigilância e controle de acesso.

No Brasil, uma proposta progressista concede direito de propriedade para as populações de assentamentos informais. Contudo, oferecer apenas a moradia, sem inseri-los nos demais direitos comuns, tal qual numa melhor capacitação profissional, coloca-os facilmente no lado mais fraco no jogo do mercado imobiliário. (Harvey, 2008a)

O Rio de Janeiro, por exemplo, passou as últimas décadas por um grande processo especulativo, referente aos Jogos Pan-americanos de 2007, à Copa do Mundo de Futebol de 2014 e, principalmente, às Olimpíadas de 2016. Além de algumas comunidades carentes passarem por processos violentos de desapropriação, estes eventos elevaram assustadoramente o valor dos imóveis, colocando a população de baixa renda facilmente sob o poder de persuasão do capital.

(...) está se dividindo em partes distintas, com a formação aparente de muitos “microestados”. Os bairros ricos, que contam com todos os tipos de serviços, como escolas exclusivas, campos de golfe, quadras de tênis e patrulha de policiamento privado ininterrupta nas ruas, veem-se cercados por assentamentos ilegais onde a água só é disponível nas fontes públicas, não há serviços básicos de saneamento, a eletricidade é pirateada por poucos privilegiados, as estradas se transformam em lamaçais sempre que chove, e onde o compartilhamento de uma mesma casa por várias famílias é a norma. Cada segmento parece viver e funcionar autonomamente, agarrando-se com todas as forças ao que conseguiu para si na luta cotidiana pela sobrevivência. (Balbo, 1993, p. 2305; apud Harvey, 2014, p. 49)

As novas políticas liberais produziram o esvaziamento dos espaços públicos, associado a outros fenômenos urbanos, como a pobreza e a violência. A elite e boa parte da classe média, ao invés de escolherem uma “política coletiva governamental” para enfrentar estes problemas sociais, por meio da promoção de cultura, educação e igualdade, optaram por uma “política do medo cotidiano”, comprando sistemas de proteção individuais e financiando a indústria bélica e de segurança privada. A comunidade, agora, é definida por suas fronteiras vigiadas e não por seu conteúdo.

Na modernidade líquida, o valor cultural da propriedade privada permanece arraigado e, por conseguinte, detém grande capacidade de controle social. No entanto,

os mecanismos utilizados para manipular a sociedade são diferentes. Enquanto no capitalismo dirigido as regulações de financiamento habitacional eram promovidas pelo Estado, no neoliberalismo é o próprio mercado quem as conduz, baseadas em hipotecas e na especulação. “O poder de monopólio da propriedade privada é o ponto de partida e de chegada de toda atividade capitalista.” (Harvey, 2014, p. 202)

O capitalismo é baseado na relação de oferta e demanda e o modelo atual cria uma falsa impressão de equilíbrio. Banqueiros, empreiteiros e construtoras se unem sob um “pacto de classe”, apropriando-se da estrutura política e econômica, submetendo questões habitacionais e sistemas de infraestruturas urbanas (abastecimento de água, sistema de drenagem pluvial, coleta de esgoto e lixo) ao estímulo de proporcionar demanda através de tributação, truques de políticas públicas e aumento de créditos de alto risco. Estes “incentivos”, porém, não impulsionam a economia, apenas estimulam a especulação e geram inflação. Alguns mecanismos praticados pelo neoliberalismo chegam a estar em desacordo com as próprias regras de livre mercado.

No caso da construção de casas e condomínios, no Sul da Califórnia ou na Flórida, por exemplo, a mesma empresa financeira pode prover o financiamento para construir e o financiamento para comprar o que foi construído. Em certa medida, portanto, o capital manipula e controla tanto a oferta quanto a demanda por novas casas pré-fabricadas e condomínios residenciais, assim como por propriedades comerciais (o que está em total desacordo com a ideia de livre funcionamento dos mercados que, segundo o Relatório do Banco Mundial, está em vigência). (Harvey, 2014, p. 98)

A incessante busca pela acumulação de capital eliminou a cidade tradicional sem se preocupar com as consequências ambientais, sociais ou políticas. Este grande conglomerado de instituições financeiras e da construção civil se habituaram em dominar o desenvolvimento urbano, produzindo arranjos monetários estruturados mediante especulação e crédito. A consequência desta lógica de produção moldada no capital especulativo foram dois períodos de recessão consecutivos. O primeiro foi a “bolha” das empresas de alta tecnologia, no final do século XX e, uma década depois, a grande crise global com a explosão da bolha imobiliária, que gerou a desapropriação habitacional de milhares de cidadãos.

Harvey (2013b) expõe, portanto, que a atual conjuntura do capitalismo passa por uma marcha de urbanização através da “acumulação por desapropriação”, com a utilização da estrutura do Estado pelo poder financeiro para reforçar este conceito. Neste ponto histórico, repetidas crises tendem a afloram dispondo do espaço, natural e construído, como ponto de confronto.

O conceito de Harvey foi aplicado no Brasil por Lucio Kowarick, em “A Espoliação Urbana”, obra de 1979, e revela o modo de controle social produzido pelo neoliberalismo, mediante desigualdade social oriunda da privação de bens de consumo coletivo, tais quais moradia, transporte público e infraestrutura urbana, incluindo também modelos de extorsão na esfera do trabalho. Atualmente, este modelo igualmente se manifesta mediante a violência, o medo e outras adversidades em cumprir tarefas rotineiras, numa nova forma de dominar o tempo. Este padrão, atribuído inicialmente nos países do sul global, hoje se encontra também nos Estados Unidos e na Europa, principalmente nas minorias de gênero, étnicas e imigrantes (Barreira, 2010). São nesses nichos da fragmentada sociedade contemporânea que se constituem a segregação territorial, por intermédio da criação de “espaços defensáveis”, que só são dignos de defesa por serem separado, com fronteiras impostas que permitem somente a entrada de pessoas “da mesma identidade”. A homogeneidade espacial, principalmente nas questões migracionais e étnicas, acaba por promover, conseqüentemente, a marginalização social. (Zukin, 1995)

O controle e a violência crescem onde a democracia ainda não se aprofundou, seja pelo amplo e irrestrito acesso aos serviços e bens públicos, seja pelo acesso à moradia, lazer, cultura, transporte etc. No capitalismo imaterial, na cidade sem muros visíveis, a questão do controle dos “acessos” se torna fundamental. (Mendes, 2011, p. 132)

Para que a estrutura capitalista detenha o controle da sociedade, a espoliação material e imaterial tem que ser acampada em todas as esferas de poder. Da mesma maneira que no passado, hoje o poder estatal está sendo apossado para impor estes processos, mesmo contra a vontade pública (Harvey, 2006). Grande parte da corrupção que corrói a gestão urbana está ligada à conduta como os investimentos públicos são aplicados para gerar um produto que se pareça um bem comum, mas que, na verdade, beneficia a iniciativa privada. A constante perda da coletividade e a inibição de novas

formas de sociabilidades são reflexos do desmonte da “coisa pública” pelos interesses da classe empresarial. (Harvey, 2014)

A “política de mercado” restringe o investimento em bens públicos e, conseqüentemente, reduz os equipamentos públicos disponíveis, submetendo determinados grupos sociais a buscar alternativas para obter estes “comuns”, reforçando a ideia da eterna luta de classes do capitalismo. Outras coletividades imateriais produzidas também são, constantemente, apropriadas ou eliminadas. A transformação da cidade contemporânea é produto de uma contínua reconfiguração por meio da “destruição criativa”, tendo a violência um papel primordial na construção do novo mundo sobre os destroços do velho. Este novo panorama revela, inclusive, uma dupla ameaça ao meio ambiente (natural e construído) e ao trabalho. Segundo Harvey (2014), este modelo de reprodução espacial fundamentado pelo mercado financeiro por artifício da especulação e, especialmente, da espoliação urbana está condenado ao fracasso.

1.4.5. O novo ponto crítico e suas conformações socioespaciais

Pereira (2018) afirma que o espaço social produzido possui um determinado contexto histórico e, na atual “era urbana”, este “espaço diferencial” surge, até então, como virtualidade futura. Citando Lefebvre, em “O Direito à Cidade”, a sociedade contemporânea chegou a um novo “ponto crítico”, num movimento de ruptura da fase industrial para fase urbana, sendo o presente desafio teórico-prático uma outra forma de produção do espaço. Entretanto, o neoliberalismo não consegue permitir uma nova etapa do urbanismo, pelo contrário, as problemáticas existentes alcançaram um patamar impensável. Desigualdade social, fragmentação territorial e periferização atingiram um nível global e, neste sentido, o “espaço diferencial” não consegue se efetivar, estabelecendo-se, por conseguinte, um “espaço abstrato”. Kanishka Goonewardena ratifica a ideia de Lefebvre colocando:

(...) identifique duas “revoluções urbanas” que são tratadas por Lefebvre: uma primeira que seria a “implosão” criativa e destrutiva, ao mesmo tempo, da cidade tradicional pré-industrial, com a “explosão” periférica, policêntrica e fragmentada, dos shopping centers e autopistas, enquanto que a segunda seria uma “revolução urbana” visando uma cidade possível “ainda por realizar-se

mediante uma transformação revolucionária do espaço social do capitalismo tardio”. (Goonewardena, 2011, p. 10)

O direito à cidade, conceituado por Lefebvre, deve ser visto como um direito à vida, exequível mediante a construção de uma análise de cidade mais voltada para um novo humanismo. O espaço, por conseguinte, não é somente uma condição e um produto, mas um meio para as relações sociais, conflitantes ou não, dentro do capitalismo contemporâneo. (Souza, 2009)

Com base neste princípio, Lefebvre (1974) contextualiza três configurações de produção social do espaço: o espaço concebido; o espaço percebido; e o espaço vivido. O espaço concebido representa a abstração do capitalismo de pensamento hierarquizado, imóvel e distante do real. Proveniente de um saber técnico e ideológico, as representações deste espaço privilegiam a ideia de produto, prevalecendo a superioridade do “valor de troca”. O espaço percebido aparece como o entremeio entre a ordem anterior e a ordem posterior. Atribui-se a ele as representações mentais de funcionalidades e usos diversos, originárias de atos, valores, e relações específicas de cada espectro social, referentes a uma lógica de produção e reprodução social. Já o espaço vivido simboliza os vínculos aos usos contextuais, resíduos do irracional. Compreende a verdadeira apropriação do homem sobre o objeto, mediante o apoderamento corporal das ações humanas sobre o lugar, realçando o seu real “valor de uso”. (Souza, 2009)

Cardoso (2011) reforça esta visão de concepção da triplicidade de produção espacial concebida por Lefebvre:

a) A prática espacial de uma sociedade secreta seu espaço; ela o põe e o supõe numa interação dialética: ela o produz lenta e seguramente, dominando-o e dele se apropriando. Para a análise, a prática espacial de uma sociedade é descoberta decifrando seu espaço. O que é a prática espacial no neo-capitalismo? Ela associa estreitamente, no espaço percebido, a realidade cotidiana (o emprego do tempo) e a realidade urbana (os percursos e redes religando os lugares do trabalho, da vida “privada”, dos lazeres). Associação surpreendente, pois ela inclui em si a separação exacerbada entre esses lugares que ela religa. A competência e a performance espaciais próprias a cada membro dessa sociedade só se examinam empiricamente. (...)

b) As representações do espaço, ou seja, o espaço concebido, aquele dos cientistas, dos planejadores, dos urbanistas, dos tecnocratas “retalhadores” e “agenciadores” (...) É o espaço dominante numa sociedade (um modo de produção). As concepções do espaço tenderiam (com algumas reservas sobre as quais será preciso retomar) para um sistema de signos verbais, portanto elaborados intelectualmente;

c) Os espaços de representação, ou seja, o espaço vivido através das imagens e símbolos que o acompanham, portanto espaço dos “habitantes”, dos “usadores” (...) Trata-se do espaço dominado, portanto, submetido, que a imaginação tenta modificar e apropriar. De modo que esses espaços tenderiam (feitas as mesmas reservas precedentes) para sistemas mais ou menos coerentes de símbolos e signos não verbais. (Lefebvre, 2006, p. 35; apud Cardoso, 2011, p. 08)

Esta análise, portanto, considera o espaço como um campo de possibilidades em construção, já que não existe uma invariabilidade entre as dimensões espaciais. Deste modo, nada impede que um espaço incorpore o outro, num eterno pêndulo entre “valor de uso” e “valor de troca”.

A sociedade urbana é uma virtualidade já realizada, tendo em vista a experiência industrial, mas também uma potencialidade em curso, aberta a novas práticas sociais. A mesma dinâmica do capitalismo que produziu inéditas relações sociais e configurações urbanas também provoca sua própria negação. Cada vez mais, nas cidades contemporâneas, há espaços públicos divididos. Para Bauman (2011), a princípio, estes locais foram distinguidos em duas categorias, ambas se distanciando, de maneira distintas, dos “acessos” aos espaços civis. A palavra “acesso”, neste caso, revela um duplo significado: o primeiro expressa a possibilidade de “entrar” em determinado lugar; já o segundo simboliza a capacidade de alcançar ou obter o devido espaço. Dentre as duas categorias colocadas por Bauman, a primeira são lugares imponentes e de acessos seletivos e monitorados. A falta de hospitalidade é sua principal característica, e não seu conteúdo. A segunda categoria são espaços públicos “não civilizados”, destinados exclusivamente para transformar o habitante da cidade em consumidor. “Os consumidores frequentemente compartilham espaços físicos de consumo, como salas de concertos ou exposições, pontos turísticos, áreas de esportes, shopping centers e

cafés, sem ter qualquer interação social real”. (Uusitalo, 1998, p. 221; apud Bauman, 2011, p. 45)

Existe uma dicotomia nos espaços “não civilizados”, pois encontram nestes locais de consumo aquilo que procuram fora deles, que é a sensação de pertencimento, de fazer parte de uma comunidade. Sennett (1996) indica que a ausência de diferença, o sentimento de que “somos todos semelhantes”, cria a impressão de que todos tem um mesmo propósito, quando, na verdade, há uma perda de identidade, de pluralidade, e uma consequente incapacidade de negociação e luta por seus verdadeiros objetivos.

O antropólogo Claude Lévi-Strauss, em *Tristes Trópicos*, de 1955, fez uma analogia similar aos conceitos de espaços públicos colocados por Bauman. O primeiro grupo seria os “antropoêmicos”, espaços que consistem em “expelir” corpos estranhos de determinados lugares, impedindo o contato físico e a interação social.

As variantes extremas da estratégia “êmica” são hoje, como sempre, o encarceramento, a deportação e o assassinato. As formas elevadas, “refinadas” (modernizadas) da estratégia “êmica” são a separação espacial, os guetos urbanos, o acesso seletivo a espaços e o impedimento seletivo a seu uso. (Bauman, 2011, p. 47)

O segundo grupo seria os “antropofágicos”, cuja estrutura principal “ingere” os corpos invasores e os moldam as suas características e culturas mais relevantes.

Essa estratégia também assumiu ampla gama de formas: do canibalismo à assimilação forçada — cruzadas culturais, guerras declaradas contra costumes locais, contra calendários, cultos, dialetos e outros “preconceitos” e “superstições”. Se a primeira estratégia visava ao exílio ou aniquilação dos “outros”, a segunda visava à suspensão ou aniquilação de sua alteridade. (Bauman, 2011, p. 47)

É evidente o paralelo entre as categorias de Bauman e Lévi-Strauss. As primeiras seriam exemplificadas por espaços avessos à cidadania, como a praça “La Defense”, de Paris. As segundas seriam locais destinados, exclusivamente, ao consumo, como os shoppings centers.

Outros conceitos de lugares surgiram no decorrer da produção espacial da modernidade líquida. Benko (1997) expõe os “não-lugares” como uma teoria próxima da “antropoêmica”, de Claude Lévi-Strauss, mas com algumas singularidades. Os “não-

lugares” são territórios sem nenhuma identidade, simbologia ou carga histórica, onde seus usuários estão, apenas, de passagem, sem nenhum tipo de interação pessoal e desencorajados em ocupá-los, como os aeroportos e anônimos quartos de hotel, por exemplo. Já Kociatkiewicz e Kostera (1999) contextualizam os “espaços vazios”, posteriormente nomeados de “espaços não-vistos”. São territórios que nem projetistas, nem gerenciadores planejaram sua ocupação, tornando-se sobras de processos político-administrativos equivocados. Cada cidadão cria, de acordo com o que seu consciente elabora referente a sua cidade, os “espaços reais” e os “espaços invisíveis”. Nestes lugares resistentes a qualquer conteúdo, negociações entre as diferenças nunca existem, pois são vazios de significados.

Em “Espaço e Política”, Lefebvre adverte para a atual concepção da condição urbana apenas pelo que se observa, aplicando técnicas preestabelecidas, abdicando a capacidade “utópica de criação” da sociedade, fortalecendo suas contradições e consolidando a “anti-cidade”. Este modelo se torna, como efeito, uma importante estratégia de classe para a propagação de um modo de produção social, baseado em interesses específicos que fundamentam o sentido político do espaço. Como resultado, são construídos os espaços neocolonialistas, os espaços programados e as práticas do “monumentalismo”.

As contradições do espaço não advêm de sua forma racional, tal como ela se revela nas matemáticas. Elas advêm do conteúdo prático e social e, especificamente, do conteúdo capitalista. Com efeito, o espaço da sociedade capitalista pretende-se racional quando, na prática, é comercializado, despedaçado, vendido em parcelas. Assim, ele é simultaneamente global e pulverizado. Ele parece lógico e é absurdamente recortado. Essas contradições explodem no plano institucional. Nesse plano, percebe-se que a burguesia, classe dominante, dispõe de um duplo poder sobre o espaço; primeiro, pela propriedade privada do solo, que se generaliza por todo o espaço, com exceção dos direitos das coletividades e do Estado. Em segundo lugar, pela globalidade, a saber, o conhecimento, a estratégia, a ação do próprio Estado. Existem conflitos inevitáveis entre esses dois aspectos, e notadamente entre o espaço abstrato (concebido ou conceitual, global e estratégico) e o espaço imediato, percebido, vivido, despedaçado e vendido. No plano institucional, essas

contradições aparecem entre os planos gerais de ordenamento e os projetos parciais dos mercadores de espaço. (Lefebvre, 2008c, p. 57)

Esta estratégia precisa do urbanismo para a reprodução de um espaço segregado que iniba novas interações, numa sociedade cada vez mais apoiada no consumo. Este modelo não transcorre sem conflitos. Na modernidade líquida, algumas cidades se tornaram grandes centros nodais, detentores de poderes de decisão e repressão, além de concentração de riqueza e informação, enquanto outras, em maior número, foram marginalizadas e fragmentadas socioeconomicamente.

Para compreender o urbano como “horizonte” e “problemática” é preciso considerar as contradições deste período de transição (aglutinação e dispersão, centralidade e segregação, uso e troca, habitar e habitat, obra e produto, historicidade e História, desenvolvimento e crescimento, apropriação e dominação). O crescimento excessivo das cidades, a concentração de população, renda, relações e objetos acontecem dentro deste processo contraditório de evolução dos vínculos sociais da produção capitalista. A cidade contemporânea rompe a relação espaço-tempo da cidade industrial. A metáfora da “implosão-explosão” de Lefebvre serve para expressar a complexa tensão urbana e sua reconfiguração atual como um fenômeno em escala global. (Cardoso, 2011)

Cada época formou sua centralidade (centro político, religioso, comercial) que surgiram e desapareceram por excesso ou carência da participação dos diversos elementos da sociedade. Portanto, Lefebvre (2008a) posiciona que o modelo de produção do neoliberalismo gera centralidades urbanas provenientes de variadas frentes (concentração do poder, da informação, da tecnologia e do conhecimento). Estes pontos nodais se tornam “centros de decisão” e, neste desenho, seria primordial reproduzir novas centralidades, baseadas em outros conceitos que rompam o modo de produção capitalista. Contudo, o cotidiano urbano tende a ser racional, apoiado sempre nos interesses do capital e, por conseguinte, uma sociedade baseada no consumo, tudo aquilo que a fortalece também a enfraquece. Crise ecológica sem precedentes, segregação socioespacial e extrema violência formulam uma perspectiva de colapso da forma como a cidade é, no momento, conduzida.

Por isso, Lefebvre classifica a fase histórica atual como crítica, porque não dá para superar o que estamos vivenciando sem antever uma catástrofe, uma

ruptura profunda (descontinuidade) deste círculo vicioso de crescimento “a todo custo”. Talvez seja por conta dessa compreensão Léfèbvre tenha elevado a condição urbana de reforma para revolução. (Araújo, 2012, p. 139)

1.4.6. A revolução como condição urbana

Os “não-lugares” da sociedade contemporânea são ocupados por pessoas que não possuem, nem produzem, identidade com nada. Não se preocupam como os locais são geridos e, caso apresente a necessidade de administrá-los, não assumem este compromisso. Conhecem seus direitos, mas não seus deveres. Se isolam “dentro” das novas tecnologias de entretenimento e comunicação e desconhecem seus semelhantes. Os espaços públicos se tornam locais de preocupações, sentimentos e interesses privados. Quando desistem de determinado território, abandonam-no sem criar nenhum tipo de vínculo.

Nessas circunstâncias, a perspectiva de que o indivíduo de jure venha a se tornar algum dia indivíduo de facto (aquele que controla os recursos indispensáveis à genuína autodeterminação) parece cada vez mais remota. O indivíduo de jure não pode se tornar indivíduo de facto sem antes tornar-se cidadão. Não há indivíduos autônomos sem uma sociedade autônoma, e a autonomia da sociedade requer uma autoconstituição deliberada e perpétua, algo que só pode ser uma realização compartilhada de seus membros. (Bauman, 2011, p. 21)

Os espaços públicos estão, cada vez mais, vazios de conteúdos coletivos. Existe um abismo territorial entre as individualidades contemporâneas e as antigas funções de encontros e diálogos, principalmente nas “ágoras”, espaços semipúblicos onde particularidades se ajustavam aos problemas comuns. Reverter este processo é dever da estrutura política, buscando soluções públicas para os diversos problemas sociais, individuais e comunitários.

O neoliberalismo impede a compreensão da sociedade para importância do Estado como resposta às contradições espaciais que o capitalismo provoca. As novas formações comunitárias tendem a buscar fora do contexto político suas identidades. Saber perceber e participar deste novo “jogo” faz parte das reconfigurações coletivas, com perspectivas cada vez mais difíceis de conquistas e riscos cada vez maiores de

afastamento dos contextos sociais e urbanos. “(...) a luta pela existência significa uma luta pelo espaço.” (Bauman, 2011, pg. 83)

O surgimento das comunidades decorre de um cenário de ineficiência do Estado em promover políticas de igualdade e justiça social. Para a construção destas coletividades, é essencial a conscientização de deixar de lado alguns assuntos particulares em benefício de um bem comum, construindo uma “identidade” favorável a unificação de desejos diversos. Paradoxalmente, são os conteúdos “sólidos” do cotidiano, as semelhanças das dificuldades (emprego, meio ambiente, saúde, educação, mobilidade e infraestrutura urbana) e não os temas mais contemporâneos da modernidade líquida (gênero, raça e credos, por exemplo) que possibilitarão a aglutinação da sociedade num propósito comum. Esta construção deve ser forte e constante, protegendo-a da fragmentação. A condição humana e sua territorialidade são primordiais para o fortalecimento do pensamento coletivo. A essência de uma cidade ocorre pela estruturação de cidadania de sua comunidade. (Bauman, 2011)

Os movimentos sociais passam a ser, por conseguinte, alternativas de combate ao isolamento socioespacial vigente, principalmente nas periferias, na intenção de remodelar a cidade numa imagem diferente da concebida pelos empresários. Estas novas demandas não escaparão dos constantes enfrentamentos pela posse de terras e outros comuns urbanos, como a distribuição de água potável, por exemplo, que não minimizarão o conflito de classes. Contudo, as mobilizações urbanas tenderão para um duplo caráter. Ao mesmo tempo que terão de lutar por suas aspirações, haverá uma outra batalha que é o reconhecimento político. (Cardoso, 2008)

A individualidade dos cidadãos e a “pulverização” dos problemas sociais na modernidade líquida trabalhadas com o intuito de buscar um bem comum fomenta estratégias mais complexas e difíceis de serem executadas. Na modernidade sólida, este papel foi ocupado de maneira rígida, estruturada e inserida na própria estrutura política pelos sindicatos. As coletividades, por conseguinte, terão papel fundamental na aglutinação das causas comuns, articulando sociedade e território, de forma constante, na (re)produção da cidade.

É esse caráter revolucionário que fará o urbano e não o contrário que se ergue como alicerce da revolução do espaço, da produção de um espaço novo como projeto político necessário para “mudar a vida”, projeto este que só se efetivará

mediante a adoção de estratégias que são opostas às estratégias da classe dominante. (Lefebvre, 2008c, p. 140).

O neoliberalismo muda constantemente a geografia, gerando novos arranjos espaciais em decorrência do desenvolvimento do capital. Nestas “regionalidades”, a luta por transformações sociais se apresenta menos atraentes para a população do que por temas específicos e particulares.

Harvey não nega a evolução das representações. Os movimentos sociais têm alvos diferentes daqueles do passado; eles se tornam mais reformistas que revolucionários. O pensamento atual parece mais atento às questões da atual organização do espaço do que aos problemas do futuro. Todos esses fatos podem ser interpretados em termos de ideologia: o capitalismo flexível cria uma nova família de representações cuja função é clara: distrair as pessoas dos problemas reais do mundo atual; organizar quadros de vida lindos e harmoniosos para fazê-los sonhar. (Claval, 2013, p. 11)

A crise urbana é mundial, variando de regimes políticos, de localidades e de seus respectivos cidadãos. Devido a isto, a referenciada “explosão” da cidade também ocorre de diversas maneiras, considerando o desenvolvimento global desigual. Por maior que seja o esforço dos movimentos sociais na comunhão de seus objetivos, eles nem ao menos convergem para a participação das comunidades nos meios de produção e no domínio sobre a utilização dos excedentes. O poder segregador do capital tende ainda a ser mais poderoso. Portanto, para Lefebvre, a interrupção da lógica de mercado da cidade contemporânea e os avanços das conquistas sociais partam da alteração da condição urbana sob a perspectiva reformista para um horizonte integralmente revolucionário.

1.5. Cidade bacteriológica: a visão metabólica das cidades

1.5.1. Metabolismo e cidade

Por um grande período, as cidades tiveram suas economias apoiadas na agricultura, mas o grave aumento no uso de recursos com a consolidação do sistema capitalista, a partir do século XIX, tem atentado para uma iminente e irreversível descontinuidade nas relações socioecológicas. As razões para uma nova periodização são baseadas nas mudanças ambientais introduzidas e estimuladas pelo Homem, assim

como a velocidade das escalas de transições destes ciclos, direcionando a uma interpretação catastrófica do planeta Terra.

O uso da água para geração de energia a vapor na Primeira Revolução Industrial serviu como registro de deslocamento da produção das áreas rurais para os núcleos urbanos industriais, aumentando assim o fluxo de capital. A intensificação da urbanização afastou os meios de produção das limitações físicas, sociais e econômicas impostas pela natureza. Deste modo, as cidades acabaram se tornando o “locus” do excedente de mão de obra. (Gandy, 2018)

A evolução urbana e seus possíveis problemas decorrem das características políticas e estruturais do capitalismo, embora as cidades tenham um papel fundamental na expansão da dinâmica do capital global. Nesta lógica, o território se torna um local de variadas possibilidades de envolvimento tecnológicos, ideológicos, sociais e ecológicos. Para Otter (2017), a cidade é simbolizada como um agente de destruição ambiental pelo excesso por demanda de recursos e energia, porém deve-se ter cautela em responsabilizá-la pelas contradições ecológicas do capital. Moore (2015) emprega o termo “Capitaloceno” às alterações inerentes da urbanização capitalista que integram as transformações da natureza ao surgimento de uma economia global. O capitalismo, assim, converteu-se no centro dos impactos ambientais expostos no desenvolvimento urbano.

As transformações espaciais reavivaram o interesse pelo conceito da “falha metabólica”, termo originalmente concebido por Karl Marx, como também para as análises mais amplas do território. Inicialmente, estudando o químico Justus von Liebig, Marx verificou a dicotomia entre um ambiente estável e autossustentável e uma irreversível destruição ambiental, através da evolução da agricultura capitalista, sistematizada não apenas pela apropriação indevida do trabalhador, mas também da apropriação do próprio solo, revelando as dimensões das transformações metabólicas e das contradições ecológicas do capitalismo (Gandy, 2018). Para o químico alemão, o metabolismo químico é um regime ambíguo, apoiado em fusões, conflitos e tensões que reconfiguram a matéria original em novas entidades, normalmente diferentes, porém igualmente reativas. Assim, o processo metabólico se configura num meio histórico de “destruição criativa”.

Swyngedouw (2006) situa a visão sobre o metabolismo amparando-a sobre a ecologia política urbana, estreitando a relação entre fluxos de capital e a produção do ambiente construído, incluindo nesta concepção os sistemas de infraestrutura, as redes tecnológicas e outras funcionalidades cidadinas, numa interação cíclica e constante. Moore (2015) complementa expondo que as relações destrutivas entre sociedade e meio ambiente são embasadas numa constante tensão entre uma natureza finita e um domínio capitalista fundamentado no infinito.

Pensar as cidades por meio da visão metabólica, como um grande organismo, ajuda a compreender seu funcionamento, já que elas são constituídas por diversos tipos de fluxos – materiais, pessoas, informações, dinheiro. Contudo, as concepções de metabolismo derivadas dentro das ciências biológicas e físicas devem ser diferenciadas daquelas oriundas do campo da economia política.

O termo dialético é usado aqui para denotar uma concepção mutuamente constitutiva das relações entre natureza e cultura no espaço urbano: a natureza não é concebida como um modelo ou modelo externo, mas como uma dimensão integral do processo urbano que é transformado no processo de produção. Uma interação hibridizada e historicamente contingente entre sistemas sociais e biofísicos. (Gandy, 2004, p. 364)

A metáfora metabólica tem destaque nas complexas correlações entre os sistemas sociais e biofísicos, proporcionando o funcionamento das cidades ainda pela perspectiva funcional e relegando questões históricas.

As transformações socioespaciais estão respaldadas nos processos circulatórios e nos metabolismos químico, físico ou biológico, onde os “atores” não humanos também tem um papel essencial. São estes condutores que conectam locais e ecossistemas distantes que possibilitam as particularidades de se associarem a situações socio-metabólicas mais abrangentes (Heynen et al., 2006). Portanto, a compreensão hibridizada do metabolismo urbano ajuda a elucidar os circuitos que convertem natureza em mercadoria – água, energia, alimento. O metabolismo provém não de uma comparação sobre uma organização estrutural, mas na interseção de modos sociais e biofísicos, constituindo novas naturezas urbanas.

1.5.2. A água como elemento metabólico da cidade moderna

Muitas vezes esquecidas, as questões ambientais sempre foram importantes para o urbanismo. Em meados do século XIX, Engels (1845) observou que as maiores cidades inglesas possuíam condições sanitárias e ambientais degradantes, características estas intrinsecamente relacionadas ao processo de urbanização industrial. As primeiras cidades modernas se tornaram insustentáveis e seus planejadores apresentavam apenas soluções paliativas às distopias socioecológicas que compunham boa parte da vida urbana. Foi a partir de então que o entendimento sobre a “circulação” começou a se fortalecer, principalmente o fluxo de água que, até aquele momento, apoiava-se apenas sobre o conceito de evaporação. A ideia de que os elementos surgem e desaparecem por meio da “extração” era largamente difundida, até sua substituição pela teoria de sistemas circulatórios. (Heynen et al., 2006)

De acordo com os relatórios sobre as condições sanitárias dos trabalhadores britânicos, feitos em 1842 por Edwin Chadwick, a cidade precisaria funcionar como um corpo social, onde a água teria a função de expelir todos os seus resíduos. Quanto mais veloz o fluxo, menos insalubre é o território. Caso contrário, a tendência é seu interior estagnar e se deteriorar. Sennett (1994) expõe que uma analogia entre corpo humano e cidade começou a ser constituída, onde o desenho urbano deveria ter suas “veias” e “artérias” completamente desobstruídas para o pleno funcionamento. Swyngedouw (2006) acrescenta que, desta maneira, a água se tornou o principal elemento da infraestrutura urbana da modernidade sólida, essencial não só para manter o metabolismo corporal, como também do tecido social. “Como o corpo individual e a sociedade burguesa, a cidade agora também era descrita como uma rede de canos e condutos. Quanto mais rápido o fluxo, maior será a riqueza, a saúde e a higiene da cidade.” (Swyngedouw, 2006, p. 28)

Gandy (2004) empregou o termo “metabolismo urbano” ao analisar a expansão dos sistemas de água da cidade fabril do século XIX. A relação entre espaço urbano e água na Revolução Industrial moldou novas geografias comportamentais, criou vínculos entre infraestruturas urbanas e direitos de cidadanias, disciplinou a sociedade amparando-a nos conceitos do higienismo e afastou gradualmente o liberalismo econômico para o sentido de uma política mais tecnocrática e racional na administração

pública. Este conjunto de elementos políticos, econômicos e sociais fundamentou o conceito de “cidade bacteriológica”.

A cidade sombria e cheia de mazelas do início da Primeira Revolução Industrial, com águas contaminadas, sem fluxos das águas das chuvas e esgotos, moradias insalubres e estrutura viária em desacordo com uma quantidade de fluxos cada vez maior, serviu como referência no avanço das redes tecnológicas urbanas e na transformação da sociedade moderna. A “cidade bacteriológica” surgiu devido a uma combinação de fatores, como novos modelos de gerência urbana, uso de inovadores recursos fiscais e financeiros, instrumentos de políticas públicas que privilegiaram o bem comum em detrimento de interesses privados, avanços na epidemiologia, microbiologia e engenharia sanitária, e uma maior influência da elite industrial em desfavor da aristocracia agrária. O território se configurou, desta forma, num novo arranjo socioespacial que protegeu as funções econômicas e políticas da cidade moderna. (Gandy, 2004)

Contudo, a transformação hidrológica urbana do período industrial teve um grande impasse. Enquanto o sistema de abastecimento de água poderia ser implantado sem grandes dificuldades, ajudado pelo desenvolvimento de novas tecnologias de purificação, as águas residuais correspondiam a um enorme desafio técnico, fiscal e político. Além disto, o estrume humano ainda era utilizado como adubo na agricultura, colocando-o sob a lógica do mercado.

A partir do final do século XIX, a água também começou a ser utilizada para o sistema de esgotamento sanitário. A cidade passou a ser enxergada como um grande sistema de condutos, sintonizando o metabolismo urbano e o metabolismo bioquímico a uma vida urbana higienizada. A abertura de Paris por Haussmann, o saneamento de Bruxelas pelo Rei Leopold e a eliminação das favelas de Londres são alguns exemplos destas articulações de mudanças político-ecológicas e reconfigurações socioculturais. (Heinen et al., 2006)

Juntamente com o prolongamento das tubulações da “cidade oculta” para debaixo das vias urbanas, aconteceu uma remodelação no âmbito privado que contribuiu para uma recontextualização da cidade moderna. O crescente uso da água dentro dos domicílios, através da modernização e individualização das casas de banho, permitiu novos hábitos de higiene e privacidade, estimulando uma gradual aversão aos

excrementos humanos e à timidez em relação ao corpo. Um inédito moralismo comportamental surgia na habitação da modernidade sólida incorporados a valores criados de civilidade. (Gandy, 2004)

As tubulações da metrópole se tornaram tanto um método de reorganização física quanto de engenharia social. Otter (2002) expõe que os fluxos da “cidade bacteriológica”, em termos foucaultianos, fazem parte de uma “dinâmica biopolítica”, na qual as relações sociais, políticas e econômicas, tal qual as regras de atitudes corporais, estavam cada vez mais sujeitas à disciplina social. Portanto, o controle administrativo sobre as relações socioculturais foi essencial para o funcionamento da sociedade moderna. A simbiose entre a cidade e seus fluxos envolveram não somente um diálogo entre natureza e cultura, mas também uma dinâmica coevolutiva entre corpo humano e tecnologia.

A equivalência total dos “veículos metabólicos” de Virilio aos “portadores da ordem” de Foucault torna-se clara. O poder dromológico - ou nas palavras de Foucault, “poder capilar” - surgiu como base prática e primeiro princípio da “sociedade livre” e do “indivíduo codificado” estabelecido simultaneamente com o aparato da “governamentalidade” moderna. Em outras palavras, a mobilidade tornou-se simultaneamente o meio para a libertação e o meio para a dominação; a “acumulação de homens” em simultâneo com a “acumulação de movimento” e - poder-se-ia acrescentar - a “acumulação de capital”. (Swyngedouw, 2006, p. 31)

O traçado urbano tornou-se uma extensão da natureza, representado desde os desenhos geométricos do espaço até os elementos de embelezamento, como fontes e jardins. O emprego cultural da natureza foi, concomitantemente, uma busca entre um arranjo estético e uma nova ordem socioespacial. A introdução de parques públicos, jardins botânicos, praças e avenidas arborizadas foi uma estratégia para interromper uma paisagem constante de desenvolvimento. Green (1990) apresenta a cidade moderna na vanguarda de uma percepção cultural em relação a natureza, deixando o materialismo de lado e colocando-a como objeto de contemplação e fonte de lazer, tendo em vista uma substituição da vida no campo por uma interatividade mais urbana. A “natureza projetada” estava incluída no tecido urbano da cidade moderna do final do século XIX. Entretanto, os vários modelos interpretativos das “cidades-jardins”

esconderam esta aparente reconciliação entre o urbano e a natureza da verdadeira essência destrutiva da urbanização capitalista, revelada por uma série de tensões políticas, sociais e econômicas, num processo geográfico desigual.

No entanto, devemos ter cuidado para não exagerar a importância das preocupações com a saúde pública neste processo, uma vez que a dinâmica central da reconstrução urbana assentava na facilitação de uma estrutura urbana mais racionalizada para o controle político do espaço e no papel das cidades modernas como arenas para o espaço da acumulação de capital. (Gandy, 2004, p. 367)

Além do desenvolvimento de novas redes tecnológicas urbanas, avanços em diversos campos da ciência e novos modos de gestão pública, as cidades modernas tiveram um fundamental papel na ampliação da construção de identidade. O gradativo distanciamento do corpo humano das enfermidades, da desnutrição e do cansaço fez com que novas culturas de natureza urbana se desenvolvessem, não só em relação às questões estéticas da paisagem, como também aos comuns urbanos. (Gandy, 2006)

Neste processo, as redes hidrológicas foram essenciais. A interface entre água, sociedade e espaço, progressivamente se estendeu do âmbito urbano da “cidade bacteriológica” para uma escala regional e nacional, transformando o “modus operandi” do Estado a partir dos modelos de governança municipal. Infraestruturas de grande porte, como aquedutos, barragens, usinas hidrelétricas, redes de transmissão de energia, oleodutos, redes rodoviárias, ferroviárias e hidroviárias, passaram a compor a paisagem da modernidade sólida, baseando-se na tecnologia para colocar a natureza a serviço da construção de uma sociedade na vanguarda da ciência, progresso e modernidade (Bakker, 2002). Todavia, a relação entre a infraestrutura hidrológica e a concepção “higienista” urbana sempre foi ambígua, tendo em vista que parte das redes de água estavam escondidas sob o solo.

O princípio sanitarista da cidade moderna concebeu o território com um olhar racional e funcional sobre as necessidades humanas. Este pensamento levou à separação dos usos do solo na cidade fordista do início do século XX, de forma que os fluxos de ar, luz natural e pessoas fossem prioridade no desenho citadino. A ideia de “velocidade” tornou-se, cada vez mais, o principal objetivo na construção dos espaços urbanos. (Gandy, 2006)

Sob o New Deal americano, Robert Moses, com apoio da classe média e alta, levou a Nova Iorque uma concepção ampliada da natureza urbana por meio de vultuosos investimentos em infraestrutura viária, com ênfase no transporte individual. Contudo, durante os anos de 1950 e 1960, uma concepção mais tecnocrata e centralizadora, dominada pela engenharia, levou o conceito de “velocidade” a níveis até então não praticados, mediante a construção de inúmeras rodovias urbanas. O sistema viário criou cicatrizes no território que segregou ainda mais a população. O modelo de cidade idealizado por administradores e técnicos estava cada vez mais em divergência com a realidade da cidade moderna.

Os próprios planejadores reconheceram cada vez mais que o ideal de “planejamento mestre” era ilusório e começaram a explorar maneiras de reforçar sua legitimidade por meio de consultas públicas mais amplas. Os padrões de investimento em infraestrutura, que antes eram concebidos como parte integrante da revitalização urbana, agora estavam diretamente implicados no declínio urbano do pós-guerra e na destruição da vida na cidade. (Gandy, 2006, pp. 67-68)

Acreditou-se que este modelo de urbanismo, com suas redes de infraestruturas integradas, estender-se-ia para todos os países. Porém, a pujança da “cidade bacteriológica” alcançou apenas locais de maior acúmulo de capital, fixando-se na Europa, América do Norte – sustentadas em grande parte pelas riquezas exploradas de suas colônias – e raras exceções do sul global.

A partir da década de 1970, a “cidade bacteriológica” foi se fragmentando devido a uma reestruturação industrial e a um novo processo de migração rural-urbano, moldados por uma agenda neoliberal. As contradições e os desafios dos sistemas de infraestruturas se tornaram ainda maiores nos grandes municípios do hemisfério sul que não usufruíram do mesmo exemplo de transformação tecnológica, alcançando outras questões urbanas, como habitação e desigualdade social. (Gandy, 2004)

A cidade contemporânea revela uma dinâmica que não está mais relacionada aos paradigmas tradicionais de planejamento e gestão urbana da modernidade sólida, onde os conceitos técnicos foram substituídos por um panorama mercadológico, aumentando a complexidade sobre qualquer modelo de desenvolvimento urbano.

1.5.3. O neoliberalismo e a fragmentação da “cidade bacteriológica”

Diferentes combinações de coerções políticas e econômicas desenham as relações entre infraestruturas e modelos de governança na modernidade líquida, gerando uma forma de urbanização mais desconexa. Não obstante, a “cidade bacteriológica” não desapareceu, pois as cidades ainda dependem destas redes tecnológicas, apenas a conjuntura operacional destes sistemas urbanos foi alterada. Novos conceitos em infraestruturas ainda não surgiram e estas mesmas estruturas ainda são necessárias na atualidade, criando uma dicotomia entre os benefícios da “modernidade sólida” e os malefícios da “modernidade líquida”.

Para Gandy (2004), este padrão de urbanização veio aliado ao “sucateamento” e à consequente privatização das redes de infraestruturas, colocando-as sob a lógica do lucro e aos interesses do mercado e não mais aos princípios de justiça e bem-estar social. A mercantilização da água, por exemplo, gerou estruturas oligopolistas entre os novos prestadores, desconfiança dos consumidores e a piora na qualidade dos serviços. Assim, o “Estado-Nação” perdeu seu ímpeto diante do capitalismo neoliberal, agravando ainda mais a já crítica situação das cidades que não tiveram acesso às redes de tecnologia.

A cidade contemporânea está sendo moldada por uma combinação diferente de pressões fiscais e políticas que geraram novos tipos de relações entre a estrutura física do espaço e padrões variáveis de governança urbana. A era do “gerencialismo municipal”, que persistiu sob uma série de diferentes sistemas políticos, foi substituída por uma forma urbana mais difusa, desconectada e diferenciada, na qual a ideia do “público” como uma entidade política e ideológica claramente definida foi lançada dúvida e em que as atividades anteriormente realizadas pelo Estado foram redistribuídas entre uma panóplia de diferentes agências privadas ou não-governamentais, desde gigantes corporativos no campo da prestação de serviços municipais até novos tipos de organizações de base. (Gandy, 2004, p. 369)

Koolhaas (1994) coloca que, na “modernidade sólida”, as redes tecnológicas se reforçavam e se totalizavam mutuamente, ao passo que na “modernidade líquida”, elas estão cada vez mais competitivas, criando entidades funcionais e não mais conjuntos

funcionais. Ao invés de rede e organismo, os sistemas de infraestruturas geram enclave e impasse; não mais uma grande recuperação, mas o desvio parasitário.

As redes hidrológicas mantiveram sua importância material, assim como seu papel de produção social do espaço. Em outros momentos, esta conjuntura urbana foi mais justa e democrática. Atualmente, a conexão entre os sistemas sociais e tecnológicos se apresenta cada vez mais complexa e de difícil compreensão, abrangendo uma multidisciplinaridade outrora irrefletida. No entanto, a água continua estreitamente ligada ao fluxo de capital. Os títulos públicos dos sistemas hídricos representam um objeto central no desenvolvimento dos mercados de capitais modernos. Sua “mercantilização” representa uma maior intenção de fragmentação territorial da urbanização capitalista contemporânea. (Gandy, 2004)

Assim como as redes de abastecimento de água, os sistemas de esgoto preservaram sua importância como elemento de conexão do espaço urbano. Este “comum urbano” deve estar em pleno funcionamento e, para isto, estratégias de prevenção, intervenção ou remoção devem ser aplicadas. “Uma crise nos esgotos é mais do que uma avaria técnica. É uma crise que revela as instabilidades entre as geografias da infraestrutura da cidade e as interdependências ilimitadas dos metabolismos das cidades.” (Marvin & Medd, 2006, p. 142)

Em diversos países a água tem outras funções econômicas, como a geração de energia elétrica, por exemplo. A política neoliberal, de transferência da responsabilidade da esfera pública para a iniciativa privada, aliada à ganância de seus acionistas em maximizar os lucros, acaba criando uma sobreposição de interesses. Tendo em vista a importância da água num contexto mais amplo de justiça e bem-estar social, a pressão do capital para a ruptura desta consciência é um projeto político de controle, partindo desde a subversão de ações – agindo não como regulador, mas como facilitador dos processos de globalização – até a fragmentação do “Estado-Nação” (Gandy, 2004). A intenção das privatizações não é somente entregar o patrimônio estatal para o mercado, mas também evitar responsabilidades políticas e fiscais futuras do setor público. Num primeiro momento, a venda ou concessão das empresas de abastecimento de água e saneamento básico propiciam uma melhora nas contas públicas, mas o ônus subsequente para a sociedade é muito maior. Tanto em cidades de países desenvolvidos, como Londres, Barcelona e Berlim, quanto de países em

desenvolvimento, como Buenos Aires, houve a necessidade de rever seus modelos de gestão das redes de infraestrutura pois, diante de diversas pesquisas, o modelo de gestão pública se revelou mais eficiente que o administrado pela iniciativa privada.

A mercantilização da água ocasionou o declínio da “cidade bacteriológica”, acompanhada pela deterioração das relações políticas entre os sistemas de infraestruturas e o Estado. Gandy (2004) situa que a cidade contemporânea não pratica mais os antigos conceitos técnicos de gestão do território da “cidade bacteriológica”, mas sim um “urbanismo antibiótico”, moldado apenas em “remediar” os problemas sociais contemporâneos. Atualmente, a água transparece as contradições sociais, ambientais e econômicas do capitalismo neoliberal.

O poder público, seja como provedor de serviços ou como agência reguladora, tem fundamental importância na solução da atual crise do saneamento básico, principalmente porque as formas contemporâneas de organização social não possuem estrutura para substituir as antigas formas democráticas de governança urbana. As favelas do sul global, com suas redes tecnológicas de comunicação e sem infraestrutura urbana, estão presas ao arranjo neoliberal. Desta maneira, as redes tecnológicas adquiriram ainda mais relevância na modernidade líquida para a idealização de uma sociedade em busca de uma melhor qualidade de vida.

O desinvestimento estatal tem sido, com frequência, pré-condição dos governos para a obtenção de empréstimos bilaterais e, à medida que um número maior de cidades compõe um sistema urbano globalizado e altamente competitivo, estabeleceu-se uma tendência de fortalecimento de estruturas oligopolistas entre as empresas de saneamento básico, com o resultante aumento nos custos e na polarização da qualidade dos serviços hídricos, além de conflitos territoriais por algumas matérias-primas, como a água.

A importância dos sistemas de fluxos tecnológicos na estrutura capitalista global ajuda a compreender o atual metabolismo urbano, baseado em arranjos socioecológicos cada vez mais reféns destas complexas redes. Com um maior, mas ainda desigual, alcance da informatização, os novos softwares permitem que as infraestruturas urbanas sejam operadas à distância. Assim, os atuais processos de desterritorialização e reterritorialização são produzidos por guerras de infraestruturas

elaboradas pelo Estado, a serviço do mercado, amparados numa estratégia geopolítica de desmodernização forçada do mundo contemporâneo. (Graham, 2006)

Graham (2006) conclui que as redes tecnológicas urbanas se tornaram elementos centrais de estratégia geopolítica, e a competição entre os conglomerados empresariais que gerenciam estes sistemas está embasada em lutas políticas, ocasionando desigualdade e violência social. Por conseguinte, o setor de “segurança pública” começa a se sobrepor a outros quesitos históricos que constituíram o “Estado-nação” do século XIX e XX, como saúde e educação. Sobre a segurança pública, “o que antes era uma entre várias medidas decisivas da administração pública até a primeira metade do século XX, passa a ser o único critério de legitimação política.” (Agamben, 2002, p. 1; apud Graham, 2006, p. 251). A infraestrutura urbana se converteu no elemento principal de segurança na sociedade contemporânea.

1.5.4. A cidade como processo socioecológico

A ideia da metrópole totalmente conectada surgiu como símbolo da modernidade sobre a desordenada cidade do início do século XIX. A “simplicidade” técnica e administrativa da “cidade bacteriológica” possibilitou o metabolismo urbano organizado como um conjunto de fluxos de funcionamento eficaz. De fato, as relações sociais e técnicas da “cidade bacteriológica” eram muito mais complexas do que os planejadores estavam inclinados a reconhecer. (Gandy, 2004)

Com o enfraquecimento da “cidade bacteriológica”, as concepções socioecológicas do metabolismo urbano se tornaram ainda mais incompreensíveis dentro de um contexto cada vez mais globalizado, em razão da mutabilidade urbana contemporânea. Se na modernidade sólida as pessoas se concentravam nas cidades a procura de melhores oportunidades, na modernidade líquida a maioria delas passaram a viver nas bordas das metrópoles, dependendo ainda mais dos sistemas de infraestruturas (Ojima & Marandola Jr., 2009). Por conseguinte, a mobilidade espacial, viabilizada pela evolução das tecnologias em transporte, tornou-se essencial para a constituição das conurbações urbanas, embora não seja determinante, nem suficiente, para suas consolidações. Quando os deslocamentos diários de reprodução social se desconectam devidos a espacialidades maiores, os desencaixes de ações sociais também são maiores. Assim, as representações dos contextos urbanos – trabalho, estudo,

moradia, lazer – de um indivíduo são mais complexas, ora mais desagregadas, ora mais aglutinadas.

Bauman (2011) expõe que a condição da mobilidade urbana na modernidade líquida independe de situações socioeconômicas, convertendo-se num valor cobiçado que, apesar de carregar um potencial libertador, também se transformou num elemento desintegrador da vida coletiva. Para Virilio (1986), a liberdade de “ir e vir” foi substituída pela obrigação de locomoção, com lugares menos compartilhados e mais desvalorizados. Com isto, vínculos foram perdidos e identidades reconfiguradas e, embora a cidade tenha se transfigurado num veículo metabólico, a ruptura entre o natural e o social ficou mais enraizada na conformação urbana.

Se outrora boa parte das redes tecnológicas da “cidade oculta” moderna estava sob o solo, constituindo uma territorialização mais sólida, a “cidade oculta” contemporânea se baseia em conjuntos infra estruturais abstratos, como os sistemas digitais de informação e comunicação, ou em redes de transporte que tornam o tecido urbano mais segregado e difuso, dificultando o papel da cidade como lócus de interações sociais. Gandy (2018) situa que uma enumeração dos fenômenos ambientais urbanos pode incluir desde níveis concentrados de poluição luminosa até a emissão de dióxido de carbono. Esta conjuntura está proporcionando um desequilíbrio ambiental, seja diretamente pela perda de habitat, ou indiretamente pela produção de alimentos, energia e outras commodities.

A circulação é um processo metabólico que mobiliza todos os tipos de agentes, vinculados e coletivizados em rede. Espanta que estudos sobre sustentabilidade e política ambiental excluam o meio urbano, já que a maioria das pessoas habitam as grandes cidades. Mesmo na teoria recente da ecologia política, o urbano não tem recebido a devida atenção às mudanças socioecológicas, pois a atenção ainda está focada nos problemas ambientais globais, como alteração climática, desmatamento e desertificação. (Swyngedouw, 2006)

As cidades podem ser consideradas entidades tecnológicas híbridas, e seus sistemas de infraestruturas causam efeitos ambientais distintos e ambíguos, desde socioecologias lineares de redes de transporte ou escalas micro climatológicas e hidrológicas, até naturezas indesejadas, como pragas urbanas ou vetores de doenças. (Gandy, 2018)

As especificidades da biodiversidade urbana e os limites do conhecimento devem ser confrontados na atual condição de incerteza científica e cultural. Estudos da flora urbana revelam altos índices de biodiversidade nas cidades, com um variado número de espécies nativas e não-nativas (Zerbe et al., 2003). Entretanto, os mapeamentos de biótopos e outros esforços para integrar a natureza ao planejamento territorial tem gerado tensões, principalmente com a intensificação da ação especulativa do espaço urbano. (Lachmund, 2013)

As diversas culturas da natureza localizadas nas cidades dificultam a definição de “autenticidade ecológica”, bem como as tentativas de resgatar a originalidade das paisagens. A redescoberta dos rios urbanos ou a recomposição das “várzeas naturais” indagam sobre as particularidades temporais das relações socioecológicas. De modo igual, o interesse em “ecologias cosmopolitas” reforça a interconectividade global e a hibridação característica do ambiente humano. (Gandy, 2018)

O “restauração ecológica” urbano expõe uma consciente negação das paisagens construídas associadas a alguns sistemas de infraestruturas, além de uma intenção de retorno à natureza aos ecossistemas pré-urbanização industrial, com o intuito de promover uma nova síntese entre cultura e natureza. No caso das redes hidrográficas, este regresso vem investido não somente de interesses estéticos, como também de instrumentos de controle de enchentes e tratamentos de águas residuais, produzindo uma associação pós-industrial entre projetos paisagísticos e ciência ecológica (Gandy, 2006). Heinen et al. (2006) colocam que o urbanismo renaturante é essencial à análise do território, como também ao engajamento político urbano. A maior parte da teoria ambiental ignorou o processo de urbanização como um agente das questões socioecológicas, tornando as pesquisas destes métodos verdadeiras inquietações da ecologia política urbana. “(...) formuladores de políticas ambientais falham em reconhecer a relação íntima entre as antinomias dos processos de urbanização capitalista e as injustiças socioambientais.” (Heinen et al., 2006, p. 2)

Na modernidade líquida, a frágil dependência da acumulação de capital em relação à natureza se intensifica continuamente, sendo a cidade o local onde o metabolismo da natureza se torna mais perceptível, tanto em sua forma física quanto nos resultados socioecológicos. “O ambiente da cidade (tanto social quanto físico) é o

resultado de um processo histórico-geográfico de urbanização da natureza.” (Heinen et al., 2006, p. 5)

Nas últimas décadas, a fundamentação das relações entre homem e meio ambiente progrediu consideravelmente, substituindo uma arcaica teoria limitada de cidade versus meio ambiente para uma associação bilateral entre natureza e cultura. Jacobs (1992a) sugere que o ambiente urbano é tão natural quanto qualquer outro ecossistema. Harvey (1996) posiciona que a urbanização é embasada em relações socioespaciais que produzem novas “naturezas urbanas”, novas condições ambientais, sociais e físicas urbanas, não havendo nada na atividade humana que não possa ser visto como uma função de um ecossistema. Todos estes processos se dão em esferas de poder, gerando conflitos de classe, de gênero ou étnicos.

Por meio das dinâmicas sociais e espaciais, a tensão ambiental é inexorável às populações urbanas da modernidade líquida. Deste modo, mobilidade, trânsito e seus riscos – poluição, acidentes, transporte de produtos perigosos – devem ser tratados integralmente, pois afetam a distribuição dos indivíduos pelo território em busca de melhores locais para habitarem. Em contrapartida, questões de gênero e processos migratórios, por exemplo, são fundamentais na compreensão socioecológica destas novas formas urbanas. (Ojima & Mandarola Jr., 2009)

Os estudos em ecologia política urbana revelam que os processos políticos, econômicos, sociais e culturais têm alterado as paisagens urbanas, construindo espaços altamente desiguais. Neste contexto de modificação ambiental, a tendência é que os indivíduos residentes das periferias sofram os impactos mais negativos, enquanto os mais abastados usufruam de uma maior qualidade dos recursos ambientais. (Heinen et al., 2006)

Para Lefebvre (1991b), este conceito ratifica o urbano como uma combinação de espaços cheio de oportunidades e potencial libertador, juntamente com espaços de opressão e exclusão. Ao mesmo tempo que permitem a liberdade, reprimem e dominam sua população. Nesta conjuntura, não existe cidade insustentável, apenas processos ambientais e urbanos que prejudicam determinados grupos sociais enquanto beneficiam outros. Para um entendimento socioambiental urbano coerente, deve-se questionar as diversas relações e escalas de poder, tal qual as injustas condições produzidas e mantidas nas cidades. “Esses metabolismos produzem condições

socioambientais que tanto habilitam, para indivíduos e grupos poderosos, quanto incapacitam, para indivíduos e grupos marginalizados.” (Heynen et al., 2006, p. 10)

A urbanização contemporânea também coloca a natureza no ambiente da exploração cultural e na própria lógica do capitalismo, reconfigurando as relações de poder socioecológicas. Efetivamente, muitas cidades tiveram a necessidade de “domesticar” a natureza, por meio de combinações econômicas, técnicas, especulativas e tensões geopolíticas, deslocando suas fronteiras ecológicas para suas divisas à medida que elas cresciam. (Swyngedouw, 2006)

Na modernidade líquida, as condições naturais e sociais são complexas e heterogêneas, formando um modelo de “cidade ciborgue”, combinando poderes da natureza com questões étnicas, de classe e de gênero. Estas relações geram um desenvolvimento geográfico desigual, que propiciam ações políticas e mobilizações sociais. (Heinen et al., 2006)

A partir da segunda metade do século XX, ficou mais difícil incluir os requisitos tecnocráticos da “cidade bacteriológica” na dinâmica urbana atual. Porém, a água continua sendo um elemento primordial no entendimento das interações entre redes infra estruturais e sociedade, assim como na cidade moderna. O metabolismo urbano deve promover não somente a preservação da biodiversidade, mas também permitir que diferentes interações socioecológicas sejam ampliadas no sentido de um novo paradigma político ambiental global.

O papel da água nesse processo de reestruturação urbana revela uma série de tensões entre a mercantilização abstrata do espaço e a centralidade contínua das interações materiais entre as sociedades humanas e as redes tecnológicas. Ao nos concentrarmos no fluxo da água através do espaço urbano, podemos começar a desenredar o nexo de estruturas sociais e tecnológicas que constituem a vida cotidiana na cidade moderna e a criação de um reino público viável. (Gandy, 2004. p. 374)

A construção da cidade contemporânea deve estar sustentada de maneira emancipatória e progressista, e o recado que aflora da ecologia política urbana é, indiscutivelmente, político.

2. A CIDADE DE SANTOS/SP E SUAS MUDANÇAS HISTÓRICAS E GEOGRÁFICAS

2.1. Santos colonial: a consolidação do sítio e a produção (da) natureza-cultura

2.1.1. A constituição da Vila de Santos

Para Portugal, o período das Grandes Navegações teve como principal objetivo a expansão do seu domínio comercial através da exploração de colônias e não a construção de uma nova sociedade. Com este intuito, D. João III (1502-1557) enviou uma expedição colonizadora para a América liderada por Martim Afonso de Sousa, amigo de infância do rei. Deste modo, em 1532 é fundada a primeira vila na América portuguesa, na ilha de São Vicente. Para a sua consolidação, a Corte determinou o cultivo de cana-de-açúcar e a construção de engenhos, sendo o primeiro destes o Engenho de São Jorge dos Erasmos.

Além da Vila de São Vicente, um outro núcleo urbano próximo a este, na parte continental, desenvolvia-se de forma ainda tímida. Em terras de Brás Cubas, jovem português pertencente a esquadra de Martim Afonso de Sousa, este vilarejo se estabeleceu, basicamente, graças as condições geográficas privilegiadas de entremeio do mar e do planalto paulista.

Após ataques indígenas, incêndio, invasões e um grande maremoto na Vila de São Vicente, Brás Cubas adquiriu terras insulares no Lagamar do Enguaguaçu, vizinha ao primeiro povoado, transferiu o atracadouro de navios para um local mais protegido e solicitou a construção de uma capela. Por possuir diversas fontes de água doce na região, pela construção de um novo porto, e pela proximidade com o Caminho de Piratininga, trilha original usadas pelos indígenas para o planalto, Brás Cubas não teve problema para atrair os moradores da redondeza para suas terras.

De acordo com Lanna (1996), a influência da igreja e a vida religiosa marcaram de forma efetiva todas as cidades coloniais brasileiras. As capelas, mosteiros e conventos representaram grandes marcos de referência urbana. Além da religiosidade, Santos começava a se configurar como um local de defesa que, associado à sua condição portuária, explicaram diversos movimentos históricos de transferência populacional, expansão e conflitos territoriais.

Em 1º de novembro de 1542, dada a importância que o local adquiria, Brás Cubas lançou a pedra fundamental para a construção de um hospital para atender toda a

região. Um ano depois, no sopé do Outeiro de Santa Catarina e com recursos da comunidade, estava erguido o primeiro hospital brasileiro, a Santa Casa de Misericórdia – Hospital de todos os Santos. Ali, as pessoas enfermas alcançavam mais alívio para o sofrimento do que propriamente a cura. Esta instituição passou a ser referência para povoados e navegadores.

Uma das versões do nome da cidade surgiu referente a terminologia desta edificação, chamada originalmente de Vila do Hospital de Todos os Santos e reduzindo-a, posteriormente apenas a Santos. A segunda versão se colocou pela similaridade geográfica, gravada na memória dos exploradores da época, entre a Vila de Santos e o porto da freguesia de Santos, na cidade de Lisboa, de onde partiam as caravelas para o Novo Mundo. (Araújo & Pereira, 2007)

Em 19 de junho de 1545, Brás Cubas, então nomeado Capitão-Mor da Capitania de São Vicente, eleva o povoado de Santos à condição de Vila, ato oficializado pelo Rei de Portugal em 1546.

A produção de cana-de-açúcar não teve tanto sucesso na ilha de São Vicente quanto na Capitania de Pernambuco, devido à escassez de terras para o plantio, à qualidade do produto e à proximidade de Pernambuco com Portugal, forçando a vila do litoral paulista a diversificar a lavoura para a cultura do algodão e do arroz. Mesmo assim, a exportação do açúcar se tornou a base da economia santista, fortalecendo uma sociedade mercantil baseada no comércio marítimo, importando produtos europeus para a colônia e exportando gêneros da terra.

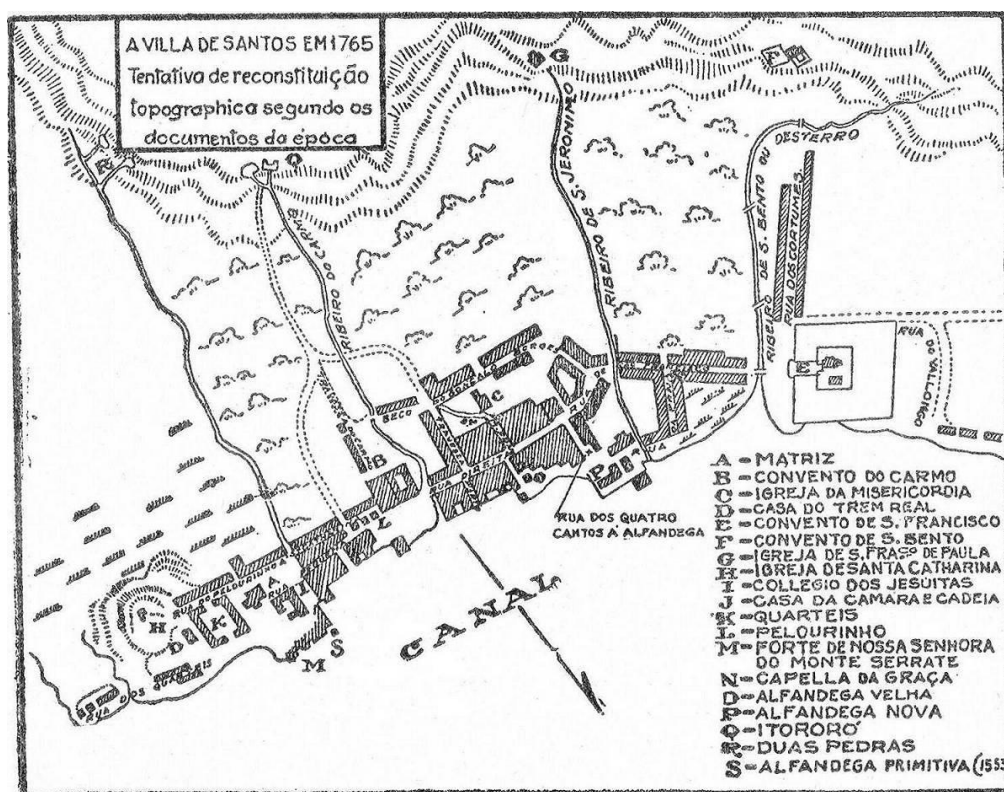
No século XVII, a ocupação da Vila de Santos se organizava próxima ao outeiro de Santa Catarina. Três ribeirões faziam parte da paisagem, o Itororó e o São Jerônimo, que desciam do Monte Serrat, e o Desterro, proveniente do morro do São Bento. A Rua do Pelourinho (atual Rua XV de Novembro) e mais a oeste o Caminho de Santo Antônio (atual Rua do Comércio) e a Rua do Sal (atual Rua José Ricardo) delimitavam o território santista. Culturalmente, os costumes indígenas iam sendo assimilados pelos colonizadores, onde as redes substituíam as camas (ainda artigos de luxo), a língua tupi passava a ser incorporada no cotidiano santista e as técnicas rudimentares de teares e cerâmica sendo absorvidas pelos brancos.

Por ser ponto estratégico para a exploração do interior da Colônia, feita basicamente por via fluvial, a Vila de São Paulo, localizada a oeste de Santos e já no alto

da serra, tornou-se sede da Capitania de São Vicente em 1680. Esta configuração geográfica fez com que a vila litorânea também crescesse nesta direção, buscando alcançar novos mananciais de água e fortalecer o comércio junto ao entreposto de Cubatão. Ainda assim, vencer a Serra do Mar era algo de extremo sacrifício.

De acordo com o jornal “O Diário de Santos”, de 23 de dezembro de 1884, até o século XVIII, dois núcleos compunham a vila de Santos. O mais antigo, nas proximidades de sua fundação, localizava-se o bairro dos Quartéis, com funções administrativas e militares e habitado por pessoas de condições mais humildes, em sua maioria mestiços nativos, que viviam da pesca e extração de lenha dos manguezais. No outro extremo do território estabeleceu-se o bairro do Valongo, composto praticamente por população de origem portuguesa voltada ao comércio.

Figura 2 - Planta da Vila de Santos em 1765, baseada em trabalho original de Benedito Calixto.



Fonte: Publicada originalmente no jornal A Tribuna, de 26 de janeiro de 1939. Adquirida através do jornal eletrônico Novo Milênio.

Neste período, o açúcar produzido no Nordeste brasileiro, a descoberta do ouro em Minas Gerais e o sal, fundamental na época para a conservação dos alimentos, eram os artigos mais relevantes de exploração da Coroa portuguesa, que detinha o monopólio das principais atividades comerciais no Brasil. Desta maneira, praticamente todas as

idades fora do núcleo de interesse da metrópole passaram por longo período de estagnação, em especial as paulistas, devido a um processo migratório na busca de novas riquezas em outras capitanias.

O primeiro censo da Vila de Santos foi realizado em 1772, ordenado pelo Capitão-general D. Luis de Sousa Mourão. Constatou uma população de 2081 habitantes, dentre eles 942 homens e 1139 mulheres, com os mestiços compondo a maioria local. A economia santista estava sustentada no comércio de produtos de luxo, ferro e escravos, e na exportação de açúcar e sal.

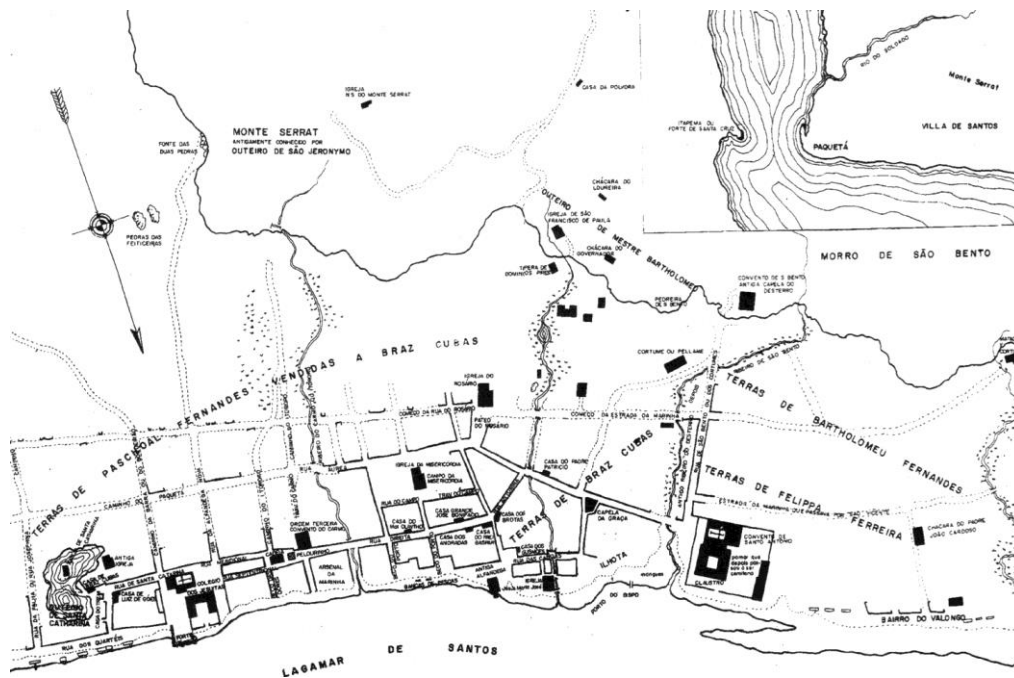
2.1.2. A geografia santista no período de consolidação do Império brasileiro

Morgado de Mateus assumiu a Capitania de São Paulo e Minas de Ouro (outrora chamada de Capitania de São Vicente) em 1766 e promoveu dinamismo à administração, fortalecendo a produção de açúcar e propondo novas atividades, como a pesca de baleia. No governo seguinte, de Francisco da Cunha Menezes (1775/1786), a exportação de açúcar na Vila de Santos se tornou intensa. Desciam do planalto, diariamente, 650 animais de carga, aproximadamente 20 animais e 30 tropas. O percurso durava três dias e era executado em intervalos de 20 quilômetros. Contudo, somente em 1789, no governo de Bernardo José de Lorena, houve a recuperação do antigo Caminho do Mar, obra esta projetada pelo Real Corpo de Engenheiros de Portugal e executada pelo engenheiro João da Costa Ferreira, alargando-a e pavimentando com blocos de granito. A intenção desta gestão era monopolizar o comércio exterior da capitania no porto de Santos. (Araújo & Pereira, 2007)

A construção da calçada do Lorena e, posteriormente, a ligação terrestre entre Cubatão e Santos deram velocidade ao comércio de açúcar e fomentou o surgimento de novas profissões e atividades ligadas a comercialização deste produto. Ainda assim, a paisagem urbana colonial pouco se alterou (Lanna, 1996). Somente com a transferência da corte de Portugal para o Brasil, em 1808, durante as guerras napoleônicas, ocorreu um considerável desenvolvimento da colônia.

Em 1823, um ano após a Independência do Brasil, um novo censo foi realizado, revelando 4781 habitantes na vila de Santos (2489 homens e 2292 mulheres). Do total, 2696 eram livres e 2085, escravos. Havia 1990 pretos, 1447 mestiços e 1344 brancos. Registraram-se 22 casamentos, 205 óbitos e 237 batizados. (Gitahy, 1992)

Figura 3 - Planta de Santos em 1822, de Benedito Calixto, atual bairro do Centro de Santos.



Fonte: Publicado originalmente em Santos, F. M. dos & Lichti, F. M. (1986). Adquirido através do jornal eletrônico Novo Milênio.

Em 26 de janeiro de 1839, ano seguinte à morte do Patriarca da Independência, o santista José Bonifácio de Andrada e Silva, uma Lei Provincial elevou Santos à categoria de cidade por ser “Pátria de José Bonifácio”.

Com a atividade do comércio exterior cada vez mais centralizada no porto de Santos, a conexão entre planalto e litoral deveriam ser mantidas em boas condições. Em 24 de março de 1835, a Lei Imperial nº 11 criou as barreiras (pedágios) nos principais caminhos brasileiros, com o intuito de reverter sua arrecadação em melhorias das estradas. Neste período, a produção do café começava a se desenvolver e o volume de tráfego se tornava excessivo para a capacidade da Calçada do Lorena.

Com os recursos do pedágio, o Presidente da Província de São Paulo, brigadeiro Tobias de Aguiar, em 1841, providenciou a construção de uma nova estrada de ligação entre São Paulo e Santos. Três anos depois, a obra foi concluída, sem a mesma qualidade da Calçada do Lorena, e recebeu o nome de Estrada da Maioridade, em homenagem a D. Pedro II, que atingira a maioridade e assumia o Império.

Lanna (1996) coloca que nas cidades coloniais a vida acontecia, habitualmente, nas missas e festas religiosas, onde a população abria e enfeitava suas casas. Os edifícios contíguos uns aos outros, com suas paredes decoradas, definiam os espaços privados e

públicos, colocando a rua como elemento socializador urbano. Santos, porém, não possuía a opulência de outras cidades brasileiras, com edifícios públicos e particulares simples, e infraestruturas urbanas discordantes à realidade de uma cidade que começava a crescer, refletindo, assim, uma população sem acúmulo de riqueza.

Em 1839, quando foi elevada à categoria de cidade, ainda era “o tipo apurado de uma povoação colonial sem fortuna e as praias lodosas do porto (...) frequentadas por bandos de urubus, davam a nota característica local”. Um poucas ruas centrais eram empedradas, mas inundavam-se frequentemente por falta de sarjetas ou bueiros. Não havia nenhum edifício mais sofisticado na cidade. A Matriz, sempre ruínosa, a Cadeia, disforme, onde se reunia a Câmara Municipal e mesmo a Alfândega, que ocupava um antigo convento, eram casarões coloniais bastante primitivos. O lixo não era recolhido e ficava pelas praças, ruas e quintais ou era jogado no leito dos riachos, que cruzavam a cidade a céu aberto, alterando seu curso. A iluminação pública era de azeite e os raros lampiões das esquinas eram apagados às 20 horas quando soava o toque de recolher na Cadeia ou quando havia luar. (Gitahy, 1992, pp. 23-24)

De acordo com Telarolli (1981), a administração pública municipal recebeu novas atribuições além das estabelecidas pela Lei Imperial de 1828, como abastecimento de esgoto, água e iluminação pública, irrigação de vias públicas e extinção de incêndio, veículos e meios de transporte, serviços telegráficos e telefônicos, hospitais e socorros a indigentes, cemitérios e higiene, neste caso, auxiliando as autoridades sanitárias estaduais quando necessitadas.

Já o governo estadual tinha atribuições sobre navegação marítima e fluvial, obras públicas e edificações públicas em geral, estradas e ferrovias, iluminação, água e esgoto. Nota-se que ambas as alçadas possuíam poderes sobre iluminação pública e redes de água e esgoto, fato que, futuramente, caracterizariam alguns conflitos entre as administrações estadual e local.

Em 1852, Santos já possuía um Código de Posturas, aprovado pela Assembleia Provincial de São Paulo que, apesar de já constar algumas restrições referentes às construções, uso do solo, caminhos e saneamento, ainda não possuía uma concepção de cidade. Quanto às edificações, havia preocupações referentes à altura, dimensão, alinhamento e nivelamento em relação à via pública. Sobre o uso e ocupação do solo, a

Câmara definia o local dos armazéns e depósitos de sal, por exemplo. A limpeza e a salubridade também eram preocupações pontuais, como os enterros fora dos cemitérios, tal qual o despejo de lixo, águas servidas e materiais fecais, permitindo seu descarte nas praias após as 21 horas e no alcance das marés e proibido seu refugio em espaços públicos e terrenos baldios. Notava-se também um cuidado maior no comportamento dos escravos em relação ao meio urbano. As penalidades iam de multas até prisões e, para os escravos, também poderiam ser aplicados açoites. (Bernardini, 2006)

Dentre estes aspectos, o cuidado maior recaía sobre os cemitérios. Ainda em 1801, com a intenção de acabar com os enterros dentro das igrejas, D. João VI ordenou à Província de São Paulo que as cidades deveriam ter um terreno específico para os cemitérios “em lugar que pela sua situação e proporcionada distância da cidade, não pudessem ser nocivos à saúde dos vivos os miasmas pútridos, que exalam os mortos.” (Araújo & Pereira, 2007, p. 69)

Foi atribuída às Câmaras Municipais, a partir de outubro de 1830, a função de determinar os locais de enterramento. Todavia, as casas legislativas ainda não possuíam recurso suficientes, inclusive para os serviços de manutenção. Ademais, a Igreja ainda tinha significativo poder. Em 1840, partiu dela a construção do primeiro cemitério na cidade, no bairro da Vila Nova, visando atender os fiéis protestantes considerados inapropriados para o sepultamento dentro das capelas.

Sob esta conjuntura, Santos é acometida pela primeira epidemia de febre amarela, em 1844. A partir daí, a cidade passou a sofrer de forma esporádica, mas cada vez mais constante, com diversas moléstias. No ano de 1850, uma nova epidemia de febre amarela assola o município que, então, toma providencias construindo um cemitério público, em terreno doado ao lado do cemitério existente, no bairro do Paquetá. No mais, as questões sanitárias foram tratadas com descaso por décadas, principalmente pelo Império.

A cidade erguida sobre mangues e pântanos, de clima quente e úmido e verões prolongados, proporcionava condições favoráveis ao desenvolvimento da varíola, tuberculose, malária e febre amarela (Lanna, 1996). O censo de 1854, realizado pela Província de São Paulo, apontou uma população de 7145 habitantes em Santos, sendo 4199 homens e 3656 mulheres.

Rua da Praia era o nome do espaço público que margeava o porto e por onde centenas de carroças movimentavam-se despejando e recolhendo a mercancia junto aos trapiches. Não havia local apropriado para a estocagem das mercadorias. A cidade era um imenso depósito a céu aberto, para desespero da polícia, que mal podia conter a ação dos ladrões. O contrabando era uma prática usual. O ambiente era extremamente desagradável. Ao lixo juntava-se o excremento dos animais de carga e de tração. (Araújo & Pereira, 2007, p. 89)

Nas décadas seguintes, os surtos epidêmicos se intensificaram, mesmo com a melhoria de algumas redes infraestruturais. Contudo, a única melhoria relevante para minimizar a situação foi no abastecimento de água, já que o transporte público e a rede ferroviária intensificaram o fluxo e o adensamento populacional na cidade, agravando as questões de insalubridade urbana.

O censo de 1872 forneceu relevantes informações sobre o crescimento da cidade de Santos. Apontou 9191 habitantes, com 1392 edificações por todo o território. Livres eram 7585 moradores e, escravos, 1606. Havia 5012 brasileiros brancos, 835 negros, 1438 mulatos, 239 caboclos, e 1577 estrangeiros, dentre eles 931 portugueses e 255 africanos. (Gitahy, 1992)

Segundo o censo da época, Santos tinha uma densidade habitacional de dez pessoas por moradia. Boa parte do lixo ficava depositado nas praças e quintais, ou nos cursos dos córregos e riachos de águas tranquilas, já que a coleta era deficiente e insuficiente. Os hospitais da Santa Casa e da Beneficência Portuguesa estavam lotados e precisou montar enfermarias de emergência nos Conventos do Carmo e Santo Antônio do Valongo, no mosteiro de São Bento, no teatro Rink e na Chácara da Filosofia, no Saboó. As questões políticas também influenciaram para este retrato, pois Santos foi um dos redutos do movimento republicano. De início, o Governo Imperial, vivendo os últimos momentos, não ajudou a cidade. Somente quando a situação estava no ápice que se teve ajuda da União. O cenário era assustador.

A vida aqui é uma negação da fisiologia, é um verdadeiro milagre: não há hematose perfeita, as digestões são laboriosíssimas, sua-se como no segundo grau da tísica pulmonar, como na convalescença de febres intermitentes. Eu, se fosse condenado a degredo em Santos, já não digo por toda a vida, mas por um ano ou dois, suicidava-me. (Ribeiro, 1914; apud Bernardini, 2006, p. 181)

As epidemias ocorriam com mais violência e frequência. Somente quando começaram a comprometer a produção e exportação de matéria prima que o governo provincial interveio, criando as comissões de Saneamento e Sanitária, que viriam a ter papel importante no planejamento urbano santista.

2.1.3. A organização social e a apropriação do território na monarquia

No início da colonização, as principais vítimas do processo de escravidão foram os índios nativos, principalmente os derrotados nas batalhas entre tribos. Em 1570, D. Sebastião autorizou que somente os índios aprisionados em guerras justas (batalhas contra colonizadores) poderiam ser escravizados. Na ilha de São Vicente, os indígenas cativos trabalhavam nos primeiros engenhos de açúcar. (Araújo & Pereira, 2007)

Com a necessidade de ampliar a Colônia para o interior e um cenário de carência de mão de obra, generalizou-se a caçada e escravização dos nativos, mesmo com a implementação da Companhia de Jesus (ordem da Igreja Católica que tinha como propósito a pregação do evangelho por meio do ensino da catequese), fundamentalmente contra a escravidão. Os primeiros religiosos desta ordem a chegarem na nova colônia foram o Padre Manuel da Nóbrega e o Padre José de Anchieta, este último fundador da cidade de São Paulo.

Já os negros começaram a chegar no Brasil na metade do século XVI. A Coroa permitia que senhores de engenho importassem até 120 “peças”, mas não impediam a comercialização de escravos no mercado paralelo. Em 1684, D. Pedro II, rei de Portugal, regulamentou o transporte de cativos negros para o Brasil. Este sistema perdurou por mais dois séculos.

Gradativamente, os países ocidentais foram proibindo a escravidão. A primeira nação a acabar com o sistema escravocrata foi a França, em 1793, encerrado de fato em 1841, depois da revogação de Napoleão Bonaparte. Dinamarca, em 1803; Inglaterra, em 1807; Espanha e Portugal, em 1848, foram outros exemplos de países que aboliram o escravagismo. No Brasil, por pressão da Inglaterra, em 1850 foi proibido o tráfico negreiro e somente em 1888 se encerrou com a escravidão. (Araújo & Pereira, 2007)

O movimento abolicionista se iniciou em Santos com o final da Guerra do Paraguai, fortalecendo-se a partir de 1880. Simultâneo a isto, parlamentares debatiam leis referentes à organização do trabalho, com o intuito de realocar a mão de obra sem

desorganizar a produção, garantindo, também, formas de controle sobre os escravos nestes anos de desestruturação do sistema escravocrata. (Lanna, 1996)

De acordo com José Maria dos Santos, os primeiros escravos a serem libertos na cidade foram aqueles que trabalhavam alugados como carregadores e estivadores no porto de Santos. Os comerciantes mais influentes da época solicitaram aos donos de escravos suas alforrias. Após a liberdade, o aluguel que era pago ao senhoril passou a ser pago aos próprios negros. Desta maneira, a cidade passou a se tornar atraente para os escravos com coragem suficiente para fugir das fazendas do interior e enfrentar a íngreme Serra do Mar até a cidade de Santos. (Santos, 1937)

Santos, já no início dos anos 1880, funcionava como polo aglutinador desses escravos em fuga, não mais para a marginalização do quilombo, mas na procura da liberdade e, corolário necessário, da integração no mundo do trabalho livre. A crescente importância do porto, o desenvolvimento das atividades comerciais, um incremento sensível da vida urbana e a consequente necessidade de trabalhadores fizeram dessa cidade um lugar atraente. A existência de grupos abolicionistas locais facilitava esta opção. A realidade de uma cidade portuária, com seus múltiplos serviços, com uma certa internacionalização de costumes fez com que Santos, assim como também o Rio de Janeiro, fossem territórios propícios aos avanços das ideias de liberdade. (Lanna, 1996, p. 185)

No ano de 1882, um grupo formado por comerciante, profissionais liberais e homens livres resolveram criar um reduto para negros fugidos da escravidão, uma espécie de quilombo, centralizando-os num mesmo local, ao invés de se esconderem nos porões das casas. Constituiu-se, assim, o quilombo do Jabaquara, o segundo maior do país. (Gitahy, 1992)

Este quilombo teve característica diferente dos demais existentes no período, pois não se tratava de um núcleo de resistência, mas sim na possibilidade de inserção dos cativos no mercado de trabalho, como também na criação de um exército de reserva de mão de obra para as inúmeras atividades urbanas que despontavam num município em expansão.

As principais funções dos homens negros eram pedreiros, carroceiros, carregadores e ensacadores de café, carregadores de madeiras, tal qual atividades

menos dignas, como despejo de fezes no mar. Já as mulheres trabalhavam como costureiras, parteiras, empregadas domésticas, cozinheiras e prostitutas. (Lanna, 1996)

No ápice da campanha abolicionista, um número cada vez maior de negros chegava a Santos na esperança de encontrar trabalho, tornando um grande incômodo para os mais conservadores da época. O quilombo do Jabaquara foi considerado um escândalo subversivo pelas autoridades da Província de São Paulo.

Em 27 de fevereiro de 1886, uma lei municipal aboliu a escravidão sobre área de seus domínios. Dois anos mais tarde a Lei Áurea, de 13 de maio, encerrou com o sistema escravocrata no Brasil. Na intenção de se adaptar e sobreviver às novas condições impostas pelo comércio exterior, o mercado internacional pressionou o Brasil a reorganizar a sua estrutura de trabalho. O fato de ser a maior nação da América Latina e já inserido aos interesses capitalistas globais fizeram com que este rearranjo fosse mais lento que nos demais países escravocratas. O país tem o demérito de ter sido a última nação das Américas a abolir a escravidão.

O processo imigratório no século XIX, ainda sob a égide do escravismo, não estava mais vinculado a um projeto Imperial português para a formação de um quadro na economia e na administração local. Era resultado dos desequilíbrios provocados pela industrialização na Europa. Países como Espanha e Portugal estavam na periferia do novo modelo capitalista, pois já não eram mais as grandes nações do século XVI. Os portugueses que vieram para o Brasil foram, na sua maioria, a classe proletária que buscava o desejo de se enriquecer e retornar à pátria mãe. (Lanna, 1996)

Com o fim do tráfico negreiro, em 1850, e a perspectiva da abolição da escravatura, o governo Imperial elaborou uma política de incentivo à imigração onde os estrangeiros seriam custeados por um ano e meio, isentos de tributos e direitos, e ganhariam cabeças de gado. Após quatro anos, deveriam pagar à nação o valor investido, e os terrenos nos quais se estabeleceram passariam a ser de propriedade dos forâneos. Deste modo, os núcleos coloniais se desenvolveram na medida que a abolição dos escravos se definia e tinham como principal finalidade constituir um apoio à produção de café. Esta nova organização do trabalho levou tanto o poder público quanto o mercado a se apropriarem do território e a planejarem a mão de obra que se estabelecia. (Bernardini, 2006)

De acordo com Lanna (1996), a negação do passado escravocrata associado ao objetivo de se inserir na nova conjuntura econômica mundial fortaleceram os ideais de branqueamento da população, tornando os italianos o principal grupo do movimento migratório após os anos 1880. Este posicionamento de importação de mão de obra manteve a desterritorialização do plano de trabalho e permitiu que o capital antes envolvido no tráfico de escravos permanecesse nos circuitos do mercado internacional.

No chamado “Novo Imperialismo” do século XIX, para a reprodução e acúmulo de capital, constatou-se a necessidade de articulação do mercado internacional à produção dos gêneros primários nos países periféricos, promovendo obras de infraestruturas territoriais, como transporte público, ferrovias e portos, nos países periféricos. Para mais, o Brasil começava a estabelecer uma economia apoiada na cultura do café e na mão de obra imigrante, principalmente através da província de São Paulo. Santos, por ser o principal porto exportador desta mercadoria, passou a receber investimentos nestes sistemas modais, bem como desenvolver novas atividades econômicas urbanas, como os comissários, ensacadores, classificadores, torrefadores, provadores, carregadores e costureiras de sacaria, por exemplo.

O modelo de produção que se desenhava, por meio de intensificação da monocultura cafeeira e de mão de obra estrangeira, através da instalação dos primeiros núcleos de imigrantes no interior do Brasil, necessitou que a iniciativa privada e o poder público se apropriassem do território através de novos conhecimentos técnico-científicos. Com este objetivo, o Estado começou a conceber uma estrutura pública para fazer um rigoroso levantamento territorial, recorrendo aos chamados “engenheiros-geógrafos” para estabelecer uma cartografia que direcionasse a sua apropriação econômica como estratégia política (Bernardini, 2006).

A partir da segunda metade do século XIX, estes profissionais passaram a ter funções além das organizações militares, principalmente após a Lei de Terras, que organizou a propriedade privada no país, ambas promulgadas em 1850, permitindo a esta classe laboral a demarcação fundiária, bem como a construção de novos sistemas infraestruturais de circulação do Brasil. Posto isto, os engenheiros começaram a exercer funções vinculadas ao poder imperial que iam, desde as construções de obras ferroviárias e portuárias, até nos serviços urbanos de saneamento.

Tal qual no campo da engenharia, a implementação da Geografia no país envolveu a criação de órgãos técnico-administrativos, como o Instituto de Geografia e Estatística e o Conselho Nacional de Geografia. A independência do Brasil exigiu um projeto de nação que se fixava pela legitimação de datas e marcos históricos, e na consolidação das atividades agrícolas e agroindustriais no país. A geografia veio para contribuir com este pensamento, além de socializar novos valores entre as elites. (Pereira, 1997)

A abrangência dos resultados que ele esperava obter com esse planejamento também está colocada de forma explícita: geografia, topografia, itinerários, geologia, agricultura, com a representação dos centros de população e os estabelecimentos industriais e agrícolas de certa importância, os acidentes de superfície, as estradas de ferro e de rodagem, os cursos d'água, as minas etc. Tratava-se de um levantamento minucioso e exaustivo, com informações necessárias à tomada de decisões para a melhor condução da exploração das terras pelo Estado. (Bernardini, 2006, p. 38)

O então presidente da província de São Paulo, João Alfredo de Oliveira colocava que, ao traçar um paralelo entre a realidade nacional e a estadunidense sobre a questão do planejamento territorial para a promoção do desenvolvimento econômico do Estado, a geografia brasileira era influenciada pelo modelo dos "Geological Surveys" adotado nos Estados Unidos da América. No caso do Brasil, os interesses estavam voltados para a produção do café, já nos EUA os esforços estavam orientados a uma economia industrial em expansão. (Bernardini, 2006)

Para Bernardini (2006), é difícil identificar a influência do chamado "Geological Survey" nos projetos de políticas públicas implementados no país, mas nas questões técnicas de apropriação do território, a Comissão Geográfica Nacional explorou bastante a metodologia estadunidense, inclusive no futuro plano pioneiro para a cidade de Santos, estabelecido posteriormente pelo professor Estevam Fuertes. Esta sistemática também seria aplicada em outras ações sobre o território, tratadas de modo científico.

As transformações nas redes de infraestruturas urbanas se tornavam essenciais para a implementação efetiva do modo de produção capitalista. Por conseguinte, outros conhecimentos técnicos, afora a engenharia e a geografia, também se desenvolviam, como as ciências jurídicas. O Império começou a elaborar uma esfera legal atentando

em proporcionar a melhoria das relações de produção capitalista através de um Direito moderno, manifestado não por uma burocracia patrimonialista ou por uma elite tradicional, mas por uma emergente burguesia sob a liderança dos cafeicultores escravocratas do Sudeste. (Honorato, 1996)

Um Estado que se moldava na transição do escravismo colonial para um novo modelo de produção do trabalho deveria propor leis que permitissem a adequação da tríade latifúndio/escravidão/monocultura ao mercado internacional capitalista. Portanto, ainda que não existisse um projeto capitalista hegemônico na estrutura política, boa parte desta burguesia conseguiu transferir suas riquezas provenientes da agricultura para outras atividades econômicas em formação na sociedade brasileira da época, como serviços bancários, industriais e de comércio exterior.

A maioria das conquistas legais desta classe social se deu, também, por não entrarem em conflito com a uma elite ligada e monarquia brasileira. Assim, foi concebido uma base jurídica nacional coerente com os códigos mais avançados existente no capitalismo central e aos interesses das classes dominantes do período colonial.

Na metade do século XIX, a sociedade brasileira estava dividida, essencialmente, em duas grandes classes: uma ligada aos grandes proprietários de terras, escravocratas, compostas pelos tradicionais senhores de engenho de açúcar e pelos novos barões do café; e outra referente aos trabalhadores cativos, transformados em mercadoria e, por conseguinte, propriedade de outrem. Surgia nesta especial conjectura uma “burguesia de negócios”, ainda em formação, alicerçada a um padrão mercadológico colonial. Desta maneira, o Segundo Império se consolidou dentro de uma estrutura socioeconômica escravocrata em acelerado processo de desgaste.

À medida que a produção [colonial] entra em ritmo crescente, verifica-se a especialização entre a produção e o comércio, determinando a perda do controle do processo global por parte dos produtores. Através de agentes intermediários, a burguesia mercantil domina a produção captando para a circulação um fluxo constante de renda. Na exportação do açúcar, no fornecimento da mão de obra escrava, no equipamento e abastecimento dos engenhos, no custeio das safras e nos fretes, evidenciam-se as diferentes formas de subordinação dos produtores ao capital comercial e usurário. (Levy, 1979, p. 27)

Para a sua legitimação, a Monarquia brasileira transformou parte dos representantes da nova classe burguesa (comerciantes, banqueiros e industriais) em membros da nobreza, ocupando importantes cargos na administração pública. O fortalecimento da união entre o capital nacional e o capital estrangeiro aumentou a capacidade de acúmulo no setor de circulação, assim como a participação desta específica classe social na vida política. A compreensão em prolongar as relações do trabalho escravo se deu pela grande influência política dos escravocratas, na ânsia de conseguir reaver o capital investido nos cativos pós proibição do tráfico negreiro pela Inglaterra.

Mello (1988) observa que o Brasil teve, conseqüentemente, uma burguesia nacional concebida na passagem da monocultura escravocrata do café para o trabalho assalariado, assim como na transformação do produtor de café em investidor urbano-industrial

As primeiras infraestruturas territoriais surgiram devido ao acúmulo de capital interno na mão desta classe social, que se enriquecia da exploração das relações capitalistas e não mais da exploração do trabalho escravo. (Honorato, 1996)

As atividades pré-industriais foram estimuladas a partir da vinda da corte portuguesa ao Brasil. Após a independência, entidades como a Junta Comercial e o Ministério da Fazenda incentivaram as atividades manufatureiras por meio de isenção tributária e fomentos à importação de maquinário estrangeiro. Outra instituição capitalista que surgiu, neste período, foi a Bolsa de Valores do Rio de Janeiro, em 1850.

Num modelo de intervenção estatal em menor escala ao aplicado na Paris de Haussmann, o governo brasileiro tomou algumas medidas econômicas importantes no Segundo Reinado, como a mudança da política tarifária de importações, com o final do tratado livre-cambista assinado em 1827, para uma política protecionista alfandegária, a partir de 1844, levando insatisfação ao governo inglês, maior fornecedor de produtos industrializados ao Brasil. O objetivo era resolver o déficit público ao estimular o desenvolvimento industrial e a diversificação econômica brasileira. Os resultados obtidos com este modelo ficaram aquém do esperado, já que os produtos industrializados ingleses eram de melhor qualidade. Apesar disto, a industrialização no país começou a se intensificar durante a Guerra do Paraguai, entre 1865 e 1871, conjuntamente com os primeiros processos de urbanização.

Insatisfeito com a política alfandegária, a Inglaterra praticou outras medidas de pressão, como aumentar a fiscalização e punição ao tráfico negreiro, que já deveria ter acabado em 1827. Para conter o protesto britânico, o Brasil promoveu uma reforma monetária, em 1846, adotando o padrão-ouro para se adequar ao mercado internacional e facilitar a mobilidade global de capital.

Beauclair (1992) expõe que, a esta altura, o Brasil construía um conceito econômico original, ponderando medidas liberais e protecionistas, antes das ideologias internacionais aplicadas sobre o pensamento econômico. O país também já revelava a contraditória e interesseira face da tradicional elite brasileira, pois foi a mesma que promoveu tanto a conservadora Lei de Terras quanto as reformistas leis de proibição da comercialização de escravos e de alteração tarifária.

2.1.4. O aparato jurídico para a reprodução do capital

Neste cenário, a organização jurídica era primordial para que os investimentos nos sistemas de infraestruturas fossem realizados com segurança, fortalecendo o ideal de fluxo e acúmulo de capitais internos e externos, visto que havia um desinvestimento público causado por dívidas herdadas de Portugal com o processo de Independência do Brasil, com a Guerra do Paraguai e por novos tratados com a Inglaterra.

O ano de 1850 foi marcado por consideráveis alterações jurídicas e políticas no processo de transição que o Brasil passava pois, até então, somente se adequara ao capitalismo internacional (Levy, 1979). Foi a partir de então que o Direito brasileiro se estruturou, principalmente sobre a questão da propriedade, essencial na lógica capitalista de acumulação.

O desenvolvimento das atividades urbano-industriais na Corte e, em menor escala, nas demais províncias, em pleno auge do escravismo, exigia uma legislação moderna que atendesse aos reclamos dessa burguesia, definindo os limites e características da propriedade e do Estado. (Honorato, 1996, p. 230)

A primeira estruturação jurídica sobre o território deste período foi referente às áreas destinadas à modernização portuária, ainda na década de 30 do século XIX. A preocupação aqui foi permitir o usufruto das áreas litorâneas pelos concessionários, garantindo a recuperação do domínio pela União após fim de contrato ou, em casos específicos, para o uso de atividades militares ou questões econômicas.

Para isto, foi definida como uma faixa de terra de 33 metros de largura, contados a partir da linha do preamar médio registrado em 1831, constituída de terra firme, sobre a qual se pode desenvolver atividade produtiva, chamada de “terras de marinha” (Santos, 1985). Esta legislação é específica da organização jurídica brasileira e constituiu-se transformando o litoral em propriedade do Estado, concentrando todas as decisões sobre esta área no Executivo Central.

O Direito Concessional brasileiro surgiu após o estabelecimento da “terra de marinha”, para satisfazer as necessidades das forças produtivas e das relações de produção provenientes de uma burguesia que, cada vez mais, participava da estrutura de poder. Por conseguinte, o controle jurídico nada mais é que um outro disfarce do controle de uma classe.

Antes da elaboração de uma Lei Federal para os portos, um modelo concessional foi posto em prática pela Província de São Paulo para a implementação de uma rede ferroviária. Para que se estabelecesse a segurança jurídica e financeira necessária para investimentos forâneos, o prazo de exploração foi estipulado em noventa anos, instituindo também o monopólio dos serviços. Desta forma, o Império estimulava a entrada de capital, bem como o deslocamento dos investimentos internos, para a constituição de novas redes infraestruturais. Em 1856, o governo imperial conferia à São Paulo Railway Company, constituída em Londres, a concessão da linha férrea entre as cidades de Jundiaí e Santos. (Honorato, 1996)

Se para a implementação das ferrovias o modelo de concessão estava funcionando, o mesmo não se podia dizer sobre modernização dos portos brasileiros. As persistentes crises políticas, financeiras e administrativas, a incapacidade da burguesia nativa em aplicar grandes cifras em obras desta magnitude, os interesses dos donos de trapiches pela manutenção das atividades portuárias em seus domínios, e a falta de garantias para investimentos impossibilitaram as melhorias necessária para a implementação de um porto que atendessem à nova lógica econômica.

Por conseguinte, em 1869 é promulgado o Decreto-Lei nº 1746, que estabeleceu os regramentos de concessão portuária e condicionou todos os contratos à jurisprudência federal. Essencialmente centralizador e privatista, o documento revelou uma relação entre Estado e iniciativa privada única, até então, onde o poder público

abdicava de sua autoridade maior e se colocava na condição de participante de um contrato civil, na posição de contratante.

Este modelo de contrato está diretamente ligado ao pensamento do capitalismo liberal, onde ambas as partes pactuam a realização de algum compromisso ou a aquisição de um bem de forma espontânea e livre. Mesmo após a lei, várias tentativas de reformas nos portos não se efetivaram. Apesar da recente legislação, havia a necessidade de ajustes nos benefícios para a união de capitais na construção de um complexo portuário capitalista.

Desta maneira, os ajustes na lei vieram pela extensão do prazo de concessão para noventa anos, idêntico ao modelo ferroviário, correção nas tarifas dos serviços a serem cobrados pela contratada, criação de um fundo de amortização dos investimentos, com a garantia do governo imperial de resgatar a concessão no limite de dez anos, podendo desapropriar todo o patrimônio e benfeitorias investidos mediante indenização.

Entre as importantes leis elaboradas no período do Segundo Reinado, vale destacar também o Código Comercial, baseado no Código Napoleônico de 1804. Concebido devido ao expressivo aumento das atividades bancárias, comerciais e de transformação, permitiu que as atividades urbano-industriais recebessem capitais de outras áreas, inclusive do extinto tráfico negreiro. Por não interferir diretamente nos interesses dos cafeicultores, foi formulado de maneira mais conservadora.

Embora a maioria da modernização nos sistemas infraestruturais só tenha se efetivado no período republicano, como o portuário, por exemplo, toda a organização legal ocorreu no período imperial, permitindo que o Brasil se inserisse num novo modelo internacional econômico, deixando para trás o padrão colonial. Ademais, este arcabouço jurídico serviu para salvaguardar os diferentes interesses entre o capital externo e interno aplicados nestas redes, cada vez mais em conflito.

2.1.5. Os sistemas de redes de circulação

Para definir uma política de implementação da rede ferroviária, o Governo Imperial considerou a capacidade de integração nacional e crescimento econômico por meio da expansão cafeeira. Deste modo, todas as dificuldades nela envolvidas foram ajustadas em virtude dos interesses do capital primário, sob o argumento do interesse coletivo.

A construção da rede ferroviária, em detrimento das tropas de muares, levou ao colapso todo o antigo sistema de escoamento de mercadorias, fez surgir novas cidades submetidas a São Paulo, monopolizou no porto de Santos toda a atividade do planalto e ampliou o poder dos grupos de cafeicultores, ligando-os diretamente ao mercado internacional. A vitalidade santista começou a estar diretamente ligada a suas funções portuárias e comerciais. (Araújo Filho, 1969)

Em 1859 foi apresentado o projeto do traçado da nova ferrovia, ligando Jundiaí à cidade de Santos, que permitiria o transporte de toda a produção de café do interior paulista, com exceção do Vale do Paraíba. No ano seguinte, o Marquês de Monte Alegre, o Conselheiro José Antônio Pimenta Bueno (depois Marquês de São Vicente) e o Barão de Mauá fundaram, em Londres, a São Paulo Railway Company, aprovada por Decreto Imperial nº 2601, em 6 de junho de 1860, iniciando a construção em novembro de 1860. A empresa ganhou, por concessão de 1856, o direito de construção, uso e gozo por um prazo de noventa anos. Em 16 de fevereiro de 1867, a linha começou a operar integralmente, com 139 km de extensão (60 km de Jundiaí até São Paulo, e 79 km de São Paulo até Santos).

Saes (1981) coloca que, concomitantemente a potencialização do comércio do café, a implantação e expansão da rede ferroviária permitiu também o deslocamento de pessoas, facilitando as elites de realizarem seus negócios em Santos e residirem em São Paulo, afastando, assim, os riscos de morte proporcionados pelas epidemias.

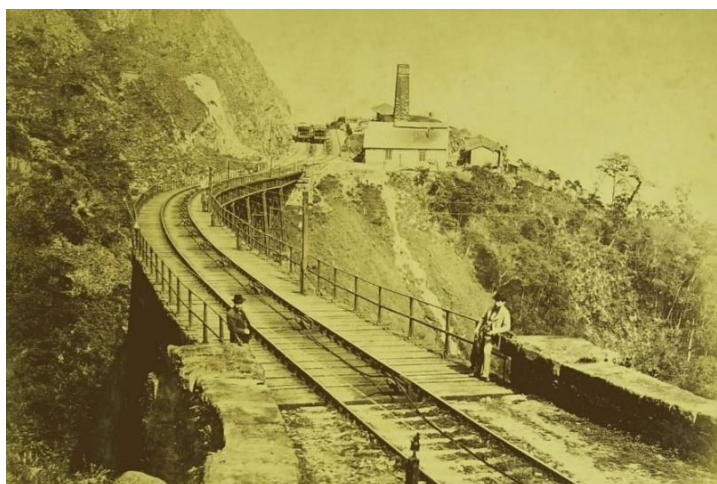
Para Lanna (1996), a estrada de ferro trouxe novas dinâmicas geográficas ao território santista, pois agilizou todos os trâmites ligados ao comércio de café, possibilitou novos empregos que serviram de atração de mão de obra, e alterou o tecido urbano ao se juntar ao porto, tornando esta área da cidade essencialmente comercial.

Figura 4 - Assentamento de trilhos da São Paulo Railway no Porto do Consulado, em Santos



Fonte: Ferrez, M. (s./d.). Álbuns de Fotografia/Brasil 1870-82, foto 10/37. In: Acervo da Biblioteca Mário de Andrade. São Paulo. Adquirido através do jornal eletrônico Novo Milênio.

Figura 5 - Estrada de Ferro São Paulo Railway na Serra do Mar



Fonte: Ferrez, M. (s./d.). Álbuns de Fotografia/Brasil 1870-82, foto 23/37. In: Acervo da Biblioteca Mário de Andrade. São Paulo. Adquirido através do jornal eletrônico Novo Milênio.

A criação do binômio São Paulo-Santos produziu um efetivo declínio aos demais portos litorâneos. Santos começava a perder aquela modesta aparência da maioria das cidades coloniais brasileiras (Gitahy, 1992). Esta configuração fez com que Santos se tornasse um lugar de passagem, e não um local para se residir. Esta fluidez foi um dos grandes desafios na virada do século XIX para o XX.

Com o aumento das exportações, a cidade se tornou o centro de atuação do governo Imperial na segunda metade do século XIX. Neste cenário, o governo concedeu o direito de modernização e exploração do porto santista, em 1870 e por um prazo de noventa anos, ao Conde Estrela e a Francisco Pertence, concessão esta caducada

posteriormente devido a inoperância dos concessionários. A Associação Comercial de Santos pressionava as autoridades que, a mando do Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas, contrataram, em 1879, o engenheiro William Milnor Roberts para elaborar um projeto de modernização portuária. Este projeto, entretanto, não atraiu o capital necessário para ser investido, já que as obras necessitariam de grande aporte financeiro (Bernardini, 2006). Três anos depois, um novo direito de uso foi permitido, desta vez à Província de São Paulo, que também nada executou.

Um grande problema neste momento era a contratação de mão de obra, já que a insalubridade e as epidemias chegavam a níveis alarmantes. Conforme edição do *Jornal do Comércio*, de 3 de janeiro de 1896, os trabalhadores, tanto os nacionais quanto os estrangeiros, optavam por tentar a sorte em outras cidades do interior paulista.

Diante da urgência para as obras portuárias, o governo publicou novos editais de concorrência. Com o advento legal da monopolização dos serviços, a condição necessária estava estabelecida para atrair investidores, já que tal empreendimento demandaria grande aporte monetário. As maiores fortunas do País se uniram na capital brasileira (então a cidade do Rio de Janeiro), formando o grupo Gaffrée, Guinle & Cia., e venceram a concorrência do ano de 1888.

As dificuldades para a execução da obra se mostraram maiores que o esperado pois, além das questões de saúde pública, a quantidade de material a ser retirado para se construir a amurada foram maiores que as determinadas no projeto. Tendo em vista esta situação, a Companhia Docas conseguiu utilizar o benefício estipulado na Lei nº1746/1869, citada anteriormente, e amplia a concessão de trinta e nove anos para noventa anos e, como contrapartida, estender-se-ia a construção do novo cais, passando de 866 metros para 1832 metros (Gitahy, 1992). Ademais, o contrato estabeleceu a construção de linhas férreas para serviços de guindastes e vagões de carga e novos armazéns para estocagem de produtos.

Assim, o primeiro trecho modernizado foi entregue em 1892, ocasionando uma nova configuração espacial. O porto começava a crescer se fechando para a cidade, controlando o acesso de pessoas e mercadorias e, principalmente, excluindo a elite local da vantajosa atividade portuária, representada pela Associação Comercial. (*Diário de Santos*, 1893)

Figura 6 - Porto Moderno de Santos em 1902



Fonte: Foto originalmente publicada no Jornal do Brasil (1902, janeiro). Adquirida através do jornal eletrônico Novo Milênio.

O conceito de circulação começava a ser aplicado com a construção da ferrovia e do porto. Outra área que também se desenvolvia foi a rede de serviços urbanos. Em 1864, Santos começou a ganhar vitalidade com a instituição de novos meios de locomoção. A cidade foi a primeira do país a ter um sistema de transporte de cargas por tram-road, nome original do bonde, ainda puxados por tração animal (muars ou burros), serviço este prestado pela empresa Serviço Regular de Bondes, estabelecida por sociedade de cotas, de propriedade de Luis Massoja.

Figura 7 - Bonde com tração animal no Largo do Rosário - Final do século XIX



Fonte: Foto publicada em Revista Poliantéia Vicentina (1982). Adquirida através do jornal eletrônico Novo Milênio

No decênio de 1870, ricos empresários obtiveram concessões isoladas para a prestação de serviços em transporte público. Em 1870, Domingos Moutinho constituiu a Companhia de Melhoramentos de Santos para prestar serviços de transporte público,

água e iluminação pública, por 50 anos, por meio de concessão provincial. Três anos depois, Jacob Emerich e Enrique Ablas obtiveram o direito para fazer a ligação entre Santos e São Vicente. Em 1887, outro direito de exploração foi concedido à Mathias Casimiro Alberto Costa e João Éboli.

Ainda em 1881, o Governo Imperial concedeu a alguns investidores ingleses a permissão para explorar os serviços urbanos no país que, assim, fundaram a The City of Santos Improvements Company Ltd., no Canadá. Um mês após a autorização para operação, esta empresa incorporou a Companhia de Melhoramentos de Santos, obtendo também o direito sobre os demais serviços urbanos que cabiam à empresa local, como o abastecimento de água.

O fato é que essa concessão representou um dos primeiros passos para a modernização da cidade, que não contava com distribuição adequada de água até então. Desde os primórdios da ocupação, a cidade se servia de fontes e mananciais poucos numerosos, adquirindo água de vendedores ambulantes que levavam a água em pipas sobre carros de bois. As fontes e bicas existentes ficavam dentro da cidade, mas distantes de alguns núcleos. A Companhia Melhoramentos de Santos foi a primeira a instalar a canalização de água e a fornecer iluminação pública a gás. O serviço de abastecimento de água iniciou-se com a instalação de encanamentos na área central e chafarizes nos principais pontos para o uso público geral. Os mananciais utilizados eram alguns rios próximos e as nascentes existentes nos morros. (Santos, 1986, p. 42)

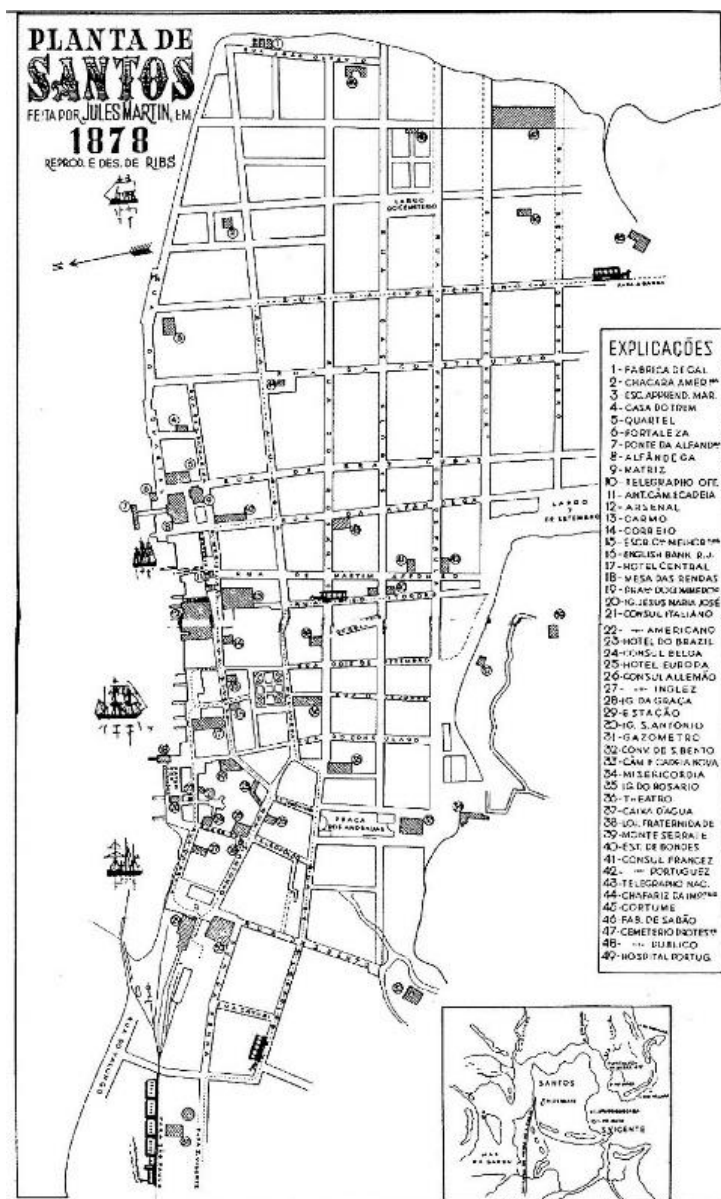
O início da estruturação dos serviços públicos pela Companhia City e a implantação da estação ferroviária no bairro do Valongo reorientaram o crescimento da cidade. Até então, a praia não tinha relação com a cidade. O transporte público por bondes dividiu Santos em três partes: a zona urbana, que concentrava o antigo núcleo de ocupação; a zona suburbana, localizada entre as recém-abertas avenidas Conselheiro Nébias e Ana Costa; e a zona da orla.

Os primeiros limites da antiga cidade colonial rompidos pelo novo tecido urbano ocorreram dentro da chamada zona urbana, nos bairros do Centro, Valongo e, em seguida, Paquetá. Esta área de expansão foi ocupada, num primeiro momento, por pessoas mais abastadas que, rapidamente, viram suas residências espaçosas se transformarem em habitações coletivas para trabalhadores portuários. Além da área

central, novos bairros se consolidavam, já em zona suburbana, como a Vila Macuco, Vila Mathias e Gonzaga.

As primeiras demolições também ocorreram neste período. Com o argumento de melhorar a circulação de pessoas e veículos, um plano urbano em malha xadrez foi posto em prática no local de fundação da cidade, o Outeiro de Santa Catarina. Posteriormente, outros símbolos do colonialismo, como a igreja Matriz, também vieram abaixo. A maioria destes lugares não era e nem se transformou em local de trânsito intenso.

Figura 8 - Planta de Santos em 1878, de Jules Martin.



Fonte: Publicado originalmente em Rodrigues, O. (1980). Adquirido através do jornal eletrônico Novo Milênio.

Nesta ocasião, a cidade tinha duas largas avenidas, a Conselheiro Nébias, construída em 1870, e a Ana Costa, que indicavam os caminhos dos fluxos motorizados e os lugares de expansão da cidade. “Não era possível nem desejável ignorá-las. Mas romper com os limites e marcos da cidade colonial era ‘imperiosidade do progresso’.” (Lanna, 1996, pg. 92)

2.1.6. A transição da monarquia para a república

A transição da Monarquia para a República, no final do século XIX, gerou expectativas por parte das classes antes excluídas e, sobretudo, para a nova burguesia que surgia e aspirava por maior participação nas decisões políticas e econômicas. Na capital do Brasil, o Rio de Janeiro, a população mais pobre, especialmente os negros, não aderiu ao movimento republicano, pois atribuíram ao regime monárquico a Abolição da Escravatura. Já em São Paulo e Santos, cidades ligadas ao comércio do café, o engajamento foi mais significativo. (Carvalho, 1997)

A consolidação da economia cafeeira e o início da modernização das redes de infraestruturas territoriais reformularam toda a estrutura do comércio exterior no país, porém não propiciou prosperidade para todas as relações de trabalho envolvidas neste processo, incluindo os recentes ex-cativos. A modernização dos meios de produção e dos sistemas de circulação monopolizaram e excluíram da dinâmica urbana local antigos ofícios, principalmente aqueles ligados à armazenagem e deslocamento de mercadoria. (Santos & Barrocas, 2015)

Os investimentos nestas redes proporcionaram uma acumulação de capital que posteriormente, com a evolução da política monetária brasileira, foram deslocados para outras áreas, em especial nas infraestruturas urbanas, incentivados também pela política protecionista adotada pelo Império.

Bernardini (2006) coloca que, se o Estado foi o responsável pela construção das redes infraestruturais de circulação na monarquia, foi no período republicano que o poder público assumiu a gerência das políticas urbanas, reestruturando o aparato governamental para executar as devidas obras nas cidades. Oliveira (1997) complementa que, até a Proclamação da República, houve um desenvolvimento do planejamento territorial brasileiro a partir de uma planificação agrária para depois

acontecer um projeto urbano fundamentado nos conceitos sanitários e estéticos, ambos moldados para uma dominação política e econômica da elite.

O aumento das exportações de café e das importações de produtos ingleses industrializados propiciou o interesse no urbanismo e formou uma cultura nacional apoiada no eurocentrismo. Após a segunda Revolução Industrial, houve uma clara disposição à globalização dos hábitos, passando pelo fortalecimento de um mercado de consumo de massas e de novas tecnologias.

Santos, por estar no centro das transformações dos meios de produção nacional, não atravessou incólume por este período, liderando um processo primordial de mudanças nos sistemas de fluxos, nas redes infraestruturais urbanas e na configuração habitacional, consolidando um modelo de capitalismo mundial em território nacional. Também passou a sofrer as consequências das distorções provocadas pelo liberalismo econômico.

Com o fim do tráfico negreiro e, em seguida, da escravidão, uma quantidade cada vez maior de imigrantes subvencionados chegava ao Brasil para trabalhar nas atividades agrícolas e algumas atividades urbanas que se desenvolviam. A demanda na cidade por trabalhadores colaborou para o aumento da insalubridade e, por conseguinte, das epidemias que começavam a chegar ao interior da Província conduzidas pela estrada de ferro, ameaçando a prosperidade proporcionada pela cafeicultura. (Lanna, 1996)

A fluidez do modelo econômico já podia ser observada nos exemplos de concessão, pois os serviços públicos, o comércio de importação e o controle alfandegário não possuíam bases locais. O transporte urbano e a rede de abastecimento de água e iluminação pública estava nas mãos da canadense City of Santos Improvement Company Ltd., o transporte ferroviário estava sob concessão da inglesa San Paulo Railway Company, e as atividades portuárias sob controle da Gaffrée & Guinle, com sede na então capital federal, o Rio de Janeiro. (Lanna, 1996)

No final do século XIX, esperava-se também que este progresso pudesse proporcionar melhorias nas condições santista, mas o que se viu, além do supracitado, foi uma disputa de interesses entre a elite santista, a nova burguesia nacional e o capital estrangeiro.

2.2. Santos bacteriológica: a reformulação da economia e seus efeitos sobre o território

2.2.1. O estabelecimento da república e a estruturação das redes urbanas

Na transição do trabalho escravo para o trabalho livre, a consolidação da economia cafeeira proporcionou algumas alterações econômicas e territoriais, como o enorme volume comercial e a conseqüente reestruturação dos meios de produção; o estabelecimento do capital internacional nas atividades urbanas; os monopólios das atividades infraestruturais; e o fortalecimento da conexão junto ao planalto paulista.

Para conseguir uma maior penetração nas decisões políticas, a burguesia cafeeira participou ativamente do movimento republicano. Carvalho (1997) coloca que, na capital federal, o Rio de Janeiro, o setor mais pobre da população, principalmente os negros, não aderiu ao novo regime político, já em São Paulo e Santos a adesão foi maior. Centro abolicionista e republicano, a cidade de Santos engajou-se ativamente pelas reformas políticas do final do século XIX.

Apoiado pelos cafeicultores paulistas, parte considerável dos militares e membros da classe média, Marechal Deodoro da Fonseca proclamou a República em 15 de novembro de 1889. Nos primeiros anos do novo regime, algumas tentativas de golpe e um centralismo administrativo instabilizaram a República impedindo a instituição de um projeto de poder da nova elite cafeeira.

Com a queda de Deodoro, o Marechal Floriano Peixoto assumiu o país e promoveu as desejadas alterações na administração pública. A classe burguesa articulou-se criando o Partido Republicano Federal, com a finalidade de eleger civis no poder e retirar da cena política os militares. Apesar da reestruturação política, não mais que 3% da população podia votar. “As eleições, durante a Primeira República, eram completamente manipuladas através de fraude e violência, sendo decididas pelos coronéis rurais e urbanos.” (Gitahy, 1992, p. 40)

O novo governo buscou, entre outras coisas, adequar a legislação para permitir o deslocamento do excedente de capital para as diversas áreas de atividades urbanas, dentre elas as bancárias e as redes de infraestruturas. Para isto, montou e readequou órgãos e repartições públicas. Oliveira (1997) e Costa (2001) constatam que a apropriação do território paulista não foi apenas para uma melhoria nos sistemas de

rede, mas também para uma lógica de acumulação de capital. Perissinoto (1994) complementa expondo que a hegemonia dos representantes do capital paulista no poder propiciou investimentos no desenvolvimento de políticas urbanas.

Assim, o poder público estadual reformulou a estrutura governamental para interferir, de fato, nas políticas urbanas, realizando as necessárias obras nas cidades. Contudo, estas intervenções normalmente eram autoritárias e centralizadoras, devendo sempre atender os interesses dos governos federal e estaduais, que ocasionavam atritos políticos com as elites locais. (Bernardini, 2006)

Parece que a emergência da República trazia uma sensação de receio aos novos mecanismos liberais que se propunha introduzir. Os estados procuravam fortalecer suas bases de decisão, tendo de considerar as manifestações locais de poder de forma a possibilitar o pleno funcionamento do sistema, sem, no entanto, perder o controle da situação. Os municípios, por sua vez, passariam a conviver com campos de decisão antes negados pelo governo monárquico altamente centralizador. As incongruências nas relações entre estado e município e as sobreposições de competências traduziam naturalmente os meandros através dos quais foi se definindo o relacionamento político entre essas duas esferas de poder. (Bernardini, 2006, p. 22)

Uma nova legislação estadual, Lei nº 1.038/1906, permitiu que as Câmaras Municipais exercessem conjuntamente as funções de executivo e legislativo, pela primeira vez, possibilitando a criação de projetos, gerenciamento de recursos e orçamentos. Porém, esta mesma lei abria uma exceção para as cidades que formavam a tríade produção/comercialização e distribuição/exportação, Campinas, São Paulo e Santos. Estas três cidades deveriam proporcionar o pleno desenvolvimento produtivo do Estado, demandando uma organização política adequada ao projeto da elite cafeeira.

No caso de Santos, além da interferência política, a questão dos recursos orçamentários também foi motivo de conflitos entre as esferas de poder. Além da revogação da lei que permitia que o município ficasse com a verba arrecadada com o imposto sobre a exportação de café, em 1894, Santos, São Paulo e Campinas ficaram sem a arrecadação do Imposto Predial Urbano e o Imposto sobre Indústria e Profissões, com a justificativa que essas três cidades já recebiam investimentos do estado para o serviço de iluminação pública, o qual era de responsabilidade municipal (Telarolli, 1981).

O principal motivo da interferência estadual em Santos foi imobilizar a atuação municipal nos serviços de urbanização, já que era de interesse do grande capital cafeeiro, ligado ao governo do estado de São Paulo, executar estas obras.

No início do período republicano, o grande capital interferia em Santos também via Governo Federal. Foi através da articulação entre a burguesia e o Executivo Central que se possibilitou a construção de um complexo portuário moderno. Este novo modelo capitalista tinha na reestruturação do porto seu principal objetivo, pois Santos se tornava a porta de saída do principal produto brasileiro, o café, para o mercado externo, como também era a porta de entrada para produtos industrializados vindos dos países centrais. Por conseguinte, o modelo portuário colonial, não integrado aos demais sistemas de transporte, tornava-se inviável.

Através do estabelecimento de um direito concessional no país, parte do patrimônio público (pertencente à sociedade) foi transformado em patrimônio estatal (propriedade do Estado), centralizando na União todo o processo decisório. Portanto, para fortalecer a articulação entre empresa e Estado, a Companhia Docas de Santos, nome adotado pela empresa de Cândido Gaffreé e Eduardo Guinle, estabeleceu-se no Rio de Janeiro, revelando assim uma das características do liberalismo econômico: a desterritorialização do capital. (Honorato, 1996)

A articulação com o Estado pela Companhia Docas tinha como objetivo a monopolização das atividades portuárias. A principal justificativa era evitar a evasão fiscal e diminuir os custos de embarque e desembarque de mercadorias. Os conflitos com a elite local se tornaram cada vez mais intensos neste período de transição.

Outros objetivos das articulações políticas entre a Docas e o Executivo Central eram conseguir isenções fiscais em todas as esferas de poder, negociar os prazos de entregas das obras, bem como a não punição, caso os termos contratuais não fossem cumpridos, já que os modelos de concessões estipulavam o pagamento de vultosas multas ou a caducidade do contrato. Hélio Lobo, principal historiador da Docas, relata um discurso proferido na época, no Congresso Nacional:

A crise commercial, a febre amarela, a dificuldade em obter trabalhadores, o fundo lodoso do canal, a enorme lage existente em certa parte delle, os embargos judiciaes de pretensos posseiros, tudo isso constituía poderosos elementos de prova. Mas a maior estava na construcção da obra, sem nada pesar

aos cofres da Nação, num esforço de perseverança, que não teria igual no paiz. (Lobo, 1936, p. 52; apud Honorato, 1996, p. 72)

Entre os conflitos travados pela Companhia Docas de Santos pelo monopólio das atividades portuárias, o principal deles foi com a São Paulo Railway, já que ambas exerciam funções de embarque/desembarque e circulação de mercadoria na área do porto. Com a observação de racionalizar o sistema de produção, o Estado negociou com os representantes de ambas as empresas seus respectivos limites e áreas de atuação, integrando os serviços ferroviário e portuário. Com este acordo, ficou praticamente impossível que os donos dos trapiches, dos armazéns, os carroceiros e demais setores portuários locais sobrevivessem.

A inauguração, em janeiro de 1892, dos primeiros 260 metros de trecho moderno do porto, não conseguiu diminuir a crise de escoamento de mercadorias. Gaffré e Guinle sensibilizaram o Executivo Central a ampliar a área concessionada em mais 2.848 metros, até a localização do Outeirinhos, alcançando o total de 4.720 metros. Na época, era a única área possível de ser transformada em espaço portuário.

Ao longo das duas primeiras décadas do regime republicano, Cândido Gaffré e Eduardo Guinle expandiram seus serviços para outros estados, constituindo empresas de telefonia, transporte público e energia elétrica na Bahia, e empresa de importação de produtos industrializados no Rio de Janeiro.

Em Santos, a Companhia Docas ampliou o serviço de armazenagem para 40 armazéns, adquiriu negócios na comercialização de café, reforma naval e, em especial, construiu uma Usina Hidrelétrica, cujo objetivo inicial foi fornecer energia elétrica para as atividades portuárias, sempre tendo como benefícios isenções fiscais e vantagens em desapropriações de terrenos de seu interesse. Em 1908, conseguiu do governo federal comercializar o excedente de energia elétrica para a City of Santos Improvements Co., concessionária de serviços urbanos. No ano seguinte, Gaffré e Guinle constituíram a Companhia Brasileira de Energia Elétrica e incorporaram a Usina de Itatinga ao patrimônio da empresa. Ainda hoje ela fornece o excedente para o município de Bertoga. (Araújo & Pereira, 2007)

Quadro 1 - Movimentação no porto de Santos entre os anos de 1892 e 1901.

MOVIMENTAÇÃO NO PORTO DE SANTOS		
Ano	Movimento (ton)	Crescimento (%)
1892-1893	177355,9	-
1894	272813,3	53,82%
1895	471419,8	72,80%
1896	604580,4	28,25%
1897	744089,4	23,08%
1898	890103,5	19,62%
1899	899078,5	1,01%
1900	716912,2	-20,26%
1901	1114700,3	55,49%
1892-1901		528,51%

Fonte: Elaboração própria com dados originais do Relatório da Cia. Docas de Santos, de 1901, apresentados em: Honorato, C. T. (1996).

O crescimento expressivo na movimentação do porto de Santos foi concomitante ao processo de modernização e monopolização das atividades portuárias, conforme tabela acima. Em alguns anos específicos, houve uma queda na movimentação devido às epidemias que ainda assolavam o município. Neste mesmo período, a Gaffreé e Guinle atingiu arrecadação maior que todos os estados brasileiros, com exceção do Distrito Federal (Rio de Janeiro) e São Paulo. (Honorato, 1996)

As epidemias não atrapalhavam somente a movimentação no porto, mas o cotidiano da cidade de Santos. Entre 1891 e 1896, observou-se um aumento significativo no contágio e mortes por febre amarela e varíola. Coincidiu para isto o péssimo serviço prestado pela Cia. City no abastecimento de água e pela Companhia de Melhoramentos na coleta de esgoto sanitário. Para estas empresas interessava obter os maiores lucros investindo o mínimo possível.

Em 1895, o engenheiro sanitário Estevam Fuertes, contratado pela Comissão de Saneamento estadual, entregou um relatório completo abordando o problema que representava os serviços de água e esgoto. Todavia, não culpava diretamente a Cia. City, empresa contratada pelo estado, pelos serviços executados e sim responsabilizava a municipalidade. Este posicionamento revelava o conflito entre os poderes estadual e municipal, tal qual os interesses da burguesia cafeeira e da elite local, pesando sobre os cidadãos santistas as consequências das epidemias.

Até 1896, o governo estadual fez intervenções pontuais, ajustou leis e reestruturou a Comissão de Saneamento. Além disto, iniciou os trâmites para a revogação do contrato dos serviços de esgotos com a Companhia de Melhoramentos de Santos e a renegociação do contrato com a Companhia City, a pedido desta.

Bernardini (2006) coloca que, em 1897, depois de muita pressão da administração municipal, um novo contrato foi assinado com a City, exigindo que a empresa abastecesse a cidade inteira, inclusive seus arrabaldes, com boa pressão e água potável. Nota-se que, não por acaso, ao obrigar a implantação da rede de água para uma área ainda não habitada, acabou por orientar o crescimento da cidade. Em contrapartida, uma série de benefícios foi concedido a City, como o monopólio dos serviços, assim como a permissão de cobranças de taxas indevidas, ajustadas pela flutuação do câmbio.

A ideia de expansão urbana estava inserida no contrato, (...) indicavam uma aplicação direta do planejamento exposto por Fuertes. Demonstravam que o governo passava a aplicar o planejamento de fato, considerando os cenários futuros para a cidade que crescia. (Bernardini, 2006, p. 208)

Para a administração estadual, a renovação do contrato com a Cia. City e a encampação dos serviços de esgoto foram essenciais para a melhora na prestação dos serviços e em alguns índices epidemiológicos. Neste mesmo ano, um novo projeto foi aprovado e as obras iniciadas. Nos anos seguintes, segundo relatório apresentado na Comissão de Saneamento, nenhuma reclamação foi registrada.

Quadro 2 - Evolução do número de ligações em Santos entre 1900 e 1909.

QUADRO EVOLUTIVO - NÚMERO DE LIGAÇÕES DE ÁGUA EM SANTOS		
Ano	Número de Ligações	Total de Prédios Ligados
1900	174	4830
1901	116	4946
1902	97	5043
1903	89	5132
1904	321	5463
1905	185	5638
1906	140	5778
1907	-	-
1908	178	-
1909	264	-

Fonte: Bernardini, S. P. (2006). p. 210. Elaborada com dados da Prefeitura Municipal de Santos.

2.2.2. Sociedade e trabalho no início do período republicano

Abolida a escravidão, em maio de 1888, o país teve a necessidade de reestruturar o modelo de trabalho. Dentre as soluções, a incorporação dos ex-cativos, dos brasileiros pobres de outras localidades e de imigrantes à força de trabalho foram as principais soluções adotadas. (Lanna, 1996)

Com o fim do regime monárquico, o processo imigratório, antes associado ao projeto imperial português, passou a ser produto das distorções provocadas pelo capitalismo nos países periféricos da Europa Ocidental. Estes europeus vieram fugidos da proletarização em seus países de origem e aspiraram, no Brasil, o sonho de enriquecerem e retornarem à pátria-mãe.

Quadro 3 - Nacionalidade de estrangeiros em Santos em 1913.

NACIONALIDADE DE ESTRANGEIROS EM SANTOS - 1913						
Nacionalidade	População Urbana			Total População Estrangeira		
	homem	mulher	total	homem	mulher	total
Alemanha	344	267	611	389	314	703
Áustria-Hungria	111	85	196	140	106	246
Argentina	56	71	127	67	77	144
Bélgica	67	11	78	68	12	80
Chile	7	1	8	7	3	10
Espanha	4033	3043	7076	4828	3515	8343
E.U.A.	226	43	269	227	46	273
França	130	115	245	144	122	266
Holanda	23	15	38	46	30	76
Inglaterra	683	95	778	704	112	816
Itália	1852	1348	3200	2066	1488	3554
Japão	358	285	643	364	287	651
Paraguai	6	3	9	7	3	10
Portugal	12090	6766	18856	14986	8069	23055
Rússia	80	115	195	83	120	203
Suíça	25	15	40	36	23	59
Turquia	572	307	879	602	309	911
Uruguai	13	15	28	14	17	31
Africanos em geral	8	3	11	8	4	12
Americanos em geral	18	5	23	20	7	27
Asiáticos em geral	31	3	34	31	3	34
Europeus em geral	189	62	251	202	72	274
Nacionalidade ignorada	11	6	17	16	8	24
Total	20933	12679	33612	25055	14747	39802

Fonte: Lanna, A. L. D. (1996). p. 170. Elaborada com dados do censo municipal de 1913, p. 17.

O contexto internacional associado a um ideal de “clareamento” populacional fez dos italianos o grupo preferido de imigrantes para trabalhar na lavoura, a partir dos anos 1880. Em Santos, os espanhóis e, sobretudo, os portugueses oriundos da ilha da madeira eram maioria e, sem o subsídio do governo, foram trabalhar nas atividades urbanas, principalmente nas obras do porto.

Já o regime de migração era exíguo e recente no estado de São Paulo do final do século XIX, oriundos especialmente do Nordeste. O menor número é explicado pela oposição que as elites regionais colocavam neste procedimento, alegando desleal concorrência nos valores dos salários. Porém, juridicamente, nada impedia que estes homens menos abastados e livres pudessem se deslocar para regiões mais ricas do país. Com o tempo e mediante ações legais e repressivas, os migrantes conseguiram se juntar aos demais trabalhadores imigrantes e ex-escravos do campo e das grandes cidades paulistas.

Tanto os estrangeiros quanto os nacionais passavam por extrema dificuldades ao desembarcarem no porto de Santos. Havia recomendação para que estes trabalhadores nem pernoitassem na cidade devido a insalubridade local, principalmente os imigrantes. A preocupação com as epidemias e a dispersão antes de assinarem contrato com os fazendeiros do interior paulistas fizeram, inclusive, com que a construção da primeira Hospedaria dos Imigrantes, centro de distribuição de mão de obra, fosse executada na cidade de São Paulo. (Lanna, 1996)

Com os negros, o acesso ao mercado de trabalho e a própria sociedade foi mais complexo. A abolição deveria representar uma reforma social mais ampla do que simplesmente libertarem os escravos, mas não foi esta a percepção e a conduta da maioria dos brasileiros, inclusive por parte dos grupos abolicionistas, que se desfizeram com a extinção da escravidão. Numa sociedade elitista, que transformava para não mudar, não se criou nenhum instrumento que permitisse a inclusão dos negros na sociedade livre.

A questão da democratização e da efetiva inclusão do ex-cativo na sociedade brasileira implicava reformas na educação, na participação política e, sem dúvida, nos mecanismos de acesso à terra. É claro que nenhum destes elementos configurou-se como realidade no pós-1888. Não só não foram criados mecanismos de acesso à terra, como os que tinham com ela alguma relação se viram permanentemente espoliados dos seus direitos, por meios violentos e respaldados pelas autoridades policiais. O acesso à política continuou restrito a uns tantos proprietários e, apesar do crescimento da rede de ensino nas cidades durante a República, a educação não foi um direito garantido à população. (Lanna, 1996, p.68)

Em Santos, pouca coisa foi diferente, pois a única vantagem proporcionada aos negros foi a enorme demanda de mão de obra que a cidade necessitava para suas obras, tornando-os parte da solução para o problema do trabalho. Nem o acesso à terra do antigo quilombo do Jabaquara lhes foi garantido. Sob a perspectiva dos dirigentes e com o decorrer dos anos, os ex-cativos se uniram aos trabalhadores estrangeiros e nacionais mais desqualificados no grupo de vadios e perigosos, conduzindo-os a simples caso de polícia.

A construção da nova cidade permitiu que a classe dominante, mais articulada, construísse no trabalhador pobre o estereótipo de vagabundo. A mobilidade e a fluidez dos vínculos pessoais e trabalhistas, características deste período, impediram a conscientização da própria miséria.

As intervenções técnico-científicas adotadas no final do século XIX, tal qual o higienismo, agiram nesta classe como forma de controle e repressão. Contudo, a tensão entre este grupo de “estranho” (nacionais, estrangeiros e negros) e, posteriormente, entre a classe trabalhadora e o patronato, permitiu o estabelecimento de forte solidariedade e identidade sociocultural para esta população.

A estruturação do porto de Santos fez da cidade um elo de ligação de diferentes interesses, rompendo os limites geográficos. A liquidez do momento permitiu um constante fluxo de mercadorias, pessoas e ideias. Santos destacou-se como centro dos ideais da independência, tal qual como centro abolicionista e republicano, proporcionando a abertura de um local de discussão para todas as classes sociais. Assim surgiram a imprensa, os comícios, as ações coletivas e as greves. (Gitahy, 1992)

O trânsito cada vez maior de mercadorias, as obras de modernização do porto e as péssimas condições de trabalho e sanitárias faziam dos trabalhadores diretos e indiretos da Companhia Docas a personificação da classe operária santista. O porto foi um dos principais locais onde os negros conseguiram trabalho. Com a chegada dos migrantes e imigrantes, os empregadores se utilizaram desta diferença sociocultural para fragmentar a organização sindical que, mesmo com as condições de serviço cada vez piores, não impediu a união dos trabalhadores, deflagrando em território portuário e santista a “eterna luta de classes”.

Nota-se no próprio movimento operário uma tendência à organização local, que procura unir os diferentes grupos ocupacionais, transpondo as diferenças

materiais e culturais do dia a dia em cada um destes, em nome de uma "irmandade internacional dos explorados", na linguagem anarco-sindicalista que predomina na época. (Gitahy, 1992, pp.19-20)

Gitahy (1992) expõe que a classe operária começou a ser notada no país com o surgimento das primeiras greves, ainda nos anos 1880. Em Santos, durante esta época, trabalhadores da construção civil e principalmente do porto, também se organizavam exigindo melhores salários e estabilidade. A Companhia Docas, em contrapartida, utilizava-se da flexibilização na contratação da mão de obra, procedimento chamado de "free call" (Inglaterra), "shape up" (Estados Unidos), ou "parede" (Brasil), para manter constantemente um exército de reserva. Por conseguinte, a Docas, que praticamente era o coração da cidade, adquiria enorme antipatia da população santista.

A arrogância da Companhia Docas e suas evidentes intenções de monopolizar todo e qualquer serviço portuário acabam também por facilitar os laços entre os diversos trabalhadores do Porto que participam de diferentes processos de trabalho, fazem diferentes horários, ganham diferentes salários. Esta disposição de ultrapassar a pulverização característica do trabalho portuário teria, no entanto, que transcender os momentos de greve. As dificuldades em criar canais de negociação, de coordenar a ação dos diferentes grupos ocupacionais, tudo parece apontar a estes trabalhadores, após a derrota da greve de 1897, que seria difícil levar mais longe suas lutas sem a criação de uma organização operária. É isto que vai ocorrer no início do século, já em um outro momento político. (Gitahy, 1992, p.84)

Outra dificuldade inicial na organização do trabalho em Santos foi a questão racial. A "divisão dos trabalhadores por raça" também foi usada pelos patrões como meio de desestabilizar a classe operária. Com a dificuldade no acesso ao emprego, os negros, auxiliados por Quintino de Lacerda, antigo líder do Quilombo do Jabaquara, conseguiam trabalho ao "furar" as greves.

Quintino de Lacerda foi o elo entre empregadores e ex-escravos, num momento em que a ascensão social dos negros era extremamente limitada. Lacerda conseguiu se eleger vereador em 1895, apoiado pelos abolicionistas, apenas sete anos após a abolição, fato que causou protestos por parte da Câmara. Mesmo assim, sustentado por seus patronos, assumiu sua cadeira. Morreu pobre, em 1898, ainda trabalhando na

administração pública. A carreira de Quintino de Lacerda mostra a ambiguidade de sua imagem perante a sociedade santista pois, na visão dos trabalhadores era tido como o desagregador da causa operária, na visão dos empregadores era o meio de romper com as greves, e na visão dos negros era o caminho para o trabalho. Para Lanna (1996), Lacerda ficou no limiar das classes, numa hierarquia necessária para a manutenção dos mecanismos de dominação.

O movimento cada vez maior na produção e exportação de café, e uma quantidade cada vez maior de obras tanto no porto quanto na cidade criaram o principal “problema” para a organização operária do período – o excesso de oferta de emprego. Este entrave só seria solucionado no início do século XX com o fim das epidemias, permitindo a estabilização dos forasteiros na cidade.

Gitahy (1992) explana que, em abril de 1904, os trabalhadores da indústria e da construção civil de Santos organizaram o primeiro sindicato, a Sociedade Primeiro de Maio, de viés anarco-sindicalista. Em agosto do mesmo ano, os “trabalhadores do café” fundam a Sociedade Internacional União dos Operários, de cunho trabalhista.

Desde sua origem, a Internacional tentou agrupar todos os trabalhadores num único sindicato, só conseguindo este feito três anos depois. Em assembleia de 19 de julho de 1907 foi fundada a Federação Operária Local de Santos, nos mesmos padrões das federações de São Paulo, Rio de Janeiro e Buenos Aires, na Argentina. O primeiro núcleo administrativo da FOLS veio do corpo de associados da Sociedade Primeiro de Maio, indicando para os primeiros anos de atuação uma linha voltada ao anarco-sindicalismo.

Suas ações iniciais foram em torno da criação de escolas noturnas, na segurança no trabalho, na luta pela carga horária de oito horas e na ruptura do monopólio dos empregadores à fixação dos preços da força de trabalho. Entre as dificuldades estavam as desavenças entre as nacionalidades, o alcoolismo, situações diferenciadas entre as ocupações e a ação dos empregadores em aproveitar estes problemas. O jornal “O Proletário”, ligado à central sindical, relatou as condições dos operários das obras de Saneamento urbano:

(..) Enquanto nas obras particulares se trabalha oito horas, lá sendo uma repartição pública os trabalhadores são forçados a trabalhar onze ou doze horas por dia. Quem conhece aquele serviço sabe perfeitamente o quanto ele é nocivo

à saúde (...) e quanto é repugnante (...) mas (...) mais revoltante é o salário mesquinho. A maioria, pais de numerosa família recebem de 3\$000 a 3\$500 por dia: tendo-se em conta os dias de chuva os quais não trabalham, (...) tem como ordenado mensal 60\$000 ou 70\$000 (...). Enquanto os engenheiros e chefes recebem somas fabulosas (..) os trabalhadores comem um muito rude pedaço de pão de modo a não morrer de fome (...) são insultados pelos feitores que são canalhas. A imprensa de grande formato (...) se desfaz em elogios a essa Comissão (...) esquecendo-se de que esses serviços estão sendo prestados (...) por todos que lá trabalham (...) vegetando na mais negra miséria. (O Proletário, 1911; apud Gitahy, 1992, p. 68)

Entre 1907 e 1909, grandes greves foram realizadas, sendo a última reprimida violentamente pelos fuzileiros navais e por tropas de cavalaria e infantaria. A sede da FOLS foi invadida pela polícia, trezentos associados acabaram presos e suas atividades foram encerradas. A cada greve, o descontentamento com a companhia de Gaffrée e Guinle só aumentava perante a sociedade santista. “Curiosamente”, esta repressão aconteceu no período de mais uma grande safra de café. “A violência aberta - tiros, pancadaria, prisões nos navios de guerra, deportações -, com que as autoridades coagem os grevistas ao trabalho, ironicamente é chamada, no estilo liberal do tempo, de “manutenção da liberdade de trabalho”. (Gitahy, 1992, p.83)

No ano seguinte eles conseguiram reativar sua sede e continuaram sua luta para não perder as conquistas de outrora, sendo as principais a manutenção da carga horária e a contratação de trabalhadores sindicalizados. A Cia. Docas, por outro lado, começava a pagar seus trabalhadores por hora de trabalho e não por sacas de café, exigindo submissão ao ritmo de trabalho e ao horário. A disciplina foi sendo incorporada ao processo de trabalho aos poucos, com instalação de novos maquinários e construção de muralhas para o controle da entrada e saída dos funcionários.

Honorato (1996) coloca que as greves do início do século XX permitiram a observação da conflituosa relação entre capital e trabalho e todas as suas nuances:

A longa transcrição nos permite observar duas perspectivas distintas no que concerne aos conflitos entre o capital e o trabalho. No primeiro caso, a diretoria da Docas fez todos os elogios possíveis à atuação das forças repressivas sem preocupar-se em momento algum em relatar aos seus acionistas os fatos que

deflagraram a greve e sua atuação no incidente. Por outro lado, de acordo com a vastíssima documentação operária analisada por Gitahy, fica patente a tensão constante entre o capital e o trabalho, particularmente no que toca às duas questões estruturais na ordem capitalista: o salário e a jornada de trabalho. (Honorato, 1996, p.146)

As epidemias estavam entre as principais preocupações da Companhia Docas de Santos. A possibilidade de contágio das tripulações dos navios e a ameaça de inclusão da cidade de Santos no “regime de exceção” causariam prejuízos incalculáveis à empresa. Nos trabalhadores, além da possibilidade de adoecerem e aumentar a taxa de “turnover”, a variação das condições de trabalho entre as categorias aumentavam a instabilidade da mão de obra. Segundo relatório da Cia. Docas, o corpo diretivo, então, começou a estabelecer alguns benefícios aos operários:

Para remediar este mal, temos procurado proporcionar ao operário certo estímulo, argumentando o seu salário na proporção de seus méritos e constância no trabalho, e facilitando-lhe alimentação sadia a preços baixos, e moradia que ainda não é tão boa como desejamos, pelas grandes dificuldades na solução desse problema, realmente difícil, não só pela enorme despesa que acarreta, como, principalmente, pelos hábitos dos operários, pouco de acordo com a hygiene e ordem. (Jornal do Commercio, 1897, p.21; apud Honorato, 1996, p.130)

Este procedimento que se iniciava no jovem capitalismo industrial brasileiro a fim de maximizar sua acumulação, estabeleceu programas de assistencialismo aos operários e construiu vilas de moradias junto as unidades produtoras, com o intuito de manter salários limitados e sua força de trabalho controlada. Oliveira (1989) classificou estas ações da Companhia Docas de Santos como pioneira no Brasil das práticas do fordismo.

Em 1894, quanto os preceitos industriais de Ford ainda estavam em seus primórdios, já podemos observar no Brasil formulações tão acabadas que num só lance pretendem enquadrar e estimular a mão de obra. E a partir dessa constatação que defendemos o ponto de vista de que a Cia. Docas de Santos, na sua implantação constituiu um caso de fordismo avant la lettre (...). (Oliveira, 1989, p.28; apud Honorato, 1996, p.131)

Honorato (1996) complementa constatando que parte destes benefícios, inicialmente, cabiam somente aos encarregados, trabalhadores da manutenção e casa de força, pois eram as ocupações mais estáveis no porto. As demais categorias se enquadraram posteriormente, com a justificativa de não se adaptarem à disciplina da empresa. Além de vítima, a classe operária foi se transformando em culpada das péssimas condições laboriosas colocadas pela Docas. Na verdade, o operariado não se adequou facilmente às imposições capitalistas.

Paralelamente a isto, diversas outras categorias, tanto relacionadas ao trabalho quanto a nacionalidade, foram criando sociedades de socorro mútuo, algumas até apoiadas pelos empresários. A ideia do mutualismo chegou ao país junto aos imigrantes pobres europeus (Oliveira, 1989). A União Operária, uma sociedade mutualista de origem socialista, fundada ainda em 1890 por trabalhadores da construção civil, iniciou estes serviços oferecendo seguros, assistência médica e odontológica, cooperativas de crédito e consumo, bibliotecas e escolas (Gitahy, 1992). Depois, os próprios trabalhadores da Docas também criaram sua associação, apoiada pelo corpo diretivo, em substituição aos serviços médicos prestados oficialmente pela própria empresa.

Costa (1987) conclui que parte destes serviços de assistencialismo médico do final do século XIX, essencialmente os ligados ao trabalho, serviram mais para intervir em grupos sociais para a manutenção da força de trabalho e no aprimoramento da produção do que melhorar a saúde do cidadão.

A violência costumeira praticada pelos empregadores constituiu num elemento decisivo para toda a sociedade santista. A mulher, o negro, o migrante e o imigrante foram elementos indispensáveis na construção da coletividade operária. Famílias inteiras eram afetadas e seus respectivos posicionamentos constituíram valores de resistência. As greves em Santos se tornaram um elemento de identidade local.

Num país onde apenas 3% da população era eleitora, a ideologia radical anarco-sindicalista se tornou compreensível no território santista para buscar as conquistas sociais necessárias e, conseqüentemente, construir uma sociedade mais justa. Neste panorama, Santos ganhou a alcunha de “Barcelona brasileira”, cidade europeia com características similares na luta de classes.

Nestas discussões, os anarquistas apontavam um difícil problema que ainda nos preocupa hoje: como construir uma sociedade livre com gente dominada? Não

por acaso, os antigos militantes sindicais de todas as tendências concordam que a maior contribuição dada pelo anarco-sindicalismo no Brasil foi no campo da educação. Seu papel pioneiro em atividades culturais como o teatro, a música, a criação de escolas populares, sem dúvida contribuiu para a construção de uma identidade operária. (Gitahy, 1992, pp.122-123)

Nos países periféricos, a concentração do proletariado se deu nas indústrias dos transportes e da construção civil, necessariamente ligada ao abastecimento de matéria prima aos países centrais. Assim, os sindicatos e sociedades operárias em Santos construíram referencial histórico nas batalhas dos processos de trabalho, no estabelecimento de comunidades e bairros e na construção da identidade de seu povo.

2.2.3. A compreensão do território e a construção do conhecimento na cidade moderna

No Brasil do final do século XIX, as reformas urbanas e o surgimento de novas cidades tiveram o intuito de estabelecer a estrutura de poder na nova burguesia, tornando-se essenciais para a acumulação de capital. As atividades urbanas se consolidaram nas possibilidades de investimento desta nova elite. (Bernardini, 2006)

Associa-se a estas mudanças na formação da cidade moderna alguns elementos importantes, como a negação do passado colonial e a necessidade de novos instrumentos de gestão urbana para os problemas que surgiam. O passado escravista era demolido e a memória daquela cidade também se esvairia junto. Sua população foi se acomodando, como podia, dentro dos novos espaços da cidade.

O conceito de civilidade e progresso foi a justificativa para as intervenções, colocando um posicionamento técnico e racional para a eficiente circulação de mercadorias e para o controle de seus habitantes. Neste período de transição, novos conhecimentos se aplicaram ao meio urbano, principalmente as ciências médicas e jurídicas, além das engenharias. Choay (1992) caracteriza a formação da ciência urbana deste período como um “pré-urbanismo”, assumindo dois aspectos distintos. O primeiro foi a compreensão descritiva da cidade, articulando e quantificando os fatos. O segundo foi normativo, observando a cidade como um organismo vivo, oriunda de processos patológicos. Enquanto o “pré-urbanismo” foi elaborado por generalistas, o urbanismo é obra de especialistas. Gunn e Correia (1998) complementam expondo a visão sobre as

idades como ambiente perigoso do ponto social, moral e sanitário, associando frequentemente os problemas urbanos às questões médicas, devendo ser diagnosticado, prevenido e curado por procedimentos profiláticos ou cirúrgicos.

A partir dos anos 1890, as descobertas pasteurianas colocaram a microbiologia no foco dos debates urbanísticos e médicos, como provável motivo das doenças epidêmicas. As intervenções territoriais ainda eram pautadas na existência de agentes desconhecidos, cujo modo de transmissão se ignorava. Este debate científico não se resumia ao Brasil, influenciando na aplicação de políticas de saúde pública em diversos lugares do mundo.

As pesquisas em torno da bactéria causadora da febre amarela foram motivo de polêmica. Na cena local, a descoberta do bacilo icteróide, pelo Dr. Sanarelli, foi considerada um marco na investigação da causalidade da febre amarela. Passando pelos estudos do Dr. Artur Mendonça até as descobertas do Dr. Caldas, desacreditado logo após o anúncio da comprovação em Cuba da transmissão pelo mosquito, o quadro do avanço da pesquisa era pouco claro para os leigos. (Telarolli Jr., 1993, p.148; apud Bernardini, 2006, pp.116-117)

Para a hipótese do contágio, os métodos profiláticos utilizados eram o isolamento hospitalar, as desinfecções dos domicílios, a destruição de objetos pessoais e no caso da varíola, a vacinação. Já para as infecções, fiscalizavam-se os alimentos de estabelecimentos comerciais e se investia na implantação e melhoria da infraestrutura urbana.

Outra vertente das pesquisas foi em torno da teoria dos meios como facilitador da propagação de determinadas doenças. Cada moléstia poderia estar relacionada às condicionantes onde se proliferavam: clima, relevo, altitude e umidade. Isto explicaria, por exemplo, os surtos de febre amarela no litoral e os de cólera na cidade de São Paulo, reforçando, ainda mais, a união entre medicina e engenharia nos processos de diagnóstico/tratamento e investigação/intervenção dos anos 1890. “O meio urbano passou a ser objeto constante de reflexão e intervenção da prática médica, combatendo as causas das doenças através da modificação e da alteração do ambiente que propiciasse o surgimento de doenças.” (Bernardini, 2006, p. 112)

Havia na cidade colonial uma sobreposição de funções e grupos sociais incompatível com a proposta burguesa de cidade. A cidade moderna indicava a

separação de função e corpos. O higienismo e o sanitismo foram metodologias intervencionistas que os territórios sofreram com o intuito de minimizar os custos sociais e econômicos, a partir do século XIX, no Brasil. As doenças estavam, também, associadas à conduta moral dos cidadãos. O ambiente citadino passaria a ser tratado, gradativamente, por seus componentes técnicos: os comuns urbanos.

Este amplo procedimento demolia e edificava novos espaço, mais segregados socialmente. Praças, jardins e avenidas se espalhavam pelo tecido urbano disciplinarizando a circulação de ar, pessoas e mercadorias, além de reorganizar os usos. O desadensamento da casa foi concomitante ao esvaziar das ruas, num amplo processo de “sociabilidade esvaziada”, transformando-se num lugar de fruição organizada e de espectadores passivos. (Lanna, 1996)

Para Argan (1992), a cidade moderna surgiu e se transformou na velocidade da expansão e automatização da Revolução Industrial, mais rápido que qualquer ação humana individual. Contudo, para conter o descontrole e o caos, precisava de reordenação para se ajustar como representação de uma imagem perceptível e segura.

Deste modo, os planos urbanísticos, oriundos das engenharias e se utilizando dos recentes conhecimentos técnicos, resultou modelos satisfatórios, mas distante da realidade existente. Este pensamento se revelou também na cidade de Santos, pois o mesmo anseio que se tinha em romper seus limites se observava em permitir as mudanças radicais da cidade existente, não só na construção de novos espaços, mas na possibilidade de reprodução do capital. “A ideia de um espaço racional, controlável e circunscrito a regras fixas foi um dos importantes componentes na origem do planejamento urbano moderno no Brasil.” (Bernardini, 2006, p. 215)

A abolição da escravidão significou uma maior penetração do Brasil no mercado internacional, como também transformou as cidades em local de concentração de trabalhadores. A substituição da cidade colonial pela cidade moderna se referiu à implantação de um novo modelo, alicerçado no fortalecimento das atividades terciárias e nos sistemas de fluxos.

Santos, no final do século XIX, passava por um enorme crescimento comercial. A cidade rompia seus limites coloniais com a construção de novas avenidas e o surgimento de alguns bairros. Todavia, os problemas sanitários ganhavam proporções inimagináveis para a população santista, em parte causada pelo conflito entre as instâncias de poder.

Em fevereiro de 1890, a municipalidade montou uma comissão de médicos, conhecida como “Junta Municipal de Higiene”, a fim de montar um plano de saneamento para a cidade com orçamento proveniente de novos impostos, mas por pressão da população e dos comerciantes, os vereadores tiveram que votar contra a proposta de aumento da carga tributária. Posteriormente, a Câmara local promulgou a primeira Constituição Municipal. A “Carta Magna Municipal”, elaborada pelo vereador Vicente de Carvalho, visava recuperar urbanística e sanitariamente a cidade, por meio de sua independência econômica e política. Contudo, o grupo de oposição revogou o documento um ano depois, num conturbado cenário político santista que impedia uma ação mais efetiva em relação às epidemias. (Bernardini, 2006)

A cidade fazia parte dos planos de ação do governo estadual, mas os confrontos com os poderes locais e a falta de verba para obras mais eficientes colocaram o município no campo do debate público, servindo de estudo de caso e referência do planejamento urbano nacional.

Dada a gravidade da situação, em 1892, o governo estadual criou a Comissão de Saneamento do Estado de São Paulo e contratou o professor da Universidade de Cornell, nos EUA, especialista em engenharia sanitária, Estevan Fuertes, para consultoria e elaboração de um plano de saneamento de Santos. No ano seguinte foi criada a Comissão Sanitária Estadual.

A Comissão de Saneamento, ligada à Secretaria da Agricultura, era responsável pelas obras de infraestrutura urbana. A Comissão Sanitária, vinculada à Secretaria de Negócios do Interior, teve o poder de polícia sanitária: vistoriar habitações, limpar estabelecimentos públicos e privados e promover desinfecções.

As intervenções da Comissão Sanitária, radicais e violentas, estavam baseadas nas demolições das construções, com a justificativa da necessidade de melhorar o trânsito de pessoas e pedestres. Porém, a grande maioria destes lugares não se transformou em local de tráfego intenso.

Mas romper com os limites e marcos da cidade colonial era "imperiosidade do progresso". (...) Permitir a livre circulação dos fluxos e miasmas era outro dos objetivos a serem atingidos com a edificação de ruas em linhas retas, traduzindo um conhecimento e filiação aos ideais urbanísticos do período. A construção de novos símbolos, deslocando antigos monumentos, fazia parte desta demolição e

negação do passado e da associação entre higiene e estética, marcas do pensamento urbanístico sobre a cidade. (Lanna, 1996, p.92)

Ao perceberem a não necessidade de tantas demolições, algumas iniciativas foram tomadas pelo poder público e pela sociedade santista no intuito de preservar a memória da cidade após a demolição de várias construções do período colonial. A Câmara municipal, na tentativa de melhorar o problema da insalubridade, organizava a função dos ambulantes construindo um mercado público próximo ao porto.

O desadensamento do centro começou a se intensificar a partir dos anos 1890, junto com o surgimento de novos loteamentos, destinados inicialmente à classe trabalhadora. No entanto, os moradores dos cortiços raramente tiveram condições de comprar estes lotes, sendo adquiridos por servidores públicos e quadros de funcionários das empresas concessionárias de serviços urbanos.

Aliados a expansão do transporte público, estes novos bairros - Macuco, Vila Mathias e Gonzaga – seguiram um padrão descontínuo, com vários vazios urbanos entre eles, utilizados como pasto para a criação de animais que ainda eram utilizados para o transporte de café. (Gitahy, 1992)

O centro também era remodelado. A Comissão Sanitária e o município erradicavam os cortiços, obrigavam a instalação de banheiros e sistema de esgoto residencial e exigiam das novas construções plantas adequadas aos novos padrões de higiene. A eletricidade substituía o gás e as coqueiras começavam a desaparecer das casas.

Se olharmos para estes mesmos lugares na virada do século vamos encontrar, cada vez mais, casas isoladas, pessoas que em vez de irem para as portas e janelas ver[em] o que se passava fechavam-se e protegiam-se no território da intimidade. Os fluxos dos habitantes são mais controlados. Os trabalhadores são mais fixos e regulares no trabalho e nas residências. (Lanna, 1996, pp.110-111)

Lanna (1996) descreve que os cortiços eram o padrão de habitação popular mais comum das grandes cidades brasileiras deste período, mas na paisagem santista prevalecia em quantidade e precariedade. devido a uma grande aglomeração de imigrantes e trabalhadores. Sua tipologia era constituída em cômodos para dormir, edificadas nos quintais das casas com tábuas de madeira e telhados de zinco, sem nenhum acabamento de piso. Não possuíam banheiro, nem mesmo vaso sanitário. Os

dejetos eram jogados no próprio quintal. O modelo menos degradante eram os quartos e porões sublocados.

Para a Comissão Sanitária, qualquer modelo de habitação que não fosse unifamiliar era compreendido como cortiço, enxergando o problema habitacional apenas pelo viés sanitário e não pelo social. Ao optar pela demolição, o poder público apenas deslocava os moradores sem-teto para longe da visão da classe burguesa, reproduzindo o mesmo problema em lugares normalmente abastecidos com uma estrutura de comuns urbanos aquém da necessária.

As ações violentas desta Comissão provocaram reações adversas por boa parte da população santista, que passou a ser considerada promíscua e perigosa pelo poder público, reagindo de diversas formas: negou a vacinação, o isolamento, a perda de moradia e dos espaços de lazer, e o controle sobre seu trabalho.

Quando se fecha 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. (Lanna, 1996, p.121)

Parte da nova elite concordava com os procedimentos do Estado, pois os cortiços eram uma forma rentável de ampliar os lucros ganhos com o negócio do café. É neste período que se revela o início da valorização e da especulação imobiliária, ou nas palavras de Lefebvre, o valor de troca da propriedade se sobrepondo ao valor de uso. Nem mesmo o território do antigo quilombo do Jabaquara escapou às novas possibilidades de uso e ocupação do solo urbano, já que um grande conflito se deflagrou pela propriedade e posse deste local. Benjamim Fontana, comerciante pertencente a elite santista e antigo proprietário que havia cedido o terreno para a constituição do quilombo, expulsou com violência os negros que ali residiam na possibilidade de explorar estas terras. Isto revelou outra faceta da expropriação urbana que os ex-cativos tiveram que lidar com a abolição.

A questão sanitária não se limitava apenas ao combate das epidemias, mas também a um projeto social de controle do trabalho e da vida, na elaboração de um

código moral moldado em novos princípios, um verdadeiro “saneamento do indivíduo”. Destarte, a casa passou a ser associada a estes valores burgueses de família, moralidade e formação do indivíduo.

Os negros e os antigos moradores dos cortiços passariam a ocupar maciçamente os morros, que ofereciam duas vantagens: eram próximos da área portuária e o aluguel das casas e cômodos era mais acessíveis. Entretanto, a falta de infraestrutura e a dificuldade em acessibilidade era latente nestes lugares. Em alguns morros a situação era um pouco melhor, como no São Bento. Os imigrantes portugueses, em sua maioria provenientes da ilha da madeira, trouxeram a tecnologia da construção em encostas e edificaram os característicos chalés de madeira, com embasamento em alvenaria, comuns também em alguns bairros operários santista. (Gitahy, 1992)

Ao mesmo tempo que os grupos espoliados da cidade passavam por dificuldades, também criavam laços de solidariedade, principalmente entre os imigrantes. As associações beneficentes surgiram com o intuito de minimizar as adversidades sociais e culturais impostas na nova terra. Dentre as associações, vale destacar as ainda presentes Associação Atlética Portuguesa Santista; a Sociedade Beneficência Portuguesa, proprietária do segundo maior hospital da região; o Hespanha Football Club, atual Clube Atlético Jabaquara; e o Clube dos Ingleses.

Em 1902 criou-se, também, a Associação Feminina Beneficente e Instrutiva, dedicada a educação para mulheres e crianças mais carentes, além de assistencialismo aos pobres e doentes. Sua primeira presidente foi Eunice Caldas, irmã do médico e cientista Vital Brasil. (Gitahy, 1992)

A precariedade da condição de vida e a ausência de bens constituíram a fluidez dos grupos sociais mais excluídos do liberalismo econômico da época. Não só o trabalho, mas o direito à propriedade era essencial para controlar e sedimentar a população. Em Santos, esta fragmentação característica era reforçada por sua condição portuária, por uma maior presença masculina e pelas epidemias. Para Bernardini (2006), a modernização do porto estava relacionada tanto ao saneamento urbano quanto à solidificação social, embora não fizessem parte da mesma agenda de intervenções dos governos estadual e federal.

A primeira ação da Companhia Docas de Santos para melhorar a salubridade urbana foi dragar o lodo do primeiro trecho a ser modernizado. Dos planejados 105.933

m³ de material, foram retirados 498.689 m³. Quando as obras da Docas se sobrepunham às ações da Comissão de Saneamento, o poder público intervinha para a melhor solução à cidade de Santos.

Apesar das obras do porto avançarem com velocidade, as demais obras corriam com certa lentidão. Até o final do século XIX, a preferência das ações políticas estava nas cidades de São Paulo e Campinas, mesmo assim, Santos era colocada pelos discursos oficiais como um local privilegiado para investimentos. Somente a partir do século seguinte, as obras de saneamento e urbanização foram priorizadas na cidade.

2.2.4. O plano de Estevan Fuertes e os alicerces da cidade bacteriológica

As primeiras epidemias surgiram ainda no período imperial, mas se intensificaram com as transformações geográficas na paisagem santista do final do século XIX. Entre 1890 e 1900, mais de vinte e duas mil pessoas morreram vítimas de diversas doenças, como tuberculose, peste bubônica, varíola, febre tifoide e febre amarela, esta última vitimando quase sete mil pessoas. Este número correspondeu à, aproximadamente, metade da população santista. (Santos & Matos, 1987)

Evidentemente um quadro de tal gravidade impedia, ou pelo menos limitava enormemente, as possibilidades de expansão desta cidade. (...) Os corpos amontoavam-se em valas comuns abertas incessantemente nos cemitérios locais. (Lanna, 1996, pp. 70-71)

Apenas quando os problemas de insalubridade alcançaram o interior de São Paulo, assim como limitaram as atividades e lucros da Companhia Docas de Santos, que as primeiras medidas, tanto pública quanto privada, foram tomadas. A estruturação das Comissões Sanitária e de Saneamento, juntamente à contratação do professor Estevan Fuertes, vieram no intuito de erradicar as epidemias (Lanna, 1996). Ainda assim, até 1899, vários foram os surtos epidêmicos, inclusive levando Santos a entrar no “regime de exceção”, impossibilitando os navios de atracarem no porto. Honorato (1996) descreve assim o prejuízo econômico de tal fato:

Santos, em virtudes das epidemias que atacavam a sua população e a tripulação dos vários navios que por aí atracavam, foi considerada urna cidade a ser evitada para que, também, não ocorresse o alastramento das epidemias na Europa. Podemos observar seu impacto no movimento de importação. Em 1898 foram

descarregados 572.977.981 kg, ao passo que em 1899 a tonelagem de desembarque declinou para, 505.774.514 kg, como reflexo desta situação. (Honorato, 1996, p.137)

O próprio Estevan Fuertes descreve este cenário nos relatórios entregues a Comissão de Saneamento, no ano de 1895:

A propagação da febre amarela é grandemente auxiliada também pelo atravancamento do porto por embarcações de todo o gênero, visto que os armazéns da Alfândega e do cais são insuficientes para a descarga de mais de dez ou doze navios a um tempo, quando é certo que não raro 150 ou 200, segundo nos informam, esperam a sua vez. O resultado é que dezenas de grandes navios têm que esperar meses antes de descarregar, servindo assim de incubadores da moléstia. (Fuertes, 1895, p. 37; apud Bernardini, 2006, p.92)

Designado pelo estado de São Paulo, Estevan Fuertes nasceu em Porto Rico, graduou-se em filosofia pelo Instituto Politécnico Rensselaer e se tornou doutor em medicina e engenharia civil. Entre seus principais trabalhos, destacou-se o saneamento urbano de Nova Orleans, nos Estados Unidos da América, preponderante para sua contratação, já que a cidade estadunidense e Santos possuem características geográficas semelhantes. (Telarolli Jr., 1996)

O governo estadual, preliminarmente, acreditou ser desnecessária a contratação de um profissional estrangeiro, mas o governo federal influenciou na sua designação, pois era fundamental um estudo preciso para o desenvolvimento de um plano que não tratasse os problemas sanitários de modo somente paliativo.

No primeiro semestre de 1892, a Comissão Sanitária começou um levantamento minucioso sobre todos os aspectos geográficos da cidade de Santos. Nos primeiros serviços, os técnicos do referido órgão fixaram os marcos geodésicos definitivos, executaram a triangulação e desenharam o perímetro de toda a ilha, bem como sua altimetria. Também foi solicitada uma investigação acerca da localização e capacidade dos mananciais de água, constatando a abundância na região, inclusive para necessidades futuras.

O principal problema observado por Fuertes em Santos estava relacionado à drenagem, com sua configuração de planície pantanosa e seu interior insular constituído por morros. Neste diagnóstico, foi constatado que as ressacas oceânicas acumulavam

areia na foz dos córregos, obstruindo seu escoamento. Outra percepção estava relacionada à velocidade das águas e detritos que desciam das encostas dos morros em períodos de chuva. Desta maneira, fez-se um mapeamento geológico de todo o local, assim como observações, por um ano, do nível da maré e do lençol freático, com perfurações e extrações do solo em diversos pontos, permitindo a classificação do solo e a elaboração do diagrama das marés.

A questão climática também influenciava para a configuração pantanosa da área de planície santista. Para esta finalidade, a Comissão de Saneamento, juntamente com a Comissão Geológica e Geográfica, montaram postos meteorológicos na cidade de Santos para compreender as variações termométrica, barométrica e pluviométrica local, com dados colhidos diariamente por um período de dez anos que, aliados às informações meteorológicas obtidas das estações instaladas pela São Paulo Railway Company na Serra do Mar, sistematizaram um dos principais elementos do plano apresentado por Fuertes. (Bernardini, 2006)

A partir desses dados, observou que a quantidade de chuvas que caía no alto da serra era maior que a que caía na sua base, e esta maior do que a que caía na cidade. A sistematização dos dados pluviométricos é uma das mais precisas do plano, apresentando, para cada uma dessas regiões, o período chuvoso, a máxima mensal de cada mês, a maior quantidade caída, o número de dias chuvosos por ano e a média anual de dias chuvosos de 1873 a 1883. (Bernardini, 2006, p.126)

Além das referências físicas da região, os dados demográficos também foram analisados. Neste caso, o esforço foi focado apenas nos dados quantitativos para determinar os parâmetros dos projetos. Estevan Fuertes evitou analisar socioeconomicamente a população santista, restringindo-se aos caracteres sanitários.

Mesmo que o plano de Fuertes privilegiasse algumas questões, como as obras de esgoto, destacava sempre que as ações deveriam ser implementadas em conjunto e de forma sistêmica, para o pleno funcionamento. Para o professor, “as soluções para os problemas urbanos eram mais importantes do que o plano em si, adotado exatamente para articular as ações.” (Bernardini, 2006, p.101)

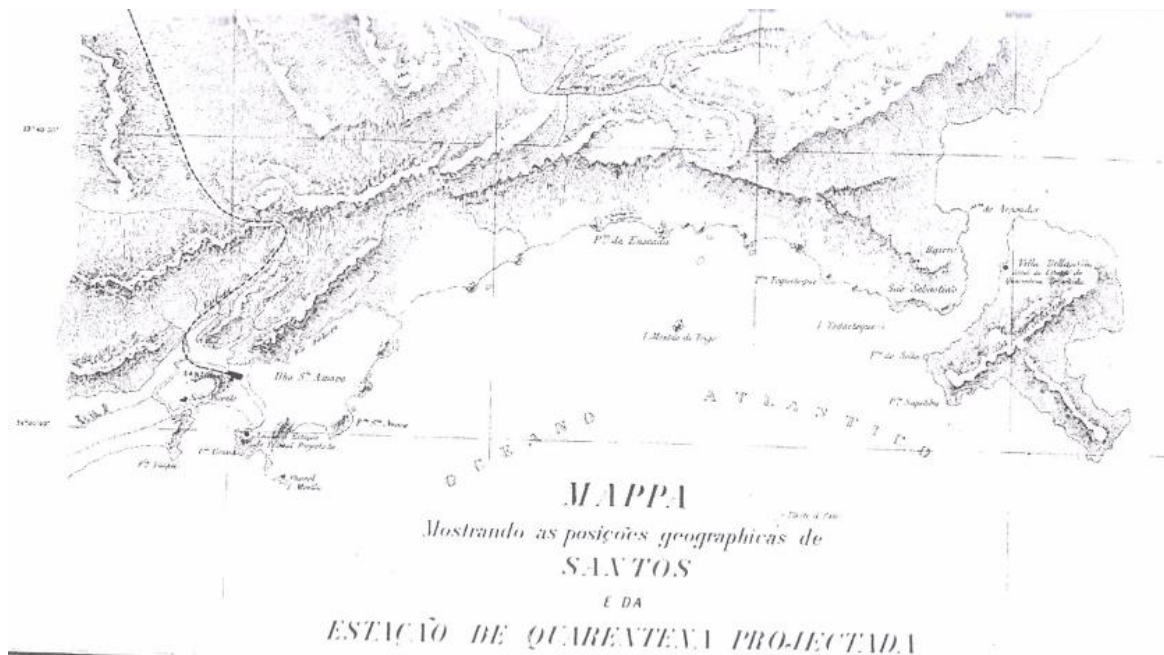
De acordo com os conhecimentos multidisciplinares adquiridos, Fuertes acreditava que as epidemias não eram causadas apenas por características do meio, mas

também disseminadas pelo contágio. Desta forma, no seu primeiro relatório enviado à comissão, elaborou um sistema preventivo de isolamento e desinfecção, projetando estações de quarentena, desinfectório e hospitais especiais de isolamento.

Assim, solicitou para sua equipe no Brasil uma planta de todo o litoral paulista, encontrando numa ilha próxima a um pequeno porto ao norte, na cidade atual de Ilha Bela, antigamente chamada de Vila Bela, o local ideal para uma estação de quarentena e o desinfectório. Uma segunda estação foi projetada na entrada do canal do porto de Santos. Previamente, os navios passariam por inspeção para análise das condições higiênicas e qualidade da água e estariam classificados em:

(...) o infectado (quando se manifestava algum caso de moléstia suscetível de quarentena ao chegar ao porto), o navio suspeito (em que havia um caso de moléstia suscetível de quarentena dentro dos sete dias que precediam à sua chegada ou mesmo saída de um porto infectado há menos de sete dias de sua chegada) e o de livre prática (o que vinha de um porto não infectado ou o que mesmo vindo de um porto infectado não tinha manifestado a doença dentro dos sete dias que precederam a chegada ao porto). (Bernardini, 2006, p.104)

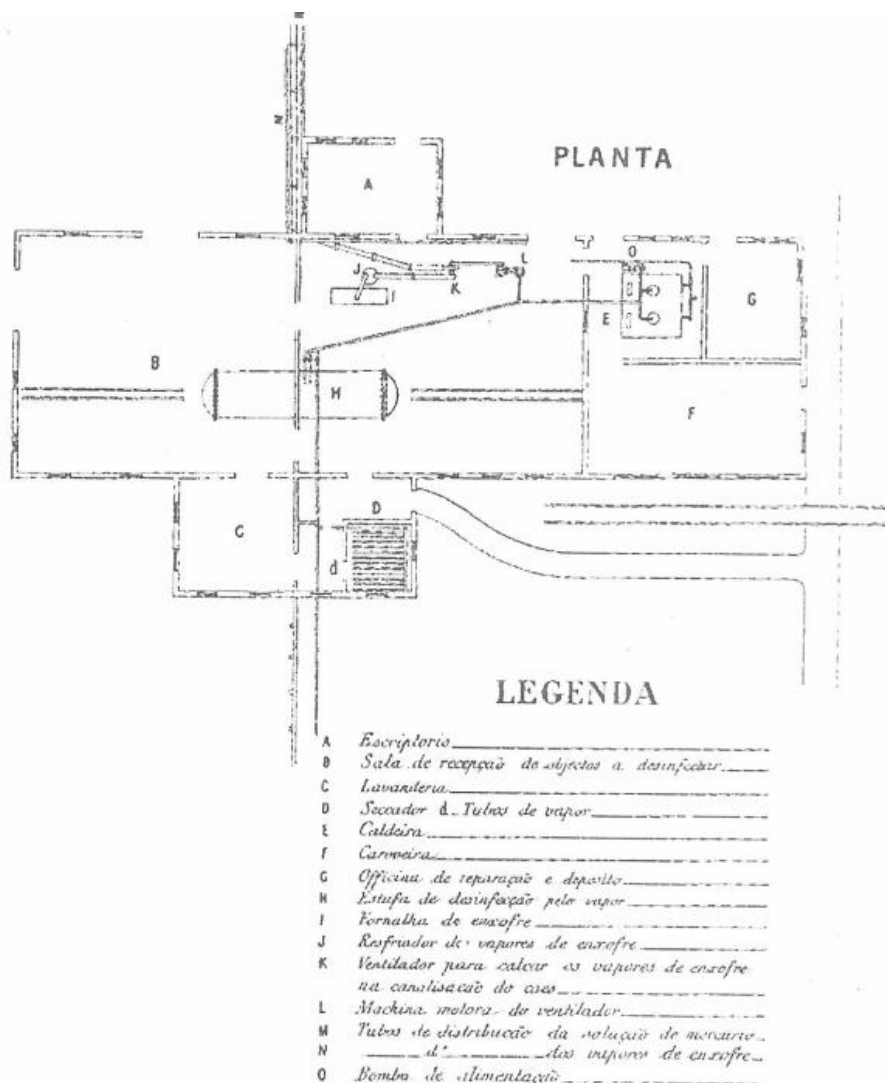
Figura 9 - Mapa de Localização da cidade de Santos (à esquerda) e da estação de Quarentena e Desinfectório, em Ilha Bela (à direita).



Fonte: Publicado originalmente em Fuertes, E. A. (1895).

A Estação de Quarentena era uma verdadeira cidade das máquinas, com mecanismos tecnológicos, bombas e mangueiras, um complexo sanitário de expurgo de doenças, identificando os doentes e isolando-os totalmente. A hospedaria dos imigrantes deveria ser implantada em local onde os ventos não passassem pelos hospitais. Esses hospitais deveriam ter distância adequada das habitações, classificados e projetados para cada tipo de doença e locados de acordo com os ventos de cada estação, pois a febre amarela acometia mais a população santista nos meses de verão e a varíola, no inverno, citando dois tipos de enfermidades comuns do período.

Figura 10 - Planta baixa do edifício Desinfectório



Fonte: Imagem publicado originalmente em Fuertes, E. A. (1895).

Figura 11 - Elevação do edifício Desinfectório



Fonte: Imagem publicado originalmente em Fuertes, E. A. (1895).

A cidade proposta por Fuertes levou a questão sanitária ao limite da tecnologia, com rigorosa setorização e pragmatismo, desprendida de qualquer caráter simbólico e com o único objetivo de separar os corpos. “Evidentemente, para Fuertes, na cidade das doenças não havia tempo para fruição ou realização de outras atividades que não tivessem por objetivo separação, cura e convalescência, o último refúgio à sobrevivência — embrião dos grandes hospitais modernos.” (Bernardini, 2006, p. 106)

A complexidade do projeto, o alto custo e o uso de tecnologia muito avançada para a época não cativaram o governo estadual a implementá-lo, mas todos os dados colhidos serviriam para, futuramente, embasar o plano de saneamento de Saturnino de Brito.

Com as pesquisas realizadas por Fuertes em diversos países da Europa e América e o avanço tecnológico da biomedicina, especialmente por meio das vacinas, começava-se a compreender que as taxas de óbito diminuía conforme as redes infraestruturais se implementavam, sensibilizando a administração pública a investir nestes sistemas urbanos, em detrimento à onerosa cidade das máquinas proposta pelo professor.

Por conseguinte, o enfrentamento dos problemas de insalubridade urbana inaugurou um novo modelo de produção espacial da cidade moderna, baseado no alinhamento das ciências médicas e da engenharia sanitária. Fuertes, assim, aproximou-se dos médicos da Comissão Sanitária com o intuito de subsidiá-los com informações técnicas para a elaboração do Código Sanitário de 1894, compreendendo o tema da habitação como essencial na recuperação de Santos, inclusive indicando a criação de um órgão público capaz de analisar e aprovar os novos projetos habitacionais.

As principais preocupações do professor estavam na “proliferação” dos cortiços e na edificação onde se alojavam os imigrantes recém-chegados à Santos. Com relação ao edifício destinado aos estrangeiros, Fuertes relatou sua condição precária num de seus relatórios entregues à comissão estadual, observando que parte dos desembarcados já chegavam doentes e se alojavam em cômodos superlotados, sem nenhuma infraestrutura. Para este problema foi proposto uma nova hospedaria dos imigrantes, em local de fácil acesso e com o mínimo risco de contágio, ficando a cargo da administração municipal sua construção. Orientada, a princípio, pelo engenheiro do Instituto de Terras, Colonização e Imigração, Jorge Krichbaum, sua efetiva obra só foi iniciada nos anos 1910, com projeto do arquiteto da Comissão de Saneamento de Santos, Nicolau Spagnuolo. (Segawa, 1989)

Acerca das adversidades no campo habitacional, o fundamental era erradicar os cortiços, foco de contágio das doenças que assolavam o município no final do século XIX. As descrições de Fuertes nos relatórios já indicavam a preocupação:

É muito difícil de imaginar-se tanta e nojenta especulação. A construção de tais casebres revoltou-nos logo pela simples observação exterior. Todos, quase todos, eram construídos com pedaços de tábuas de caixão de sabão ou batatas e folhas de zinco nas coberturas e mesmo nas paredes, aproveitando, assim, os gananciosos, os envoltórios de mercadorias. Nenhum possuía soalho, eram edificadas imediatamente sobre o solo, sendo que em muitas o chão achava-se transformado em lamaçal. Água, latrina e asseio eram coisas desconhecidas. Era tudo um horror! (São Paulo, 1895, apud Bernardini, 2006, p. 131)

Além da constituição de um órgão de análise e aprovação de novos projetos residenciais, outras regras arquitetônicas foram estabelecidas, como a implantação da edificação em terreno seco, com um espaço ventilado entre a construção e o solo, inclusive fazendo parte do Código Sanitário de 1894. O surgimento dos porões nas casas paulistas se deu devido a suposições científicas de possíveis micro-organismos que se desenvolveriam nos solos úmidos e suas exalações entrariam nos ambientes internos. Os banheiros poderiam ser locados dentro ou fora das casas, com aparelhos, peças sanitárias padronizadas, ventilação e sistema de esgoto devidamente implantados, sendo obrigatória a separação do ramal proveniente da cozinha ao do banheiro. O lixo deveria ser separado e colocado na parte externa da residência para ser removido pelos

funcionários da limpeza pública. O quintal necessitaria ter parte calçada e parte ajardinada. Até a renovação do ar nos ambientes internos Fuertes calculou, chegando ao valor de 8m³, por hora, por pessoa.

Ao entrar no campo urbano, tanto Fuertes quanto mais tarde Saturnino de Brito propuseram os desenhos dos quarteirões, elaborando uma servidão de passagem em seu interior com a função de acesso aos quintais, no caso do professor, e com atribuição de manutenção das redes de drenagem, esgotos e abastecimento de água, no caso de Saturnino.

Para Bernardini (2006) ambos os planos foram pensados como uma grande engrenagem com todos os seus componentes interligados, nas diversas escalas urbanas. “O desenho resultante constituía-se de um mecanismo alimentado por relações e fluxos: a casa com o terreno, a casa com o ar e a luz externos, a casa e a umidade do solo, a casa e a rede de esgoto, a casa e a limpeza da cidade e assim por diante” (Bernardini, 2006, p.136). Esta percepção de produção do espaço é conduzida ao pensamento metabólico colocado por Mathew Gandhi.

As propostas aplicadas no Código Sanitário Estadual encamparam normas das cidades europeias e estadunidenses. As imposições referentes a elementos residenciais internos revelaram uma tênue linha dos diversos espaços físicos controlados, onde o interesse público e coletivo deveria se sobrepôr aos interesses individuais, e os Códigos surgiram, apenas, para organizar e conduzir a sociedade. Iniciava-se, desta maneira, a formação do cidadão para a convivência em comunidade e o bom uso da cidade.

Para o pleno funcionamento deste “organismo”, os demais sistemas também deveriam operar de maneira correta. O levantamento solicitado por Fuertes à Comissão de Saneamento e a Comissão Geográfica e Geológica permitiram ao professor fazer um amplo diagnóstico e direcionar ações nas diversas áreas urbanas.

Em 1894, o plano apresentado ao governo estadual já indicava os locais de captação de água, sendo estes o rio Cubatão, o rio Branco como segunda opção; e o rio Perequê como última alternativa, bem como o problema de subdimensionamento no sistema de distribuição e abastecimento. A pouca precisão do contrato permitia que a concessionária não investisse o aporte ideal para o pleno funcionamento da rede de abastecimento, considerando ainda que a cidade cresceu consideravelmente nas últimas décadas do século XIX.

Fuertes pesquisou dados sobre o consumo per capita de outras cidades para o dimensionamento da rede, ponderando também os usos e altura das edificações. Seu projeto urbano para este sistema implementou o conceito de circulação contínua, impedindo a água de ficar estagnada, concebendo apenas dois extremos mortos com registros de descargas para lavagens periódicas. Incorporou também o sistema de combate a incêndio.

A preocupação mais relevante nos relatórios apresentados estava relacionada ao sistema de esgotos. A empresa contratada, denominada Companhia de Melhoramento, foi incumbida de construir um sistema de coleta residencial de água servida, devendo purificar o material antes de lançá-los nos cursos d'água. Porém, o tratamento deixou de ser aplicado e o despejo das substâncias coletadas aconteceram em local inapropriado, em águas rasas que, com o recuo da maré, ficavam expostas contaminando o solo.

Sem apresentar melhoras no saneamento básico de Santos e com o aumento das epidemias, Fuertes relatava os problemas no contrato e no projeto da concessionária. Apenas com o encampamento dos serviços pelo estado e pela revisão contratual que estes serviços sofreram melhoras.

A proposta para a rede de águas servidas apresentada pelo professor levou em conta a questão topográfica e as complicações com o nível do lençol freático. Para isto, seu projeto dividia a cidade em três distritos, dotados de bombas de elevação: o primeiro distrito na área urbana central; o segundo na área de expansão urbana; e o terceiro na orla marítima, visando, assim, diminuir a profundidade da rede.

Já o dimensionamento da rede proposto objetivava atender uma população três vezes maior que a existente. O descarte seria feito "in natura", nas águas do mar, em local tecnicamente fundamentado para a perfeita diluição, sendo este a região do Outeirinho. Vale ressaltar que, já nos estudos de Fuertes, apareciam o sistema separador absoluto entre a rede de esgoto e a rede de drenagem pluvial.

Para o funcionamento das bombas elevatórias, um outro comum urbano se interrelacionaria ao sistema de efluentes: a coleta e tratamento do lixo. Uma de suas propostas seria a incineração do lixo. "O calor gerado pela combustão seria utilizado para produzir vapor e mover as bombas e os compressores de ar. Interessante que tanto o incinerador de lixo como a estação de bombas foram pensados em um único

equipamento urbano” (Bernardini, 2006, p. 146). As demais alternativas seriam jogar o lixo no oceano, em local onde as correntes marítimas e de ventos fossem adequadas. A última opção seria o tratamento químico, usual nos Estados Unidos. Entretanto, foram as medidas mais simples que surtiram os melhores resultados, como a separação do lixo pelos moradores, sua coleta diária pela municipalidade e o descarte em local apropriado, regras esta contidas no Código Sanitário.

Para os cemitérios, a condição do terreno santista também se tornou um empecilho, já que a profundidade do lençol freático deixava o solo muito úmido, com grande risco de contaminação. A primeira proposta apresentada, de maior orçamento, foi um sistema de cremação dos corpos, mas a solução adotada foi a implantação dos cemitérios em local previamente tratado, devendo estar totalmente seco e arejado.

O plano de redes apresentado por Fuertes teve seu complemento no sistema de drenagem. Essencial para a expansão urbana de Santos, viria para resolver o problema das inundações nas áreas pantanosas. A justificativa para a implementação do sistema se deu devido aos altos índices pluviométricos, associado a variação do nível do lençol freático.

A concepção projetual proposta dividia o território em distritos de drenagem, similar ao apresentado para as redes de esgoto, onde valas seriam abertas da barra até o interior da ilha, com a possibilidade de autolimpeza com a água do mar, controladas por comportas. Estas soluções seriam, posteriormente, aprimoradas e implantadas por Saturnino de Brito.

Para lavar as partes mais baixas dos drenos foram pensadas portas que eram fechadas durante a maré alta. O dreno conservar-se-ia cheio de água até a vazante da maré e, com a abertura das portas, a água acumulada desceria com velocidade capaz de remover a lama. (Bernardini, 2006, p.149)

Diferentemente do que havia encontrado em Santos até então, Fuertes compreendia, de maneira pragmática e racional, que os sistemas de rede em infraestrutura urbana deveriam atuar de forma conjunta, observando os diversos elementos como um único corpo, inclusive aqueles não edificáveis, mas norteadores da gestão territorial, como a estrutura jurídica proposta por ele através de códigos e normas. Para o pleno funcionamento da cidade, o cidadão também deveria passar por uma reformulação de seus valores e padrões sociais, colocando a coletividade acima da

individualidade. Fuertes deixou um legado por meio de relatórios, mapas, plantas e demais documentos ao indicar que o total domínio do território e o planejamento de seus comuns urbanos poderiam orientar a expansão urbana de Santos.

2.2.5. As ações da municipalidade e o plano da Câmara

O município de Santos tinha o interesse em desenvolver o núcleo urbano, mas ainda esperava por medidas do governo estadual para solucionar os problemas sanitários. Com as eleições de 1895, um grupo de vereadores ligados ao “Centro Republicano” e de oposição à administração estadual propõe um plano de intervenções urbanas em paralelo ao que estava sendo elaborado por Estevan Fuertes, já em fase adiantada.

Em 1896, a Câmara contratou o engenheiro José Brant de Carvalho para assumir o Setor de Obras e elaborar este plano que marcaria a nova gestão. Formulado como uma malha urbana reticulada sobre todo o território, inclusive na área ainda a expandir. Foi prontamente aprovado pelo legislativo municipal. Englobava, também, outras propostas além do sistema viário, como a requalificação da área central da cidade, sanar os cortiços, novas moradias populares, construção de postos de saúde e mercado público, inclusive a criação de um Código de Posturas, que orientariam as novas construções na cidade. (Bernardini, 2006)

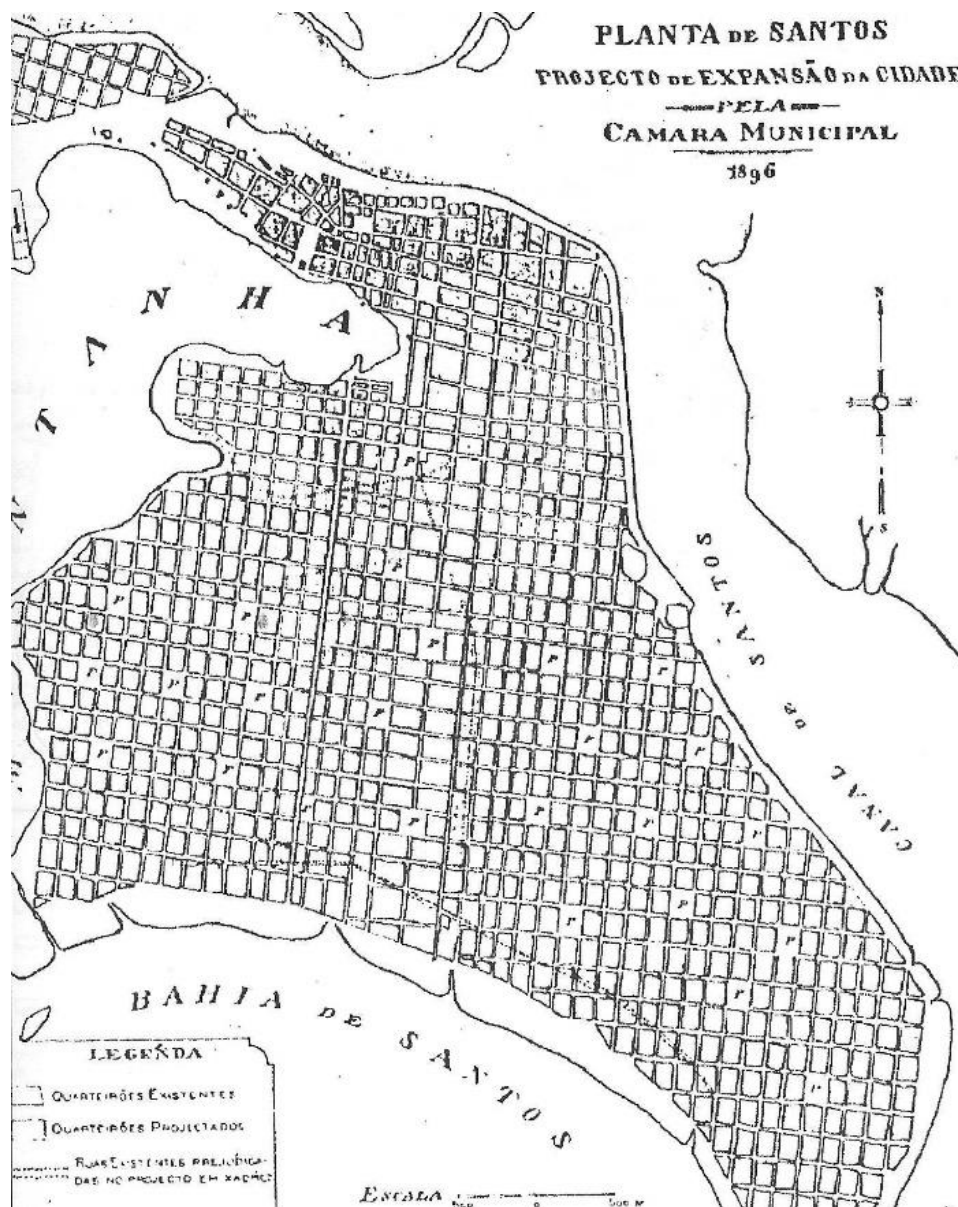
A intenção com o plano era complementar o projeto sanitário de Fuertes e delinear a abertura de novas vias públicas. Entretanto, o traçado não foi implantado, muito menos serviu como orientação aos empresários da prestadora de serviços de transporte público e aos investidores imobiliários, que tinham a expectativa na valorização das suas terras.

O projeto de lei apresentado declarava de utilidade pública todos os terrenos necessários às aberturas e prolongamentos de todas as ruas inscritas no plano de Brant, constante do relatório de 1897. Mas ficava autorizado à Intendência ir abrindo as ruas paulatinamente. Nascia em Santos um plano de expansão que já tinha um caráter ordenador, de regulação do crescimento. Era, nesse sentido, mais um documento de planejamento orientador do desenvolvimento urbano do que um projeto urbano de construção. Funcionando como diretrizes para a ocupação, o plano acomodava a prática insistente da iniciativa privada,

desenhando a cidade e deixando à municipalidade apenas o papel do controle. Foi pouco eficaz diante da pressão e dos interesses locais. (Bernardini, 2006, p. 231)

A princípio, o projeto da Câmara teve como referência as cidades coloniais espanholas e alguns planos urbanístico estadunidense, como Nova Iorque, que adotaram um tecido ortogonal com algumas praças em seu interior. Diferentemente ao plano do governo do estado de São Paulo, a proposta municipal transcendia as questões de saneamento e alcançavam as premissas legais de gestão do território.

Figura 12 - Planta de Santos elaborada pela Câmara Municipal em 1896



Fonte: Bernardini, S. P. (2006). p.217. Adquirido através do jornal eletrônico Novo Milênio.

Neste momento, a cidade moderna brasileira passava a ser o lugar do trabalhador livre, devendo este estar limitado às novas regras de civilidade. Ad hoc, foi essencial o estabelecimento das ciências jurídicas para orientar este novo modelo de gestão territorial (Rolnik, 1997). A partir de 1892, um conjunto de leis vieram ao encontro da construção desta nova geografia, sendo as mais representativas neste período de modernidade os códigos de postura. (Bernardini, 2006)

Em 1897, a municipalidade promulgou um novo Código de Postura, desenvolvido inicialmente no plano de José Brant de Carvalho, diferente do então vigente, de 1852, e mais alinhado aos recentes preceitos técnicos e estéticos e as novas diretrizes políticas. O dimensionamento das vias públicas, os parâmetros e padrões mínimos das edificações e regras específicas para as habitações coletivas revelavam a personificação política, técnica e estética da produção da cidade moderna.

As habitações agora ganhavam regulamentações em relação aos compartimentos internos. Os aspectos construtivos, como larguras das paredes, pisos, alturas, aberturas para iluminação e ventilação, latrinas, cozinhas e dormitórios estavam todos regulamentados. Até mesmo as peças sanitárias que deveriam ser utilizadas foram incorporadas. O rigor em relação às peças sanitárias e aos dispositivos higiênicos já indicava controle do poder público também no espaço privado das casas. (Bernardini, 2006, p. 235)

Esta legislação santista foi aprovada três anos após o Código Sanitário estadual, incorporando algumas das deliberações deste, legitimando para a cidade a mesma representação jurídica do estado de São Paulo. Com isto, estabelecia-se a gerência operacional do setor da construção civil dentro do perímetro urbano. Surgiam as licenças e alvarás de construção.

No mesmo ano do novo Código de Posturas, renovou-se o contrato com a Companhia canadense City of Santos Improvements, com as devidas alterações para o aperfeiçoamento dos serviços de transporte público e iluminação pública, além do abastecimento de água, e encampava-se os serviços de esgoto pelo poder público.

O plano de intervenções desenvolvido por Estevan Fuertes era extremamente abrangente, mas foi interpretado pelo Estado como um projeto estritamente direcionado às obras de esgoto. Apesar dos apontamentos para a realização de todo o plano, o governo focou nas obras dos sistemas de água e esgoto.

Para isto, a Superintendência de Obras Públicas fez um inventário de todo o sistema de coleta de esgotos já executados na cidade com a finalidade de auxiliar nas obras colocadas pelo professor. O relatório deste departamento alinhou-se ao de Estevan Fuertes, aprofundando os conhecimentos técnicos sobre a engenharia de redes e priorizando o sistema de separação absoluta entre as redes de drenagem e esgoto.

Em 1899, através da lei 686, ficou autorizado ao estado de São Paulo contratar os serviços de esgoto da cidade de Santos. O edital estabelecia as diretrizes colocadas no plano de Fuertes, exceto o lançamento do esgoto, devendo este ser efetuado não mais no Outeirinho, mas em local onde as correntes marítimas tivessem mais intensidade. Este foi o primeiro momento que a proposta de lançar o esgoto na orla marítima apareceu. Por conceder à empresa inúmeros privilégios, inclusive de repassar as taxas dos serviços aos cidadãos, a contratação do serviço foi cancelada. Apenas em 1902 os serviços foram retomados, executados pelo próprio governo estadual, utilizando na execução das obras o cimento armado, uma novidade tecnológica desenvolvida pela Escola Politécnica de São Paulo. (Bernardini, 2006)

Em relação ao serviço de abastecimento de água, prestado de forma insuficiente e precária desde 1870 pela Companhia canadense City of Santos Improvements, só tiveram as melhorias necessárias após o novo contrato de prestação de serviço, conquistado em 1897.

Além dos serviços de água e iluminação pública a gás, a Cia. City, essencial na expansão da malha urbana de Santos, estava encarregada dos serviços de transporte público, de grande rentabilidade para a empresa. Prestado até o início do século XX sob vários contratos adquiridos de terceiros, impedindo a ampliação do sistema de bondes, a empresa solicitou ao poder público a unificação dos mesmos, sendo atendida em 1910. Conquistou, assim, o monopólio do transporte público na cidade. Já em 1908, adquiriu da Inglaterra os primeiros bondes elétricos, abastecido por energia proveniente de um gerador construído em suas dependências. Com a ampliação do sistema de transporte e de iluminação pública, passou a adquirir energia da Usina de Itatinga, vendida pela Companhia Docas de Santos. (Santos & Matos, 1987)

Araújo e Pereira (2007) colocam que, entre 1903 e 1904, o serviço de iluminação pública começou a ser implantado na avenida Ana Costa e se iniciou a implementação do transporte de bondes elétricos, em substituição aos de tração animal. Honorato

(1996) complementa expondo que a celeridade nas obras de saneamento foi motivo de elogios nos relatórios da Comissão de Saneamento.

A partir de 1905, Santos e São Paulo passaram a receber maior atenção do governo estadual, incentivando inúmeros investimentos municipais e privados. A empresa canadense executava também os arruamentos. Já a construção de escolas e a coleta de lixo ficaram a cargo da municipalidade. Novos loteamentos e bairros surgiam na paisagem santista e a praia era conquistada. Edifícios que representam a modernidade foram erguidos, como escolas, teatros, hotéis e fabricas e suas ocupações no espaço urbano passaram a ser delimitadas de acordo com suas funções, num genuíno zoneamento territorial.

2.2.6. A “solidificação” de um território

A Abolição da Escravatura e a Proclamação da República provocaram expectativas de mudança política, social e econômica na população brasileira, principalmente entre os mais excluídos, mas efetivamente pouco representaram em termos de cidadania. Na verdade, as alterações no cenário nacional serviram para que a nova classe burguesa possuísse maior autonomia e participação nas decisões políticas.

Oliveira (1997) explana que a descentralização tão desejada com a queda da Monarquia rapidamente se transformou em ações políticas e territoriais concentradas na mão dos detentores do grande capital cafeeiro, cujo interesses estavam voltados para a reprodução do capital.

Para consolidar esta hierarquia de poder, a iniciativa privada deveria se apropriar completamente das principais esferas da gestão pública, circunstância esta permitida pela união entre o grande capital cafeeiro e o capital internacional, principalmente o inglês. Para Honorato (1996), a organização do Estado brasileiro se constituiu marcada por uma política privatista e monopolista, centralizada no Executivo Federal, onde os interesses públicos e do mercado são únicos.

A transição para este modelo socioeconômico refletiu no território santista todas as suas virtudes e distorções, sempre em proveito dos interesses da nova camada social dominante. Deste modo, Bernardini (2006) coloca que as intervenções urbanísticas na cidade devem ser observadas sob duas perspectivas:

Uma pauta pelo poder estadual, em decorrência de toda a reestruturação socioeconômica, das mudanças de mão-de-obra e do caráter da produção, e outra mais ligada à força política local, que contava com pessoas representativas do republicanismo. A partir da primeira leitura afirma-se a importância de Santos como porta de entrada e saída da economia cafeeira e intensificação do movimento imigratório que chegava pelo porto de Santos. (Bernardini, 2006, p. 47)

Lanna (1996) considera que a reorganização dos modos de produção estendeu os mecanismos de domínio e exclusão, antes locados na mão de obra escrava, para toda a classe trabalhadora, sendo as cidades o lugar de controle social. Desta maneira, nos espaços onde antes se construíam sociabilidade, passaram a se configurar num aglomerado de diferentes espoliados.

Aqui, como para os desclassificados do período colonial, a mobilidade, a heterogeneidade, a fluidez, a indeterminação eram seus traços constitutivos. (...) estas características e a violência dos mecanismos que os rejeitaram e os incorporaram quando conveio, tolheu-lhes a possibilidade de construir uma percepção consciente da própria miséria. Este eterno ser e não ser impediu que enxergassem e compreendessem suas virtualidades ao mesmo tempo propiciou que outros construíssem um juízo sólido a seu respeito: foi assim que a camada dominante, mais bem articulada, pode tecer sua ideologia da vadiagem. (Lanna, 1996, pp. 226-227)

Característica do liberalismo econômico, a mobilidade da população santista era reforçada por sua característica de cidade portuária, por ser o principal vínculo da política imigratória do país, pelas epidemias e pela ausência do direito à propriedade. Para a classe dominante era imprescindível a estabilização da classe trabalhadora a fim de contribuir na reprodução do capital, sendo importante para isto a reestruturação urbana.

A organização social nas cidades modernas do início do século XX foi resultado das tecnologias provenientes das Revoluções Industriais, colocando em prática o desenvolvimento de diversas ciências, como a engenharia (Argan, 2001). No caso brasileiro, apagar o passado colonial correspondeu a uma ação simbólica de representação de poder, onde a nova estrutura tinha na circulação de pessoas,

mercadorias e dinheiro sua essência, ideia esta corroborada e complementada por Hammack (1987), onde “esse conhecimento tecnológico interferia diretamente na produção do espaço através de sua infra-estruturação (sistemas de abastecimento de água, sistema de esgotos, redes de transportes etc.).” (Hammack, 1987, p. 142)

Ao compreender as distorções que as forças do mercado provocavam sobre o território, Estevan Fuertes aplicou em Santos metodologias do “comprehensive planning” estadunidense para delimitar os efeitos de uma urbanização descontrolada. Vale ressaltar que Fuertes foi contratado para agir de acordo com os interesses políticos e econômicos da elite cafeeira, limitando-se a soluções essencialmente técnicas, sem se aprofundar nas concepções urbanísticas. “A abrangência do plano de Fuertes traduzia bem a aplicação de capital em larga Escala para promover a infra-estruturação urbana, dirigida pela associação entre governo e elite capitalista.” (Bernardini, 2006, p.177)

A principal contribuição de Fuertes, entretanto, foi colocar a importância do papel do Estado na gestão e no planejamento territorial, tendo em vista as contradições entre os interesses do mercado e do poder público que se refletiam na produção do espaço urbano, estabelecendo uma relação hierárquica na qual a técnica se justapõe à política, que se justapõe à iniciativa privada.

2.3. Santos moderna: da modernidade sólida de Saturnino de Brito à fragmentação cultural da Ditadura Militar

2.3.1. O projeto de Saturnino de Brito e a (re)construção de uma paisagem

Na transição do império para a república, o Brasil adotava um modelo econômico baseado na exportação de café e na importação de produtos manufaturados ingleses. Neste mesmo período, a Revolução Industrial induzia culturalmente o mundo a uma globalização de hábitos e costumes (Graham, 1968). Estas alterações explicam a necessidade de enquadramento do país aos novos padrões impostos pelo mercado internacional, concentrando nos centros urbanos as imperativas intervenções. A Proclamação da República veio ao encontro da reestruturação almejada pela nova classe burguesa na ânsia por maior autonomia e participação política, indispensável para a reprodução do capital (Love, 1982). Portanto, referiu-se a um rearranjo econômico por meio de um rearranjo político.

Contudo, nos primeiros anos republicanos, administrados pelos militares, a centralização política permaneceu similar ao período monárquico que, aliado aos conflitos de interesses do grande capital, proporcionaram quadros urbanos assustadores de insalubridade e miséria. Caberia, por conseguinte, à engenharia sanitária e ao urbanismo implementar, por meio dos elementos técnicos-científicos, as reformas urbanas necessárias à construção de novas cidades e de novos homens, bem como a consolidação dos interesses burgueses. (Lanna, 1996)

No Brasil, esta reorganização territorial foi mais acentuada e violenta, pois o desenvolvimento urbano se deu no período de transição do trabalho escravo para o trabalho livre, obrigando a necessidade de uma segregação espacial e uma setorização por funções (Bernardini, 2006). A justificativa para as intervenções mais extremistas foram o discurso do progresso e da modernidade, tendo como instrumentos planos urbanísticos com concepções mais racionais e técnicas.

Em Santos, cenário perfeito para a implementação dos preceitos sanitaristas, a prosperidade econômica trazida pela monocultura do café permitiu que não somente este discurso fosse aplicado, como também possibilitou, a partir de 1905, sua efetiva implantação, iniciada através da contratação do engenheiro sanitarista Francisco Saturnino Rodrigues de Brito.

A mudança de postura do poder público, a partir do início do século XX, permitiu que se intensificassem as intervenções urbanísticas. Santos, que já se observava algumas obras de esgoto, passou a ter a possibilidade de implementar outras obras sanitárias de maior complexidade. Quando Saturnino de Brito assumiu a Comissão de Saneamento, a cidade ainda carecia de melhores condições de salubridade, permitindo ao engenheiro trazer novos conhecimentos adquiridos de obras europeias e conciliá-las com conceitos já aplicados por ele em outras cidades brasileiras, com características similares à geografia local.

Com as medidas já adotadas pela Comissão Sanitária, o desenvolvimento e a divulgação dos conhecimentos na área da microbiologia, como no caso da descoberta do vetor da febre amarela, as intervenções sanitárias mais violentas foram diminuindo e a responsabilidade pela melhoria da salubridade urbana passou a ficar a cargo dos engenheiros. Deste modo, Saturnino de Brito desenvolveria para Santos sua própria concepção de urbanismo, introduzindo “um pensamento sistematizado acerca das

formas urbanas e dos desenhos da cidade que marcaria decisivamente o planejamento moderno no Brasil.” (Bernardini, 2006, p. 226)

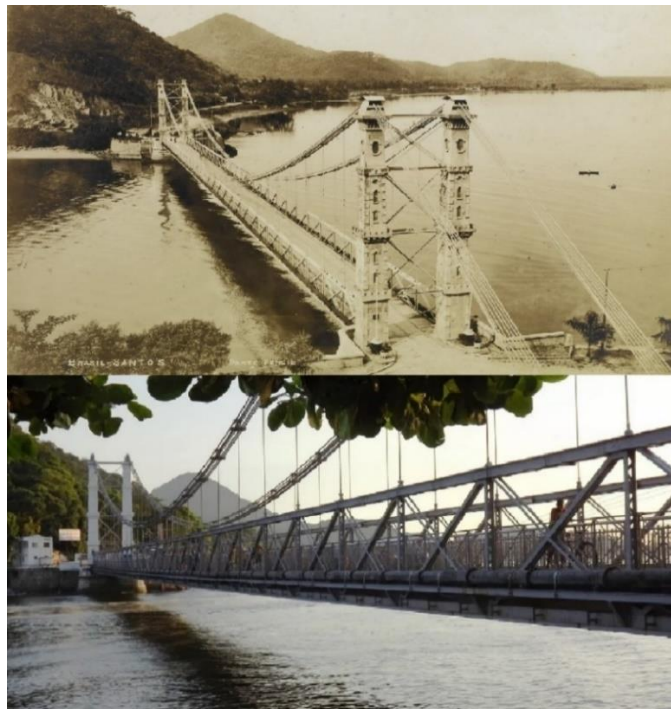
A partir de 1905, Saturnino começou os trabalhos de Saneamento sem revelar a presença de um projeto urbano. No ano seguinte, solicitou um levantamento topográfico atualizado da ilha, a fim de detalhar seu plano. O foco inicial de sua proposta foi nas redes de águas servidas, já que as obras estavam em andamento.

Algumas de suas soluções vieram ao encontro das recomendações apresentadas por Estevan Fuertes, como a divisão territorial da rede por distritos e o sistema separador absoluto entre as águas residuais e as águas pluviais. No entanto, para o descarte do esgoto, Saturnino apresentou duas alternativas distintas às do professor porto-riquenho: a primeira seria seu lançamento, in natura, na Ponta do Itaipu, região localizada atualmente na cidade de Praia Grande, com a possibilidade de uma futura depuração; a segunda opção seria o seu tratamento e despejo na praia do Itararé, no município vizinho de São Vicente, com aproveitamento da água depurada para irrigação. Para complementar sua proposta, indicou a construção de um Horto Botânico ao lado da estação de tratamento, que seria irrigado com a água depurada. Para isto, enviou o engenheiro Lourenço Baeta Neves à cidade de Santa Mônica, nos Estados Unidos da América, para estudar o tratamento eletrolítico de esgoto. (Brito, 1943)

Tanto sua proposta para o tratamento como para o seu descarte em local mais afastado, no caso a Ponta do Itaipu foram adotadas pela administração, sendo necessária a construção de uma ponte para transpor o Mar Pequeno, estreito oceânico que separa a ilha de São Vicente do continente. Para isto foi contratado um projeto, elaborado pelo alemão August Kloenne, para a elaboração de uma ponte pênsil.

Para a rede de coleta de esgotos, além da técnica de separação absoluta e da divisão da cidade por distritos, Saturnino foi favorável ao sistema pneumático irradiado, com a instalação de estações elevatórias em locais estratégicos, já que a rede obrigatoriamente não deveria ser muito profunda, considerando o nível superficial do lençol freático. Sobre estas estações elevatórias, foram propostos banheiros públicos.

Figura 13 - Ponte Pênsil de São Vicente - Período de inauguração e atual, respectivamente.



Fonte: Acervo do Arquivo Nacional e Jornal eletrônico G1 (2021, 2 de fevereiro), respectivamente.

Figura 14 - Estação Elevatória - Período de inauguração e atual, respectivamente.



Fonte: Comissão de Saneamento de Santos. (1913). Adquirida através do jornal eletrônico Novo Milênio; e google maps, respectivamente.

Com as obras em andamento, faltava para completar o sistema de esgoto as reformas das instalações prediais. Neste caso, Saturnino optou por não intervir até que um conjunto de normas com rígidos princípios sanitários estivesse estabelecido. Com o Código Sanitário Estadual e o Código de Posturas Municipal em vigor, faltava a criação de um departamento capaz de analisar e aprovar as reformas e os novos projetos arquitetônicos na cidade. Coube, então, a uma subdivisão da Comissão de Saneamento a incumbência de preparar e divulgar o novo regulamento, assim como legalizar as construções.

A opção pelo sistema de separação absoluta se deu, também, após uma aprimorada análise técnica acerca de como a rede de drenagem pluvial deveria ser executada. Considerando as vias públicas todas calçadas, o grande volume de chuvas na região e a baixa declividade, um sistema misto (esgoto e drenagem pluvial) acarretaria num significativo dimensionamento, com a possibilidade de assoreamento de lama nas tubulações. Deste modo, o sistema de coleta de águas pluviais foi composto por uma combinação de escoamento superficial, através de sarjetas, tubulações e dos canais extravasores.

O projeto de Saturnino de Brito foi um aprimoramento do proposto por Estevan Fuertes. Os canais cortando a cidade, com a implantação de vertedouros, foi a grande ideia apresentada por Brito, mas a utilização da água do mar para a autolimpeza do sistema já aparecia nos planos de Fuertes. As comportas seriam reguladas de acordo com o nível da maré e funcionariam, também, para o controle da velocidade e o direcionamento das águas pluviais, podendo-se optar pela vazão na orla marítima ou no estuário.

Para lavar as partes mais baixas dos drenos foram pensadas portas que eram fechadas durante a maré alta. O dreno conservar-se-ia cheio de água até a vazante da maré e, com a abertura das portas, a água acumulada desceria com velocidade capaz de remover a lama. Saturnino refletiria muito sobre essas soluções e desenvolveria métodos construtivos apoiados na utilização do concreto armado para construir os canais. As seções e suas formas seriam exaustivamente estudadas e, além disso, seu desenho seria trabalhado como elementos de uma nova paisagem. (Bernardini, 2006, p. 149)

Saturnino analisou o índice pluviométrico na ilha e as linhas de ravinas dos morros santistas para projetar o traçado e o dimensionamento dos canais. Da mesma forma, dividiu o território santistas em distritos, estabelecendo microbacias hidrográficas artificiais, locando os canais numa cota abaixo das avenidas intermediárias ao sistema.

A numeração dos canais foi dada de acordo com sua localização e por algum tempo permitiu-se outras funções, como regatas e a locomoção de barcos. As pontes e passarelas foram projetadas de diferentes formas, pelo artista D. Savorelli, utilizando granito, mármore e concreto. (Araújo & Pereira, 2007)

Figura 15 - Canais de drenagem de Santos - Período de inauguração e atual, respectivamente.



Fonte: Brito, F. S. R. (1943). Adquirida através do jornal eletrônico Novo Milênio; e acervo pessoal, respectivamente.

Apesar de ser apenas parte do projeto proposto por Saturnino, os canais de drenagem conferiram nova paisagem à cidade, estruturando seu desenho urbano e construindo referência e identidade aos moradores de Santos. (Andrade, 1992)

Saturnino tinha como objetivo a construção de uma nova paisagem urbana mediante critérios técnicos e estéticos para a sua extensão. Sua proposta divergia do plano apresentado pela Câmara, em 1896, afirmando que o mesmo deveria ser substituído por outro, ao incluir ruas em diagonal para diminuir distâncias e facilitar a circulação do ar. Além disto, indicou em algumas avenidas a implantação dos canais de drenagem na parte central e as alamedas arborizadas nas laterais.

De acordo com esse programa começamos por projetar a expansão da cidade, abrangendo toda a planície e compreendendo alguns melhoramentos que lhe eram indispensáveis. Neste plano não predominou a preocupação do traçado de grandes avenidas em linha reta, cortando-se em ângulos retos, porquanto, na opinião dos mais eminentes engenheiros e arquitetos, o plano em xadrez, com as ruas muito longas, é essencialmente impróprio e antiestético; é também dispendioso quando se o procura aplicar, demolindo e reconstruindo as zonas edificadas. (Brito, 1943; apud Bernardini, 2006, p. 293)

Tendo como referência seu plano para a cidade de Vitória, no estado do Espírito Santos, Saturnino indicou modelos de quarteirões similares aos apresentados por Fuertes, alterando apenas as passagens internas, que deveriam ter função sanitária, facilitando os fluxos de iluminação e ventilação e o acesso às redes infraestruturais.

Ademais, para que todo o programa fosse aplicado, Saturnino elaborou uma série de leis que iam, desde as intervenções das unidades residenciais até as questões mais amplas e complexas do campo urbanístico. Vale destacar, entre elas: a regulamentação do esgotamento sanitário habitacional; a normatização das servidões de passagens internas aos quarteirões (esta não entrou em vigor); a contribuição de melhorias; e a lei de desapropriação, caracterizada inicialmente entre as desapropriações imediatas, de utilidade pública para a implementação das obras de saneamento, e as desapropriações remotas, para melhoramentos futuros. Neste último caso, Saturnino criou uma tabela indicando o ônus e o bônus que os proprietários teriam com as desapropriações.

A principal legislação proposta por Saturnino de Brito, contudo, foi a Lei Municipal nº 288, de novembro de 1907, que constituía na organização do setor de aprovação de projetos e obras, e demais normas para os devidos licenciamentos e alvarás, subordinados à Comissão de Saneamento. Este arcabouço jurídico visava

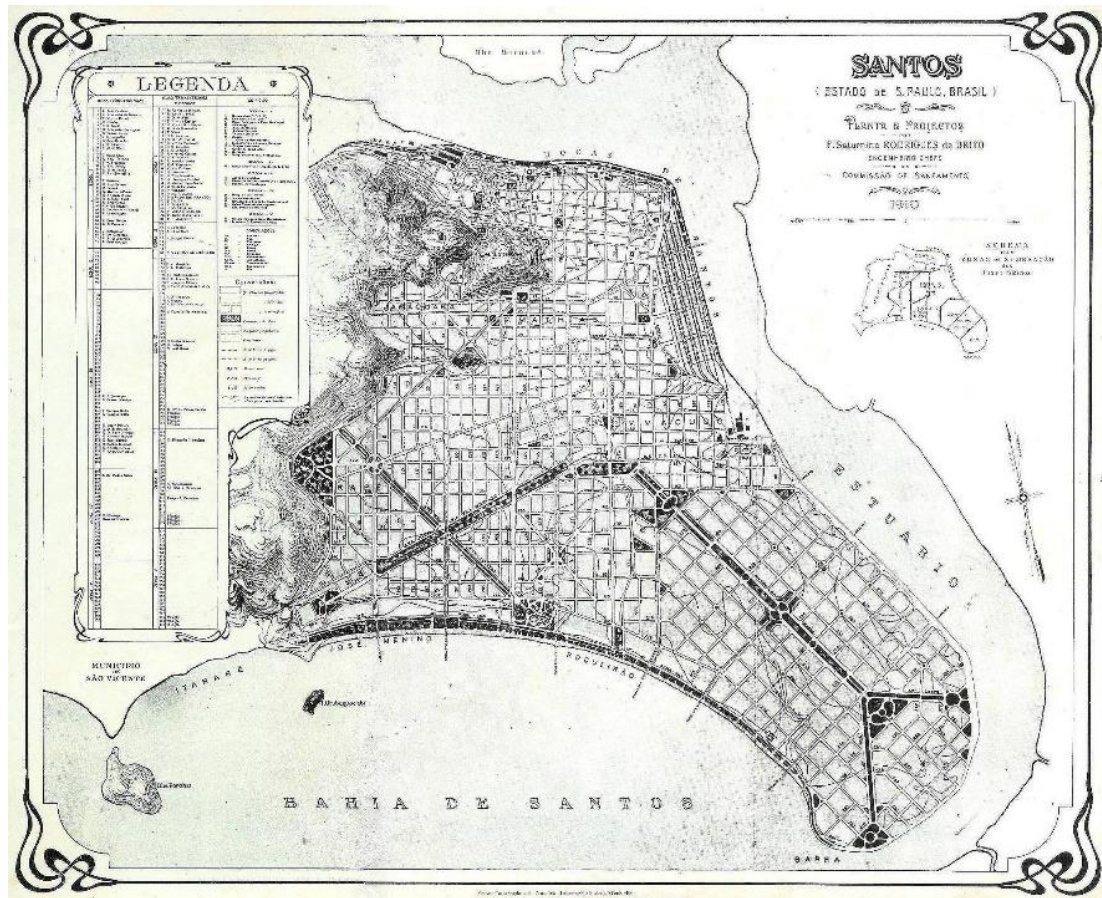
instaurar uma ordem capaz de disciplinarizar as individualidades em prol da coletividade e da cidadania. Desta maneira, o plano de Saturnino possuía um desenho universal por intermédio de uma relação única entre a lei e o projeto.

Outra preocupação de Brito estava sobre o aspecto financeiro. No perfil socioeconômico da época, a elite agrária via nos investimentos urbanos a maior possibilidade de reprodução do capital. O austero controle orçamentário e organização dos trabalhos permitiram a condução das obras sem prejuízos aos cofres públicos e de modo lucrativo para as empresas prestadoras dos serviços. Ao final das obras, o custo global ficou abaixo do estipulado por Saturnino.

Para levar adiante o plano urbanístico, Saturnino construiu um bom diálogo com a Câmara de Vereadores. Ainda que tivesse levado ao legislativo a planta da cidade para análise somente em 1910, já em 1906 apresentava o projeto detalhado e o executava. Os grandes proprietários cediam gratuitamente a municipalidade seus terrenos para a realização das obras de saneamento, entre eles Luiza Macuco e Belmiro Ribeiro. Este último assumiria a prefeitura no final de 1910 e, a partir de então, passaria a se interessar na promoção de pequenos loteamentos, juntamente com Roberto Simonsen e Francisco Silva Telles. Os três formaram, em 1912, a Companhia Construtora Santista, principal empresa do ramo da construção civil. Este período de conflito de interesses entre o governo estadual, representado por Saturnino de Brito, e a administração municipal, que começou em 1906, foi o de maior dificuldade para a implementação do projeto urbanístico.

A divergência entre estado e município era, apenas, um ajuste político para que parte da elite local também reproduzisse seu capital em investimentos urbanos. A entrega da planta de Santos revelou a grande habilidade política de Saturnino de Brito, num gesto de aproximação entre as distintas esferas de poder. A maioria das propostas do seu programa foram implantadas.

Figura 16 - Projeto Urbano para Santos de Saturnino de Brito em 1910



Fonte: Andrade, C. R. M. de (1991). p. 60. Adquirido através do jornal eletrônico Novo Milênio.

Santos foi uma das primeiras cidades a ter um plano urbanístico global, projetada para estabelecer a ampliação do antigo núcleo urbano colonial e consolidar os novos valores burgueses. Adepto de uma visão holística e contrário a uma política haussmanniana, Saturnino de Brito tinha a compreensão que sua ação se dava sobre um organismo em expansão, devendo se adaptar ao meio natural, onde os interesses individuais nunca deveriam se sobrepôr às coletividades.

A relação entre o traçado das vias públicas e as edificações, tal qual a proposta de subúrbios com jardins aproximou Saturnino de Brito tanto às teorias de Camilo Sitte quanto aos planejadores das cidades-jardins estadunidenses e europeias, levando o transeunte a um olhar disciplinado no qual a arquitetura era somente um elemento do todo.

Destarte, a preocupação estética e social deveria estar a serviço da técnica. Criticava o arquiteto que colocava a arte como prioridade, tal qual o higienista com

medidas violentas. Nesta lógica, sua ideia de cidade se aproximava da visão metabólica urbana, onde as diferentes escalas territoriais representariam células humanas.

Para trazer uma cidade atormentada por endemias e explosões epidêmicas basta o mau serviço sanitário do seu aparelhamento aferente e eferente, especialmente este. Com efeito, será preciso tratar da casa como se trata do homem; apenas a engenharia substitui a medicina, ou melhor, aparece a função do técnico higienista. Já não se cuida só de impedir que as impurezas expedidas se acumulem em torno do indivíduo, ou em torno da casa: é preciso cuidar da canalização eferente da casa como cuida o médico do aparelho intestinal do indivíduo. (Brito, 1943, p. 44)

A evolução do planejamento urbano brasileiro foi, portanto, caracterizada por uma conjunção de fatores políticos e econômicos. A capacidade de investimentos demonstrou o potencial dos comuns urbanos em reproduzir o capital, orientar o crescimento da cidade e melhorar a qualidade de vida da população. Em Santos, houve o real amadurecimento do urbanismo como ciência específica, englobando técnica, estética e legislação em favor da construção da cidade como paisagem.

2.3.2. A surgente cidade moderna

Do último censo realizado em Santos, no ano de 1872, até a estabilização do quadro epidemiológico, a população da cidade havia crescido dez vezes e seu perfil étnico alterado consideravelmente. O censo de 1913 retratou o efeito da política migratória adotada desde o período monárquico e o adensamento urbano do início do século XX.

Dos 88.967 habitantes, 55.6% eram homens e 44.4% eram mulheres. Os brancos representavam 86.8% e o restante, indicados por mestiços, negros, índios e orientais (chamados de “amarelos” pelo censo), somavam 13.2%. A cidade mestiça do período colonial havia ficado para trás, já que os imigrantes compreendiam 42.5% do total de habitantes, onde as principais colônias eram a portuguesa, a espanhola e a italiana.

Quadro 4 - Evolução da população santista de 1872 e 1913.

POPULAÇÃO DE SANTOS				
	1872		1913	
	População (n°)	População (%)	População (n°)	População (%)
BRASILEIROS				
Homens	-	-	24427	27,46%
Mulheres	-	-	24738	27,81%
Subtotal	6552	66,38%	49165	55,27%
ESCRAVOS	1742	17,65%	-	-
ESTRANGEIROS				
Homens	-	-	25055	28,16%
Mulheres	-	-	14747	16,58%
Subtotal	1577	15,98%	39802	44,74%
TOTAL	9871	100%	88967	100%

Fonte: Lanna, A. L. D. (1996). p. 51. Elaborada com dados do Censo Geral do Império de 1872 e do Censo Municipal de Santos de 1913.

Para Guilherme Álvaro, chefe da Comissão Sanitária, a realização do Censo de 1913 e o sucesso das reformas sanitárias representaram a chegada de uma nova realidade. Difundiu-se novas medidas de tempo e procedimentos de identificação, por meio de processos tecnológicos de reconhecimento do indivíduo e de sua localização no território. A maioria da população ainda não se acostumava com identificações abstratas das moradias, como as numerações e endereços, assim como de reconhecimento pessoal, como as carteiras de identidade. O relógio estava, cada vez mais, presente como elemento de qualificação social e indicador de modernidade e as sirenes das fábricas apontavam os turnos de trabalho. Em 1911, o secretário de Justiça do Governo Federal passou a exigir a carteira de identidade com impressão digital. (Lanna, 1996)

Somando a isto, um conjunto de mecanismos legais, técnicos e punitivos se estabeleceram para fortalecer processos universais e abstratos na intenção de legitimar formas de controlar a classe trabalhadora e os demais habitantes frente a expansão urbana. A estatística, os meios de identificação e a mensuração do tempo representaram este aspecto de construção de novas cidades e novos cidadãos.

A melhoria sanitária proporcionada pelo plano de Saturnino de Brito permitiu novas oportunidades para a cidade de Santos. Criaram-se loteamentos e bairros, estabeleceram definitivamente os serviços urbanos de iluminação e transporte público, assim como as demais redes de infraestrutura, e ordenou o fluxo de mercadorias e

peças. Os canais, margeados por largas avenidas arborizadas, permitiram o acontecimento de novas formas de socialização. A praia se consolidou como elemento urbano, promovendo mudanças no costume da população, como a caminhada e a prática esportiva. Para Gitahy (1992), estas mudanças no cotidiano podem ser lidas como a universalização do lazer como consumo do tempo livre e a solidificação dos referenciais burgueses de fruição do tempo, onde a presença do poder estava mais distante, porém mais visível. Estes são aspectos de uma ordem que segregou, definitivamente, a burguesia da classe mais pobre.

Outra característica da cidade moderna foi a separação do local de moradia e o local de trabalho. Saturnino de Brito havia proposto, inclusive, a construção de habitações operárias para os menos abastados, no intuito de melhorar as condições de salubridade e como forma de estabelecer a ordem social e moral.

As casas a serem construídas deveriam ser ensolaradas e ventiladas, isoladas entre si e da rua, ter quarto, cozinha, gabinete de asseio, escala, quintal e serem servidas por esgoto. Mas também serviriam para educar o povo, ensinando o operário a conservar o asseio da casa e a desenvolver um sentimento de família, debelando assim a miséria e as doenças. O lar seria portanto o lugar primeiro da educação e formação do bom trabalhador. (Lanna, 1996, p.129)

Em 1914, a Companhia Construtora Santista firmou um contrato com a prefeitura para a construção de quinhentas unidades habitacionais para os trabalhadores de baixa renda, no bairro da Vila Belmiro, em terras de um dos sócios e então prefeito da cidade, Belmiro Ribeiro. Apenas oito casas populares foram construídas com este intuito, as demais acabaram compradas por trabalhadores da classe média.

Vale realçar que o censo de 1913 indicou Santos próximos das dez mil edificações, com uma densidade média de 10.19 habitantes/edificação, nas áreas centrais este número alcançava 14 pessoas por domicílio. Por conseguinte, mesmo com o fim da precariedade dos cortiços em madeira, as condições de moradia ainda não eram satisfatórias. Alguns dos trabalhadores do porto saíram destes cortiços e foram para o setor leste do município, em expansão, mas a grande maioria se deslocou para os morros, que ofereciam duas grandes vantagens aos trabalhadores: ficavam próximos do porto e o valor dos aluguéis era mais baixo. Já as desvantagens estavam relacionadas às

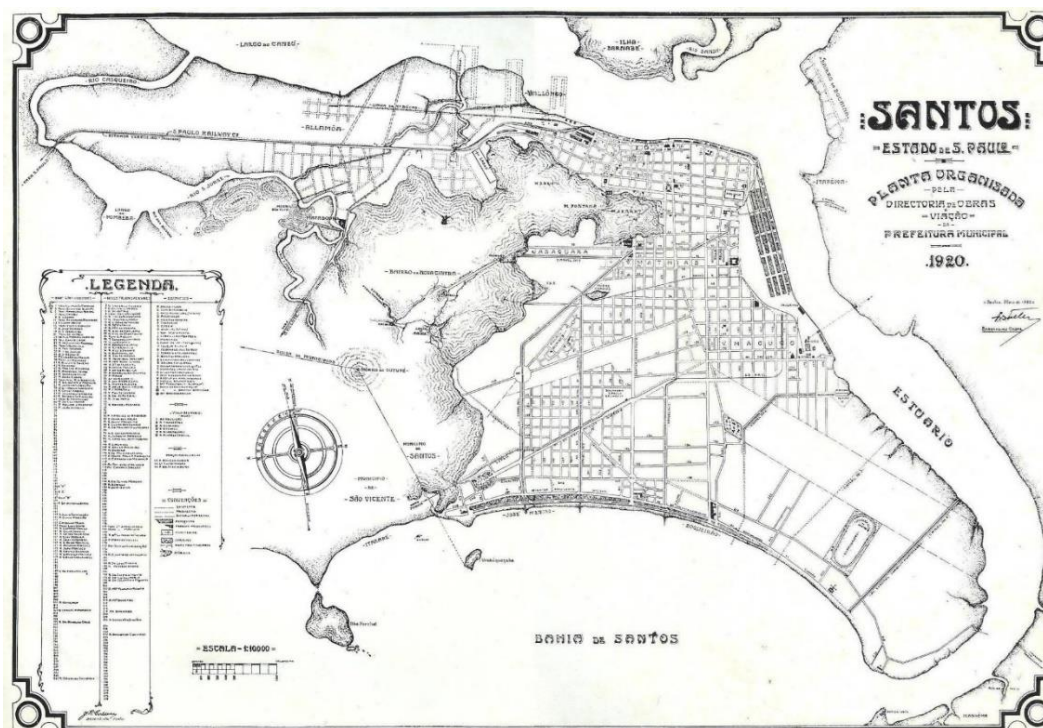
redes de infraestrutura. Sua ocupação foi gradual e se intensificou após a II Guerra Mundial.

Os bairros da zona leste da cidade eram ocupados por trabalhadores com uma condição financeira melhor que os moradores dos morros. A Vila Mathias se configurou no bairro dos funcionários da Cia. City, o Macuco abrigava os trabalhadores da Cia. Docas e os ferroviários da São Paulo Railway Company moravam no sopé do morro da Penha, próximos à estação de trem. (Gitahy, 1992)

As mulheres se ocupavam nas atividades rurais e domésticas, além de trabalharem como lavadeiras e catadoras de cafés nos armazéns portuários. O censo de 1913 descreveu que somente 17% da população feminina tinham funções remuneradas.

A reforma urbana implementada por Saturnino de Brito reconstruiu espaços públicos, orientou o crescimento da cidade, disciplinou o uso e a ocupação do solo proporcionando uma estrutura social mais complexa que a realidade do período colonial.

Figura 17 - Planta de Santos em 1920.



Fonte: Diretoria de Obras e Viação da Prefeitura de Santos (1920). Adquirida através do jornal eletrônico Novo Milênio.

2.3.3. A importância dos sistemas de fluxo no processo de territorialização santista

Fora as ações da Comissão de Saneamento, outros dois agentes tiveram fundamental papel na reconfiguração territorial santista: o transporte público e o porto. Após a unificação dos contratos das diversas prestadoras de serviços e a renovação do prazo por mais 40 anos, a Companhia City investiu de maneira mais efetiva na implantação das linhas de bonde, já com a concorrência de alguns automóveis. Em 1915, a cidade possuía 339 automóveis, englobando modelos de carga, de passageiros e carros de praça.

Dois anos depois, Santos passou a ter a maior quilometragem de linha de bondes por habitantes da América do Sul (1/1350 km/hab). No ano de 1919, a dificuldade na importação de peças, em decorrência da I Guerra Mundial, levou a empresa a construir seus próprios carros, importando apenas os motores. Em 1926, a exemplo do que fez a concessionária de iluminação e transportes públicos da cidade de São Paulo, a Light, adquiriu alguns ônibus para fazer trajetos específicos em horários pré-determinados. (Santos & Matos, 1987)

Figura 18 - Bondes elétricos no Largo do Rosário, no início do século XX.



Fonte: Adquirida através do jornal eletrônico Novo Milênio

Os bondes, afora o papel de indutor do crescimento da cidade, tiveram função primordial na socialização do homem, colocando em constante contato camadas sociais diferentes e,

Mas que mundo encantatório era aquele mundo, o mundo dos bondes! O bonde teve uma função social que muito poucos ainda se deram conta: ele socializou o homem. O bonde acabou com o aristocrático mundo das caleças, das carruagens e dos tálburis, onde as pessoas se isolavam em extratos sociais elitizantes, fechados, e invadiu as ruas do mundo misturando as gentes sem pedir licença e pondo-as em convívio humano obrigatório. O bonde trouxe a humanização do homem, fazendo-o conviver com seu semelhante todos os dias. O bonde integrou o gênero humano. (Marques, 1995, pp. 59-60)

simbolicamente, representou a modernidade sólida que se instalava em território santista.

Eles rolavam pelas grandes avenidas e ao longo dos jardins da praia com a mesma elegância e imponência de uma bailarina, eles tornavam aquele arenoso chão santista vibrátil à sua passagem naquele ballet sempre em linha reta, uma escola altamente disciplinada em movimentos e de formas. Ao contrário do bonde, o ônibus é desajeitado e inseguro nos seus movimentos. (...) Nos percursos urbanos o bonde sempre mandou, sempre foi rei. O trem e o bonde são transportes nobres... eles estão integrados no esquema das leis mecanicistas do universo... eles são previsíveis, eles só vão aonde os trilhos os levam. (Marques, 1995, p. 64)

Assim como o transporte público, a recuperação financeira no início dos anos 1910 permitiu o fortalecimento de diversas outras atividades urbanas, essenciais para a reprodução do capital. Dentro desta conjuntura, o Porto de Santos também se estabeleceu definitivamente no cotidiano da cidade, sendo o principal agente indutor da lógica liberal.

Quadro 5 - Exportação de café no porto de Santos de 1889 a 1914.

EXPORTAÇÃO DE CAFÉ POR SANTOS - 1889/1914		
Ano		Sacas (60 Kg)
1860		36250
1870		437580
1889		2041503
1890		2952372
1891		3686084
1892		3255936
1893		1770275
1894		3904080
1895		3135196
1896		4960067
1897		6053521
1898		5535361
1899		5742362
1900		5849114
1901		9613080
1902		8774182
1903		7994395
1904		6571509
1905		7453752
1906		10166257
1907		11470116
1908		8940149
1909		13453104
1910		6834712
1911		8719742
1912		8934719
1913		10229245
1914		8493557

Fonte: Gitahy, M. L. C. (1992). p. 30. Elaborado com dados da Associação Comercial de Santos, de 1971.

O principal atributo de um porto capitalista é sua capacidade de racionalização e velocidade no processo produtivo – estocagem e embarque – tendo como objetivo o lucro. Para Marx (1985), o modelo de produção capitalista diminui o custo de deslocamento da mercadoria individualizada por meio da universalização do produto e da integração do transporte, ampliando de mercados locais para globais. “Por outro, diferencia-se pelo fato de aparecer como continuação de um processo de produção DENTRO do processo de circulação e PARA o processo de circulação.” (Marx, 1985, p. 110; apud Honorato, 1996, p. 157). No caso do porto de Santos, esta lógica é reforçada pela integração do sistema portuário com o ferroviário.

Quadro 6 - Relação entre rede ferroviária e exportação no porto de Santos entre 1870 e 1900.

RELAÇÃO ENTRE LINHA FÉRREA E MOVIMENTAÇÃO NO PORTO DE SANTOS		
Ano	Extensão da Rede Ferroviária (km)	Exportações de Café (sacas-60kg)
1870	139	543425
1875	655	740603
1880	1212	1204328
1885	1640	1657176
1890	2425	3048327
1895	2962	3135196
1900	3373	7821541

Fonte: Saes, F. A. M. (1993). p. 4; apud Honorato, C. T. (1996). p. 189.

A empresa de Gaffrée e Guinle avançava territorialmente sobre a região conhecida como Outeirinho e iniciava as obras de depósitos de materiais líquidos na ilha Barnabé. Para mais, conquistava o direito de diversas atividades urbanas em outros estados brasileiros, como o de energia elétrica em cidades dos estados do Rio de Janeiro, Minas Gerais e Bahia, este último também sobre o transporte público. Em Santos, monopolizava todas as atividades portuárias, recebendo a alcunha de “polvo”, devido aos tentáculos sobre diversas atividades econômicas. (Honorato, 1996)

A reabilitação econômica proporcionada pelo comércio exterior permitiu, do mesmo modo, o regresso do movimento operário ao cenário santista depois de anos de intensa repressão. Os trabalhadores da construção civil, mais organizados e líderes da FOLS, conseguiram manter a carga horária de oito horas para sua classe. Os mais qualificados, chamados “artistas” pela capacidade de executar obras mais detalhadas, conseguiam, inclusive, pressionar seus patrões por melhores salários. (Gitahy, 1992)

Todavia, a diferença nas condições de trabalho das diversas categorias estimulou novas greves, principalmente entre os trabalhadores das obras de saneamento, da Companhia City e do Porto, sempre reprimidas com violência, prisões e, até mesmo, deportação. Em 1913, uma lei mais rígida para deportação de trabalhadores foi aprovada no Congresso Nacional, desencadeando protestos em todo o Brasil, inclusive com repercussão na Europa. No ano seguinte, a Suprema Corte a considerou inconstitucional.

Na cidade de Santos, uma classe ainda incipiente era a dos trabalhadores fabris. O processo de industrialização no país era caracterizado, nos anos 1910, por atividades secundárias e subordinadas à economia cafeeira, somente permitido com o

investimento do capital internacional, mais precisamente, o oriundo da Inglaterra. Portanto, não havia condições da criação de um polo industrial completo e independente no Brasil. (Santos & Barrocas, 2015)

Os trabalhadores antes deslocados para a produção do café passaram a vender sua força de trabalho no setor secundário. “Em Santos, o grupo não era grande, 1.456 trabalhadores industriais em 1913, mas por volta de 1919 já havia 1.997. No ano seguinte, um levantamento oficial listou 83 estabelecimentos industriais, dos quais havia 8 com 100 ou mais trabalhadores, 11 entre 50 e 100 trabalhadores, e 64 estabelecimentos com menos que 50 trabalhadores.” (Gitahy, 1992, p.120). Estas indústrias estavam voltadas para a produção alimentícia e construção civil.

Outro setor de destaque foi a indústria têxtil. A Tecelagem Santista, fundada em 1902, possuía um dos maiores contingente de trabalhadores, em torno de 480, sendo aproximadamente 300 mulheres, e sua produção estava voltada para a manufatura de sacas de café. Tinha duas tecelagens na cidade, uma no centro antigo e outra na Vila Macuco. A carga horária durava dez horas e os salários ainda eram mais baixos que as demais categorias. Os trabalhadores da indústria têxtil estavam filiados a FOLS. (Gitahy, 1992)

Observando este panorama, pode-se perceber que, através do ofício, desde os trabalhadores vindos do processo de escravidão no país até aqueles provenientes das lavouras da Península Ibérica, contextos culturais diversos construam a dinâmica social santista do início do século XX.

2.3.4. A política do Estado Novo e a reconfiguração cultural em Santos

As distorções provocadas pela economia liberal na transição do século XIX para o século XX culminara na I Guerra Mundial e num grande período de recessão. O domínio representado pelas oligarquias mundiais se reduziu diante da crise até a inevitável ruptura total do modelo econômica vigente com a quebra da bolsa de Nova Iorque, em 1929.

No Brasil, as consequências do colapso financeiro foram agravadas com o esgotamento do modo de produção baseado na monocultura do café. Além disto, parte mais conservadora da elite cafeeira, que se limitava apenas aos investimentos no setor primário, viu naqueles que diversificaram seus investimentos em outras atividades,

como as urbanas, uma enorme capacidade de interferência na estrutura política da época.

Para as eleições de 1930, dois grandes grupos se constituíram, um formado pelas oligarquias agrárias de São Paulo e Minas Gerais, tendo como candidato o paulista Júlio Prestes, apoiado pelo então presidente da República Washington Luís, e o outro grupo formado pelo então governador do Rio Grande do Sul, Getúlio Vargas, respaldado por dissidentes políticos e trazendo como bandeira de campanha a ruptura do modelo econômico em vigor.

Com a máquina eleitoreira a seu favor, Júlio Prestes foi eleito presidente da República. Insatisfeitos com a fraude nas eleições, o grupo opositor começou a se articular com militares de baixa patente para construir uma resistência que, para sua concretização, precisava do apoio popular. Entre a eleição e a posse, o candidato a vice-presidente na chapa de Getúlio Vargas, o paraibano João Pessoa, foi assassinado na cidade do Recife. O estopim para a revolução estava posto no cenário político nacional. Em outubro de 1930, Washington Luís era deposto e exilado e Vargas assumia o poder.

O governo Vargas teve dois grandes desafios. O primeiro foi mudar o modelo econômico brasileiro, incentivando o processo de industrialização e a diversificação no setor primário. O segundo objetivo esteve em transformar os trabalhadores no centro das transformações sociais a serem realizadas pelo Estado, inserindo-os no cenário político. (Tavares, 2001)

Ao reconhecer as reivindicações da classe operária, a Revolução de 1930 aspirava legitimar o desejo dos operários, desde que este reconhecimento partisse do poder público. Destarte, a legislação varguista estabeleceu um arcabouço de amparo aos trabalhadores, deixando o conteúdo social não mais como caso de polícia e sim como questão de Estado, perante o recém-criado Ministério do Trabalho, embora a polícia fosse mantida como órgão fundamental na manutenção da ordem social. “Se não ocorreu uma revolução no sentido marxista do termo, houve uma ruptura importante, que teve viés preventivo, consignado na frase ‘fazer a revolução antes que o povo o faça’”. (Tavares, 2007, p. 82)

Os primeiros anos do governo Vargas foram conturbados, já que ele havia fechado o Congresso Nacional e governava por decreto. A Revolução Constitucionalista de 1932, liderada pelo estado de São Paulo, buscou a elaboração de uma nova

Constituição para minimizar o autoritarismo e a centralização de poder na esfera Federal. Posteriormente, entre os anos 1935 e 1936, a Intentona Comunista, um levante militar de caráter revolucionário, ideologicamente alinhado ao comunismo soviético, tentou tomar o poder por meio de um golpe de Estado. Vargas, apesar de ter promulgado uma Constituição em 1934, reprimiu duramente ambos os levantes, e utilizou a instabilidade política e social do período como pretexto para estabelecer e legitimar o Estado Novo, a partir de uma nova Constituição, em 1937.

Assim como em diversos lugares no mundo, o Estado Novo no Brasil foi caracterizado pelo ultranacionalismo; a concentração de poder e o autoritarismo; a criação de um Departamento de Imprensa e Propaganda para a divulgação das ações governamentais e censura dos meios de comunicação; e o fortalecimento da relação com os trabalhadores, sob a tutela do Estado, por meio dos sindicatos e de uma nova legislação trabalhista. A Carta Magna de 1937 ficou conhecida como “Constituição Polaca”, por ter sido elaborada semelhante ao fascismo polonês e italiano.

Certamente, o estrato social mais impactado da Era Vargas foi a classe trabalhadora. Enquanto as lideranças operárias desejavam a construção de uma identidade baseada numa luta contra o Estado capitalista, o governo e o empresariado construíam a personificação do proletariado através da “união” e do “trabalho”. A ocupação que melhor alcançou o conceito de explorados e oprimidos foram os operários da construção civil. Para as demais, a condição de miserabilidade impedia a conscientização como grupo social e, conseqüentemente, a possibilidade de se libertarem da “prisão”.

Em Santos, a classe trabalhadora do início dos anos 1930 ainda era composta, na maioria, por estrangeiros. No porto, a baixa remuneração, a pouca qualificação e a variação na movimentação de navios impedia um maior vínculo dos trabalhadores à Cia. Docas.

De acordo com a ideologia marxista, a presença de grande quantidade de trabalhadores num pequeno espaço a serviço de uma única companhia é o local ideal para a consciência de classe. Contudo, a fragmentação proletária do porto de Santos impossibilitava a construção desta identidade. Esta característica desagregadora passava desde assuntos de nacionalidade até questões raciais.

Até o Decreto-lei 431, de maio de 1938, as greves tiveram certa relevância no panorama santista e brasileiro. Porém, a partir de então, os movimentos sociais e operários foram duramente reprimidos, já que esta legislação considerava crime instigar a paralização de serviços públicos ou de abastecimento, bem como a desobediência coletiva. Uma série de outras leis e decretos desenharam uma administração federal centralizadora e nacionalista. Em dezembro de 1930, o Decreto 19.482 estabeleceu que 2/3 da força de trabalho brasileira deveria ser constituída de nacionais. A Constituição de 1934 restringiu a entrada de estrangeiros no país e o Decreto-Lei 1.371, de junho de 1939, além de nacionalizar o trabalho nos portos brasileiros, restringindo os estrangeiros a 1/3 da força de trabalho, passou a exigir a naturalização dos imigrantes com mais de 10 anos de residência no país.

Neste período, de acordo com relatório de 1927 do consulado de Portugal, havia 1100 trabalhadores distribuídos nas 72 panificadoras santistas e 480 bancários em cerca de 20 estabelecimentos. Segundo dados do Centro de Construtores da época, a construção civil detinha 3000 funcionários em 25 construtoras, mas 70% destes trabalhadores estavam desempregados em 1930. Entre as demais categorias, destacam-se aproximadamente 200 tecelões, 300 metalúrgicos, 3400 trabalhadores do café e 4000 portuários. A maioria destes estabelecimentos estavam dispersos pelo tecido urbano, levando a compreensão da construção identitária do trabalhador santista pela capacidade de concentração e dispersão dentro do território.

Segundo a geógrafa Carvalho (1944), Santos possuía características distintas de bairro a bairro, determinadas pelo revelo, pela proximidade do mar e por seus usos. O bairro da Ponta da Praia, habitado pela comunidade japonesa, tinha como principais atividades econômicas o cultivo de hortifrutigranjeiros exercido nas chácaras e a pesca, efetuada através da Cooperativa Pesqueira de Santos, fundada em 1932. Os negros se estabeleceram nos morros, juntamente com os portugueses, que também ocuparam alguns bairros operários, como o Macuco. Os espanhóis se fixaram no bairro do Campo Grande, de significativa preocupação para o governo Vargas, devido ao vínculo da sua população com as ideologias anarquistas da pátria-mãe. A constituição demográfica desta época tornava as relações socioculturais extremamente complexas, mas era nos bairros o local dos laços culturais, sociais e econômicos de boa parte da população santista.

Quadro 7 - Configuração da população de Santos em 1934.

CONFIGURAÇÃO DA POPULAÇÃO DE SANTOS EM 1934		
Origem		Quantidade
Brasileiros		103508
Portugueses		22560
Espanhóis		7771
Outros		3928
Italianos		2567
Japoneses		1725
Total		142059

Fonte: Tavares, R. R. (2007). p. 42. Elaborada com dados do censo de 1934.

A política nacionalista da Era Vargas foi limitando, paulatinamente, a presença de imigrantes no contexto urbano santista. Quando em 1920 a população estrangeira era 35.6% do total; em 1934, 26.4%; em 1940, este índice cai para 21%; e somente 15%, em 1950. Deste modo, os bairros foram perdendo sua característica de “bairros-nações” e os conflitos relacionados a nacionalidade, cultura e raça foram arrefecendo no âmbito do trabalho. O anarquismo era substituído pelo trabalhismo como ideologia utilizada pela classe operária.

Em relação à ocupação do solo, houve uma substituição de classe social nos bairros com melhores infraestruturas e majoritariamente ocupados pela classe operária por uma classe média em ascensão, provocada por um inevitável processo de gentrificação nas cidades ricas e com concentração de capital, caso de Santos. Estes trabalhadores foram adensar os morros e ocupar áreas além da estação de trem do Valongo. (Araújo Filho, 1965)

A estratégia do Estado Novo, aliado aos interesses da burguesia, tinha como objetivo desarticular a relação entre o trabalho, o transporte público e o bairro, cortando os elos de mobilização operária. Assim, barreiras físicas e simbólicas se erguiam nas praças e demais espaços públicos, muros eram erguidos nas grandes empresas, e o porto “dava as costas” de vez para a cidade, num amplo processo de controle e punição da classe trabalhadora. As ações dos opositores de Vargas ficaram voltadas, principalmente, às escolas e aos presídios, levando ao máximo o conceito do “biopoder” de Foucault.

Não por acaso, os xadrezes da Cadeia Pública de Santos haviam sido reformados, oferecendo a partir de então “agradável aspecto de limpeza e de relativo

conforto”, com o “valioso auxílio” daqueles que diretamente se beneficiaram das detenções: a Cia Docas e Cia. City. (Tavares, 2007, p. 143)

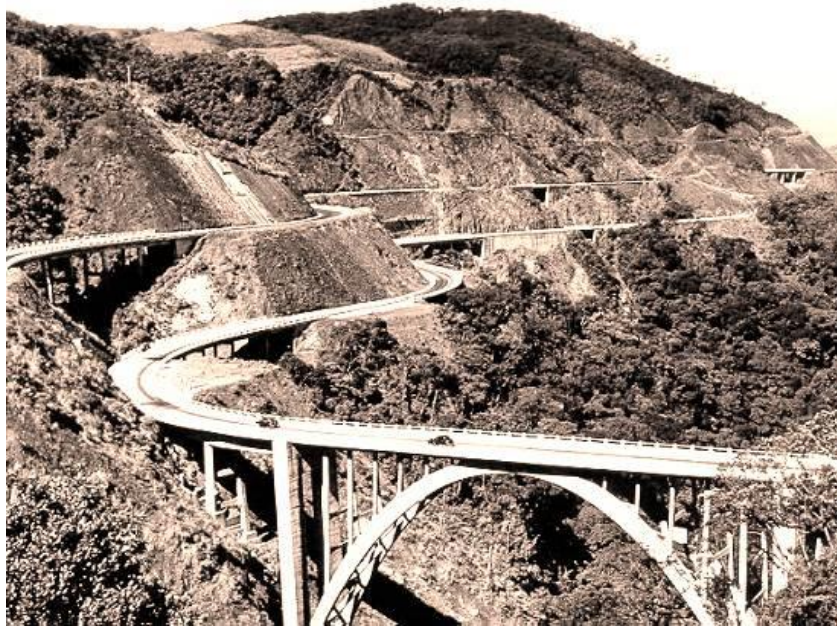
O início da II Guerra Mundial teve um papel importante no cotidiano santista e em diversas cidades brasileira. Após ataque dos alemães aos navios brasileiros, em 1942, a população voltou a ocupar, temporariamente, estes espaços públicos exigindo a participação do país na guerra contra o Eixo. Vale salientar, de acordo com Marques (1995), que boa parte dos brasileiros apoiavam Hitler até o início dos anos 1940.

Para o governo, tornava-se cada vez mais difícil se desvincular das ideologias ditatoriais do nazifascismo, quando seu próprio modelo político era centralizador e autoritário. Deste modo, o Brasil participa da guerra junto aos Aliados e o Estado Novo passou a reprimir com mais virulência os imigrantes alemães, italianos e japoneses. Após novos ataques a navios próximos a costa santista, o regime de Vargas foi extremo: ordenou a expulsão destas três etnias do litoral. Em menos de uma semana, os “bairros-nações” associados a estes países, principalmente a Ponta da Praia, descaracterizavam-se completamente.

Neste momento, com a intensificação das relações comerciais entre o interior e o porto de Santos, o governador nomeado do estado de São Paulo, Armando Salles Oliveira, autorizou a implantação de uma nova rodovia entre São Paulo e Santos, a Via Anchieta, em 1935, ficando pronta somente em 1947. Em 1938, uma nova ligação ferroviária entre o planalto e a baixada foi inaugurada, a Estrada de Ferro Sorocabana.

O processo de esvaziamento das praças e demais espaços públicos existentes em Santos no Estado Novo foi concretizado mediante a edificação de novos elementos urbanos. O principal deles foi a construção do Jardim da Praia, proposto por Saturnino de Brito, com seus 5.335 metros de extensão e 218.800 m² de área, considerado atualmente o maior jardim de orla marítima do mundo. Outros elementos de identidade territorial da época são o Aquário Municipal, o primeiro de caráter público do país, com 1.000 m², e o Orquidário, com 22.000 m², este último também idealizado por Brito, construído ao lado da estação de tratamento de esgoto, servindo como barreira vegetal aos possíveis odores exalados pela estação e recebendo a água tratada para irrigação do parque. (Araújo & Pereira, 2007)

Figura 19 - Rodovia Anchieta nos anos 1950



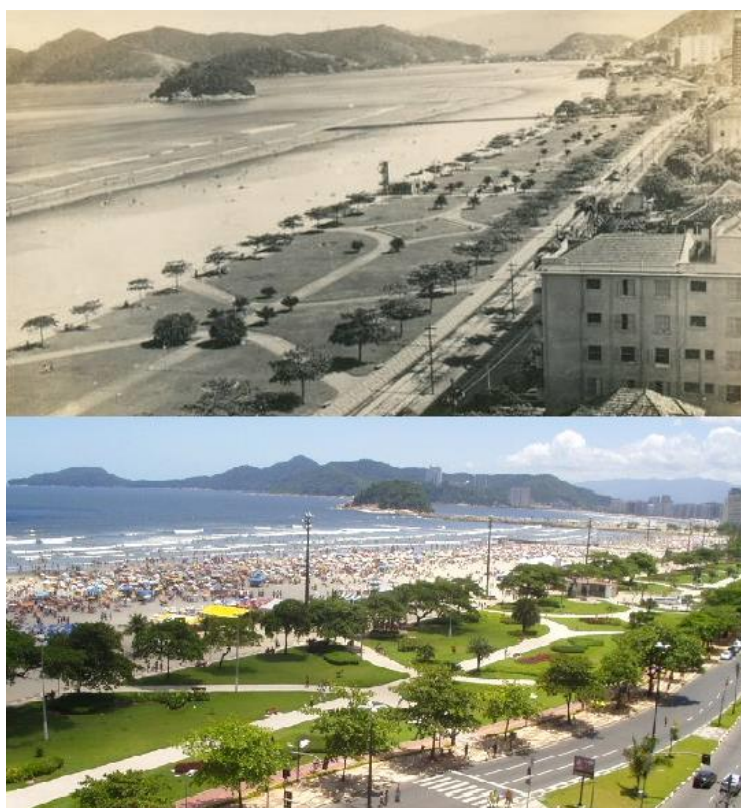
Fonte: Adquirida através do jornal eletrônico Novo Milênio.

Figura 20 - Aquário Municipal de Santos - Anos 1950 e atual, respectivamente.



Fonte: Acervo da Fundação Arquivo e Memória de Santos. Adquirido através da página eletrônica juicysantos; e google maps, respectivamente.

Figura 21 - Jardins da praia de Santos - Anos 1940 e 2000.



Fonte: Adquirida através do jornal eletrônico Novo Milênio; e acervo digital da USP.

Contudo, o principal elemento de territorialização em Santos da Era Vargas foi o bonde. Com 67 quilômetros de trilhos e próximo das 200 unidades, chegou a transportar mais de 5 milhões de passageiros em 1935. Nas cidades litorâneas, os bondes eram abertos nas laterais, permitindo um elo entre os ocupantes e a paisagem. Ao cruzar os diversos lugares da cidade, o bonde conseguia unir os diversos espectros da sociedade santista. Enxergando a importância do bonde na socialização humana, os operários habitualmente inseriam o transporte público nas pautas grevistas.

O bonde característico dos anos 1930 possuía uma sociabilidade própria, com militantes comunistas fazendo discursos no seu interior, com passageiros fugindo da cobrança da passagem, com pessoas subindo e descendo ao longo de todo o trajeto, com trabalhadores discutindo seus problemas e com a leitura de jornais. Era nele que os operários se viam como tais. (Tavares, 2007, pp. 186-187)

O bonde, durante a segunda grande guerra, atravessou por algumas adversidades. A Companhia City passou a ter dificuldade na importação de peças, tendo que retirar algumas unidades de atividade para o fornecimento de peças aos que permaneciam na ativa (Santos & Matos, 1987). Ademais, Marques (1995) descreve que

as normas de segurança e os procedimentos de prevenção a possíveis ataques nazista, como as constantes simulações de blecautes e, por conseguinte, a interrupção dos serviços, estigmatizaram o bonde perante a população durante este período. Contudo, o principal revés que este modal teve foi a concorrência do ônibus.

2.3.5. Da Ditadura Vargas à Ditadura Militar

O contexto urbano santista pós II guerra mundial era mais complexo do que na Ditadura Vargas. O crescimento populacional e o enriquecimento da cidade passaram a dificultar a compreensão dos espaços, difusos no tecido urbano. Duas grandes mudanças na paisagem regional devem ser consideradas.

A Primeira grande alteração foi em consequência da implantação da estrada de ferro “Sorocabana”, em 1938, assim como da construção da Rodovia Anchieta, inaugurada em 1947. Estas obras, além de proporcionar uma migração pendular de moradores entre o Planalto e a Baixada Santista, reforçaram a importância do porto de Santos na conjuntura econômica estadual e nacional.

Em vista disto, o presidente Getúlio Vargas, agora eleito democraticamente para o mandato 1951-1955, definiu a vizinha Cubatão, cidade emancipada de Santos em 1949, para a instalação do maior polo industrial do país. Deste modo, no ano de 1955 se instalou a Refinaria Presidente Bernardes, apenas um ano e meio após a fundação da Petrobras (Petróleo Brasileiro S.A.) – empresa exploradora e produtora de derivados de petróleo, de capital aberto, cujo acionista majoritário é o Governo Federal - e a COSIPA (Companhia Siderúrgica Paulista), fundada em 1953 e inaugurada dez anos depois.

O estabelecimento do Polo Industrial de Cubatão iniciou, de fato, o processo da industrialização brasileira. Isto posto, um amplo regime migratório das regiões mais pobres do país para todo o estado de São Paulo, como também um forte êxodo rural, adensaram consideravelmente a região de Santos.

A industrialização iniciada por Getúlio Vargas foi intensificada pelo plano de metas do presidente Juscelino Kubitschek (1956-1961), priorizando o interesse dos monopólios internacionais mediante a interiorização do capital fabril no Brasil, tendo como maior modelo a indústria automobilística da cidade de São Bernardo.

Em 1957, a instalação da Volkswagen se consolidou devido ao atendimento dos pré-requisitos em infraestruturas necessários à lógica de produção e circulação de

mercadorias: proximidade a ferrovias, rodovias, siderúrgicas, refinarias de petróleo e portos.

A via de desenvolvimento do capitalismo no país que permitiu a interiorização de capitais monopolistas do setor automotivo garantiu maior grau de exploração da força de trabalho em relação à exploração nos países centrais e, de certa forma, este grau foi ampliado pelo aprimoramento técnico-produtivo do fordismo-taylorismo próprio para a organização do trabalho em fábricas de produção discreta como as montadoras de automóveis, autopeças ou eletrodomésticos. Padrão técnico de produção exportado junto com as montadoras e que delinearía um processo industrializado que alcançaria — como também ocorreu nos países centrais — saturação nas décadas seguintes. (Sabatini et al., 2011, p.63)

O desenvolvimentismo de JK, fundamentado no setor automobilístico, impossibilitou a industrialização brasileira organizada no modal ferroviário (trens e bondes) e colocou o Estado como agente espoliador territorial, organizado somente para atender à pressão do capital externo e ao máximo lucro.

Com o incentivo à indústria automobilística, bem como a construção da rodovia Anchieta, o veranismo se consolidou entre as classes mais abastadas paulista. Sob esta perspectiva, o processo de verticalização, legalmente avalizado, foi introduzido definitivamente na paisagem santista.

Até então, a legislação vigente era o Código de Obras, por meio do Decreto-Lei nº 403/1945. Nele foi estabelecido regras de parcelamento do solo e controle de taxa de ocupação do lote. A verticalização já estava caracterizada pela autorização de quatro pavimentos na Zona Central e na nova centralidade proposta pelo plano, o bairro do Gonzaga. Estabelecia, inclusive, “habitações do tipo econômico”, sob responsabilidade da municipalidade, em áreas de uso misto específicas entre a Zona Central e a Orla. Assim, a burguesia se afastava das áreas de maior impacto ambiental e se alojava próxima à praia.

Atendendo o mercado imobiliário em expansão, a Lei nº 1.831/1956 flexibilizou o processo de verticalização na Zona da Orla, tal qual o padrão de ocupação do lote da antiga lei, beneficiando, também, construtoras da capital São Paulo.

As novas redes infraestruturais de transporte reforçaram o fluxo de pessoas, mercadorias e, principalmente, o fluxo monetário. Os comuns urbanos não eram mais o centro de reprodução do capital nacional e estrangeiro, e sim a indústria de base, controlada pelo Estado. Para a iniciativa privada, coube a participação na indústria de valor agregado, com grande representação no setor automobilístico. Este organograma visava atrair investimento internacional por meio de um suporte estatal.

A segunda modificação considerável pós II Grande Guerra foi a definitiva perda das características de cidade dividida por bairros-nações, através de um processo de gentrificação que substituiu a população operária pela classe média emergente nos bairros de melhor infraestrutura. Esta mudança proporcionou uma piora da qualidade de vida nos bairros centrais e nos morros, concomitante a intensa especulação imobiliária nas áreas próximas à praia.

A classe operária, assim, começou a reconhecer mais nos aspectos territoriais que nos locais de trabalho, a possibilidade de construção da consciência de classe, por meio da identidade estabelecida nos “bairros-operários”. Além do transporte público, a moradia passou a ser considerada nas reivindicações trabalhistas.

Este quadro foi reforçado com a migração da população menos abastada para Santos, intensificada pela instalação do polo industrial de Cubatão. O perfil da mão de obra local deixava de ser de imigrantes, principalmente os portugueses, e passava a ter grande concentração de nordestinos.

Como pode ser visto, o transporte público era parte essencial na construção da identidade operária santista. No pós-guerra, o bonde começou a enfrentar forte concorrência dos ônibus. Quando a Expresso Brasileiro iniciou as atividades, sob contrato assinado no final de 1944, a Cia. City, em forma de protesto, recolheu alguns bondes na sua garagem e passou a não os conservar. Além da disputa pelo mercado, a Cia. City precisou renegociar com o poder público o preço das passagens, fixos por mais de 30 anos sob o mesmo valor. A quebra do monopólio no transporte público desmotivou a empresa canadense a renovar o contrato. Aos poucos, o ônibus tomava o lugar do bonde no dia a dia do trabalhador. (Araújo & Pereira, 2007)

No final dos anos 1940, o transporte público de Santos estava em uma desordem. O descaso da concessionária com a população era criticado, inclusive pela imprensa. Sem perspectiva de renovação contratual, a Cia. City entregou à municipalidade todo o seu

acervo, absorvido pela recém-criada SMTC (Serviço Municipal de Transporte Coletivo) – autarquia municipal – em dezembro de 1951. (Araújo & Pereira, 2007)

Apesar do abandono dos últimos anos de serviço, a contribuição da Cia. City para a expansão urbana e para a construção da identidade santista é inegável. Os bondes elétricos tiveram múltiplas funções, desde carros fúnebres até a transporte de móveis.

O início da prestação de serviço pelo poder público municipal foi de grande dificuldade, decorrente do estado de sucateamento do material assumido da empresa canadense, havendo deficiência nas instalações e equipamentos para os necessários reparos e manutenções. Para agravar a situação, os serviços prestados pela Expresso Brasileiro eram insatisfatórios, levando a municipalidade a encampar a atividade de transporte público de ônibus, de modo igual.

Algumas medidas foram adotadas administrativamente para mitigar a situação, como fechar os bondes, reformar as vias permanentes e “enxugar” a folha salarial. Nos investimentos, 50 ônibus elétricos, os trólebus, 5 estações conversoras e diversos materiais para a instalação da rede elétrica foram adquiridos. (Santos & Matos, 1987)

2.3.6. O Regime Militar e a produção espacial santista

No final dos anos 1950, a classe dominante enfrentava nova crise hegemônica. A política desenvolvimentista iniciada no período, aliada à crise pós segunda guerra aumentaram a concentração de renda, a desigualdade socioespacial e a crise econômica. As eleições de 1960 elegeram o conservador Jânio Quadros para presidente e o progressista João Goulart para vice-presidente (cargos eletivos em separado naquela época). Em agosto de 1961, Jânio renunciou e João Goulart assumiu a presidência num conturbado cenário político.

Jango, como era conhecido, herdeiro político de Getúlio Vargas e do trabalhismo, ocupou o cargo defendendo as reformas de base frente à arcaica estrutura social brasileira. Dentre as reformas, destacavam-se a universitária, a administrativa, a tributária, e a reforma agrária, além da nacionalização das refinarias. Estas propostas logo enfrentaram grande oposição da elite econômica brasileira, representada por grandes empresários, industriais, latifundiários, imprensa, classe média conservadora e classe política.

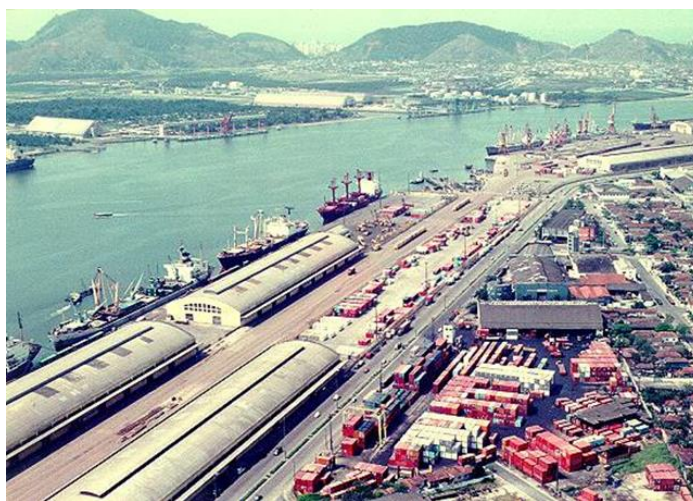
Financiada pelo governo dos Estados Unidos da América, em 31 de março de 1964, os militares depuseram João Goulart, colocando fim a um longo esforço na tentativa de construir um Estado de justiça e bem-estar social. Ao assumir o poder, os militares promoveram uma centralização de poder no Executivo Central, tendo seu auge no Ato Institucional nº 5, no ano de 1968, fechando o Congresso Nacional e limitando o Poder Judiciário.

Santos sofreu reflexos diretos pelo autoritarismo. Em abril de 1969, a cidade foi declarada Área de Segurança Nacional, juntamente com Cubatão, perdendo sua autonomia política até 1984. Neste período, os administradores públicos foram nomeados pelo Governo Federal ou pelo Estadual.

O Regime Militar se caracterizou, economicamente, pelo continuísmo da política desenvolvimentista iniciada na década anterior, baseada no incentivo à indústria automobilística e na expansão territorial caracterizada pelo modal rodoviário. O período ficou conhecido como “Milagre Econômico”, cujas consequências foram o total aprofundamento da desigualdade social e da fragmentação espacial.

O planejamento urbano foi utilizado como instrumento de controle do crescimento territorial e propulsor do desenvolvimento. Em Santos, o porto alcançava o bairro da Ponta da Praia, e a Cosipa (Companhia Siderúrgica Paulista) e a Ultrafertil (Empresa de fertilizantes) construíram seus terminais portuários. O governo estadual inaugurava a rodovia dos Imigrantes, nova estrada de conexão entre o planalto paulista e a baixada santista.

Figura 22 - Porto de Santos no bairro da Ponta da Praia - Anos 1970.



Fonte: Assessoria de Comunicação Social da Codesp. Adquirida Jornal eletrônico Novo Milênio.

Figura 23 - Rodovia dos Imigrantes



Fonte: Ecovias. Adquirida através do jornal eletrônico novo Milênio.

Para atender a esta nova realidade geográfica, entre os anos de 1960 e 1970, surgiram os primeiros planos diretores, com diagnósticos detalhados e soluções estritamente técnicas, mas incapazes de serem aplicados (Villaça, 1998). Desta maneira, em 1968 foi promulgado o Plano Diretor Físico, Lei nº 3529; o Código de Edificações, Lei nº 3530; o novo Código de Posturas, Lei nº 3531; e as Normas Ordenadoras e Disciplinadoras da Urbanização e da Preservação da Paisagem Natural dos Morros, Lei nº 3.533.

Dentre as principais características contidas neste plano, o aumento do potencial construtivo nas áreas próximas a orla e o diagnóstico detalhado do zoneamento territorial, realçando as diferenças socioespaciais, foram os destaques. Aliás, as análises do plano diretor desconsideraram os aglomerados subnormais nas áreas de mangue e morros. No que diz respeito aos bairros próximos à praia, o aumento do coeficiente de aproveitamento incentivou o mercado imobiliário e consolidou, nesta localidade, o novo território burguês. (Cariço, 2006)

À medida que o uso residencial se consolidava junto à orla, a demanda por comércio e serviço aumentava. A solução adotada foi implementar estes usos nas principais avenidas e em áreas de uso misto, próximas a atividades portuárias e habitadas pela população de menor poder aquisitivo, aumentando os aspectos urbanos negativos nestas localidades.

Os tópicos sociais e ambientais foram pouco observados. O adensamento produzido pela permissividade legal conduziu a cidade a um enorme impacto negativo na balneabilidade das praias, na contaminação do estuário pelo aumento da atividade industrial e portuária, na construção de conjuntos habitacionais segregados do tecido urbano e no aumento da “cidade informal”. Assim, Carriço (2006) coloca que este plano diretor reforçou a fragmentação espacial que já ocorria desde o início da industrialização.

No final da Ditadura Militar, uma nova legislação foi elaborada. Denominado PDDI (Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado), este documento visava inserir as questões sociais no debate urbano, assim como orientar o crescimento físico da cidade de Santos. Neste mesmo período, no âmbito Federal, foi promulgada a Lei nº 6766/1979, que estabeleceu o regramento para o parcelamento do solo urbano, em vigor até os dias atuais.

Com este cenário, nos anos 1970, as redes infraestruturais voltaram a exigir grandes obras. Tiveram destaques, além da rodovia dos Imigrantes, as obras de saneamento básico, dentre elas o interceptor oceânico e o emissário submarino, executadas pelo governo estadual. O emissário submarino alterou o local de descarte do esgotamento sanitário do Canto do Forte, na cidade de Praia Grande, para alto-mar, fora da baía de Santos, numa distância de 4 quilômetros da ilha de São Vicente. Estas obras foram as primeiras a alterar o projeto de Saturnino de Brito, que atendeu a cidade satisfatoriamente até o fim dos anos 1970.

Figura 24 - Construção do Emissário Submarino - Anos 1970.



Fonte: Acervo digital da prefeitura municipal de Santos.

Estas grandes obras atraíram uma quantidade ainda maior de trabalhadores com baixa qualificação profissional para os canteiros. Contudo, com a crise econômica mundial do final dos anos 1970 e início dos anos 1980, muito destes operários ficaram desempregados. Aliado a especulação imobiliária nos bairros mais bem servidos das redes de circulação urbana, o adensamento populacional nos morros e nas áreas de manguezal se agravou iniciando, inclusive, as primeiras favelas sobre palafitas na região.

Serrano (1991) relata que, em 1986, uma revisão no Plano Diretor de 1968 tornou ainda mais permissivo o adensamento nos bairros próximos a orla marítima, mesmo num período de crise econômica, contrariando o estabelecido nos PDDIs. Este fato revela como a classe burguesa sempre se apropriou do aparato legal, bem como dos recursos técnicos e políticos para perpetuar a estrutura de poder.

Urbanisticamente, o lobby à indústria automobilística e de derivados de petróleo modificou os hábitos dos brasileiros em relação ao transporte coletivo. Em 1964, a

administração pública municipal refletia sobre o fim dos bondes. O primeiro ato neste sentido foi atender o pedido do prefeito da vizinha São Vicente, que alegava o serviço de bondes como entrave às obras de urbanização da orla da cidade. Deste modo, as linhas que ligavam os municípios tiveram seus percursos encurtados até a divisa dos dois municípios, restringindo suas atividades ao município de Santos. (Santos & Matos, 1987)

Outra justificativa para encerrar a prestação dos serviços de bondes foi o constante déficit financeiro da SMTC. Quase 60% deste montante era referente ao transporte de ônibus, mas a culpa, mesmo assim, incidiu sobre os bondes. Aos poucos, a supressão de outras linhas aumentou a dívida da empresa.

Com o desconhecimento da realidade local provocada pela intensificação da centralização governamental na esfera Federal, esta aparelhada pelos interesses das elites industriais, o sistema de transporte dos bondes foi desativado em todas as cidades brasileiras, privilegiando a mobilidade urbana no sistema de ônibus e, principalmente, na individualização do automóvel. (Marques, 1995)

Já para fins da década de 60 o bonde começou a ficar doente, a se enfraquecer: foi quando o homem começou a se motorizar aqui no Brasil. E esta nova tendência do homem afetou profundamente a sua essência. Ele foi se transformando, sem saber, uma transformação lenta e implacável: uma transformação sem retorno. Mas em que consiste essa cruel transformação da essência profunda do homem pela incorporação do automóvel ao seu mundo? O carro isolou o homem daquele convívio social do bonde, e jogou-o novamente no século XIX, com seus extratos sociais delineados e compartimentos estanques. E o homem voltou a se individualizar selvagememente. (Marques, 1995, pp.62-63)

Simbolicamente, o fim das atividades dos bondes pode ser lido como o primeiro momento de transição entre a modernidade sólida e a modernidade líquida na cidade de Santos. Parafraseando Nelson Salazar Marques, a rigidez de seus movimentos sobre trilhos, num caminhar racional e lógico sobre o território santista foi substituído pela fluidez aleatória dos ônibus. O mesmo autor coloca outra característica que pode ser caracterizada neste momento de mudança, acerca deste sistema infraestrutural:

Então, aqueles Bondes únicos no mundo começaram a ser lentamente desfigurados por administrações e administradores que queriam deixar na

Cidade a marca de sua passagem. E aquelas carruagens de fogo verdes e majestosas e que tinham a agressividade e a elegância de uma biga romana em campo de batalha, foram sendo mutiladas criminosamente, suas formas alteradas, a cor, passando do verde original, um verde forte de planta viva, para um prateado manchado de vermelho. E o que tínhamos já para o fim eram trambolhos disformes que se arrastavam pelas ruas humilhados e ofendidos. (Marques, 1995, p. 61)

A constante alteração da comunicação visual do transporte público em Santos surgiu neste período. A necessidade dos governantes em registrarem suas administrações provocou a perda da identidade que este comum urbano possuía com a população e, conseqüentemente, uma ruptura na paisagem cultural da cidade. O transporte público sempre esteve inserido à estética e à história cidadina. Em fevereiro de 1971, encerrou-se o serviço de bondes na cidade de Santos.

Em meados dos anos 1970, o transporte coletivo em Santos chegou à calamidade pública, com ônibus quebrados nas ruas e tarifas caras, bem diferente da imagem cultivada por décadas com o padrão que a Cia. City proporcionou. Algumas medidas paliativas tentaram minimizar a situação, como o arrendamento de algumas linhas à iniciativa privada, principalmente para atender à Zona Noroeste. Em 1976, a SMTC, autarquia municipal fundada quinze anos antes, foi transformada em CSTC (Companhia Santista de Transportes Coletivos) – configurada em empresa de economia mista, sendo o poder público municipal o acionista majoritário – medida esta para permitir novas operações de crédito. A recuperação do transporte público em Santos se deu, efetivamente, a partir da segunda metade dos anos 1980, com a redemocratização do país.

Com a expansão urbana estimulada pela industrialização, a eficiência do transporte público é imprescindível para o fortalecimento da lógica capitalista, através da relação casa/trabalho, tendo o Estado papel fundamental para o estabelecimento destas conexões na cidade moderna. A degradação desta infraestrutura urbana em Santos foi configurada pelo modelo político centralizador, onde o aparelhamento da “coisa pública” objetivou interesses escusos e não a oferta de um bom serviço aos munícipes. O desmantelamento dos bondes, aliado à crise do petróleo nos anos 1970, corroboraram para esta situação.

O “milagre brasileiro”, fundamentado no modelo industrial exportador, favoreceu os interesses do capitalismo internacional, que absorvia com voracidade a crescente produção brasileira, cada vez mais a preços reduzidos. Esta ilusão progressista incentivou grandes processos migratórios aos centros urbanos, cuja grande maioria não estava preparada para esta demanda. Assim, o fomento do transporte individual em detrimento ao coletivo, associado a algumas outras medidas autocráticas, estimularam as inúmeras contradições socioespaciais do período militar.

2.4. Santos contemporânea: o neoliberalismo e as novas conformações geográficas

2.4.1. O início da política neoliberal no Brasil

Mészáros (2011) descreve o Estado moderno como um espaço de gestão de negócios da classe burguesa, formatado numa estrutura capaz de assegurar permanentemente a produtividade do sistema capitalista, ou seja, “(...) o princípio estruturado do Estado moderno, em todas as suas formas – inclusive as variedades pós-capitalistas – é o seu papel vital de garantir e proteger as condições gerais de extração da mais-valia do trabalho excedente” (Mészáros, 2011, p. 121). O Estado, por conseguinte, torna-se elemento essencial para fundamentar as contradições sociometabólicas do capitalismo liberal, por meio de garantias jurídicas, do controle e da repressão social, do estímulo à competitividade, e da consolidação de monopólios. Assim, o capital se reconfigura constantemente, independentemente de modelos políticos, ora mais democráticos, ora mais totalitários.

Dardot e Laval (2016) explicam o neoliberalismo como um modelo econômico que mantém toda a sociedade associada à lógica do capital, mediante práticas governamentais, educacionais e comportamentais, alicerçadas na competição e no individualismo. A adoção deste modelo revela a necessidade do próprio metabolismo do capital em inserir suas características sobre a antiga forma de acumulação, o keynesianismo.

No decorrer dos anos, a construção de um Estado de justiça e bem-estar social, concomitante às lutas enfrentadas pelo sindicalismo europeu no pós segunda guerra, limitou a possibilidade de grandes lucros para a elite econômica e permitiu que o discurso neoliberal se tornasse hegemônico. Além da influência de teóricos, como

Friedman e Hayek, sobre os governos dos Estados Unidos da América, de Ronald Reagan, e do Reino Unido, de Margaret Thatcher, o Consenso de Washington estabeleceu uma cartilha de medidas que deveriam ser tomadas pelos demais países, exemplificadas através de reforma fiscal, redução do aparato público, abertura comercial e uma política privatista. (Barros, 2021)

Vale salientar que a consolidação do neoliberalismo ocorreu de forma desigual, devido a díspares conjunturas sociais, econômicas e políticas entre as diversas nações (Harvey, 2008a). Enquanto nos países centrais os novos conceitos econômicos foram implementados de forma segmentada, muito em razão da manutenção de mecanismos socioeconômicos conquistados na implementação do capitalismo dirigido após os anos 1940, nos países periféricos, a exemplo da América Latina, as medidas impopulares neoliberais foram permitidas por meio de regimes ditatoriais, como no Chile e na Argentina. (Klein, 2008)

No Brasil, o desenvolvimento industrial se deu a partir de um pacto entre capital e trabalho, iniciado em 1930 por Getúlio Vargas e orientado pelo fordismo, tendo continuidade pelo desenvolvimentismo de Juscelino Kubitschek nos anos 1950. Contudo, uma alteração significativa na conduta da economia brasileira foi implementada nos subsequentes governos militares. O modelo de produção baseado somente na exportação favoreceu os interesses do capital internacional, que absorveu com ganância a crescente produção nacional. O desenvolvimento industrial interno foi rejeitado, os salários arrojados e a desigualdade social dilatada, mesmo com seguidos superávits na balança comercial. (Santos & Matos, 1987)

Mediante uma profunda crise social e econômica, a reabertura política foi o caminho encontrado pela classe burguesa para implementar as reformas neoliberais no país. Todavia, a efervescência política representada pelos movimentos sociais e sindicais em meados dos anos 1980, que levaram a promulgação de uma nova Constituição, de caráter progressista, em 1988, retardaram este modelo econômico. Somente após a eleição de Fernando Collor de Melo para presidente, em 1989, que o neoliberalismo avançou no Brasil, trazendo como bandeiras a abertura econômica para o mercado global, privatizações, redução da estrutura pública, e uma reformulação tecnológica nos meios de produção.

O Toyotismo, conceito referente aos processos de produção característicos do neoliberalismo econômico, inseriu um conjunto de mudanças que objetivaram aumentar o controle sobre a força de trabalho, como a produção por demanda, a redução da estocagem, o trabalho por metas, a terceirização no processo de produção (em larga escala, processos deslocados dos países centrais para os periféricos) e a polivalência da mão de obra, tendo a Revolução Tecnológica como alicerce para tais alterações.

Este processo gera uma constante fragmentação territorial do trabalho, à medida que novas tecnologias são inseridas nos meios de produção, assim como uma “desconcentração concentrada” das áreas produtivas, com raio máximo de 250 quilômetros, no caso específico do Brasil. Deste modo, tornam-se essenciais os sistemas infraestruturais de circulação. (Sabatini et al., 2011, p. 67)

Para Minz (2018) e Barros (2021), com a produção e o consumo inseridos dentro desta nova lógica de produção capitalista, totalmente globalizada, o conjunto de infraestruturas fixas no espaço carecem transformações que correspondam a uma melhor eficácia e velocidade no deslocamento de mercadorias. Destarte, os portos fazem parte destes fixos e a intenção de aplicar sobre este modal a estrutura neoliberal de privatização e flexibilização laboral é, apenas, no intuito de promover a competição entre capitais por lucros em escala mundial.

O ano de 1980 marcou o início de um grande processo de transformação nas atividades portuárias santista. Em 7 de novembro, o Grupo Gaffrée, Guinle & Cia. teve sua concessão encerrada e a administração passou para a estatal CODESP (Companhia Docas do Estado de São Paulo). Até o início dos anos 1990, o porto de Santos estava inserido num padrão onde os custos operacionais foram associados, tão somente, ao campo dos deslocamentos (embarque e desembarque) e, por conseguinte, não funcionava como um sistema clássico capitalista.

Neste mesmo período, observou-se no mundo um movimento, liderado pelos países centrais, com o propósito de desregulamentar o transporte marítimo internacional, abrir o mercado para grandes empresas globais privadas e intensificar o uso de containers no transporte de mercadorias em geral, acarretando transformações significativas nas configurações físicas e administrativas portuárias. (Gomes & Junqueira, 2008)

2.4.2. A “modernização” portuária e suas novas relações de trabalho

Isto posto, iniciou-se um processo de “modernização” dos portos nacionais, primeiro com a promulgação da Lei nº 8.029/1990, que extinguiu a entidade pública federal administradora do sistema portuário nacional, a PORTOBRÁS. Com sua dissolução, os portos brasileiros entraram no âmbito da livre concorrência. A seguir, foi promulgada a Lei nº 8.031/1990, que estabeleceu o PND (Programa Nacional de Desestatização), permitindo o controle de terminais dentro dos portos pela iniciativa privada.

Entretanto, a principal legislação estruturante do neoliberalismo nos portos brasileiros foi a Lei nº 8.630/1993, conhecida como “Lei de Modernização dos Portos”. Essencialmente, este marco acabou com o monopólio de movimentação de cargas pelo Estado e retirou a autonomia da intermediação dos operários portuários pelos sindicatos.

Este arcabouço jurídico veio corroborar com a intenção da elite econômica do país que, desde o final da ditadura militar, persuadia o Estado na intenção de se apropriar das questões portuárias nacional (Barros, 2021). Dentre os elementos jurídicos contidas na lei, destacam-se:

Capítulo 1 (Da exploração do porto e das operações portuárias)

Art. 1o. Cabe à União explorar, diretamente ou mediante concessão, o porto organizado.

§1o Para os efeitos desta Lei, consideram-se: III - Operador portuário: a pessoa jurídica pré-qualificada para a execução de operação portuária na área do porto organizado;

Art. 18. Os operadores portuários devem constituir, em cada porto organizado, um órgão de gestão de mão-de-obra do trabalho portuário, tendo como finalidade:

I - administrar o fornecimento da mão-de-obra do trabalhador portuário e do trabalhador portuário-avulso;

II - manter, com exclusividade, o cadastro do trabalhador portuário e o registro do trabalhador portuário avulso;

III - promover o treinamento e a habilitação profissional do trabalhador portuário, inscrevendo-o no cadastro;

IV - selecionar e registrar o trabalhador portuário avulso;

V - estabelecer o número de vagas, a forma e a periodicidade para acesso ao registro do trabalhador portuário avulso;

VI - expedir os documentos de identificação do trabalhador portuário;

VII - arrecadar e repassar, aos respectivos beneficiários, os valores devidos pelos operadores portuários, relativos à remuneração do trabalhador portuário avulso e aos correspondentes encargos fiscais, sociais e previdenciários.

Art. 19. Compete ao órgão de gestão de mão-de-obra do trabalho portuário avulso:

I - aplicar, quando couber, normas disciplinares previstas em Lei, contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho, no caso de transgressão disciplinar, as seguintes penalidades:

a) repreensão verbal ou por escrito;

b) suspensão do registro pelo período de dez a trinta dias;

c) cancelamento do registro;

II - promover a formação profissional e o treinamento multifuncional do trabalhador portuário, bem assim programas de realocação e de incentivo ao cancelamento do registro e de antecipação de aposentadoria;

III - arrecadar e repassar, aos respectivos beneficiários, contribuições destinadas a incentivar o cancelamento do registro e a aposentadoria voluntária; (Lei Federal Nº 8.630/1993)

A lei acarretou alterações significativas para os estivadores. A possibilidade de empresas privadas realizarem o embarque e desembarque de mercadorias, na figura do Operador Portuário, e a criação do OGMO (Órgão Gestor de Mão de Obra) por elas, geraram novas relações de trabalho. A presença de novos agentes na gestão portuária enfraqueceu politicamente e culturalmente os sindicatos como representantes e controladores do mercado de trabalho. O OGMO “é o órgão que faz as escalas, recolhe as remunerações e tributos a serem pagos aos trabalhadores, promove as políticas de saúde e segurança do trabalho, cuida da disciplina etc” (Barros, 2021, p.84). Inclusive, os terminais portuários podem, hoje, contratar diretamente os trabalhadores avulsos,

celetistas e cooperados por meio de contrato por vínculo de trabalho indeterminado, sem elo com o OGMO, atendendo a Lei nº 12.815/2013.

Por anos, os interesses políticos e a atuação sindical brasileira não progrediram para a concepção de um modelo formal de trabalho. Da mesma forma, o empresariado permitiu a manutenção do trabalho avulso até o limite da garantia de lucro e acumulação aceitáveis.

Para Green (2000) e Barros (2021), as mudanças no setor portuário começaram antes, com o processo de containerização de cargas, que alteraram todas as relações de trabalho, desde o modelo de contratação até a necessária especialização da força de trabalho.

A inserção dos contêineres ajudou na própria implementação do fim do trabalho casual nos portos, principalmente nas nações centrais do capitalismo, como Inglaterra, EUA e Alemanha, pois os empregadores necessitavam de um número fixo de trabalhadores especializados para manusearem as tecnologias de movimentação de cargas inseridas no mundo pós-segunda guerra, devido à previsibilidade de fluxos de navios nos portos, com o crescimento do comércio mundial alimentando esse processo. (Barros, 2021, p. 118)

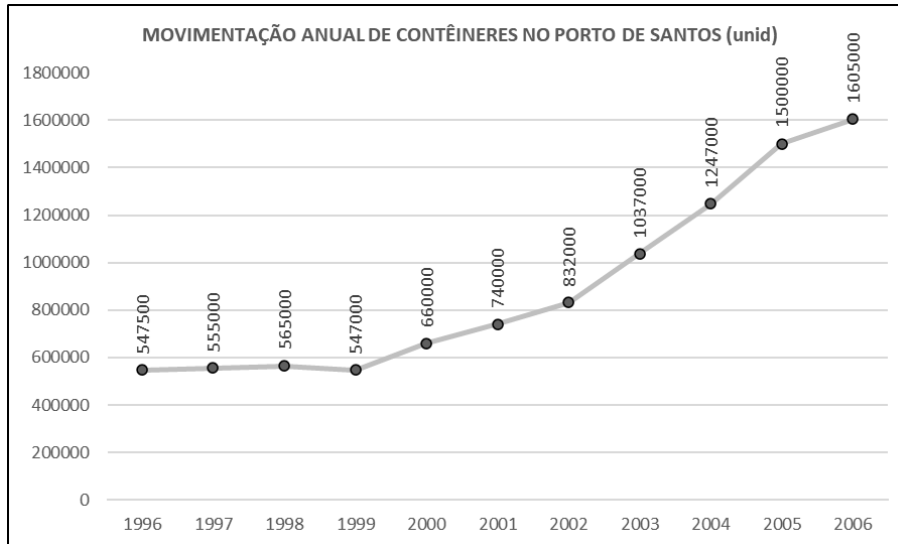
No Brasil, o primeiro terminal especializado na movimentação de container foi construído no porto de Santos, o TECON (Terminal de Container), na margem esquerda no canal de Santos, na cidade do Guarujá.

Com a crise global de 2008, o neoliberalismo avançou ainda mais sobre os direitos trabalhistas para preservar sua margem de lucro e, mesmo num modelo teoricamente seguro a que estão submetidos os funcionários públicos das Docas e Autoridades Portuárias brasileiras, estes vêm sofrendo constantes desvalorização e redução de poder aquisitivo. A estabilidade do funcionalismo público se tornou um obstáculo na ampliação das margens de lucro. Tendo em vista isto, não é somente no arrocho salarial que está fixada a estratégia empresarial para o acúmulo de capital, mas também na precarização e sucateamento das condições de trabalho, bem como na sobrecarga de funções.

Ao analisar os dados obtidos junto ao OGMO de Santos, num período de dez anos após a implementação da Lei de Modernização Portuária, constatou-se um aumento

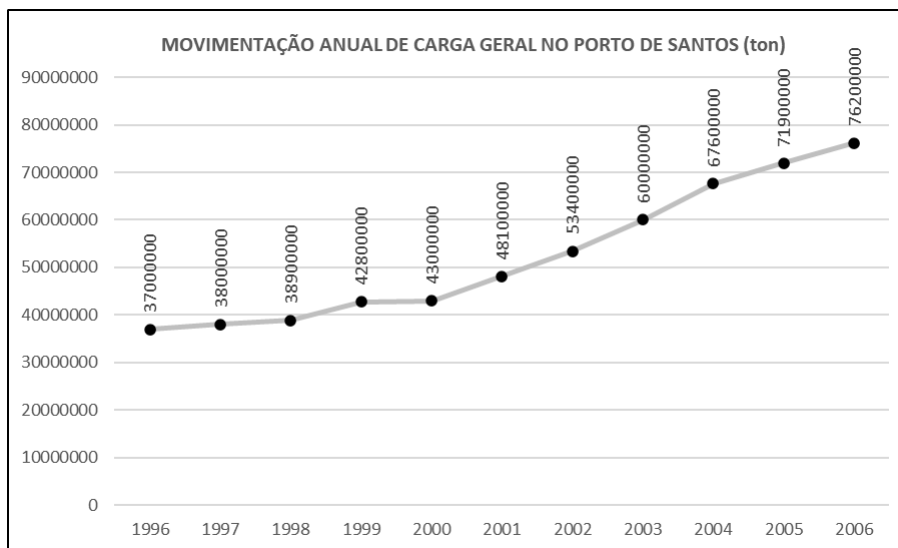
crecente na movimentação de containers e cargas em geral, ao passo que houve uma diminuição no quadro de trabalhadores.

Quadro 8 - Movimentação de contêineres no porto de Santos de 1996 a 2006.



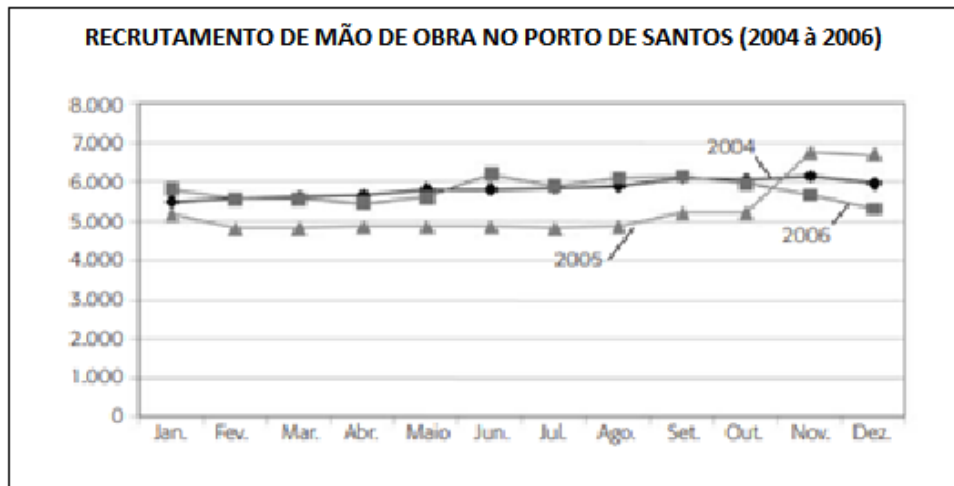
Fonte: Gomes, J. C. & Junqueira, L. A. P. (2008). Elaborada com dados do mensário estatístico da CODESP.

Quadro 9 - Movimentação de carga geral no porto de Santos de 1996 a 2006.



Fonte: Gomes, J. C. & Junqueira, L. A. P. (2008). Elaborada com dados do mensário estatístico da CODESP.

Quadro 10 - Recrutamento de mão de obra no porto de Santos de 2004 a 2006.



Fonte: Gomes, J. C. & Junqueira, L. A. P. (2008). Elaborada com dados do OGMO.

O capital atua nos portos reduzindo os custos de produção e, conseqüentemente, enxugando o quantitativo laboral em benefício dos novos elementos tecnológicos. Deste modo, este cenário corrobora com a teoria de Marx onde o trabalho morto (equipamento/maquinário) se sobressai ao trabalho vivo (mão de obra), no intuito de aumentar os níveis de produtividade e ampliar o acúmulo de capital (Barros, 2021). Na CODESP, de 1996 até o ano 2000, o número de funcionários caiu de 5270 para 1304.

A redução da força de trabalho também está descrita na Lei nº 8.630/1993:

Art. 57. No prazo de cinco anos contados a partir da publicação desta Lei, a prestação de serviços por trabalhadores portuários deve buscar, progressivamente, a multifuncionalidade do trabalho, visando adequá-lo aos modernos processos de manipulação de cargas e aumentar a sua produtividade. (Lei Federal Nº 8.630/1993)

A consequência mais relevante advinda da Lei de Modernização Portuária se deu na organização e contratação do trabalho portuário, aumentando a tensão entre o OGMO e o Sindicato dos Estivadores do Porto de Santos. Este conflito ocorre devido ao OGMO realizar, atualmente, as funções que foram dos sindicatos por mais de sessenta anos.

Outro fator importante a ser observado é a diferença salarial entre trabalhadores ainda vinculados ao sindicato, com maiores salários, e trabalhadores contratados pelo OGMO, com salários mais baixos. Isto revela que a negociação direta entre a classe

operária e os empregadores, sem um mediador forte, somente beneficia o patrão, que consegue um melhor lucro sobre a força de trabalho. Neste modelo neoliberal, ter o operariado diretamente vinculado ao empregador permite ao capital ainda mais controle sobre a força de trabalho.

O estágio atual que se encontra o porto de Santos não permite enquadrá-lo nos padrões desejáveis de competitividade global, devido tanto a sua infraestrutura quanto a sua superestrutura, pois apresenta elementos obsoletos, assim como um tamanho operacional inadequado, impedindo que o capital alcance taxa de retorno satisfatória. Por conseguinte, a estratégia adotada parte do pressuposto de aumentar o volume no movimento de containers e cargas a granel, mesmo que, para isto, aproprie-se de novas áreas, como também reduzir o número de trabalhadores e seus respectivos salários. Deste modo, as alterações trazidas pelas privatizações portuárias e as formas de controle social e gestão do trabalho oriundas da Terceira Revolução marcam novas disputas entre capital e trabalho. (Gomes & Junqueira, 2008)

Os efeitos destas novas mudanças podem ser observados também na ruptura identitária constituídas no trabalhador portuário santista. As formas de organização laboral foram edificadas através de um Estado autocrático e paternalista, mediador das relações com o capital até final dos anos 1980. Os métodos de trabalho construíram um sistema de valores e crenças definidos pela estabilidade laboral e por suas próprias ações práticas. Os estivadores são vistos como uma categoria que resiste às transformações tecnológicas, mais relacionadas aos elementos culturais que ao plano econômico ou operacional.

O embate entre a resistência dos estivadores e as imposições colocadas pelas forças transformadoras foram acentuadas desde a Lei de Modernização Portuária, que considerou a superioridade da razão técnica e sua capacidade de impor uma resignação da realidade social, naturalizando a dependência do trabalhador ao sistema totalizante da tecnologia e do mercado. Este raciocínio equiparou desenvolvimento tecnológico à progresso social, excluindo as diversas contradições nele contida, como a precarização do trabalho e a fragmentação cultural. (Gomes & Junqueira, 2008)

Aos olhos do neoliberalismo, o problema está contido na ideia da manutenção da força cultural sobre os padrões da eficiência e da competição, onde o correto seria a lógica do mercado estabelecer um trabalhador multifuncional, capaz de adiar

compensações financeiras e uma melhor qualidade de vida. Este padrão de gestão laboral abalou os significados e valores construído a décadas por esta profissão.

Para Gomes e Junqueira (2008), tal qual Barros (2021), a resistência desta classe operária leva em consideração que os significados construídos têm existência cultural integrada a símbolos historicamente constituídos. Por conseguinte, é a cultura que faz a mudança, e não a mudança que faz a cultura.

(...) a subjetividade do trabalhador dentro desta conjuntura histórica (de desemprego estrutural, superexploração do trabalho, aumento da informalidade e do trabalho autônomo), em que o capital procura criar significativos e significantes para os trabalhadores, buscando demonstrar que o problema que atinge o conjunto dos trabalhadores não é oriundo do modo de produção, mas sim dos próprios trabalhadores que não se adaptaram às transformações do mercado e às exigências de empregabilidade. (Barros, 2021, p. 110)

Neste panorama, o atual contexto do capitalismo implica processos de controle sobre o trabalho que vão além da carga física, alcançando questões psicológicas, sociais e culturais.

A base técnica das transformações está fundamentada na alteração operacional das tarefas, antes exercidas pelos trabalhadores e agora sistematizadas por máquinas. A autonomia presente nos antigos procedimentos foi reconfigurada e o trabalhador acabou por perder a condição de principal agente, convertendo-se em engrenagem neste processo. Agregado a isto, o avanço tecnológico exigiu um aperfeiçoamento no nível de escolaridade, aumentando ainda mais a tensão nas diversas negociações entre capital e trabalho.

Grenn (2000) e Thompson (2008) consideram que a coletividade do trabalho portuário permitiu, no decorrer dos anos, certo controle dos trabalhadores no ritmo de produção e ajudou na construção de uma consciência de classe e da própria identidade.

A formação cultural do estivador teve no Estado brasileiro um agente de grande relevância. Firmado num forte autoritarismo e na segmentação das tarefas, a União regulamentou as normas que possibilitaram estruturar a identidade da classe portuária nacional. Com salários negociados entre o poder público e os sindicatos, outros benefícios faziam parte dos rendimentos dos estivadores, como adicional de trabalho aos sábados, adicional periculosidade, adicional insalubridade, adicional por períodos

interrompidos pelas chuvas, e integralidade de repouso semanal. Portanto, a construção cultural passava pelas articulações entre sindicatos e Estado.

O sindicato não significava exclusivamente o provimento do trabalho, o símbolo a ele atribuído expressava os sentidos de autonomia, de hierarquia consentida e, sobretudo, de pertencimento. Para os estivadores o sindicato era a bandeira simbólica de uma “profissão” que entendiam possuir, um espaço sagrado que devia ser defendido das ameaças externas, um construtor de ordens culturais para moldar a sua construção e ação no mundo, em outras palavras, as garantias da própria vida. (Gomes & Junqueira, 2008, p. 1104)

A construção da profissão e, por conseguinte, da própria identidade estava associada a cada fase vivenciada no processo de trabalho, onde as sociabilidades eram edificadas neste trajeto fortalecendo o sentido de grupo. Todos estes elementos estruturantes dão a dimensão de sua força e explicam os impasses de adaptação aos novos modelos de organização do trabalho.

O neoliberalismo dificultou a elaboração de novas estratégias de negociação, antes exercidas pelos sindicatos. Agora, estes procedimentos são executados diretamente entre trabalhadores e empregadores, de maneira segmentada, as vezes necessitando buscar articulações com representantes políticos locais. A nova ordem colocou o Estado distante, e os signos do passado, quando colocados no presente, não encontram mais relação nem respostas. As ações sindicais tentam, de toda maneira, manter o significado de pertencimento do passado. O sentido de “ser estivador” que se desenvolveu até a Lei de Modernização dos Portos não existe mais, e os novos signos ainda não surgiram.

2.4.3. O neodesenvolvimentismo e a ruptura democrática do início do século XXI

A partir do governo do presidente Luiz Inácio Lula da Silva, no início do século XXI, o país retomou uma política desenvolvimentista sem, no entanto, abandonar o neoliberalismo. Observou-se, inclusive no ambiente portuário nacional, uma forte atuação para ampliar a expansão do capital, permitindo a operação de oligopólios nos portos. Contudo, o boom de commodities proporcionaram, por meio do Estado, inúmeras políticas de inclusão social e redistribuição de renda. Aliado a isto, a gestão pública Federal incentivou a construção de grandes conglomerados nacionais,

financiados com dinheiro público do BNDES (Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social), para fortalecer a industrialização brasileira e aumentar a competitividade nacional diante dos conglomerados internacionais, tendo grande reflexo positivo nas atividades portuárias e retroportuárias.

Através do PAC (Programa de Aceleração do Crescimento), criado em 2007, novos investimentos foram empregados no porto de Santos, como o alinhamento do Cais do Outeirinho, dois píeres de atracação na ilha Barnabé e aprofundamento dos berços de atracação entre os armazéns 12 ao 23. (Barros, 2021)

Esta política neodesenvolvimentista dos governos do Partidos dos Trabalhadores durou 14 anos, até seu modelo não atender mais aos interesses de parcela da burguesia nacional. Aliados aos setores médios da sociedade, enxergaram no impeachment da presidente Dilma Rousseff o caminho para acabar com as políticas redistributivas e com a crescente participação das classes populares na construção de políticas públicas no país. (Barros, 2021)

Ao ocupar o cargo de presidente, Michel Temer reassumiu a agenda neoliberal adotada no Brasil durante a última década do século XX. Uma de suas primeiras medidas foi aprovar a Reforma Trabalhista, Lei Federal nº 13.467/17. De acordo com o DIEESE (Departamento Intersindical de Estatística e Estudos Socioeconômicos), seus aspectos impactaram de diversas formas o trabalhador brasileiro:

- 1) ampliação de formas precárias de contratação (temporária, em tempo parcial, trabalho autônomo, terceirização, teletrabalho e trabalho intermitente);
- 2) ampliação da flexibilização da jornada de trabalho, a supressão das horas “in itineri”, hora extra, jornadas de 12x36, intervalos intrajornada e bancos de horas;
- 3) alteração nas condições de trabalho, reduzindo o conceito de salário, o alcance trabalho igual/salário igual, a incorporação de gratificações, permitindo o parcelamento de férias em até 3 vezes, a inserção de gestante/lactante em local insalubre, diminuindo as pausas para amamentação;
- 4) Além da facilitação da demissão, revogando o direito à assistência na rescisão, ao termo de quitação anual, ao comum acordo, desobrigando a rescisão no sindicato, a quitação total de débitos em PDV e PDI e demissão coletiva sem negociação com o sindicato. (DIEESE, 2017b)

A Lei 13.467/17 teve como objetivo restringir, ainda mais, a proteção estatal à classe operária, aumentando a autonomia empresarial nas relações de trabalho, por meio da flexibilização do trabalho. Ainda tornou não mais obrigatória a contribuição sindical, enfraquecendo esta instituição como principal mediadora das causas operárias. Por fim, dificultou o papel da Justiça do Trabalho,

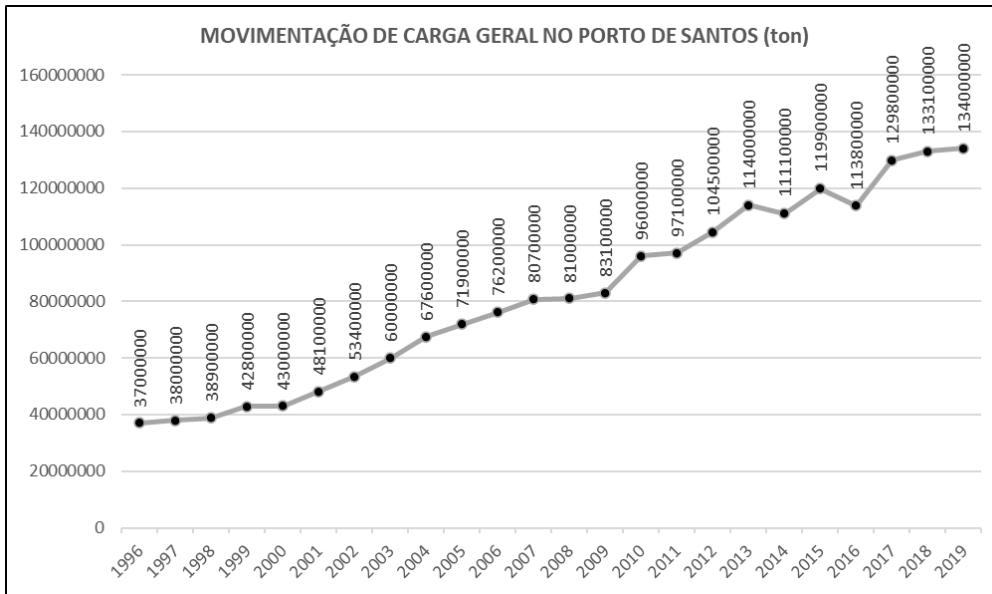
pois não estabelece meios de resolução de conflito entre capital e trabalho nem assegura o equilíbrio na relação entre as partes, o que limita a intervenção da justiça do trabalho aos resultados das negociações coletivas. Limita, da mesma forma, o escopo dos enunciados de jurisprudência do Tribunal Superior do Trabalho (TST) e dos Tribunais Regionais do Trabalho (TRT) de elaborações das súmulas, modifica o acesso gratuito à Justiça do Trabalho, impõe multa ao chamado “litigante de má-fé” e fixa custos judiciais ao reclamante (trabalhador ou trabalhadora) que faltar à audiência. (DIEESE, 2017b)

Entre os reflexos da contribuição sindical facultativa colocadas na Reforma Trabalhista a partir de 2017, a arrecadação caiu mais de 96% em dois anos, asfixiando os sindicatos e, deste modo, impossibilitando manifestações contrárias às reformas neoliberais.

Com a eleição de Jair Bolsonaro (2019-2022), as investidas na manutenção de um Estado neoliberal continuaram. Entre as ações, o fim do Ministério das Cidades, criado no governo Lula e, principalmente, a extinção do Ministério do Trabalho, instituído no primeiro ano do governo de Getúlio Vargas, em 1930, foram as mais emblemáticas.

Para a cidade de Santos, a intenção desta gestão Federal em privatizar a administração portuária, colocada pelo Ministério de Infraestrutura sob a alegação de um alto custo de sua manutenção, criou um clima de tensão entre os trabalhadores do porto. Vale observar que o argumento posto pela União não condiz com a realidade, já que o porto de Santos bate recorde de movimentação de cargas por mais de duas décadas.

Quadro 11 - Movimentação de carga geral no porto de Santos de 1996 a 2019.



Fonte: Elaboração própria com dados do mensário estatístico da CODESP.

O plano de privatização do porto de Santos consiste numa concessão de 35 anos, prorrogáveis por mais 5 anos, com um investimento mínimo de R\$ 18,53 bilhões de reais. Porém, deste valor apenas R\$ 1,38 bilhão será o real custo para adquirir a operação portuária. Outros R\$ 2,99 bilhões serão para construir um túnel submerso que ligará a cidade de Santos ao Guarujá, e outros R\$ 14,16 bilhões para sua manutenção, que será diluída no decorrer do contrato. (Silva & Machado, 2022)

Na prática, levando em consideração somente os investimentos no cais, o concessionário recuperaria o investimento em menos de três anos. Pressupondo a construção do túnel, a recuperação dos gastos se daria em oito anos, considerando como média as previsões de lucro líquido do ano de 2022.

O propósito, conseqüentemente, não é o de sanar as contas públicas, mas entregar a agentes privados o principal sistema de infraestrutura (ferroviário, hidroviário e portuário) e logística nacional, sem responsabilizá-los com o ônus sobre a geografia santista.

Sob esta perspectiva, as lideranças sindicais acreditam que poderá haver uma terceirização ainda maior da força de trabalho, com uma conseqüente diminuição no número de vagas disponíveis, bem como um Plano de Desligamento Voluntário dos servidores públicos do porto de Santos.

Ademais, observa-se em todo este contexto, que algumas lideranças sindicais, num instinto de sobrevivência, estão mais próximas dos interesses patronais que dos trabalhadores. A incapacidade em compreender as mudanças nos modos de produção, aliado a um Estado paternalista, acomodaram e impediram os sindicatos de se adaptarem aos novos tempos e criarem outros mecanismos de atuação e defesa de sua estrutura e, por conseguinte, das causas trabalhistas.

Ao analisar Thomaz Júnior (2011), Barros (2021) situa que a segmentação causada pelo neoliberalismo na organização do trabalho está refletida, atualmente, na fragmentação da representatividade de classe, onde diversos sindicatos são criados para compor determinada categoria específica sem a unidade de outrora, gerando, inclusive, uma competição desnecessária. O trabalhador, sem proteção, representação e identificação de uma estrutura maior, acaba por se transformar em mero custo de produção, perdendo sua autonomia e identidade.

A precarização do trabalho no capitalismo vigente proporcionou um regime multidimensional, ultrapassando a perspectiva econômica e alcançando todo o tecido social, onde o toyotismo sequestra a subjetividade da força de trabalho, espalhando infinitos valores, fetiches, expectativas e utopias de consumo, refletidos na individualização e competição do trabalhador, nas suas competências e seus objetivos.

2.4.4. O transporte público na líquida modernidade santista

O desenvolvimentismo econômico praticado pela ditadura militar brasileira, baseado na exportação e na valorização do capital internacional, causou fragmentações nas redes infraestruturais tanto em escala global, como o porto, quanto em escala local. O sistema de transporte público santista, antes referência nacional, encontrava-se sucateado devido ao aparelhamento da coisa pública e a gestão ineficiente organizada pelos militares. Aliado a isto, a política econômica Federal privilegiava a indústria automobilística, o transporte individual e a construção de rodovias em detrimento das já implantadas e eficientes linhas férreas. Santos e Matos (1987) colocam que, nos anos 1970, a região vivia a expectativa da conclusão da Rodovia Rio-Santos (BR-101), tal qual a nova ligação entre o planalto e a baixada, a Rodovia dos Imigrantes.

Como consequência da estratégia econômica adotada pelos militares, o processo migratório das regiões mais pobres para os grandes centros urbanos, juntamente ao êxodo rural, acentuou as contradições sociais no país.

A degradação do transporte público, disposto à lógica do mercado, colocou a população, principalmente a classe trabalhadora, a uma penosa realidade diária de acréscimo de tempo e esforço além do já despendido nos seus ofícios. Esta situação foi agravada pela crise internacional do petróleo, nos anos 1970.

A queda da oferta de lugares nos veículos coletivos, a metade para uma população que tinha dobrado, se deu em função, principalmente, da crise originária da retirada súbita e desnecessária dos bondes - elevando os custos de combustível e manutenção. É claro que junto com isso acumularam-se outros fatores, como erros administrativos, causando a elevação das despesas operacionais com a diminuição de renda e desmandos diversos como empreguismo, desvio de materiais e decisões isoladas da realidade da autarquia. Depois do golpe militar de 1964, esses procedimentos resultaram na quase extinção desse serviço da municipalidade. (Santos & Matos, 1987, p. 79)

Com o processo de redemocratização, em 1984 Santos voltou a ter o direito de voto direto para o cargo de prefeito, elegendo Osvaldo Justo para um mandato de pouco mais de 4 anos. Com a visão da responsabilidade pública sobre este comum urbano, uma de suas ações foi a recuperação físico-financeira da CSTC (Companhia Santista de Transportes Coletivos), por meio de uma gestão austera, financiamentos pontuais para a melhoria da frota de ônibus e enxugamento do quadro de funcionários e da folha salarial.

Na gestão seguinte, de Telma de Souza, uma grave crise econômica nacional teve efeitos diretos sobre o sistema de transporte público. Além da CSTC, a empresa privada Viação Santos-São Vicente prestava serviços para o município, atendendo as áreas mais afastadas. A prefeitura municipal resolveu adotar um projeto de subsídio tarifário, que acabou não agradando a concessionária local. Como resposta, a empresa compensou a perda de receita não reajustando o salário dos funcionários. Com greves e suspensão de parte dos serviços, o poder público municipal encampou as atividades da Viação Santos-São Vicente. Entre diversas brigas judiciais, a Viação Santos-São Vicente recuperou seu patrimônio, mas desistiu da concessão.

A partir dos anos 1990, o poder público municipal buscou, via financiamento pelo BNDES, a renovação de sua frota e diversos outros investimentos, como a construção do Terminal de Ônibus do Valongo. Neste mesmo período, estas medidas levaram a CSTC a figurar, novamente, entre as dez melhores e maiores empresas de transporte urbano do país, de acordo com Anuário das Maiores e Melhores Empresas de Transporte, pesquisa publicada na Revista Transporte Moderno, em 1990.

Assim sendo, a modernidade sólida viu nas administrações de Telma de Souza (1989-1992) e de seu sucessor, o médico sanitarista Davi Capistrano Filho (1993-1996), as últimas gestões municipais moldadas num modelo de justiça e bem-estar social.

Com a política neoliberal adotada pelo governo Federal, os financiamentos de cunho social feitos pelo BNDES diminuíram significativamente. O retorno da Viação Santos-São Vicente, na segunda metade dos anos 1990, como prestadora de serviço em transporte urbano, agora intermunicipal na região da Baixada Santista, sob um contrato com o governo estadual, aliado à consolidação de um modelo baseado no transporte individual, reduziram as receitas da CSTC.

Com a eleição de Beto Mansur (1997-2004) para prefeito, o poder público local se alinhou às ideologias de livre mercado e abriu concessão para algumas linhas urbanas de transporte coletivo. No final de seu primeiro mandato, o então prefeito privatizou todo o seu patrimônio físico, como sua sede e algumas garagens, assim como concedeu à empresa privada Viação Piracicabana, suas últimas linhas de serviço. Em 2007, na gestão de João Paulo Tavares Papa, antes vice-prefeito de Beto Mansur, a CSTC deixou oficialmente e legalmente de existir.

A cidade de Santos continua sendo referência nacional em transporte público urbano, mas este fator se deve principalmente à toda história de planejamento, construção e gestão proporcionadas por sérios empresários e, principalmente, por gestores públicos que tiveram a consciência do papel do Estado como promotor de justiça social.

2.4.5. Os mecanismos legais na gestão territorial contemporânea santista

De acordo com o Censo de 2010, realizado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, mais de 80% da população brasileira é urbana. Esta transformação aconteceu devido a um modelo de capitalismo periférico marcado por um crescimento

acelerado e desordenado das grandes cidades, socialmente segregador e insustentável ambientalmente, onde “as cidades refletiram, ao longo do século XX, o processo industrial de reprodução baseado na intensa exploração da força de trabalho e na exclusão social que marca o ambiente urbano brasileiro”. (Maricato, 1996; apud Ambrósio, 2021, p. 87)

A desigualdade social nos grandes centros urbanos contradiz, inclusive, os direitos estabelecidos na Carta Magna brasileira, como transporte público, moradia, lazer e segurança, com reflexos indiretos no acesso à educação e a saúde. Estes fatores ficaram mais latentes após as políticas públicas que visaram atender uma nova agenda liberal, revelando duas formas divergentes de ocupação do território.

De um lado se encontra a cidade legal, ou cidade formal, caracterizada por espaços urbanos servidos de toda a infraestrutura necessária à boa qualidade de vida, como rede elétrica, água, esgoto, drenagem, coleta de lixo, tal qual equipamentos públicos de saúde, educação, lazer, cultura, protegidas pelas legislações urbanísticas vigentes e apoiadas por grande parte dos investimentos públicos.

Na cidade real, ou cidade informal, essencialmente produzida pela população de baixa renda, com ou sem anuência do poder público, encontram-se ocupações sem condições dignas de habitabilidade, edificadas por processo de autoconstrução, ambientalmente frágeis e com pouca oferta de infraestrutura urbana e equipamentos públicos, normalmente invisíveis ao planejamento territorial e ao mercado imobiliário.

Enquanto uma parcela da população, já privilegiada por uma maior renda salarial, usufrui espaços urbanos de melhor qualidade, a outra parcela, de baixa renda, sofre com riscos constantes de desastres ambientais, contágio de doenças provenientes da ausência de saneamento básico e ameaças constantes de remoções e despejos. (Ambrósio, 2021)

De acordo com Rolnik (1997), até a Constituição Federal de 1988, as legislações urbanísticas brasileiras foram influenciadas pelo movimento higienista, com princípios de reestruturação dos centros urbanos e forte setorização espacial. Promulgada no mesmo ano da Lei Maior, o Plano Nacional de Gerenciamento Costeiro, Lei nº 7.661/1988, fundamentada na Política Nacional de Meio Ambiente, fez o governo estadual paulista iniciar um programa de gerenciamento costeiro, delineando a administração e utilização dos recursos naturais da Zona Costeira.

Abrangendo geograficamente toda a área entre o planalto paulista e o mar, a localidade compreendida pela supracitada lei, a RMBS (Região Metropolitana da Baixada Santista), tem uma relevante rede hidrográfica, costões rochosos, manguezais, restingas e praias formando um importante ambiente natural.

Considera-se a RMBS os nove municípios componentes do litoral sul paulista (Peruíbe, Itanhaém, Mongaguá, Praia Grande, São Vicente, Santos, Guarujá, Bertioga e Cubatão), criada através de Lei Complementar Estadual nº 815/1996. Possui uma população fixa, estimada para 2021, de 1,9 milhões de habitantes, chegando a dobrar no período de alta temporada.

O acelerado regime de urbanização ocorrido nas últimas décadas levou a região para uma taxa de crescimento populacional superior à média estadual e nacional. Vale ressaltar que Santos, principal município, tem este índice estático desde o início dos anos 1990. Em compensação, as demais cidades locais têm realidade oposta a santista, especialmente Praia Grande, São Vicente e Guarujá.

Destarte, desde o início dos anos 1990, a expansão urbana na Região Metropolitana da Baixada Santista pressiona constantemente, sobretudo no âmbito habitacional, os remanescentes florestais, considerando este processo incompatível com a preservação ambiental nativa. O território ainda possui, de acordo com Afonso (2006), 43% de sua área ocupada pela Mata Atlântica; 16% por vegetação de restinga e 9% pelos manguezais.

O Estatuto da Cidade, Lei Federal nº10.257/2001, veio para estabelecer as diretrizes gerais da política urbana, através de normas de ordem pública e interesse social visando regular o uso da propriedade urbana em prol do bem coletivo, da segurança e do bem-estar dos cidadãos, bem como do equilíbrio ambiental, conforme disposto em seu art. 1º. Define, também, em seu art. 2º, que a política urbana tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e da propriedade urbana, mediante uma série de diretrizes gerais.

Nestes dois primeiros artigos, destaca-se o objetivo em garantir o equilíbrio ambiental nas cidades. Para isto, coloca como primordial o direito à terra urbana, à moradia, à infraestrutura urbana, ao transporte e demais serviços públicos, ao saneamento ambiental para as atuais e futuras gerações. (Ambrósio, 2021)

Embora o Estatuto da Cidade tenha trazido avanços jurídicos, fiscais e urbanísticos para os municípios, seu efetivo resultado ainda não foi alcançado, inclusive em Santos, onde a produção espacial segue as regras do mercado.

O Plano Diretor, um dos mecanismos urbanísticos presentes no Estatuto da Cidade, está dividido em outras leis de gestão do território, entre elas: Lei de Uso e Ocupação do Solo, ou Lei de Zoneamento; Lei de Parcelamento do Solo; Lei do Sistema Viário; Código de Obras; e Código de Posturas.

Em Santos, por três décadas o Plano Diretor de 1968 esteve vigente. Somente em 1998 esta lei foi revogada parcialmente, via Lei Complementar nº 312/1998, conhecida como LUOS-AI (Lei de Uso e Ocupação do Solo da Área Insular). Foi por meio desta lei que se deu, de fato, a produção territorial da cidade no início do século XXI, tendo o claro objetivo de atender o programa neoliberal imposto pelo então prefeito Beto Mansur.

Jean Pierre de Moraes Crété, arquiteto fiscal de obras da prefeitura de Santos e diretor regional do Sindicato dos Arquitetos do Estado de São Paulo, em entrevista concedida para este trabalho, situa que, por interesses do mercado imobiliário, esta lei foi dividida em Área Insular e Área Continental para facilitar a ação do capital especulativo como verdadeiro agente na construção legal do município. Como característica central na alteração desta lei, extinguiu-se o limite máximo de pavimentos permitidos nos edifícios da cidade, impulsionando o já aquecido mercado imobiliário e da construção civil.

Carriço (2011) complementa expondo que foram os índices urbanísticos: taxa de ocupação (porcentagem do terreno ocupada pela projeção da construção); coeficiente de aproveitamento (número de referência de área máxima permitida construída em relação a área do terreno); e os recuos (distância entre o limite do terreno e a construção), que passaram a referenciar a altura máxima e a densidade construtiva das edificações.

Uma característica específica na legislação santista garantiu maior potencial construtivo às construções: a exclusão das áreas de garagens, circulação e varandas no computo de áreas construídas. Este episódio garantiu áreas construídas ainda maiores (até três vezes mais) que os índices urbanísticos determinavam. Perante a lei, estas

áreas não eram computadas, mas para o mercado imobiliário entravam na contabilização do valor de venda, propiciando enormes lucros aos empreendedores.

Após a aprovação da LUOS-AI/1998, a área insular santista passou por significativas mudanças em sua paisagem, consolidando um padrão imobiliário voltado para o mercado de média-alta e alta renda. Conhecido como “condomínios-clubes”, estes empreendimentos são caracterizados por oferecerem, intramuros, diversas opções de lazer, negando a função social da cidade e se constituindo verdadeiros feudos contemporâneos para a classe mais abastada.

Desses novos empreendimentos se destacam condomínios de prédios residenciais, com espaços de lazer e convivência privados, situação esta que está alterando até o cotidiano da população da cidade, pois segue na direção oposta ao ritmo de vida tradicional que era da ocupação dos espaços públicos e do convívio da rua; os novos e grandes estabelecimentos comerciais, principalmente shopping centers e hiper mercados; empreendimentos do setor de serviços como modernos edifícios destinados a escritórios e consultórios; e, por fim, empreendimentos híbridos com várias funções no mesmo edifício: residências, comércio e escritórios. (Burgos, Tunes & Ribeiro, 2015, p.84)

Estes edifícios deveriam ser implantados em vias que suportem os impactos gerados, mas durante o período de aplicação da lei, o que se observou foi uma banalização da classificação do sistema viário a fim de enquadrar os respectivos empreendimentos na cidade.

Para atender outro mecanismo presente no Estatuto da Cidade, em 2013 foi aprovada a Lei Complementar nº 793/2013, instituindo o EIV (Estudo de Impacto de Vizinhança) para determinados tipos de Empreendimentos. Esta lei “estabelece um rito de aprovação para empreendimentos com grande potencial de geração de impactos urbanos para determinadas atividades ou sistemas de infraestrutura de grande porte e fixa limites de área construída, ou de área de terreno, acima dos quais a atividade está sujeita a apresentar o EIV.” (Ambrósio, 2021, p.121)

Tendo em vista os enormes impactos negativos causados pelo processo de verticalização, como obstrução de ventilação e insolação, ilhas de calor e a perda da paisagem urbana, o EIV se tornou um importante instrumento de política urbana ao analisar as consequências de ordem ambiental, paisagística, econômica, social, entre

outras. Contudo, as análises destes documentos demandam tempo para serem aprovados, necessitando a contratação de consultorias especializadas para a elaboração dos EIVs pelos empreendedores. A aprovação dos EIVs implica, normalmente, em compensação financeira na forma de equipamentos e serviços, ou medidas mitigadoras, prestadas ao município.

Para Jean Crété, já que o município se encontra endividado, os recursos oriundos dos EIVs tornaram-se uma das únicas fontes de renda municipal, virando “moeda de troca” de apoio eleitoral entre o poder público e a iniciativa privada. Os diagnósticos e análises técnicas para a aprovação dos respectivos estudos ficam em segundo plano, enfatizando-se somente a análise documental.

O caso mais emblemático sobre o aparelhamento dos órgãos de análise do EIV está relacionado a implantação do empreendimento Navegantes Residence, do Grupo Mendes, no bairro da Ponta da Praia. O Ministério Público do Estado de São Paulo entrou com um pedido de anulação de dois Termos de Compromisso estabelecidos entre a prefeitura de Santos e o Grupo Mendes, apontando inúmeras irregularidades contratuais na permissividade de construção além do máximo legal, bem como na alteração de uso do solo deste empreendimento.

Jean Crété coloca que o Grupo Mendes possuía um Centro de Convenções no bairro do Gonzaga, com pesadas dívidas públicas adquiridas com o tempo, mas que servia de apoio a eventos para a prefeitura local. Os Termos de Compromisso e o EIV do Navegantes Residence tiveram, como contrapartida, a construção de um novo Centro de Convenções, cedido à municipalidade, a edificação de um novo mercado público de peixe, e a reurbanização da orla marítima do bairro da Ponta da Praia. Para isto, a prefeitura perdoaria a dívida do Grupo Mendes de seu antigo Centro de Convenções, demoliria o antigo mercado de peixes, patrimônio arquitetônico da cidade, e permitiria a construção do empreendimento Navegantes Residence.

Este imbróglia jurídico encontra-se com a dívida do Grupo Mendes perdoada, todas as contrapartidas executadas (mercado público de peixes, novo centro de convenções e a reurbanização da orla marítima do bairro da Ponta da Praia), além do embargo da obra do empreendimento residencial. Todavia, vale ressaltar que, mesmo com a construção paralisada, os terrenos do Grupo Mendes no bairro seguem valorizando, já que as contrapartidas originaram um processo de especulação

imobiliária no local. Isto só revela como no modelo neoliberal de gerenciamento governamental, a iniciativa privada se apropria da coisa pública em causa própria.

A Lei de Uso e Ocupação do Solo, de 1998, instituiu parâmetros urbanísticos que dificultaram a ocupação da Zona Leste da cidade por empreendimentos imobiliários voltados para o mercado popular. Assim, a lei serviu como mecanismo à especulação imobiliária, a constituição de reserva de mercado por fundos internacionais de investimentos e a gentrificação urbana.

A nova revisão do Plano Diretor, iniciada em 2021, elaborou um diagnóstico que aponta as distorções atuais nos valores territoriais em Santos. Os terrenos na Zona Noroeste chegam a custar seis vezes mais que nos morros, enquanto os bairros da Zona da Orla custam até setenta e cinco vezes mais que na Zona dos Morros.

Esse processo de intensificação da produção imobiliária na cidade possibilita apontar algumas dinâmicas decorrentes, tais como elevação do preços de imóveis de prédios mais antigos, demolição de clubes tradicionais e edificações de até três pavimentos, mudança do perfil populacional das áreas valorizadas situadas próximas à orla com elevação da população de mais de 60 anos e redução da população jovem com menos de 17 anos, e descompasso entre intenso adensamento construtivo e o praticamente nulo crescimento populacional. (POLIS, 2013; apud Ambrósio, 2021, p.152)

Dados da atual SEDURB (Secretária de Desenvolvimento Urbano), antiga SEPLAN (Secretaria de Planejamento), no período de dez anos após a aprovação da LUOS-AI/1998, 78% dos empreendimentos imobiliários se localizaram na Zona da Orla, 11% na Zona Intermediária (entre a Zona da Orla e a Zona Central), 6% na Zona Noroeste e Zona dos Morros, e 5% na Zona Central. Os 11% das Zona Central, Zona Noroeste e Zona dos Morros foram executados pelo poder público, para atender a população de baixa renda.

Quadro 12 - Evolução da população da área insular de Santos de 1950 a 2010.

EVOLUÇÃO DA POPULAÇÃO DE SANTOS - ÁREA INSULAR (1950-2010)							
Região	POPULAÇÃO						
	1950	1960	1970	1980	1991	2000	2010
Centro	44401	44130	31942	18566	10552	6982	4307
Leste	134700	177888	242924	309731	308732	293088	295788
Noroeste	4194	18095	37867	60588	66985	81589	83095
Morros	11673	19185	27172	28822	29333	34088	33043
Total	194968	259298	339905	417707	415602	415747	416233

Fonte: Carriço, J. M. & Barros, M. F. (2015). Elaborada com dados de censos históricos do IBGE.

Observando os dados populacionais dos Censos Geográficos do IBGE, conclui-se que o adensamento construtivo e a verticalização nos bairros mais bem servidos por infraestrutura urbana não representou adensamento populacional. Pelo contrário, significou um crescente déficit habitacional nas áreas periféricas e de menor provimento de comuns urbanos. (Vazquez, 2011)

Concomitante a isto, a instituição das ZEIS (Zona Especial de Interesse Social), em 1992, por intermédio da Lei Complementar nº 53/1992, visando criar áreas urbanas passíveis ao atendimento de produção habitacional de interesse social, ainda não gerou respostas satisfatórias para a população de baixa renda.

Outro fator que colaborou com a especulação imobiliária e, por conseguinte, na segregação socioespacial em Santos foi a descoberta de petróleo na Bacia de Tupi pela Petrobras, na camada Pré-Sal – área de reserva petrolífera abaixo da profunda camada de sal oceânica) entre os estados de Santa Catarina e Espírito Santo – em 2007, atraindo numerosos investimentos corporativos e imobiliários para a região.

A nova sede da empresa foi construída no bairro do Valongo, região central da cidade, atendendo o Plansal – Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado do Polo Pré-Sal da Bacia de Santos – que ainda prevê outros investimentos em infraestrutura urbana, como transportes, modernização portuária e linhas de gasodutos.

Desde o ano de 1998, a LUOS-AI passou por duas revisões, em 2011, pela Lei Complementar nº730, e 2018, via Lei Complementar nº 1.006. As alterações, contudo, não representaram melhorias significativas na produção do espaço urbano santista, tampouco corrigiram os aspectos negativos da legislação original. Atualmente a LUOS-AI passa por nova revisão.

Jean Crété expõe que a Lei de Uso e Ocupação do Solo santista foi dividida em duas, com a intenção da iniciativa privada ter maior influência na sua redação final. Enquanto o mercado da construção civil esteve aquecido, a LUOS-AI teve duas revisões, além da elaboração do texto original. Já a LUOS-AC, referente à área continental, teve sua última revisão em 2011 e se encontra vencida desde 2021. Preocupa o descaso em relação a LUOS-AC, pois existe um forte lobby das arrendatárias do porto de Santos na ampliação das atividades portuárias para a área continental, ameaçando remanescentes florestais nativos.

Ademais, Crété complementa situando a atuação do Grupo Comunitas em Santos, descrita como uma organização da sociedade civil que visa melhorar os investimentos corporativos no desenvolvimento social e econômico do país, oferecendo consultoria gratuita para setores públicos captarem oportunidades de negócios e investimentos, operando como um ente privado com grande influência dentro da municipalidade. Dentre seus sócios, encontra-se Rubens Ometto, arrendatário de várias áreas no porto santista. No entanto, ao oferecer os serviços, o grupo tem acesso à documentação de Estado, à base cadastral, e a políticas e legislações públicas em andamento. Na cidade, além de todo o acesso a documentação Oficial, o então prefeito Paulo Alexandre Barbosa (2013-2021) terceirizou parte do funcionalismo público para o Comunitas e, ao final do seu mandato, tornou-se um dos diretores deste grupo.

Dentro deste amplo contexto, os aspectos ambientais, natural e construído, devem ser colocados como princípios norteadores das ações humanas. Não somente ações realizadas individualmente, mas também coletivamente causam danos ao meio ambiente. Considerando não haver tipificação de crime ambiental no âmbito da Lei Federal nº 9.605/1998, Lei de Crimes Ambientais, as administrações públicas e seus legisladores, quando determinam ordenamento urbanístico que gerem prejuízos ambientais, deveriam ser responsabilizados juridicamente, inclusive com ações de improbidade administrativa. (Ambrósio, 2021)

Na cidade contemporânea, o poder público torna-se mediador dos interesses do mercado, inclusive direcionando investimentos públicos para a otimização dos ganhos da iniciativa privada, assim como agente especulador e segregador socioespacial. A cidade inserida dentro da lógica do neoliberalismo econômico se transforma unicamente em mercadoria. A função social da propriedade, bem como os espaços urbanos comum a todos, determinados pelo Estatuto da Cidade, são negados em prol da reprodução e acúmulo do capital.

Cabe ao Estado, juntamente com diversos setores da sociedade, a construção de políticas urbanas que atendam com equidade e isonomia o bem comum, evitando desequilíbrios entre disputas políticas e, principalmente, a corrosão dos mecanismos administrativos provocados pela agenda neoliberal.

3. CONTEXTUALIZAÇÃO E DIAGNÓSTICO DA MODERNIDADE LÍQUIDA NA CIDADE DE SANTOS

3.1. Metodologia, abordagem e adversidades técnicas

Esta etapa da pesquisa teve como objetivo buscar referenciais que delineassem conceitualmente a cidade de Santos dentro dos parâmetros de construção da paisagem urbana na modernidade líquida. Para isto, adotou-se métodos descritivos e exploratórios, de natureza qualitativa e quantitativa, relacionando, posteriormente, as fontes primárias às secundárias.

Os dados qualitativos primários foram obtidos através de entrevistas semiestruturadas, entre agosto de 2022 e fevereiro de 2023, com dois técnicos da Prefeitura Municipal de Santos, o arquiteto e fiscal de obras, Jean Pierre de Moraes Crété, mestre em ecologia, diretor do SASP (Sindicato dos Arquitetos do Estado de São Paulo) e atuante nos movimentos sociais por direito à moradia na Baixada Santista, e por Maurício Valente, sociólogo, mestre em sociologia e também atuante nos movimentos sociais por direito à moradia na Baixada Santista, indicados por um dos dois políticos entrevistados após apresentação do tema desta dissertação, a candidata a vice-prefeita de Santos nas eleições municipais de 2020, do Partido dos Trabalhadores, oposição ao atual governo, Aurélia Maria Rios Piterskih, psicóloga, mestre em ciências da saúde e atuante em movimentos sociais, além do vereador e atual vice-presidente da Câmara de Vereadores de Santos, o advogado e educador físico Paulo Henrique Miyashiro, do Partido Republicanos, da base governista. Para complementar, nove moradores da Vila Gilda, todos por indicação dos dois técnicos municipais, participaram de inquéritos semiestruturados.

O objetivo destas entrevistas foi traçar um panorama pormenorizado do histórico das dinâmicas sociais e econômicas destes moradores da Vila Gilda, e suas perspectivas futuras, criando uma interface com as informações técnicas colhidas dos dois servidores públicos municipais e a concepção política sobre este espaço.

Os dados quantitativos adquiridos foram provenientes de um inquérito estruturado em 21 questões (em anexo), com respostas estimuladas e espontâneas, que alcançaram um total de 164 entrevistados, colhidos entre julho de 2022 e outubro de

2022, com a finalidade de traçar dentro de uma perspectiva coletiva, a percepção sociocultural e urbana da população santista sobre o seu território.

Os dados primários coletados foram associados aos dados secundários já utilizados no embasamento teórico, na primeira e segunda etapa deste trabalho, por meio de referencial bibliográfico e dados estatísticos colhidos em órgãos público especializados em estatísticas e políticas públicas, como o IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística) e a própria Prefeitura Municipal de Santos.

No capítulo 3 e 4, empregou-se a metodologia explicativa para analisar todo o conteúdo pesquisado, com o objetivo de elaborar ações específicas, tanto para o poder público quanto para a sociedade, na construção de uma nova paisagem cultural para a cidade de Santos/SP.

Após o início do desenvolvimento desta pesquisa, algumas dificuldades foram impostas para o desenvolvimento mais fluido. Dentre as adversidades, a mais impositiva foi, sem dúvida, o grande período da pandemia de Covid-19. Com a pandemia, a influência da telemática alcançou novos patamares, com consequências até então desconhecidas. Os dispositivos de videoconferência e de questionários online permitiram oportunidades de contato antes impossibilitados pelo distanciamento físico. Contudo, desdobramentos contraditórios puderam ser observados neste trabalho acadêmico, tendo como principal disformidade constatada a impessoalidade acerca dos inquéritos quantitativos.

O objetivo inicial era traçar dois panoramas sobre o território santista relativos a perfis socioeconômicos distintos dos entrevistados, um mais próximo da realidade dos moradores do Dique Vila Gilda e outro semelhante aos residentes de áreas mais nobres. O logrado, porém, foi um quadro mais abrangente sobre a população santista, fato este que não desvalida o processo, pois o resultado foi relevante e convincente.

Esta conjectura se deve, essencialmente, à cobertura que as redes de internet têm sobre o território brasileiro, intangível ainda para uma parcela significativa da população residente nas periferias urbanas, realidade do Dique Vila Gilda, local designado como estudo de caso. Ademais, ajudaria se o grupo dos entrevistados “online” possuísse uma rede de contatos que abrangesse moradores da Vila Gilda, para uma divulgação em massa, feito não decorrido. Deste modo, o contato pessoal

permitiria corrigir o rumo das aquisições de dados quantitativos visando o objetivo inicial proposto.

Ademais, a realidade de violência e de apropriação do território por poderes paralelos, como o tráfico de drogas, pertencente a maioria das periferias urbanas brasileiras, transformam o cotidiano dos moradores locais num constante clima de tensão e medo. Esta condição também dificulta a extração de dados e informações a respeito da rotina diária de quem vive nestas localidades, somente obtidas mediante autorização prévia dos “responsáveis” por aqueles espaços urbanos.

Outro impacto colocado pela pandemia de Covid-19 foi acerca da estratégia governamental de isolamento social, indicada pelas Nações Unidas como a mais eficiente em períodos pandêmicos. No Brasil, o governo de Jair Bolsonaro agiu inicialmente com total inércia e negação à gravidade da Covid-19. Com o avanço da doença concomitante ao desenvolvimento de pesquisas relacionadas aos tratamentos mais eficazes, a administração federal manteve seu posicionamento negacionista diante da grave situação sanitária. Frente a esta realidade, o Supremo Tribunal Federal designou que, além da União, os governos estaduais e municipais tivessem autonomia para aplicar as melhores estratégias de atuação para o combate à Covid-19. Assim, praticamente todo o país ficou em isolamento social, mas sem uma estratégia unificada de atuação. No primeiro momento, os deslocamentos internos ficaram proibidos por, aproximadamente, oito meses, impedindo pesquisas “in loco” na cidade de Santos/SP. A primeira visita à Santos foi nove meses após o início da pandemia, apenas para pesquisar fontes secundária, tendo em vista o enorme receio de contato humano.

Em 2021, a insistência do governo federal em divulgar e utilizar tratamentos comprovadamente ineficazes, em detrimento ao investimento em vacinas, só foi alterado quando o governo do estado de São Paulo, via Instituto Butantã (Instituto de Pesquisas Biomédicas), financiou uma vacina em parceria com o governo chinês, colocando no horizonte brasileiro uma perspectiva de mudança das condições sanitárias. Somente a partir de então que a União se mobilizou, movida unicamente por questões político-eleitorais, em buscar alternativas cientificamente comprovadas a fim de mudar o cenário nacional.

Apenas em 2022, com a imunização completa e o retorno da segurança e confiança em processos de socialização, houve a possibilidade de aprofundar a investigação acadêmica na busca de dados primários, quantitativos e qualitativos.

Todavia, neste mesmo ano decorreu a eleição geral mais tensa e disputada da história do país. A extrema-direita, no poder com Jair Bolsonaro, utilizou-se de sórdidas estratégias eleitorais de divulgação de mentiras, violência em redes sociais e atos públicos, e impedimento ao voto de eleitores com posicionamentos políticos contrários à administração federal vigente, com aval da própria estrutura pública, fatos estes que acirraram o clima político-social.

Com a vitória do opositorista Luís Inácio Lula da Silva, outras práticas extremas se sucederam no país, ainda no mandato de Jair Bolsonaro, como estradas fechadas por mais de uma semana por caminhoneiros, apoiadas pela própria Polícia Rodoviária Federal, ocupações em frente aos quartéis do exército, por parte da população, solicitando “intervenção militar” e diversos outros eventos antidemocráticos que culminaram com a tentativa de golpe de Estado, através da invasão e depredação da sede dos três poderes da União, o executivo, o legislativo e o judiciário, em oito de janeiro de 2023.

Toda esta conjuntura também restringiu as entrevistas com a classe política, que dificultaram os acessos e se limitaram a responder vagamente aos questionamentos impostos. Considerando todo este contexto, os resultados obtidos superaram as expectativas, concluindo o propósito inicial de compreender o território santista dentro de um contexto urbano voltado para a produção espacial sob os fundamentos da modernidade líquida.

3.2. Análise quantitativa: as memórias espaciais, as imagens mentais e as representações culturais dos santistas

3.2.1. Santos, suas memórias e representações socioespaciais

A Revolução Industrial concentrou nos processos urbanos todas as forças produtivas, fortalecendo sobre o território a ligação entre capital e trabalho, ajustado através do elo entre empresa e vida social, padrão este conceituado por Negri (1991) como “fábrica social”.

Após as distorções provocadas pelo capitalismo liberal no século XIX, que culminaram em epidemias, pandemias, na quebra da bolsa de Nova Iorque e em duas guerras mundiais, os conceitos de John M. Keynes se consolidaram como um novo modelo de gestão político-econômica. Um dos principais aspectos positivos constituídos pelo capitalismo dirigido foi a produção de elementos regionais identitários, muitos destes realizados pelo próprio Estado. Claval (2013) expõe que as identidades socioculturais, tomadas por esferas governamentais, transformaram os espaços através de produções coletivas e ações políticas. Sob esta perspectiva, o diagnóstico socioespacial da cidade de Santos alcançado por meio de análises quantitativas, mesmo dentro de todas as dificuldades já expostas anteriormente, corrobora com o cenário acima descrito sob alguns aspectos.

O primeiro foi a elaboração de uma nova ordem socioespacial, produzida através de avanços em diversas áreas da ciência, assim como novos modelos de gestão pública. Para Gandy (2004), a “cidade bacteriológica” moderna se baseou no distanciamento do corpo humano das enfermidades e na conseqüente construção da paisagem urbana sob os aspectos dos sistemas de circulação, posteriormente consolidados nas redes de infraestrutura urbana. Complementando, Green (1990) coloca que a percepção cultural da cidade moderna se baseou no controle do “natural”, onde o traçado urbano se materializou como uma “natureza projetada”. Assim, a cidade de Santos foi um dos principais exemplares brasileiros de produção espacial dentro dos conceitos da “cidade bacteriológica”, tendo nos seus sistemas infraestruturais os parâmetros de reorganização socioespacial.

Teorizando Lefebvre (1974), como produto, a percepção sobre a identidade urbana santista ainda permanece inalterada, conforme concepção dos espaços concebido, percebido e vivido. Por meio de um questionamento estimulado, o inquérito aplicado revelou as principais referências urbanas pelo julgamento da população local. A pergunta requisitou a escolha dos três principais referenciais, e teve nos “canais de drenagem”, projetados pelo engenheiro sanitário Francisco Saturnino Rodrigues de Brito, o mais citado, com 14.4%. Na sequência, os mais lembrados foram os “jardins da praia” (12.6%), a “bolsa de valores do café” (11.2%), o “aquário municipal” (11%), e o “porto” (9.4%).

A pesquisa também possibilitou analisar a mesma questão sob o aspecto etário, onde os comuns urbanos projetados por Saturnino de Brito também foram o mais lembrado, tanto entre aqueles maiores de 44 anos, como entre os com menos de 44 anos de idade. Entre os cinco mais lembrados, os demais referenciais também são os mesmos, mas em ordem alternadas.

Já entre os nativos e os forasteiros, os canais de Saturnino também aparecem como o elemento mais citado. Porém, entre os cinco mais lembrados para os forâneos, a “praia” aparece na quarta posição e o “porto” não está entre os cinco mais apontados, revelando, de certa forma, a importância do porto de Santos para a constituição histórica da identidade urbana da população local.

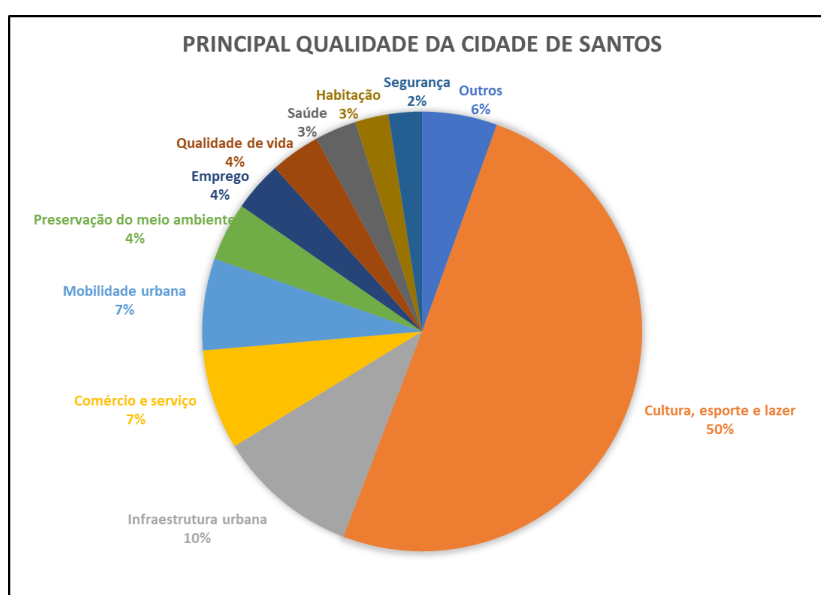
Um detalhe diagnosticado acerca deste tema revela como os modelos de gestão territorial podem produzir ou destruir identidades urbanas. Entre os mais jovens, um dos elementos urbanos mais citados foi o “Parque Emissário Submarino”, equipamento urbano recentemente revitalizado para esportes radicais, lembrado por 3.9%, diante da média de 2.4%. Já entre os mais velhos, os “clubes da Ponta da Praia” foi apontado por 3%, frente aos 2% totais. Os clubes de esporte amador do bairro da Ponta da Praia foram vítimas da mercantilização do solo urbano e da conseqüente especulação imobiliária, assim como da perda de sociabilidade da cidade contemporânea. Suas dívidas tributárias levaram a venda de parte de seu patrimônio para um grande grupo empresarial ligado ao ramo da construção civil e do mercado imobiliário. As gerações mais novas desconhecem a importância e a capacidade de socialização que estes referenciais urbanos, tal qual os esportes amadores, proporcionaram aos santistas.

Na modernidade líquida, o espaço urbano transformado em produto distanciou os modelos sólidos e duráveis, materiais e imateriais, da concepção da paisagem urbana. A própria sociedade, orientada para o consumo, fortalece o individualismo, o egoísmo, a fragmentação da socialização humana, além de incapacitar a mobilização dos cidadãos na busca dos comuns urbanos. A própria atual Revolução Tecnológica tende a restringir e isolar os corpos. Deste modo, os espaços públicos e/ou privados, outrora elaborados para as práticas coletivas, atualmente estão cada vez mais vazios de conteúdos coletivos e, progressivamente, enfraquecem-se na cidade contemporânea. Lefebvre (2008b) expõe o atual modelo de gestão pública, condicionado aos interesses do mercado financeiro, como um consolidador da “anti-cidade”. É necessário, por conseguinte,

buscar novos padrões de governança que reconstruam este elo identitário entre população e território.

Quando questionados de forma estimulada sobre a principal qualidade da cidade de Santos, o quadro traçado apontou como a principal virtude no cotidiano urbano o tema “cultura, esporte e lazer”, com 50.3%, tendo a “infraestrutura urbana”, citada por 10.4%, como segundo maior predicado local. Este cenário foi possibilitado pela efetiva implementação dos conceitos da cidade moderna no território santista, reconfigurando de forma direta e indireta sua produção sociocultural. Ainda hoje, diversos equipamentos urbanos construídos após a instalação da República possibilitam melhor qualidade de vida para os cidadãos santista. Além dos canais de drenagem, os jardins da praia, originalmente indicados por Saturnino de Brito, possibilitam atividades esportivas e culturais. A Bolsa de Valores do Café, transformada em museu, e outras infraestruturas urbanas reconfiguradas, permanecem no cotidiano santista como símbolos de urbanidade, tal qual o “bonde turístico”, o “museu Pelé” e a “praça palmares”. Ao dividir esta parte da pesquisa pela faixa etária, alguns dados revelaram preocupações contidas em diversas outras cidades contemporâneas. Entre a população acima de 44 anos de idade, o “emprego” e a “mobilidade urbana” foram destaques positivos acima da média geral. Já entre os abaixo de 44 anos, a “infraestrutura urbana” se destaca como valor positivo de urbanidade.

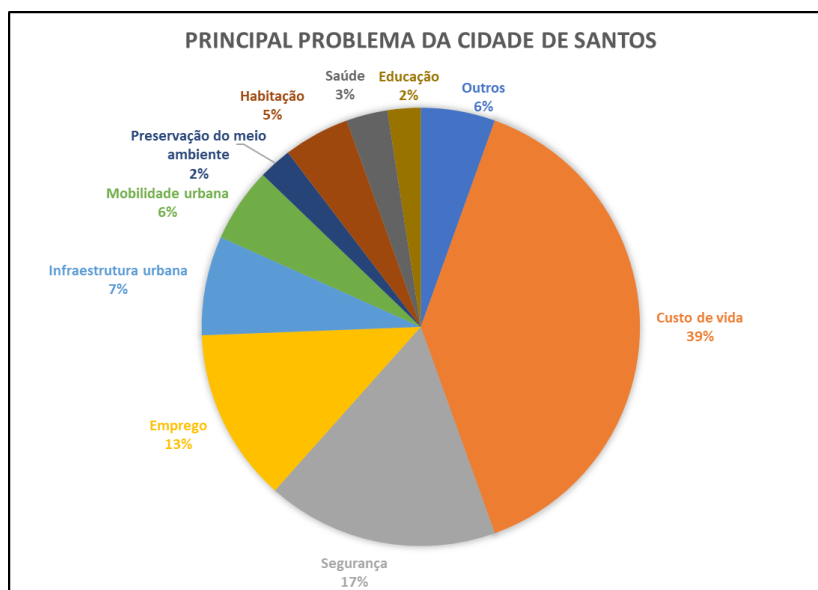
Quadro 13 – Gráfico das principais qualidades da cidade de Santos.



Fonte: Elaboração própria com dados colhidos pelo inquérito acadêmico.

Em relação aos problemas de Santos, o inquérito estimulado também consolidou características inerentes às atuais realidades urbanas. Entre os dados colhidos, a principal preocupação refere-se ao “custo de vida”, com 39%. Em segundo lugar aparece a “segurança”, com 17.1%, seguida pelo “emprego”, com 12.8%. Estes três tópicos estão intrinsecamente ligados a um modelo de produção espacial característico do neoliberalismo econômico, onde o enfraquecimento do Estado transfere ao cidadão comum as atribuições sobre desigualdade social e violência. Ao esmiuçar o tema por idade, observa-se a relação entre as qualidades e adversidades urbanas. Entre os mais jovens, as principais preocupações do cotidiano que alcançaram valores acima da média também foi “infraestrutura urbana”, além de “habitação”, respectivamente com 10.1% e 6.3%. Entre os mais velhos, os principais problemas foram “emprego”, com 15.3%, e “mobilidade urbana”, com 8.2%. Nos demais tópicos houve certo equilíbrio entre todas as faixas etárias.

Quadro 14 – Gráfico dos principais problemas da cidade de Santos.



Fonte: Elaboração própria com dados colhidos pelo inquérito acadêmico.

O fato de, tanto entre os mais velhos quanto entre os mais jovens, citarem entre os problemas e as virtudes urbanas santistas os mesmos temas não refletem em si tal questionamento colocado pelo inquérito, mais sim as preocupações que afligem determinada faixa etária. Certamente, para aqueles acima de 44 anos, o desemprego neste momento da vida traria maiores dificuldades de reinserção no mercado de trabalho, principalmente pelo atual cenário de automatização nos meios de produção.

Já entre os abaixo de 44 anos, os baixos salários associados à especulação imobiliária colocam o sonho da “casa própria” num horizonte distante.

Este cenário descreve a construção de uma paisagem urbana caracterizada por processos de gentrificação, especulação imobiliária, esvaziamento e privatização dos espaços públicos, que ocasionam regimes de violência, periferização e desigualdade social, características urbanas indissociáveis à “política do medo cotidiano” da modernidade líquida. As formas de controle da contemporaneidade não se dão somente pela espoliação urbana, mas também pelas implicações psíquicas da violência e do medo. Nos países do sul global, onde as democracias são mais frágeis, estes mecanismos são mais persuasivos.

3.2.2. As imagens mentais e as especificidades territoriais santista

O diagnóstico socioespacial levantado por meio de análises quantitativas, agora de forma espontânea, corrobora com o cenário acima descrito. As informações colhidas acerca das qualidades territoriais da cidade de Santos revelam que os elementos arquitetônicos e infraestruturais urbanos construídos sob os preceitos da modernidade sólida constituem o imaginário da população santista acerca dos melhores bairros para se habitar.

Dentre os mais desejáveis para se residir, os três mais citados foram a Ponta da Praia (32.9%), o Gonzaga (18.9%) e o Boqueirão (13.4%). Estas mesmas localidades foram as que tiveram maior diferença positiva entre aqueles que moram e aqueles que não residem mas que os escolheram como ideais para se viver, com acréscimos de 74.2% para a Ponta da Praia, 72.2% para o Gonzaga, e 46.7% para o Boqueirão.

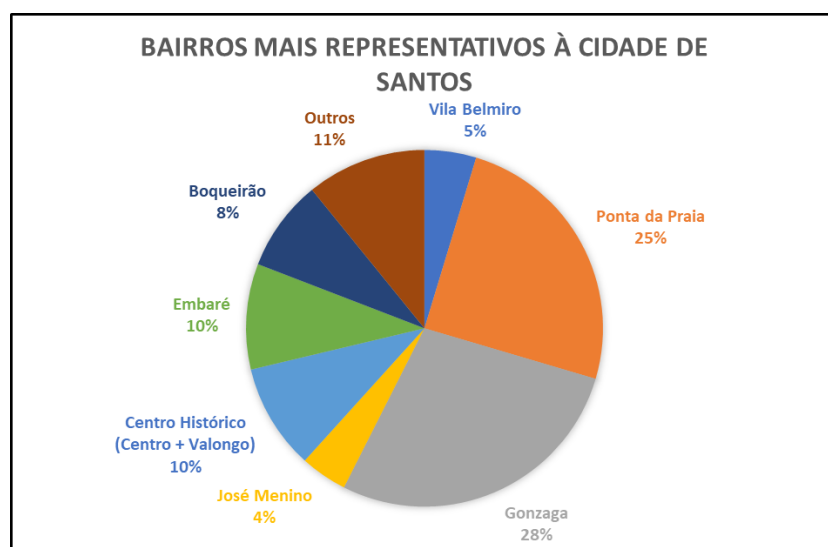
Quadro 15 – Gráfico dos bairros mais desejáveis para se residir na cidade de Santos.



Fonte: Elaboração própria com dados colhidos pelo inquérito acadêmico.

Já para aqueles que mais representam à cidade no imaginário santista, além da Ponta da Praia e do Gonzaga, surge como terceira resposta mais declarada o Centro Histórico, constituído pelos bairros do Valongo e do Centro. Esta localidade constituiu o núcleo urbano primário da Vila de Santos, evidenciando que não somente as infraestruturas urbanas construídas na transição da monarquia brasileira para o período republicano se constituíram como referenciais de identidade e produto social para o santista, mas a própria arquitetura e a história.

Quadro 16 – Gráfico dos bairros mais representativos à cidade de Santos.



Fonte: Elaboração própria com dados colhidos pelo inquérito acadêmico.

A pesquisa retratou, também com fórmula espontânea, qual a principal qualidade nos bairros pretendidos a se residir. A “acessibilidade”, descrita no questionário como a disponibilidade e proximidade para atividades comerciais e serviços, usualmente prestados pela iniciativa privada, alcançou 26.1% que, associados ao item “localização” e “infraestrutura e equipamentos urbanos”, este último com serviços disponibilizado pelo poder público, somam 41.3%. O segundo item mais respondido foi “tranquilidade”, com 16.7%. Acrescidos dos tópicos “segurança” e “uso residencial”, atingem 26.1%. A associação destas alternativas colocadas no inquérito objetivou uma melhor representação acerca dos temas dispostos. Estes dados mostram o alinhamento das ambições em qualidade de vida da população santista às distorções da cidade contemporânea provocadas pelo capitalismo neoliberal. Harvey (2014) situa que, na modernidade líquida, a estrutura política e econômica coloca sobre as redes infraestruturais os custos da reprodução social. Ademais, a contemporaneidade transparece a incapacidade em estabelecer espaços urbanos coletivos e seguros. A percepção sobre o território e a respectiva construção de uma identidade urbana através de políticas de pertencimento estão cada vez menos acessíveis.

Ao destrinchar os dados colhidos, relacionando-os entre os bairros mais desejáveis de habitar com suas respectivas qualidades, observa-se características específicas sobre cada um. A Ponta da Praia, maior citada entre os bairros almejados, teve como principal qualidade apontada a “tranquilidade”, com 28.9%. Associados a este item a “segurança” e o “uso residencial”, o montante apresentado chega a 44.5%. Este bairro foi um dos últimos da Zona Leste da cidade a ser ocupado e ainda é constituído, majoritariamente, pelo uso residencial. Sua localização próxima das praias e distante da região central, dos morros e da Zona Noroeste a afasta de áreas mais pobres e violentas da cidade. Embasando esta realidade, Bauman (2011) coloca que as cidades contemporâneas concebem, progressivamente, espaços mais segregados. Neste caso, o distanciamento físico dos problemas provocados pelo capitalismo está refletido na percepção dos cidadãos sobre o território santista.

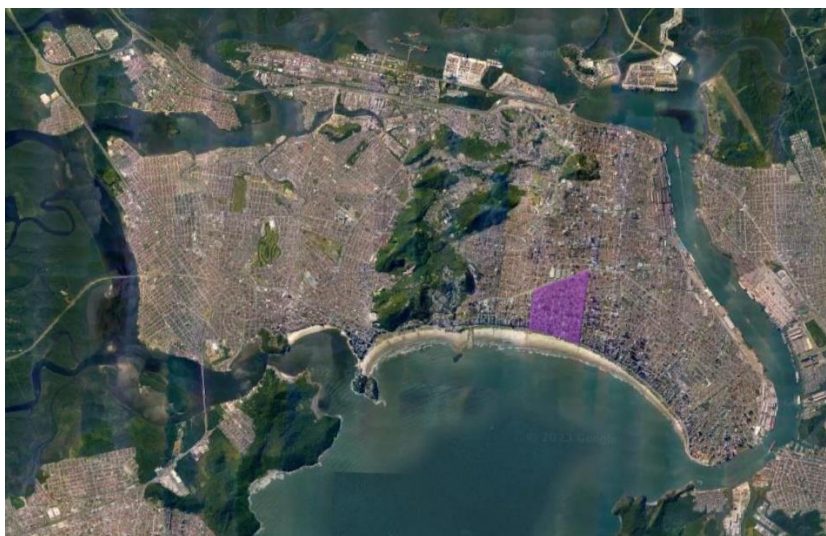
Figura 25 – Mapa de localização do bairro da Ponta da Praia (vermelho).



Fonte: Elaboração própria executado com software QGis.

Em relação ao bairro do Gonzaga, o questionário expôs um resultado mais próximo do alcançado acerca de toda a cidade de Santos. A “acessibilidade” alcançou 26.3% que, somados aos itens “infraestrutura e equipamento urbano” e “localização”, totalizaram 47.4%. Vale ressaltar a diversidade de citações de outros tópicos não relacionados à própria acessibilidade e à segurança, completando significativos 26.3%. Esta constatação se deve ao fato do Gonzaga ter se constituído como uma expansão das atividades praticadas no centro urbano, característica esta descrita por Singer (1973), em “Economia Política da Urbanização”, como CBD (Central Business District). Contudo, o bairro ainda mantém importante característica de uso residencial.

Figura 26 – Mapa de localização do bairro da Ponta do Gonzaga (roxo).



Fonte: Elaboração própria executado com software QGis.

Já o Boqueirão pode ser considerado uma extensão do vizinho bairro do Gonzaga, reveladas pelo expressivo índice de 38.1% em “acessibilidade”. Agregado aos itens “infraestrutura e equipamentos urbanos” e “localização” atingem significativos 66.7%. A realidade destas duas últimas localizações evidencia a intensificação da construção da paisagem urbana pela lógica do consumo.

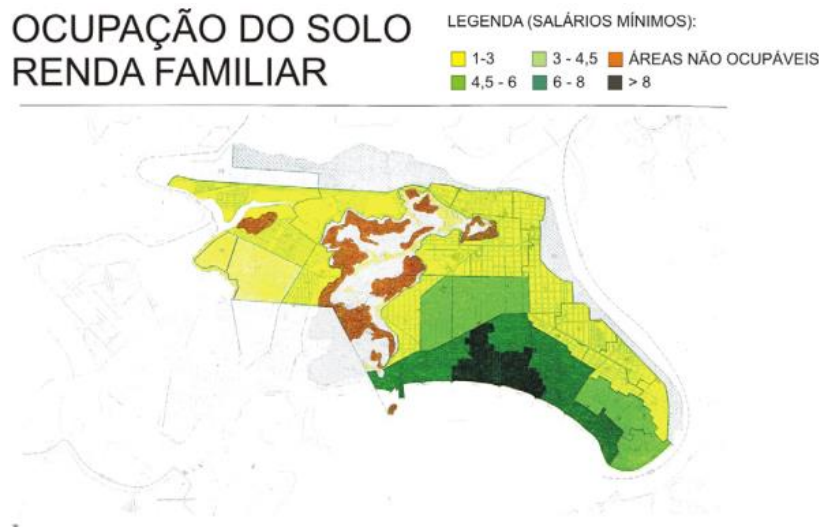
Figura 27 – Mapa de localização do bairro da Ponta do Boqueirão (rosa).



Fonte: Elaboração própria executado com software QGis.

Na modernidade sólida da Baixada Santista, as duas grandes forças produtiva, o porto de Santos e o polo industrial de Cubatão, estabeleceram um modelo coerente de valorização urbana capaz de inserir grande parte da força de trabalho sobre o próprio território. Com a pulverização das estruturas trabalhistas e dos vínculos espaciais pelo atual modelo econômico, os lugares da cidade definidos por estratégias mercadológicas se transformaram em produto. Deste modo, a atual Revolução Tecnológica reforçou esta reorganização socioespacial, inclusive valorizando novas formas de atividades econômicas. Para Leite (2018), o ambiente competitivo existente entre as cidades para atrair um número maior de investimentos produz processos de gentrificação e segregação espacial, intensificados quando o próprio poder público se torna o agenciador dos mecanismos especulativos. A inserção do cidadão à cidade contemporânea depende da capacidade de consumo que cada lugar detém. Estes lugares, pretendidos pela grande maioria da população, em geral é conquistado pela classe de maior poder aquisitivo: a burguesia. (Harvey, 2014)

Figura 28 – Mapa de ocupação do solo de Santos por renda familiar.



Fonte: Mello, G. H. de (2008).

O inquérito acadêmico apontou um número relevante de pessoas com atividades voltadas para o setor público, fator este devido ao perfil dos entrevistados. Porém, alguns dados interessantes, obtidos de forma estimulada, podem ser retirados dentro da perspectiva descrita acima. A primeira evidencia uma diminuição da população local envolvida com atividades portuárias e industriais, com apenas 9.9% somadas, não somente pelos processos de automação dos métodos de trabalho, mas também pelo avanço de atividades prestadoras de serviço, com 26.1%, características pertinentes de cidades inseridas no mercado globalizado contemporâneo. Esta atividade, somada a de moradores envolvidos com comércio e serviços tecnológicos, totalizaram 38.5%.

O segundo ponto interessante demonstrado nesta específica questão é a construção civil ter alcançado 8.7%. Esta atividade, desde os tempos da Paris de Haussmann, serve como “modo de segurança” para a sobrevivência e estímulo da própria estrutura capitalista, independentemente do modelo adotado, seja baseado numa economia flexível ou dirigida. Reforça-se, novamente, que especificamente esta questão indica uma tendência de alteração no setor produtivo da cidade de Santos, pois o perfil dos entrevistados, composto em parte por funcionários públicos, pode distorcer o diagnóstico.

O método quantitativo aplicado também leva a uma reflexão acerca dos movimentos migratórios na constituição dos meios de produção santista. Historicamente, a cidade se constituiu como “porta de entrada” dos imigrantes que

vieram trabalhar nas lavouras no interior do país. Muitos destes forâneos se fixaram em Santos nas ocupações portuárias, na construção civil e no comércio, marcando definitivamente a conformação social da cidade.

A modernização do porto, no final do século XIX, e a instalação do polo industrial de Cubatão, na primeira metade do século XX, com a conseqüente circulação e reprodução de capital, provocou um processo de êxodo rural no Brasil, bem como uma grande migração de nordestinos para a região. Até os anos 1980, este arranjo espacial entre as forças produtivas e as forças de trabalho no país foi muito bem estabelecido. Após este período, a fragmentação do trabalho causada pelo neoliberalismo econômico provocou inúmeras rupturas socioespaciais, atingindo principalmente os migrantes nordestinos, fazendo deles um verdadeiro “exército de reserva de mão de obra” nas periferias urbanas.

Em vista disto, o inquérito reforçou o cenário descrito acima, apontando 39% dos entrevistados originários de fora da cidade, enquanto 61% são nativos santistas. Dos forâneos, 51.6% migraram por motivos de trabalho, destacando-se ainda 6.5% que se mudaram para buscar “melhores oportunidades”. A posição geográfica estratégica da cidade de Santos continua estimulando diásporas urbanas, atraídos não somente pela perspectiva de conseguirem trabalho, como também pelas ofertas em infraestrutura urbana e de políticas sociais, que raramente são obtidas.

Para completar, a implementação do capitalismo flexível reflete, além de uma recomposição econômica, um projeto político e social, já que sua estrutura ideológica se oculta de qualquer lógica coletiva. O neoliberalismo é a atual materialização da constante crise do capitalismo. Uma sociedade baseada no consumismo provoca a falta de compreensão entre liberdade e identidade. As infinitas possibilidades desarticulam os indivíduos, incentivando-os às situações de competição as quais deveriam ser trabalhadas por meio de formas colaborativas. As inseguranças e incertezas do neoliberalismo reduzem as oportunidades de trabalho e direitos sociais e aumentam a precariedade humana.

A condição urbana apoiada nos interesses do mercado coloca a cidade contemporânea dentro de um horizonte de falência. Se o “ponto crítico” permitiu a ruptura da “etapa industrial” para a “etapa urbana” na sociedade moderna, o atual contexto de crise ecológica, segregação socioespacial e violência obrigam uma nova

ruptura do atual modelo de produção espacial. O metabolismo urbano ocasiona conjecturas socioambientais negativas para indivíduos e grupos marginalizados, da mesma forma como propicia condições positivas para cidadãos privilegiados.

Neste sentido, a apropriação da “coisa pública” pelos diversos agentes sociais se faz necessário para uma drástica mudança dos modelos de gestão pública. O neoliberalismo fragmenta o entendimento da importância do Estado como promotor de políticas de bem-estar social. A construção de novos modelos de identidade urbana passa por padrões de governança que consigam associar a estrutura estatal às coletividades socioculturais, conscientizando toda a população de uma participação realmente ativa nos processos decisórios. Para Lefebvre (2008a), este projeto só se efetivará mediante métodos opostos aos da classe dominante. O direito à cidade deve estar sustentado de modo emancipatório e progressista, por meio de uma concepção urbana voltada a um novo humanismo. A construção da nova cidade contemporânea será, definitivamente, um ato político.

3.3. Análise qualitativa: os mecanismos da cidade contemporânea de Santos e a Vila Gilda como produto socioespacial

3.3.1. A apropriação da “coisa pública” pela iniciativa privada

A contemporaneidade revela o enfraquecimento da estrutura pública como elemento promotor de coesão social e construtor da paisagem, ao deslocar estas funções para a iniciativa privada. Assim, o Estado se tornou apenas um agente dos interesses da classe burguesa.

A cidade contemporânea está sendo configurada por diversas pressões econômicas e políticas que reproduzem novas relações entre o território e modelos de gestão urbana. Para Gandy (2004), o “gerencialismo municipal” foi sucedido por um urbanismo mais fragmentado, realizado por agentes privados ou não-governamentais. Neste sentido, a entrevista concedida por Jean Pierre de Moraes Crété, valida a ideia de da cidade de Santos também estar inserida na lógica neoliberal de produção do espaço urbano.

Crété menciona o Grupo Comunitas, auto apresentado como uma organização da sociedade civil que visa melhorar os investimentos corporativos no desenvolvimento social e econômico do país, como um dos principais influenciadores na administração

pública santista. Entre os sócios estão os empresários Rubens Ometto, José Ermínio de Moraes Neto, o escritório de arquitetura de Jaime Lerner (ex-prefeito de Curitiba e ex-governador do estado do Paraná) e, inclusive, Paulo Alexandre Barbosa, (ex-prefeito de Santos), que ocupa atualmente um cargo diretivo no respectivo grupo. O modo de atuação desta organização se concentra em captar oportunidades de negócios no país oferecendo consultoria gratuita para agentes públicos. Desta maneira, obtêm dados e documentações reservados ao Estado, dissecam todas as oportunidades de operações e exploração que determinado lugar possa proporcionar propondo, em sequência, leis e políticas públicas que possibilitem o maior lucro possível sobre determinado empreendimento. Em Santos, o Comunitas influencia no mercado imobiliário, nas atividades portuárias e retroportuárias e, inclusive, terceirizando parte do funcionalismo público. Estes novos funcionários, indicados sem concurso público, cooperam também na desestruturação do serviço público.

Para Bauman (2011), a globalização advinda da Revolução Tecnológica se configurou num jogo entre a agilidade da iniciativa privada e a lentidão do poder público, onde resta ao Estado somente adular o mercado financeiro, oferecendo-o condições de reprodução do capital através de desregulamentações jurídicas no campo trabalhista e urbanístico. Nos países periféricos, este modelo administrativo tem se revelado ainda mais predatório, pois alia o capital local ao internacional. O poder econômico não possui total liberdade, mas detém capacidade suficiente para compelir funcionários e governos.

Atendendo a este raciocínio, a administração pública santista optou por dividir suas duas principais leis urbanísticas. De um lado, com a função de estipular as diretrizes de gestão do território, tem-se o Plano Diretor, revisto no prazo de dez anos, de acordo com o Estatuto da Cidade (Lei Federal 10.257/2001). Contudo, esta lei municipal tem pouca funcionalidade, já que não determina prazos, metas e sanções de executabilidade. De outro, tem-se a LUOS (Lei de Uso e Ocupação do Solo), referente aos índices urbanísticos, potencial construtivo e zoneamento urbano, que se torna mais dinâmica devido a revisões em intervalos temporais de cada administração (períodos de quatro anos). Ambas as leis devem ter audiências públicas que, por meio dos Conselhos Municipais, passam por discussões populares e debates técnicos. Aparentemente democráticos, estes conselhos não funcionam de forma igualitária, pois não existe

paridade entre as instituições representativas, cujos correspondentes da sociedade sempre ficam em minorias.

Crété salienta que a LUOS santista também foi segmentada em duas partes: uma referente à área insular e outra referente à área continental do município. Enquanto a LUOS da área insular, onde se concentra a área urbanizada da cidade, foi alterada duas vezes nos últimos cinco anos (2018 e 2022), muito devido às pressões da indústria da construção civil e do mercado imobiliário, a LUOS da área continental não foi atualizada nas duas últimas gestões e está vencida desde 2021. Esta defasagem tem como propósito a atuação, sem regramento, dos grupos arrendatários de terminais portuários, no intuito de ampliar seus domínios de atuação para a área continental sem, no entanto, apresentarem aos Conselhos Municipais soluções mitigadoras para os futuros impactos ambientais nos manguezais. Para reforçar esta tese, o arquiteto coloca que o projeto de ampliação do terminal portuário de grãos não conseguiu licenciamento ambiental, sendo indeferido pelo IBAMA (Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis) – autarquia federal responsável pela política nacional do meio ambiente.

Outro instrumento urbano estabelecido pelo Estatuto da Cidade e distorcido do seu propósito inicial é o EIV (Estudo de Impacto de Vizinhança). Esta lei determina quais empreendimentos deverão apresentar estudo prévio de impacto de vizinhança, analisando os aspectos positivos e negativos do respectivo projeto mediante, em determinados casos, contrapartida financeira. Em Santos, esta compensação financeira não está regulamentada, diferentemente de outras cidades da Baixada Santista. O limite da contrapartida a ser aplicado nos empreendimentos imobiliários passíveis de EIV está subordinado à influência do empreendedor perante a administração local. As intervenções urbanas realizadas pela gestão municipal com os recursos financeiros arrecadados por este mecanismo têm se revelado paliativas e insuficientes, diante dos enormes impactos provocados pelos referidos projetos. As compensações financeiras também podem ser destinadas ao FUNDURB (Fundo de Desenvolvimento Urbano) e administradas pelo Conselho de Desenvolvimento Urbano, atendendo às diretrizes estabelecidas no Plano Diretor. Todavia, devido ao aparelhamento dos Conselhos Municipais por agentes da iniciativa privada, esta verba possui destino desconforme ao

determinado em lei, normalmente atendendo aos interesses e estratégias políticas e eleitoreiras.

Outros problemas também podem ser observados na aplicação desta lei, dentre eles destacam-se: a maioria dos EIVs não passam por análises técnicas, apenas por análises documentais; os recursos arrecadados, que deveriam ser empregados nos bairros que sofrerão os impactos urbanos, são destinados para outras localidades, de acordo com os interesses da municipalidade e do mercado; o fato de não existir valor de compensação fixo gera insegurança jurídica para investidores de outras regiões, fortalecendo a reprodução do capital local.

Existe um grande lobby na Prefeitura Municipal de Santos para que empreendimentos que necessitem de EIV sejam aprovados, pois os recursos provenientes desta legislação financiam obras públicas e acabam por manipular a imagem política da gestão municipal diante da opinião pública. Por conseguinte, este elemento jurídico somente corrobora com um panorama onde o poder público se torna refém dos interesses da iniciativa privada, principalmente tendo em vista que a maioria das atuais obras municipais são executadas com recursos oriundos do EIV.

Dentre os projetos polêmicos referentes a este mecanismo jurídico, estão a ampliação do Porto de Santos, bem como novas atividades industriais, na área continental do município. Falar do porto de Santos abrange, também, todas as empresas arrendatárias de terminais portuários. Assim sendo, um dos principais grupos investidores neste setor diz respeito ao empresário Rubens Ometto, ligado ao grupo Comunitas e líder de empresas como a COSAN – produção de açúcar, combustíveis, logística; COMGÁS (Companhia de Gás de São Paulo) – distribuidora de gás natural; e RAIZEN – combustível e energia renovável, subsidiária da SHELL e COSAN. Atualmente, todas as intervenções na zona portuária, como a ampliação das linhas férreas auxiliares e a proposta de demolição dos antigos armazéns portuários, tombados como patrimônio arquitetônico, passam pelo interesse deste conglomerado.

Como dito, a expansão do porto para a Santos continental necessita de inúmeros estudos a serem apresentados nos Conselhos Municipais, dentre eles o EIV. Indubitavelmente, diversos impactos ambientais serão ocasionados, como a perda significativa do ecossistema de mangue. Outro problema corrente, mas que se intensificará com o aumento do fluxo de navios, está relacionado ao constante processo

de dragagem do “canal do porto”, para o aumento de sua profundidade, acentuando o já significativo progresso de erosão da faixa de areia das praias santista. Socialmente, a permissão de uso do solo para atividades portuárias e industriais de baixo impacto no continente deverá ocasionar um movimento pendular de trabalhadores que, posteriormente, possibilitaria uma ocupação habitacional irregular, reproduzindo nesta localidade um problema já existente nas periferias da área insular.

Contudo, para Crété, dois projetos interligados e vinculados à COMGÁS merecem destaques. O primeiro se refere à implantação, na área continental, da Usina Incineradora de Recuperação de Energia, utilizando como fonte de energia o lixo urbano regional. Já o segundo será a instalação de um Navio Tanque, popularmente conhecido como “navio bomba”, que funcionará como uma Usina de Gaseificação. Utilizando-se de uma “bandeira” sustentável, o projeto se torna controverso pois o lixo urbano santista é considerado muito úmido e sua queima necessitaria de gás para a geração de energia. Ademais, este modo de produção desestimula a triagem de lixo reciclável, ideal para este padrão de Usina de Recuperação de Energia, assim como não fortalece as cooperativas de catadores de lixo, comum em alguns bairros periféricos.

Sob este panorama, Sassen (2010) e Maciel (2018) teorizam que o atual sistema de governança incorpora o poder público às ambições do mercado financeiro, posicionando o Estado na condução da produção do espaço de acordo com os interesses do capital. Harvey (2014) complementa expondo que este modelo cria inúmeros conflitos sociais, culturais e ambientais.

Entretanto, o episódio mais emblemático relacionado a esta legislação diz respeito a recente reurbanização do bairro da Ponta da Praia. O Grupo Mendes (grupo empresarial santista atuante em diversas áreas, como construção civil, mercado imobiliário e shoppings centers) detinha uma enorme dívida tributária relativa ao seu antigo centro de convenções, localizado no terreno da velha Estação Ferroviária Sorocabana. Ao adquirir os terrenos dos clubes esportivos do bairro da Ponta da Praia para a implementação de um empreendimento imobiliário, o Grupo Mendes necessitou, como contrapartida, apresentar um EIV.

Além do Estudo de Impacto de Vizinhança, um Termo de Compromisso entre as partes foi assinado, onde o grupo empresarial construiria e doaria um novo Centro de Convenções à municipalidade em troca do perdão da dívida tributária. Este acordo

ainda contemplou a permissão para a construção do empreendimento imobiliário no local dos clubes esportivos, a aplicação da compensação financeira na reurbanização do bairro da Ponta da Praia, e a construção de um novo mercado público de peixe, já que o antigo seria demolido para a construção do novo centro de convenções.

Figura 29 – Abandono do antigo Clube de Regatas Santista antes de sua demolição - Final dos anos 2000.



Fonte: Google maps de 2010. Adquirido do jornal eletrônico Novo Milênio.

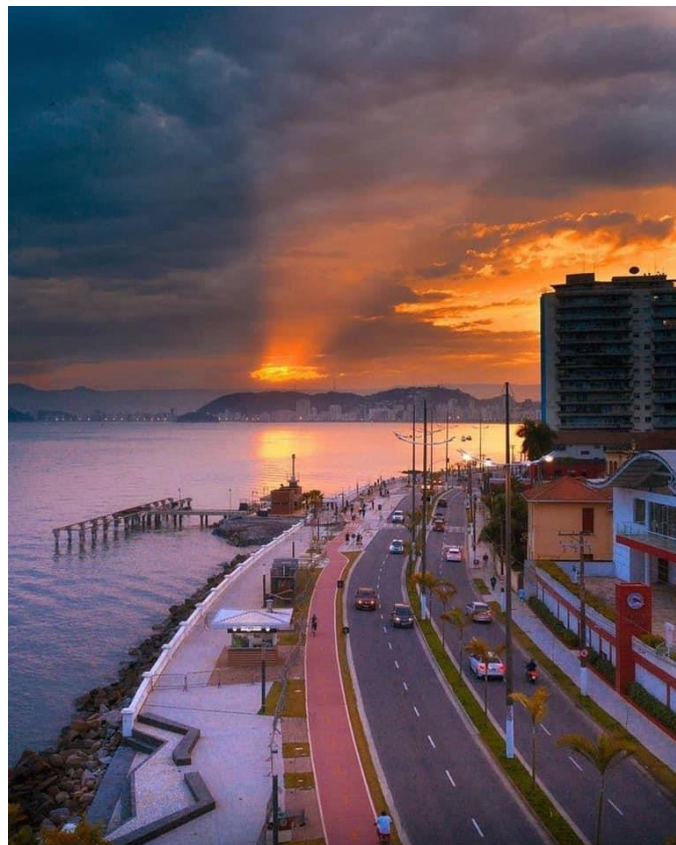
A desnecessária demolição do Mercado Público de Peixes também gerou protestos na comunidade, já que era um exemplar único do modernismo arquitetônico brasileiro e elemento de identidade urbana local. Em troca, o novo Mercado Público de Peixes foi edificado com características e funcionalidades arquitetônicas questionáveis. Basicamente, esta ação promoveu uma enorme especulação imobiliária no bairro, principalmente junto aos terrenos adquiridos pelo Grupo Mendes; demoliu um patrimônio arquitetônico e elemento identitário santista; extinguiu a dívida do representante da iniciativa privada perante o poder público; criou a ilusão diante da sociedade de eficiência do poder público local; e o empreendimento imobiliário só não foi executado ainda devido a denúncias no âmbito ambiental e urbano perante o Ministério Público de São Paulo, processo este que está para ser revertido. Este “rearranjo espacial” revela, por conseguinte, a apropriação da coisa pública pelo capital privado e especulativo na cidade de Santos.

Figura 30 - Antigo e novo mercado público de peixes - Anos 1980 e atual, respectivamente.



Fonte: Barbosa, P. G. (1984). Adquirida através do jornal eletrônico Novo Milênio; e jornal eletrônico A Tribuna, de 10/05/2021, respectivamente.

Figura 31 - Reurbanização da Ponta da Praia.



Fonte. Site facebook – página ponta da praia Santos

Para Maciel (2018), esta relação ambígua entre o público e o privado demonstra um desequilíbrio de interesses, onde a iniciativa privada se beneficia de incentivos financeiros e tributários para determinadas atividades, além de investimentos públicos em lugares com relevância para o mercado, gerando especulação imobiliária e valorização do solo, mediante uma suposta geração de emprego.

A corrupção que corrompe as administrações públicas está diretamente associada ao modo como o orçamento público é destinado para gerar um produto que simule um bem comum, quando apenas beneficia o capital financeiro. Cai sobre o Estado todo o ônus, enquanto a iniciativa privada fica com o bônus de todo este processo.

Harvey (2014) complementa destacando que o fato das gestões públicas fomentarem a especulação imobiliária, com a intenção de atrair capital, acaba por estimular a competição entre as cidades. Esta estratégia acarreta processos de periferização, deslocando parte da população para as “bordas” dos municípios, geralmente em áreas desprovidas de infraestrutura urbana. Para Leite (2018), ao colocar o planejamento urbano sob a lógica do lucro, o Estado nega o fator humano e conduz todo o território ao “valor de troca”.

De acordo com Crété, indiscutivelmente a questão dos novos empreendimentos imobiliários deve ser vista sob a perspectiva da produção do espaço pela ótica da especulação imobiliária. Em Santos, os imóveis lançados nos últimos vinte anos possuem diversas unidades habitacionais vazias. Enquanto a produção imobiliária de médio e alto padrão aumenta assustadoramente, o crescimento populacional santista está estagnado, de acordo com o IBGE, desde o final dos anos 1980. Além disto, o déficit habitacional para a população de baixa renda continua em tendência de crescimento. O arquiteto cita o livro “A Guerra dos Lugares”, de Raquel Rolnik, como referência bibliográfica para a compreensão de como o capital internacional, por meio dos fundos de investimentos, utiliza-se da especulação imobiliária para criar uma reserva de mercado e, muitas vezes, para “lavar” dinheiro. A cidade de Santos certamente está inserida nesta lógica.

3.3.2. A ausência de políticas habitacionais e a fragmentação dos coletivos urbanos

Outro tópico relevante na construção da paisagem santista concerne às políticas habitacionais. Hoje, a cidade de Santos não possui um departamento específico para habitação, destinando suas funções para a COHAB-ST (Companhia de Habitação da Baixada Santista) – empresa de economia mista designada à implementação de políticas habitacionais – em quatro cidades da Região Metropolitana da Baixada Santista: Santos, Cubatão, São Vicente e Guarujá. Seu presidente é indicado pelo prefeito de Santos, cidade acionista majoritária da empresa, limitando, por conseguinte, a autonomia e as decisões técnicas às orientações de caráter político.

Creté ressalta que esta empresa possuía, até o ano de 2022, uma dívida na ordem de 600 milhões de reais, com estimativa de alcançar 1 bilhão de reais até final da atual gestão municipal, em 2024. Seu balanço financeiro é constantemente reprovado pelo Tribunal de Contas da União e, por falta de crédito, encontra-se impedida de assinar novos contratos com a Caixa Econômica Federal (banco estatal responsável pelo financiamento de políticas públicas) para o fomento de políticas habitacionais de interesse social. Assim, resta à CDHU (Companhia de Desenvolvimento Habitacional e Urbano) – órgão do estado de São Paulo responsável pela produção habitacional – a execução de novas unidades habitacionais.

A cidade de Santos elaborou, em 2009, um PLHIS (Plano Local de Habitação de Interesse Social) utilizando, para isto, dados estatísticos do Censo-2000. Assim como a LUOS-continental, este plano encontra-se vencido, desde 2020, sem nenhuma atualização. Caso seja implementado, em curto tempo, terá sua eficiência e alcance questionados pelo simples fato de ter empregado, na sua elaboração, dados com defasagem de vinte anos.

Maurício Valente coloca que, a partir do Censo-2010, o IBGE começou a considerar, em sua metodologia, a coleta de dados e a análise estatística dos aglomerados urbanos subnormais, revelando a presença de 10.764 domicílios nestas localidades, sendo 31.7% (3.414 unidades) no Dique Vila Gilda. Ressalta-se a importância de continuidade na metodologia adotada a partir de 2010 para o estabelecimento de políticas públicas voltadas para esta população. Para Valente, no entanto, o atraso na aplicação do Censo-2020, devido à pandemia de Covid-19 e, principalmente, ao corte de

recursos promovido pelo governo Bolsonaro para a sua realização, causam incertezas que podem agravar a já precária situação habitacional santista.

Figura 32 - Vista externa das palafitas da Vila Gilda.



Fonte: Jornal eletrônico Carta Capital (2021, 30 de agosto).

Figura 33 - Vista interna das palafitas da Vila Gilda.



Fonte: Acervo pessoal. (2022, 4 de outubro).

Tanto os cortiços na região central da cidade quanto as palafitas que circundam o largo da Pompeia são consideradas as tipologias habitacionais mais precárias em Santos, podendo concentrar até quinze famílias por domicílio.

Figura 34 - Vista externa dos cortiços no centro de Santos.



Fonte: Jornal eletrônico A Tribuna. (2023, 07 de junho).

Figura 35 - Vista interna de cortiço no centro de Santos.



Fonte: Jornal eletrônico G1. (2018, 05 de maio).

A “ciência urbana” contemporânea dispõe o território aos interesses do mercado e, conseqüentemente, sob a lógica do lucro, mesmo contra a vontade de parte considerável da população. Em vista disto, os coletivos urbanos passam a ter importância na luta por justiça social (Harvey, 2006). Contudo, o poder de fragmentação

do neoliberalismo é tamanho que o alcance de atuação dos movimentos sociais se torna limitado.

Creté detalha os mecanismos de submissão impostos pela municipalidade santista aos coletivos por moradia digna. Para o funcionamento e atuação dos movimentos sociais, associações e cooperativas, a prefeitura de Santos exige um cadastramento, porém este cadastro só pode ser feito por “pessoa jurídica”. Estas organizações possuem regimes estatutários específicos e parte considerável dos seus custos são repassados aos associados, normalmente pertencendo a realidades socioeconômicas precárias. Como a produção habitacional de interesse social é praticamente inexistente na cidade, somente as vinculadas ao cadastro municipal podem ser contempladas. O cidadão “comum”, obrigatoriamente atrelado a estas organizações, acaba almejando por algo que provavelmente não se realizará.

Outra situação resultante deste modelo é a concorrência entre os movimentos sociais para a constituição de uma “reserva de mercado” para as habitações populares. Outros coletivos politicamente mais atuantes, como MTST (Movimento dos Trabalhadores Sem Teto) – maior organização nacional na luta pelo direito à moradia – sequer conseguem atuar em municípios da Baixada Santista, pois são impedidos pelos coletivos locais no receio de perderem o vínculo com a COHAB-ST.

Esta realidade também é imposta de forma similar para programas associados às entidades de classe. O ATHIS (Assistência Técnica para Habitação de Interesse Social), vinculado ao CAU-BR (Conselho Nacional de Arquitetura e Urbanismo), auxilia na participação dos representantes populares nos processos decisórios políticos, bem como possibilita a assistência técnica gratuita para a elaboração de projetos arquitetônicos de interesse social. Entretanto, esse programa só atende imóveis regulares perante os cartórios de registro de imóveis e os cadastros imobiliários municipais, fugindo da realidade encontrada na maioria das regiões periféricas brasileiras.

Assim, o panorama santista pode ser explicado pelo conceito de Cardoso (2008), que coloca os movimentos sociais não somente sob a perspectiva de alcançar seus anseios comunitários, mas também por um esforço ainda maior, que é o reconhecimento e a atuação política.

3.3.3. O projeto Parque Palafita como reprodutor das contradições capitalistas

Na modernidade líquida, as áreas periféricas manifestam todas as contradições do atual modo de produção capitalista. O Estado, enfraquecido, atua mais na manutenção e promoção dos mecanismos de violência do que no esforço para estabelecer justiça e bem-estar social. Em vista disto, as estratégias adotadas na Vila Gilda revelam uma abrangência limitada diante dos desafios para requalificar o local.

Crété expõe que o projeto proposto pela administração municipal para a urbanização do Dique Vila Gilda, o Parque Palafitas, não se apresentou como um modelo de política habitacional, já que não foi elaborado nem se buscou financiamento de órgãos que tratam do respectivo tema. Parte da verba para a sua execução virá dos EIVs da Usina Incineradora na área continental, e o outro montante será proveniente de investimento internacional, via UNESCO (Organização das Nações Unidas para Educação, Ciência e Cultura). O respectivo projeto, apresentado em Paris, mostrou-se inexecutável, sem nenhuma viabilidade econômica e ambiental. Das 523 unidades habitacionais compreendidas, no máximo sessenta deverão ser construídas no projeto piloto, devido à enorme dificuldade executiva das novas palafitas. Por conseguinte, não enfrentará o crescente déficit habitacional na região.

Ademais, chamou a atenção de parte do corpo técnico da prefeitura o sigilo imposto pela municipalidade acerca dos detalhamentos arquitetônicos construtivos, inclusive para os futuros moradores. É imprescindível a participação da comunidade nestes processos políticos decisórios. Para Harvey (2006), o Estado, ao promover planos pretensamente progressistas e inovadores, podem ser indutores de mecanismos de violência. Este falso enfrentamento na resolução dos problemas das periferias urbanas viabilizam a constituição de poderes paralelos que reforçam aspectos geográficos hostis, invisibilizando a atuação de diversos agentes sociais, como o próprio poder público, o universo acadêmico e as organizações não-governamentais.

Das poucas informações vazadas, a mais reveladora foi em relação à coleta de esgoto domiciliar, uma das principais dificuldades construtivas das palafitas. A solução adotada se assemelhará aos modelos adotados nos banheiros químicos, com os resíduos sólidos depositados em cartuxos, posteriormente recolhidos pelos próprios moradores e descartados em compartimentos de coleta implantados pela prefeitura. Os demais

sistemas infraestruturais serão similares aos já adotados, com a rede de abastecimento de água e rede de energia elétrica via aérea. Crété compara, de forma apreensiva, a semelhança entre o processo de descarte do esgoto pelos moradores às históricas cenas dos escravos carregando as fezes de seus donos em local distante da “casa grande”. Para Paulo Miyashiro, vereador da base governista, o projeto foi amplamente discutido entre seus idealizadores: o Grupo Comunitas, e o corpo técnico municipal; cabendo futuras alterações para sua melhoria.

Valente, Crété e a assistente social Thais Helena Modesto Villar de Carvalho, moradora da Vila Gilda, apontam com grande preocupação a possibilidade deste projeto funcionar apenas como um agente de consolidação da precariedade local já existente, colocando-o sob perspectiva de um grande cenário “romantizado” da própria miséria e não como um elemento promotor de uma verdadeira requalificação urbana. Este modelo de territorialização reforça o conceito de Lefebvre (1974) sobre a representação de um espaço hierarquizado, estático e irreal, onde os conceitos teóricos relegam as representações mentais e os valores socioculturais de determinada comunidade, impedindo a concretização da apropriação humana sobre o objeto de acordo com a lógica da (re)produção social.

Para mais, a incompatibilidade jurídica nas questões fundiárias e habitacionais que recaem sobre o Dique Vila Gilda distancia o local, material e imaterialmente, de uma forma mais durável de construção de paisagem. Crété coloca que o estabelecimento da Vila Gilda como uma ZEIS (Zona Especial de Interesse Social), instrumento urbanístico capaz de facilitar a implementação de habitações de interesse social, não contribuiu para a implementação de políticas locais habitacionais, visto que a área está sobre mangue e, de acordo com as leis ambientais, também está demarcada como APA (Área de Preservação Ambiental), impedindo o uso residencial. Tanto para o técnico da prefeitura de Santos, quanto para o Ministério Público de São Paulo, a ocupação por moradias deveria ser proibida.

Para Valente, os recursos destinados para a Vila Gilda deveriam, primeiramente, ser destinados na melhoria nas redes de infraestrutura urbana, reforçando a concepção bacteriológica da cidade em detrimento de um “urbanismo antibiótico”, conceito adotado por Gandy (2004). O sociólogo complementa expondo acerca do novo Marco Regulatório do Saneamento Básico, que estimulará a exploração dos sistemas

infraestruturais pela iniciativa privada, colocando estes comuns urbanos sob a lógica do mercado e acentuando a desigualdade social através da espoliação urbana.

Crété complementa citando o Projeto Metrópolis, da FAPESPE (Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo) para compactuar acerca dos impactos ambientais contemporâneos, não somente os decorrentes das alterações climáticas, mas essencialmente os resultantes dos atuais modelos de governança pública. Este projeto de pesquisa revela para a cidade de Santos que, nos próximos trinta anos, tanto o nobre bairro da Ponta da Praia quanto o periférico aglomerado urbano da Vila Gilda, sofrerão igualmente com o aumento do nível do mar, suas respectivas ações erosivas e as constantes inundações.

Este modelo de gestão territorial da cidade contemporânea, que a princípio distingue a classe dominante das demais classes sociais, posteriormente coloca toda a população sob a mesma perspectiva de suas distorções espaciais. Para Moore (2015), as relações entre sociedade e meio ambiente do modelo neoliberal econômico estão apoiadas numa natureza finita e num domínio capitalista ilimitado.

3.3.4. Vila Gilda e a ausência da “cidade bacteriológica”

O urbanismo contemporâneo nega o fator humano e se associa aos interesses do mercado na produção espacial. Ao fundamentar a cidade para o lucro, conduzem todo o território ao “valor de troca” e impõem aos cidadãos um padrão baseado no consumo, inclusive dos comuns urbanos, voltados originalmente para a promoção de justiça social.

O sociólogo Maurício Valente, ao analisar dados do IBGE, observa neste cenário uma realidade ainda mais perversa para as periferias urbanas. Na Vila Gilda, praticamente todos os domicílios são abastecidos pelo sistema público de água potável, mas apenas 23% detêm coleta de água servida ligada à rede pública, tornando o esgotamento sanitário o principal problema infraestrutural local. A maioria das residências estão conectadas ao sistema de energia elétrica. No entanto, o fato de boa parte destas habitações possuírem ligações clandestinas aumentam consideravelmente o risco de incêndio.

A coleta de lixo é 60% executada pelo serviço público de limpeza e 40% feita por caçambas de limpeza, recolhidas em dias específicos. Apesar de residual, 31 domicílios

não possuem nenhum tipo de sistema de coleta. De acordo com a ABRELPE (Associação Brasileira das Empresas de Limpeza Pública e Resíduos Especiais), o brasileiro produz, atualmente, 1.05 kg/dia de lixo domiciliar. Ao considerar uma média de 3.53 moradores por casa, na cidade de Santos, conforme Censo 2010, a Vila Gilda produz 114.90 kg de lixo por dia. São aproximadamente 3.5 toneladas/mês.

Todo o material da Vila Gilda não coletado pelo poder público, tanto o lixo quanto o esgoto domiciliar, são descartados “in natura” nos cursos d’água próximos à comunidade. Esta condição agrava os casos de endemias e sobrecarrega o sistema público de saúde da cidade de Santos. Para o sociólogo, o fato do município ter IDH (Índice de Desenvolvimento Humano) e PIB (Produto Interno Bruto) altíssimos diante de uma realidade local desumana obriga-se levantar inúmeros questionamentos.

Maria das Graças Miranda Santana, uma das moradoras mais antigas da Vila Gilda, e Maria Dinalva de Carvalho Lisboa, fundadora da ONG – Núcleo de Liderança das Mulheres da Zona Noroeste, relatam que as poucas conquistas realizadas nas áreas da construção civil e da infraestrutura urbana para a região foram através dos coletivos urbanos. Para elas, além das melhorias da cidade planejada nunca alcançarem a periferia santista, outros problemas sociais são intensificados na Vila Gilda, como saúde e educação. Neste sentido, Harvey (2006) explica que a transferência da responsabilidade de construção dos comuns urbanos do Estado para o indivíduo é uma ação proposital para a manutenção da constante guerra de classes.

Para os moradores, o principal problema, indubitavelmente, são os frequentes incêndios onde, além do risco de perda da vida, os danos materiais são enormes e constantes. Mesmo aqueles barracos não atingidos pelo fogo podem sofrer demolições para permitir uma atuação mais eficiente do corpo de bombeiro.

Após a perda de todos os bens materiais, inclusive documental, Andreia Vieira dos Santos, moradora da Vila Gilda, descreve que atualmente vive do “auxílio-aluguel”, um subsídio governamental para famílias em vulnerabilidade social acometidas por algum tipo de desastre. No entanto, o atual valor, de seiscentos reais, não possibilita alugar um imóvel cadastrado no programa social da prefeitura de Santos, necessitando complementação de quatrocentos reais para a instalação num dos domicílios vinculados à municipalidade. Uma solução aparentemente temporária, o “auxílio-aluguel” acaba se tornando definitivo, devido à ausência de uma eficiente política pública habitacional. No

local alvejado pelo fogo, rapidamente novos barracos são erguidos. Ademais, Crété completa expondo as dúbias relações entre a COHAB-ST, responsável pelo cadastramento dos imóveis passíveis de participação no programa governamental e a própria administração pública municipal, já que muitos proprietários dos imóveis futuramente alugados são selecionados pelo grupo Comunitas. A constante ruptura social, promovida direta ou indiretamente pelo Estado, assemelha-se a um inconsistente modelo “haussmanniano” de gestão territorial, que replica nas áreas periféricas brasileiras as contradições do capitalismo neoliberal.

Sob a ótica dos moradores, uma ação do poder público que possibilitaria a minimização das frágeis condições de sobrevivência seria o investimento em equipamentos urbanos públicos gratuitos, principalmente em atividades de lazer, cultura e esportes. Tão importante quanto a qualidade de suas edificações é a capacidade de usufruírem de toda a urbanidade que a cidade pode e deve proporcionar. Reforçando as ideias de Bauman (2011), o indivíduo somente se torna cidadão quando pertence a uma sociedade autônoma e constantemente compartilhada, como “personagens públicos” que colocam as coletividades acima das individualidades, para a construção de espaços mais democráticos. A “política de mercado”, além de dispor os sistemas infraestruturais nos paradigmas do lucro, limita os investimentos em bens e equipamentos urbanos públicos. (Mendes, 2011)

A partir dos anos 1970, as expansões urbanas brasileiras deixaram os conceitos da cidade bacteriológica em segundo plano. A disciplina social determinada pelas redes de infraestrutura da modernidade sólida foi substituída por um modelo urbano e social fragmentado e conflituoso (Otter, 2002). A própria concepção das cidades modernas escondeu as complexas contradições entre território e sociedade, e os enormes desafios contemporâneos se aliaram às incompletas resoluções do passado. Assim, é fundamental que o poder público seja protagonista na solução dos problemas sanitários nas periferias brasileiras.

3.3.5. O “direito à moradia” como elemento identitário na Vila Gilda

O arranjo territorial do neoliberalismo econômico, baseado no consumo e na individualidade de sua sociedade, criou implicações controversas, que vão desde a dificuldade de concretização das identidades e coletividades de estruturas locais, até

processos de especulação imobiliária e gentrificação urbana. Destes elementos de consumo, o direito à propriedade, mais que o direito à moradia, denota o método de inserção à lógica capitalista, tendo como resultado espacial o gradual crescimento da periferização urbana. Se na modernidade sólida capital, trabalho e território estavam intrinsecamente ligados, a fluidez da modernidade líquida rompeu com qualquer tipo de vínculo territorial do capitalismo.

A maioria dos residentes da Vila Gilda desejam morar em habitações com melhor qualidade construtiva, mas não cobiçam sair do bairro. A construção da identidade foi materializada, mesmo diante da espoliação urbana. Para o morador Carlos Alberto Moraes Oliveira, inclusive, as palafitas fazem parte da constituição do seu trabalho, pois é um dos poucos moradores que detém a técnica construtiva desta tipologia arquitetônica.

Embora as condições adversas não tenham sido impeditivas de construções identitárias territoriais, deve-se ter enorme cuidado em não as normalizar. Para Lindinalva Teodósio da Silva, domiciliada na Vila Gilda, os diversos agentes, públicos e privados, aptos a reconfigurarem o território, desconhecem os verdadeiros mecanismos atuantes nas periferias brasileiras e, por conseguinte, propõem intervenções urbanas descoladas das realidades locais, não alcançando os resultados necessários. Exemplo deste modelo de gestão territorial pôde ser visto, por décadas, nas políticas públicas dos países do sul global. Encarando a problemática apenas pelo viés quantitativo, as políticas habitacionais reproduziram um modelo de construção da paisagem excludente e segregacionista.

Alguns moradores desejam ser realocados para unidades habitacionais de conjuntos residenciais propostos pelo Estado, devido às péssimas condições de suas casas. Outros tem a consciência que, além da compreensão que estas novas localidades tendem a passar por processos de “favelização”, dependem de outros fatores, como trabalho e renda, para conseguirem se manter nestes edifícios. Andreia Vieira dos Santos relata que muitos moradores destes conjuntos habitacionais voltam para as palafitas, endividados, por não conseguirem arcar com as parcelas do financiamento. Como consequência, estas unidades habitacionais deixam de ter sua função social e passam a funcionar dentro dos perversos instrumentos da especulação imobiliária. Carlos Alberto Moraes de Oliveira complementa que os inadimplentes também

promovem a “supervalorização” das palafitas ao retornarem para o mangue. Para Harvey (2014), esta conjuntura fortalece os mecanismos de aprisionamento das populações mais vulneráveis dentro da dialética de circulação, reprodução e acumulação do capital.

3.3.6. A intrínseca relação entre trabalho e território

O capitalismo originou dimensões sociais, econômicas, fundiárias e políticas centralizadas nos processos de urbanização, através da concentração das forças produtivas e do trabalho sobre o território, mas a sua continuidade não presumiu futuros conflitos, principalmente dentro das circunstâncias do liberalismo econômico.

O diagnóstico desta investigação revelou a intrínseca relação entre trabalho-moradia-territorialização. As diásporas intraurbanas ocorrem devido a incapacidade de seus habitantes em arcar com as despesas básicas para o estabelecimento em determinado lugar. A maioria dos moradores foram habitar a Vila Gilda despejados de suas antigas residências, muitos afetados pelo desemprego. Maria das Graças Miranda Santana, Soraya Aparecida da Silva, Davina de Souza, Lindinalva Teodósio da Silva, Carlos Alberto Moraes Oliveira e a assistente social Thais Helena de Carvalho descrevem que suas famílias migraram para a Vila Gilda dentro desta realidade. Certamente o quadro destes residentes é o mesmo da maioria da população do Dique Vila Gilda.

Controlar esta inerente mobilidade do cidadão requereu técnicas governamentais específicas. O “biopoder”, descrito por Foucault como um permanente modo de policiamento do Estado sobre sua população e essencial para a manutenção das relações de poder do capitalismo moderno, exigem atualmente uma recomposição de forças com o propósito de alcançar territórios mais democráticos. Destarte, um novo movimento de “explosão”, citando Lefebvre (2001), torna-se inevitável na cidade contemporânea.

Harvey (1980), em “A Justiça Social e a Cidade”, expõe o conceito de divisão social do espaço sob a perspectiva de vinculação entre o poder aquisitivo e a função fundiária, colocando-os como elementos característicos das (des)territorializações, teoria esta descrita pelo geógrafo como “arranjos espaciais”. Para Kowarick (1979) e Jacobi (1983), na modernidade líquida, a inexistência da função social da propriedade e o déficit habitacional é proposital, cuja transferência do “valor de uso” para o “valor de

troca”, aliada ao uso especulativo do bem imóvel, caracterizam a concentração fundiária e, por conseguinte, a segregação socioespacial.

A população periférica, um verdadeiro “exército de reserva de mão de obra”, em situação precária e com baixo poder aquisitivo, não consegue se inserir na estrutura pública de justiça e bem-estar social, tampouco na atual sociedade de consumo. Em resumo, a cidade neoliberal não está constituída para os pobres.

Esta constante fluidez pode ser observada pelos próprios moradores que descrevem, de forma empírica, uma percepção de maior afluxo sobre um menor egresso populacional, durante os respectivos tempos de residência no Dique Vila Gilda. Carlos Alberto Moraes Oliveira informa, também, a percepção do movimento inverso durante o final da primeira década do século XXI. Este relato pode ser corroborado de maneira técnica por dados da Prefeitura de Santos relacionados à área ocupada pela comunidade da Vila Gilda, sendo passível de futuros estudos, já que este período coincide com as administrações federais desenvolvimentistas do Partido dos Trabalhadores.

Quadro 17 - Evolução da área de ocupação irregular na Vila Gilda.

EVOLUÇÃO DA ÁREA DE OCUPAÇÃO		
Ano	Área Ocupada	Crescimento
1970	59591,69	
1986	128025,49	114,84%
1997	220532,87	72,26%
2001	236171,00	7,09%
2010	227233,35	-3,78%
2019	218519,93	-3,83%
2022	234502,55	7,31%

Fonte: Elaborada com dados da Prefeitura Municipal de Santos (2022). Parque Palafitas: um novo olhar. Santos. p.14.

O neoliberalismo reproduz um processo de crise do trabalho, rompendo com as estruturas políticas, sociais e territoriais. A flexibilização dos direitos trabalhistas, a privatização de alguns serviços sociais e a redução salarial são alguns dos elementos que transformam o trabalho num “movimento transitório”, incapaz de se fundamentar como elemento identitário, de solidariedade, militância e participação política.

Como base das transformações geográficas do neoliberalismo econômico, a “Terceira Revolução”, ou “Revolução Tecnológica”, organizou-se pelos requisitos do máximo lucro e não pelos benefícios que a automatização dos meios de produção

poderia gerar. Portanto, assim como na Revolução Industrial, suas causas e efeitos não podem ser entendidos pela renovação tecnológica em si, mas como uma contínua luta de classes (Clarke, 1991). Os avanços tecnológicos agravaram a desqualificação e a intensificação do trabalho, bem como os índices de desemprego, além de ter possibilitado ao capital um campo de manipulação e controle sobre a classe trabalhadora ainda maior. Esta desterritorialização permitiu ganhos limitados nos países centrais, deslocando para as periferias globais seu modelo operacional, fato este que estimulou uma intensificação da concentração de renda e do aumento da desigualdade social nos países em desenvolvimento ou subdesenvolvidos.

Para Maurício Valente, a tecnicização dos meios de produção, em particular no polo industrial de Cubatão e no porto de Santos, ocasionou um grande processo de desemprego na Baixada Santista e, por conseguinte, um aumento da periferização urbana. Esta reconfiguração territorial acontece, normalmente, em lugares mais frágeis ambientalmente, juridicamente e socialmente. O sociólogo acrescenta que novas conformações socioculturais surgiram dos regimes de desemprego moldados pelo neoliberalismo econômico. Na cidade moderna, o papel de vanguarda da consciência política era do homem, adquirido na organização sindical. Na cidade contemporânea, a fragmentação do trabalho colocou esta responsabilidade sobre outros personagens. A mulher, a partir de então, passou a exercer a função de agente político, não somente nos assuntos familiares, como também nas questões territoriais, conquistando benefícios em infraestruturas e equipamentos urbanos. Algumas mulheres da Vila Gilda retratam bem este panorama, como Solange Aparecida Ares de Castro, Maria das Graças Miranda Santana e Maria Dinalva de Carvalho Lisboa, representantes e fundadora da ONG - Núcleo de Liderança das Mulheres da Zona Noroeste.

Os dados levantados por Valente evidenciam a importância do trabalho e da renda na construção da paisagem. No Dique Vila Gilda, 90% da população ganha de 0 a 2 salários-mínimos, e menos de 2% recebem acima de 3 salários-mínimos. A assistente social Thais Helena de Carvalho reforça que os detentores de uma melhor receita mensal não estão livres das dinâmicas geográficas, devido às alternâncias político-ideológicas. As políticas habitacionais, historicamente, privilegiam as questões quantitativas, sem atacar os problemas infraestruturais urbanos. Para complementar, a descontinuidade promovida pelas gestões públicas tende a agravar este quadro, tendo como exemplo

citado pela assistente social a diminuição dos conselhos representativos nos processos decisórios políticos, afora a retirada de contemplados situados na faixa entre 0 e 3 salários-mínimos dos financiamentos habitacionais do programa habitacional federal Minha Casa, Minha Vida, promovida pela gestão do ex-presidente Jair Bolsonaro.

O deslocamento de parte significativa da classe trabalhadora das regiões centrais para os subúrbios reforça a ideia contemporânea de produção do espaço através da espoliação urbana. Ademais, criam conjecturas complexas de serem diagnosticadas e planejadas pelos gestores públicos.

A consequente ausência do Estado possibilita a organização de poderes paralelos nestes territórios, marcados pela violência e insegurança que, aliados aos tradicionais conflitos de classe, étnicos e de gênero, concebem espaços teorizados por Claude Lévi-Strauss, em “Tristes Trópicos”, como “antropoêmicos”, caracterizados em expulsar corpos estranhos, impedindo a interação social. As formas mais elaboradas do método “êmico” são os diversos tipos de violência urbana, o controle do território pelo tráfico de drogas e a própria construção de identidade sociocultural formalizadas dentro deste cenário de violência e precarização.

4. A (RE)PRODUÇÃO ESPACIAL POR MEIO DA IDENTIDADE SOCIOCULTURAL

4.1. A contextualização da Zona Noroeste de Santos e da Vila Gilda

4.1.1. Panorama histórico da Zona Noroeste de Santos

Até os anos 1950, a Zona Noroeste de Santos era constituída, basicamente, por manguezal, pequenos cursos d'água e chácaras com atividades agrícolas. Segundo Mendes (2002), incentivadas pelo vereador Benedito Góes, as primeiras invasões de terras públicas nesta localização se deram por migrantes nordestinos, fixados na construção da Rodovia Anchieta.

Figura 36 – Mapa de localização da Zona Noroeste de Santos (laranja) e Vila Gilda (amarelo).



Fonte: Elaboração própria executado com software QGis.

O DNOS (Departamento Nacional de Obras de Saneamento), mediante a crescente demanda populacional e visando fortalecer a atividade agrícola local, começou a realizar diversas intervenções em infraestruturas urbanas na região. Em 1956, após o desmoronamento do morro do Jabaquara devido às fortes chuvas, e concomitante às obras supracitadas, a própria municipalidade incentivou a ocupação irregular de pontos isolados da Zona Noroeste fornecendo material para a construção de barracos dos moradores desalojados do morro do Jabaquara. Dentre as obras realizadas pelo DNOS, destacou-se a construção do Dique do rio dos Bugres, curso d'água divisor dos municípios de Santos e São Vicente. Formado por um conjunto de canais, sendo os dois principais tangentes ao referido rio, em ambas as margens, possuíam aproximadamente vinte metros de largura e sete quilômetros de extensão

(quatro quilômetros do lado santista e três quilômetros do lado vicentino), além dos demais canais auxiliares. O sistema contava também com comportas de controle da influência da maré e vazão das águas coletadas, próximas ao próprio rio dos Bugres e ao largo da Pompeba. (Fabiano, 2008)

Figura 37 - Aerofotogrametria da Zona Noroeste de Santos em 1962 e 1970, respectivamente.

Detalhe dos diques às margens do rio dos Bugres, canalização do rio São Jorge (atual avenida Jovino de Melo) e as ocupações irregulares da Areia Branca e Vila Gilda.



Fonte: Acervo digital da Prefeitura Municipal de Santos.

Apesar da utilização de técnicas e materiais um pouco mais rudimentares para a época, esta rede de infraestrutura, aplicada não só na Zona Noroeste de Santos, como

também em boa parte da área insular da cidade de São Vicente, assemelhava-se parcialmente ao projeto de Saturnino de Brito, já que a mesma não estava ligada a um sistema urbano de coleta de águas pluviais.

(...) a partir da década de 1950 foram realizadas obras para contenção da maré com a finalidade de tornar o espaço em áreas públicas suscetíveis à ocupação. Aparentemente, essas obras realizadas pelo Departamento Nacional de Obras e Saneamento (DNOS) não foram feitas juntamente com uma política urbana e habitacional. (Carvalho, 2022, p. 78)

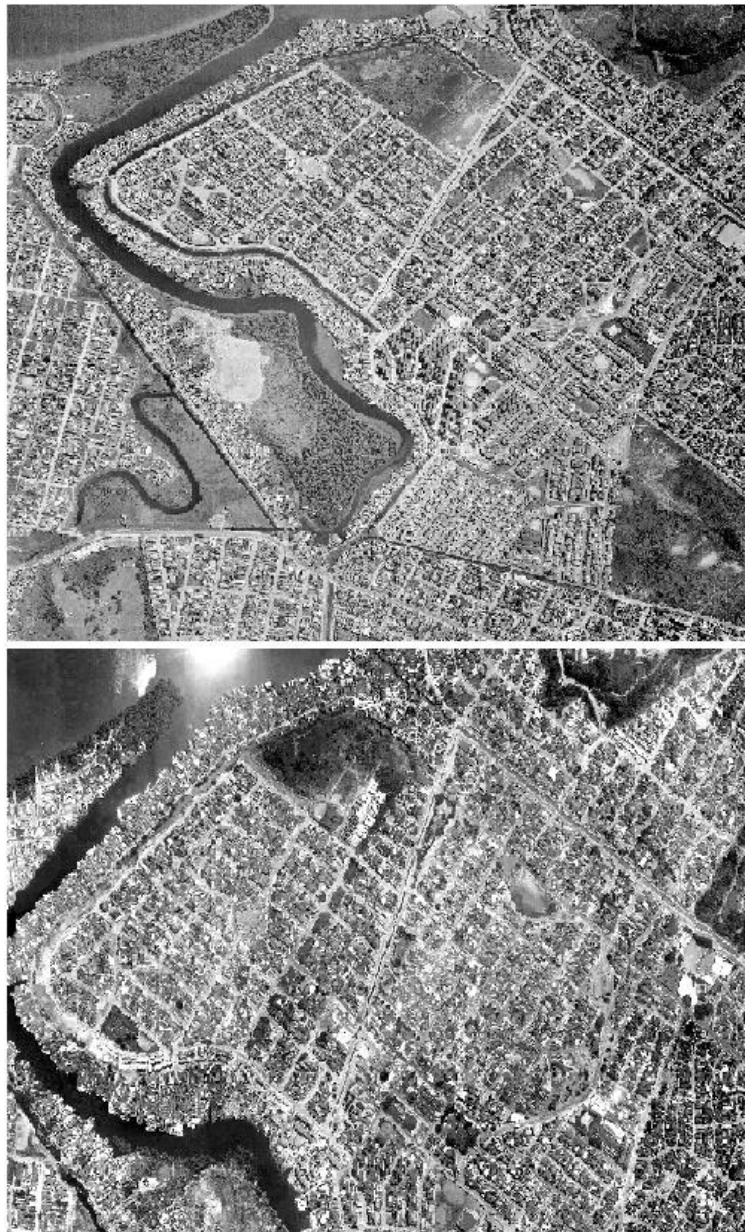
Outra ação do governo Federal na Zona Noroeste de Santos foi, em 1954, aforar a um único cidadão, José Alberto de Luca, uma área de pouco mais de 1 milhão de metros quadrados, para a prática de atividades agrícolas e abertura dos primeiros loteamentos. Sob a perspectiva fundiária, assim como a área portuária, parte da Zona Noroeste santista é considerada “terra de marinha” e propriedade da União, podendo estar cedida (aforada) a terceiros, mediante pagamento de taxa.

Somente a partir da segunda metade dos anos 1960, com o aumento da atividade portuária em Santos e industrial no Polo de Cubatão em detrimento da atividade agrícola, e o crescente processo migratório na região, acentuou-se o transcurso de urbanização na Zona Noroeste municipal. Os loteamentos, em sua grande maioria destinados a população de baixa renda, foram executados pela recém-constituída COHAB-ST (Companhia Habitacional da Baixada Santista), assim como por setores da iniciativa privada que conquistaram o foro de José Alberto de Luca, desinteressado pela área por não vislumbrar possibilidade de lucro. Os bairros da Zona Noroeste somente foram oficializados no Plano Diretor de 1968.

A crise econômica dos anos 1970 acarretou no crescimento das ocupações irregulares na Zona Noroeste, inclusive com o surgimento das primeiras habitações sobre palafitas, localizadas às margens dos cursos d’água local, como também sobre alguns diques construídos pelo antigo DNOS, já sem nenhuma manutenção do poder público. Apenas os canais das avenidas Hugo Maia e Jovino de Melo foram incorporados às redes infraestruturais urbanas. Na cidade vizinha de São Vicente, os diques existem até hoje, mas praticamente não possuem funcionalidade nenhuma.

Figura 38 - Aerofotogrametria da Zona Noroeste de Santos em 1987 e 1997, respectivamente.

Detalhe da canalização do dique da avenida Hugo Maia na figura superior; abaixo o aterro e a ocupação irregular sobre o dique marginal ao rio dos Bugres.



Fonte: Acervo digital da Prefeitura Municipal de Santos.

4.1.2. A Vila Gilda e suas contradições jurídicas

O assentamento humano do Dique Vila Gilda se desenvolveu ao longo de quatro quilômetros lineares, tangenciando o rio dos Bugres e parte da margem do largo da Pompeba, ocupando uma área aproximada de 300.000 m² sobre cursos d'água, mangue e áreas aterradas. Atualmente, o Dique da Vila Gilda é a maior favela sobre palafitas da América Latina.

A Cohab-ST diagnosticou, no ano de 1991, cerca de 3.000 famílias residindo na Vila Gilda. Os últimos dados, de 2006, indicaram perto de 6.000 famílias, sendo 85% em unidades habitacionais sobre palafitas, com pouca conexão às redes de infraestrutura urbana, e 15% em residências sobre áreas já aterradas, com padrão construtivo em alvenaria, porém sem nenhum critério técnico de engenharia e arquitetura acerca de estrutura, hidráulica, elétrica, iluminação natural e ventilação. A região possui iluminação pública, rede de energia elétrica e abastecimento de água, mas 50% destas ligações são clandestinas. Outro agravante se dá pelo fato das tubulações de água que atendem as palafitas estarem em contato com os poluídos cursos d'água local, aumentando o risco de contaminação da água consumida. Não existe rede de esgotamento sanitário, bem como de microdrenagem.

Na margem esquerda do rio dos Bugres se encontra o antigo lixão do Sambaiatuba. Atualmente desativado, o local ainda serve de depósito de lixo, propagador de gases tóxicos e produtor de chorume, devido a mais de quarenta anos de atividade.

A ocupação do Dique Vila Gilda se situa em área pública, pertencente à União e aforada, inicialmente, a José Alberto de Luca. Com o declínio das atividades agrícolas e a não valorização imobiliária, a área foi transmitida a terceiros. O aforamento representa um título de direito sobre determinada área, devendo seguir um rito específico de transmissão entre foreiros. Seus posseiros detêm uma concessão de “direito útil” do governo Federal, dependendo deste para a concessão de autorização de intervenção urbanística, assim como de qualquer transação comercial. A maioria dos bairros da Zona Noroeste se constituiu sob este modelo fundiário. A falta de uso pré-determinado pela União, tal qual a ausência de pagamento do foro, são motivos para contestar o direito de uso e posse (Lei nº 11.481, 2007), elementos estes encontrados no aforamento da Zona Noroeste, em Santos. Todavia, o cancelamento do domínio poderia gerar uma situação de instabilidade jurídica ainda maior, visto que as áreas aforadas já se encontram parceladas e sob domínio de diversos outros moradores dos bairros constituintes da Zona Noroeste (Fabiano, 2008). Assim, a questão fundiária do Dique Vila Gilda compreende uma realidade específica, tendo em vista a impossibilidade de parcelamento do solo em área de mangue, ou o parcelamento irregular existente nas

áreas aterradas, colocando no horizonte o provável caminho para a regularização fundiária e posse da localidade da Vila Gilda por meio da atuação do poder público local.

De toda a área da favela do Dique Vila Gilda, 85% se encontram sobre o mangue, este definido como um ecossistema costeiro de transição entre ambiente terrestre, marinho e de água doce. O CONAMA (Conselho Nacional do Meio Ambiente) passou a estabelecer o manguezal como:

(...) um ecossistema que ocorre em terrenos baixos, sujeitos à ação das marés, formado por vasas lodosas recentes ou arenosas, às quais se associa, predominantemente, a vegetação natural conhecida como mangue, com influência flúvio-marinha, típica de solos limosos de regiões estuarinas e com dispersão descontínua ao longo da costa brasileira (...). (Resolução CONAMA, nº 303, 2002)

A constituição dos mangues se originou da confluência das águas fluviais e marinhas, onde o sal da água do mar coagulava e precipitava seus sedimentos e matérias orgânicas transportados pelos rios. Este sedimento, escuro e nutritivo, formou um solo instável com dezenas de metros de profundidade, ora alagado por águas salgadas, ora por água doce. Dentre as diversas funções dos manguezais se destacam: o papel de criadouro e berçário de diversas aves e espécies marinhas; a função de filtro de sedimentos carregados pelos cursos d'água; e a finalidade de mitigador da influência da ação da maré sobre o território.

Na Baixada Santista, aproximadamente 10% de sua área total é ocupada por mangue e, apesar da Resolução CONAMA nº 303/2002 determinar a preservação permanente e por todo sua extensão, os manguezais se encontram em alto grau de degradação pela ação humana. Esta mesma resolução definiu a dimensão da faixa das margens dos cursos d'água a serem preservadas.

Em 2006, a Resolução nº 369 regulamentou, para casos excepcionais de utilidade pública, interesse social ou baixo impacto ambiental, as áreas passíveis de intervenções ou supressões de vegetação em APP (Área de Preservação Permanente). O Plano de Regularização Fundiária Sustentável, contido nesta mesma lei, poderá reduzir as restrições em função das características da ocupação, de acordo com as normas definidas pelos conselhos ambientais competentes. Esta conjuntura poderia facilitar a regularização fundiária da Vila Gilda, contudo é vedada, nesta mesma resolução,

intervenções em áreas suscetíveis a inundações. Ademais, a legislação só admite ações em manguezais nos casos de utilidade pública (áreas de lazer e parques públicos).

Uma alternativa jurídica para a regularização fundiária e melhoria das condições urbanas foi a criação das ZEIS (Zonas Especiais de Interesse Social). De acordo com Rolnik e Saule Jr. (2001), este instrumento de política urbana abrange um conjunto de assentamentos urbanos diferenciados e é fruto da luta dos coletivos urbanos pela não remoção dos habitantes nos assentamentos irregulares.

Em Santos, promulgada por meio da Lei Complementar nº53/1992, as ZEIS foram classificadas em três categorias, tendo como metodologia de classificação suas características de uso e ocupação do solo em toda a área urbana. Devem atender a população de baixa renda, cujo imóvel não ultrapasse 60 m² e esteja em condição precária, e que não seja detentora de outro imóvel. As ZEIS 1 são definidas por ocupações de favelas ou assentamentos similares, localizados em terrenos particulares ou públicos, onde haja o interesse público em promover a regularização urbanística e jurídica de posse da terra, com tratamento específico na definição de parâmetros de uso e ocupação do solo, caso da favela da Vila Gilda. A segunda categoria de ZEIS visa atender ao déficit habitacional, aproveitando os lotes não edificadas, subutilizados ou não utilizados para a implantação de programas habitacionais de interesse social. Nestes empreendimentos, no mínimo 50% das unidades habitacionais deverão ser destinadas à população com insegurança social. Na legislação urbana santista, as ZEIS 3 referem-se às localidades com alta concentração de habitação coletiva precária de aluguel, comumente conhecidos como cortiços, cujo interesse público seja na promoção de programas habitacionais para a melhoria das condições sanitárias e de segurança destas unidades habitacionais, assim como na recuperação e revitalização de imóveis de interesse histórico e arquitetônico mediante mecanismos de compensação.

Considerando que o município de Santos não possui mais uma Secretaria Municipal de Habitação, as políticas habitacionais e o Plano Municipal de Habitação são promovidos, atualmente, pela COHAB-ST, órgão este vinculado à Secretaria de Habitação do Estado de São Paulo e à CDHU (Companhia de Desenvolvimento Habitacional e Urbano do Estado de São Paulo).

O Plano Municipal de Habitação (PMH) está vinculado ao Plano Nacional de Habitação (PNH), criado pelo Ministério das Cidades (extinto pelo ex-presidente Jair

Bolsonaro e recriado pelo atual presidente Lula) com o intuito de tornar mais participativo e independente as atuações dos estados e municípios na instituição de políticas públicas de acesso à moradia digna e terra urbanizada. O PNH, por meio do Sistema Nacional de Habitação, subdividido em Sistema de Habitação de Interesse Social e Sistema da Habitação de Mercado, tem por objetivo atender tanto a população de baixa renda quanto a parcela da população com maior poder aquisitivo, respectivamente. (Fabiano, 2008)

O município de Santos elaborou o seu Plano Municipal de Habitação no ano de 2008, Contrato nº 421/2008, dentro do SNHIS (Sistema Nacional de Habitação de Interesse Social). Baseado num diagnóstico elaborado com dados do Censo-2000, o plano apresentou uma previsão de ações para doze anos, de 2009 até 2020, atendendo diferentes modalidades habitacionais, com ação sistêmica e contínua da municipalidade, tendo como prioridade a população de baixa renda. Com um déficit habitacional verificado em torno de 17.000 unidades, este diagnóstico não considerou os aglomerados subnormais no déficit habitacional básico, cuja contabilização estaria na demanda nucleada. Além disto, o PMH subtraiu o número de famílias coabitadas do déficit habitacional da demanda nucleada, alegando a possibilidade de dupla contagem e, conseqüentemente, duplo atendimento das famílias destes locais. Este fato causa uma distorção no alcance desta política pública, pois inviabiliza a cobertura às famílias que coabitam involuntariamente as palafitas, computando apenas o modelo “tradicional” familiar.

No mesmo ano de elaboração do PMH, 2008, foi formulado o Plano de Reassentamento Involuntário, objetivando afirmar a remoção como única solução para a demanda nucleada, em especial para as palafitas do Dique Vila Gilda. Este mesmo documento responsabilizou a ocupação da Vila Gilda pelos problemas de drenagem pluvial em todo o município.

(...) uma alteração compulsória do local de moradia e dos exercícios de atividades econômicas dessa população, alegando como motivo principal a insalubridade, e afirmando que as dificuldades de escoamento e drenagem de Santos nas zonas de estuário e das orlas, se dão pela “gravidade das águas captadas nas áreas ocupadas pelas habitações”. (Carvalho, 2022, p. 57)

O plano sustenta a remoção involuntária atribuindo aos moradores deste aglomerado urbano a responsabilidade dos problemas sanitários e higiênicos locais:

A ausência de educação sanitária e de assepsia no uso do espaço coletivo pelos habitantes gera hábitos como o lançamento direto de dejetos para fora da unidade habitacional, ou seja, na rua, no rio ou no mar. Isso provoca o acúmulo de detritos e aumento dos vetores de insalubridade. Tais fatores são responsáveis – dentre outros – pelos altos níveis de insatisfação e desconforto da população, pelos conflitos sociais, pelo aumento da marginalidade e da violência local, e também pela, não menos importante, contaminação e poluição crescente das praias e das águas dos estuários. (Plano de Reassentamento Involuntário, 2008, p.07)

Perante o Plano de Reassentamento Involuntário, as remoções podem ser executadas sob motivação de novas obras públicas, serviços de desenvolvimento urbano, novos empreendimentos, reintegração de posse, eliminação de situações de risco ou insalubridade, entre outras. No caso da legislação municipal, a justificativa para os reassentamentos forçados, além das supracitadas, é a impossibilidade de ocupação humana em áreas de mangue. Esta alegação é inconsistente, pois diversas áreas de mangue são ocupadas por outras atividades humanas, como as marinas, por exemplo. Outro fator, de acordo com a entrevista do arquiteto Jean Pierre Crété, diz respeito a atual revisão do Plano Diretor, na Lei de Uso e Ocupação do Solo para a área continental, que pretende permitir, em APP de mangue, a ampliação da atividade portuária e retroportuária sem nenhuma compensação mitigatória para o município, desconsiderando, inclusive, os impactos ambientais pós instalação da ampliação do porto.

Os processos de reassentamento forçado deslocam parte destes habitantes para conjuntos habitacionais distante das respectivas dinâmicas socioeconômicas, bem como destroem memórias materiais e imateriais construídas pelos moradores nas áreas de intervenção. Com a realidade transformada, um segmento desta população acaba retornando para locais em condições iguais ou piores daquelas que viviam anteriormente. Paralelo a isto, as unidades habitacionais, originalmente destinadas aos residentes dos aglomerados urbanos, acabam sendo adquiridas por pessoas com maior poder aquisitivo, desviando sua função social original.

Diante desta realidade, em 2009, através da Lei nº 11.977, o governo Federal criou o programa nacional de política habitacional, conhecido como “Minha Casa, Minha Vida” (PMCMV). Considerado um avanço na política habitacional brasileira, o PMCMV produziu, aproximadamente, 5,5 milhões de unidades habitacionais, sendo quase 40% de todo o montante para a população com renda até três salários-mínimos. Determinou, também, os procedimentos de regularização fundiária, instituindo para os municípios o poder de demarcação das áreas passíveis de regularização, de domínio público municipal, mediante leis e decretos municipais. Contudo, algumas incoerências foram produzidas pela respectiva legislação, destacando-se o modelo territorial periférico de implantação dos conjuntos habitacionais, sem o devido destaque para a produção habitacional nas áreas urbanas centrais. Outro problema se constituiu no conflito para a regularização fundiária em terras da União, caso da favela do Dique Vila Gilda, pois o Decreto Federal nº 9760/1946 impede a demarcação urbanística nos referidos locais. Para estas regiões, os órgãos federais responsáveis são a SPU (Secretaria de Patrimônio da União) e a Coordenadoria Geral de Habitação e Regularização Fundiária, acarretando, conseqüentemente, o deslocamento das resoluções dos problemas locais para a esfera nacional.

Por fim, o Plano Diretor de Santos, cuja última atualização foi em 2018, estipulou a não remoção da população dos aglomerados subnormais, contrapondo o determinado nos PMH e PRI, que avalizou a remoção de seus moradores para outras localidades. Os representantes da Secretaria de Desenvolvimento Urbano municipal alegaram, nas oficinas promovidas para a elaboração da revisão do Plano Diretor, que o município não possui área suficiente próxima às ocupações irregulares para colocar em prática tal estratégia, necessitando de locais nos municípios vizinhos para atender esta específica demanda populacional, revelando o pouco amparo técnico desta última proposta.

Outra incompatibilidade jurídica sobre a favela do Dique Vila Gilda também está contida no Plano Diretor Municipal. A cidade está dividida, legalmente, em três macroáreas: continental; insular; e estuário e canais fluviais. Parte da Vila Gilda, que margeia todo o rio dos Bugres e o Largo Pompeba, está sobre a macroárea do estuário e canais fluviais e estaria sob vigência das legislações ambientais federais, que impedem este tipo de ocupação. Entretanto, urbanisticamente, todas as favelas sobre palafitas, no caos de Santos, devem responder as diretrizes da macroárea insular.

4.2. O Dique Vila Gilda como elemento de (re)construção da paisagem urbana

4.2.1. Das experiências do poder público para a Vila Gilda ao “espaço concebido” do projeto Parque Palafita

Por anos, o poder público municipal trabalhou com a hipótese de deslocamento de residentes dos aglomerados urbanos subnormais para conjuntos habitacionais, muitos implantados distantes dos locais de origem, satisfazendo, assim, o mercado imobiliário e o mercado da construção civil. Atualmente, não somente pela própria dificuldade em encontrar localidades para implantação de novas moradias, mas também por uma visão mais abrangente imposta pelos diversos campos do saber, a administração santista passou a atuar com alternativas de fixação populacional em seus respectivos lugares, por meio da regularização fundiária.

Nas últimas três décadas, o Dique Vila Gilda passou por diversas intervenções urbanísticas, sempre tendo que encarar as dicotomias jurídicas locais e a velocidade na geração de segregação socioespacial característica de cidades com grande capacidade de acúmulo de capital, que impediram ações e resultados mais satisfatórios.

Na primeira metade dos anos 1990, as Administrações Democráticas Populares, do Partido dos Trabalhadores, por meio da Lei Complementar 53/1992, demarcou a referente área como ZEIS-1, atuando também na sua regularização fundiária e na construção dos primeiros conjuntos residenciais, com ampla participação popular nos processos decisórios.

No início do século XXI, as ações do governo municipal foram ao encontro das melhorias nos equipamentos urbanos e sistemas infraestruturais, como coleta de lixo, rede de água e esgoto, e sistema viário. Para a macrodrenagem, as obras mais significativas foram a retificação e implementação de revestimento dos canais do dique incorporados à rede de drenagem urbana. No campo habitacional, houve o deslocamento de pequena parcela da população das palafitas para moradias próximas ao antigo dique.

Já no final dos anos 2000, uma nova proposta de intervenção foi abordada. Com um governo alinhado à agenda neoliberal global, o projeto aventado consistia em dois modelos de ocupação: o primeiro seria retirar os moradores das palafitas mais precárias

e realocá-los em novas residências, recuperando o mangue; o segundo seria elaborar um aterro hidráulico nas áreas de mangue com ocupações por palafitas já consolidadas.

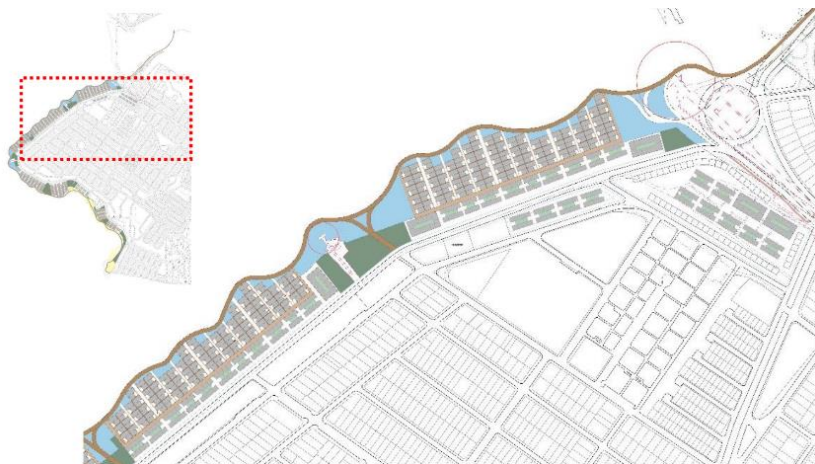
Para Fabiano (2008), a proposta de aterro hidráulico em grande parte da margem do rio dos Bugres é controversa pois, além de onerosa, poderia causar danos ambientais e socioeconômicos irreparáveis a todos aqueles que dependem do ecossistema de mangue. Este ambíguo plano foi juridicamente vetado devido aos parâmetros legais pré-estabelecidos, que impossibilitam sua ocupação para fins habitacionais, tendo em vista a total preservação do ecossistema de mangue exigida.

Deste modo, em 2022, a prefeitura apresentou o Projeto Parque Palafitas, cuja proposta tem por objetivo manter parte das quase 6.000 famílias na própria Vila Gilda. O outro montante seria deslocado para conjunto habitacionais na cidade vizinha de São Vicente. Arquitetonicamente, o projeto prevê a construção de 523 unidades habitacionais em palafitas pré-fabricadas geminadas, com coleta de esgoto feita manualmente por seus moradores, unidas por passarelas de madeira sobre o mangue. Na parte aterrada, mais 350 casas pré-fabricadas térreas e 50 sobrepostas, além de 2.296 moradias em edifícios habitacionais de 5 e 10 pavimentos, totalizando 3.269 unidades habitacionais. Contará, também, com ciclovias, áreas de lazer e demais equipamentos urbanos. O projeto piloto atenderá, inicialmente, 59 unidades habitacionais.

A princípio, a gestão pública definiu a contratação de uma comissão técnica para a elaboração do projeto sem a contraposição participativa da comunidade. A intervenção urbanística, por conseguinte, seria definida por profissionais, arquitetos e engenheiros, sem nenhum vínculo com a realidade local. Ademais, profissionais das demais disciplinas, como assistentes sociais, sociólogos, geógrafos, economista etc. sequer foram consultados na elaboração da proposta. Em síntese, foi uma decisão tecnocrata e impositiva, sem o envolvimento de setores da sociedade, tal qual das demais áreas técnicas do poder público. Em conversa informal com o arquiteto Crété, em março de 2023, portanto posterior à entrevista cedida por ele, foi revelado que, após muita negociação entre os movimentos sociais, as entidades de classe e o poder público, a comunidade da Vila Gilda participará de parte dos processos decisórios, por meio do programa ATHIS, do Conselho de Arquitetura e Urbanismo, que permitirá assessoria técnica na elaboração de projetos arquitetônicos para habitação de interesse social.

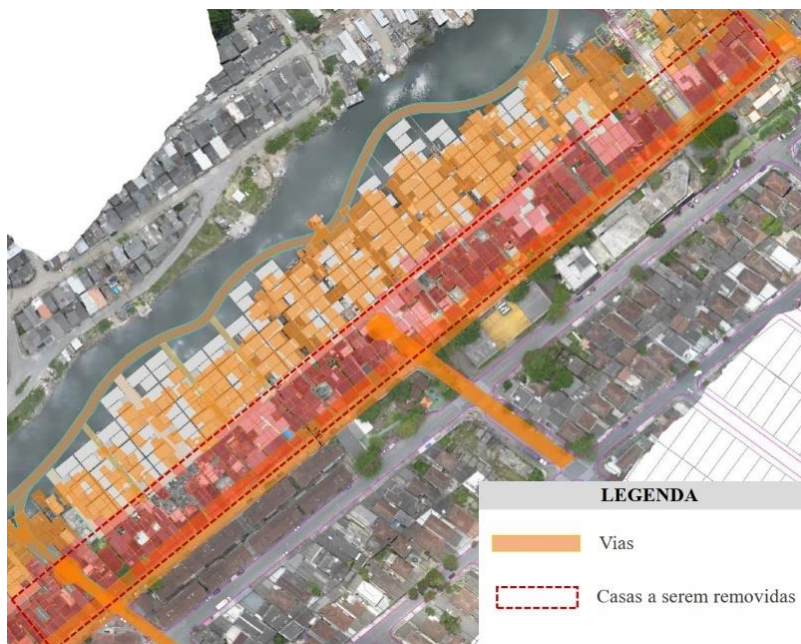
Outra questão a ser ponderada concerne aos materiais utilizados na proposta apresentada. No Brasil tem-se o hábito de creditar boa qualidade somente as habitações edificadas em alvenaria, desconsiderando a pluralidade cultural presente em território nacional. O Parque Palafitas terá financiamento internacional e seus moradores deverão financiar suas unidades habitacionais através das políticas públicas habitacionais existentes. Por conseguinte, a administração municipal deverá ter cautela no método construtivo estipulado no projeto executivo para não propor uma “palafita gourmetizada”, resultando numa romantização da pobreza.

Figura 39 - Implantação do Projeto Parque Palafitas.



Fonte: Prefeitura Municipal de Santos (2022). Parque Palafitas: um novo olhar. Santos. p.17.

Figura 40 - Modelo de intervenção na Vila Gilda.



Fonte: Prefeitura Municipal de Santos (2022). Parque Palafitas: um novo olhar. Santos. p.37.

Figura 41 - Vista superior - Atual e proposta.



Fonte: Prefeitura Municipal de Santos (2022). Parque Palafitas: um novo olhar. Santos. p.19.

Figura 42 - Perspectiva - Atual e proposta.



Fonte: Prefeitura Municipal de Santos (2022). Parque Palafitas: um novo olhar. Santos. p.28.

Figura 43 - Perspectiva geral da proposta de intervenção.



Fonte: Prefeitura Municipal de Santos (2022). Parque Palafitas: um novo olhar. Santos. p.21.

4.2.2. Da concepção do projeto Parque Palafita à Vila Gilda como proposta de construção cultural santista

4.2.2.1. Proposições legais

Maricato (2012) expõe que o Brasil possui um arcabouço jurídico capaz de resolver os problemas urbanos, pois toda a legislação vigente prevê a função social da propriedade. Alguns planos diretores, inclusive o santista, contêm diretrizes de igualdade econômica e social. Todavia, Safatle (2017) situa que o Estado, manipulando a estrutura legal vigente para atender interesses particulares, torna-se agente promotor de espaços urbanos invisíveis e segregados. “A ilegalidade urbana tem sido provocada por uma ordem jurídica elitista e excludente que tem pautado muitas leis municipais, permissivas com a dinâmica dos mercados de terras e seu sistema de política urbana.” (Fabiano, 2008 p. 171)

No caso da favela do Dique Vila Gilda, a singularidade de sua implantação dificulta ainda mais a elaboração de políticas públicas adequadas em reverter a realidade local, onde o ambíguo aparato jurídico não somente prejudica novas respostas para as adversidades existentes, como também se converte em justificativa para a inoperância estatal.

Não obstante, por mais complexas que sejam as leis incidentes sobre a Vila Gilda, a atual estrutura legal permitiria a recolocação de seus moradores como agentes na produção socioespacial local. Dentre as leis, vale destacar a utilização de concessões de

direito real de uso que, conjuntamente às ZEIS, tem proporcionado condições jurídicas mais efetivas e sustentáveis para garantir a posse de terras à população mais carente (Fabiano, 2008). Outro procedimento fundamental será o poder público municipal declarar de utilidade pública a área da favela do Dique Vila Gilda, obrigando a União aforar para a municipalidade a respectiva área. Assim, as políticas habitacionais e de regularização fundiária poderiam ser mais bem aplicadas possibilitando, até mesmo, a titularidade de posse para os moradores locais.

A existência de uma abrangente política pública de habitação de interesse social e de regularização fundiária própria para Santos, com dotação orçamentária e departamentos técnicos específicos que possibilitem aparar as incompatibilidades legais existentes, é essencial para a continuidade na aplicação dos instrumentos urbanísticos e, conseqüentemente, para a mudança do panorama habitacional e fundiário em determinadas áreas do território santista.

4.2.2.2. Proposições habitacionais

A justificativa da ausência de locais adequados para a implementação de políticas habitacionais coloca o Estado como indutor dos processos de especulação imobiliária e gentrificação urbana, assim como a perda da função social das unidades habitacionais, deslocando constantemente parte da população menos abastadas. Fatores econômicos, como a falta de uma renda salarial fixa, também impedem que este ciclo diaspórico intraurbano se interrompa.

No atual padrão de produção do espaço urbano, moldado no consumo, reduz-se a percepção do direito à cidade somente às questões de moradia, onde o “habitar” normalmente é substituído pelo “habitar”. A questão da moradia e da propriedade tendem a ocultar os demais problemas da sociedade (Fioravanti, 2013). Para Lefebvre (1968), habitar é uma condição revolucionária porque se opõe à homogeneização do capital, não se resumindo apenas a ter moradia, mas a ter o direito à cidade. A própria cidade, subordinada à dialética do consumo, transforma-se em mercadoria, onde os valores de uso ficam submissos aos valores de troca, criando espaços passíveis de fragmentação e homogeneização, alienador e fonte de alienação (Cardoso, 2011). O uso especulativo do solo urbano reforça a concentração fundiária e a segregação socioespacial. É nas “franjas” urbanas, como na Vila Gilda, onde mais se observa os efeitos das contradições do atual modelo econômico.

Nos financiamentos feitos pelas instituições bancárias ao Estado, subentende-se que algo de valor será produzido quando, na maioria das vezes, não é função do poder público gerar valor. Cabe o mesmo entendimento ao replicar esta lógica para os financiamentos habitacionais. Os fluxos de juros recebidos pelas instituições bancárias geram a falsa expectativa de que algo dentro da casa produz valor. Portanto, é fundamental agregar valor de uso à função habitacional proposta pelo poder público, mediante espaços arquitetônicos associados ao trabalho e a sua capacidade de geração de renda, podendo, conseqüentemente, minimizar o poder corrosivo das taxas de juros e da especulação imobiliária à Vila Gilda e, concomitantemente, proporcionar um novo modelo de produção de paisagem na cidade contemporânea santista.

Do ponto de vista da participação popular nos processos decisórios, as políticas habitacionais para a população mais carente estão cada vez mais escassas e impositivas. Por conseguinte, a consciência de classe se torna vital para que a sociedade construa em conjunto com a autoridade administrativa uma nova referência sobre o direito à cidade, impossibilitando que a própria segregação socioespacial e a crise ecológica se transformem nas novas centralidades “neocapitalistas” a serem comercializadas como produto.

4.2.2.3. Proposições no campo do trabalho

No marxismo, a estrutura inicial construtora de mais-valia é no processo de trabalho. O trabalho é a condição universal para a interação metabólica entre o homem e a natureza, comum a todas as formas de sociedade onde os seres humanos possam viver. Assim, é essencial colocar o trabalho como um dos elementos estruturadores da construção da paisagem nas periferias brasileiras e, conseqüentemente, do Dique Vila Gilda, em Santos.

Historicamente, a edificação da geografia santista teve na relação entre porto e cidade seu principal alicerce. O trabalho dos estivadores foi de suma importância para a identidade local, sendo o sindicato ator fundamental para o fomento de comuns urbanos materiais (hospitais, escolas etc.) e imateriais (teatro, saberes de ofício etc.), tal qual na solidificação das lutas pelas causas operárias.

Na fragmentada sociedade contemporânea, outros meios de fortalecimento devem ser encontrados através do trabalho, já que o neoliberalismo atua como elemento desagregador das lutas operárias. Deste modo, as cooperativas de trabalho

surtem como uma alternativa na “(re)solidificação” da paisagem santista. Na Vila Gilda, algumas ocupações podem vir em direção a esta proposta, como as anteriormente existentes classes das costureiras e dos catadores de lixo reciclável (indo de acordo à proposta de instalação de Usina Incineradora Municipal), bem como o ofício de construtor, explanado na pesquisa qualitativa por meio da entrevista com Carlos Alberto de Oliveira. A autoconstrução, inclusive, é uma das predominantes características identitárias nas periferias brasileiras.

A paisagem urbana periférica brasileira se efetivou sobre a intrínseca relação capital/trabalho/território, colocando o capital como produtor do espaço urbano e a população marginalizada como parte do exército de reserva de mão de obra.

Na modernidade líquida, a fortiori, uma renda monetária é pré-requisito indispensável para a concepção de inclusão e cidadania. Logo, uma fração da sociedade é frequentemente alijada do direito à cidade, ocupando áreas em desacordo com seus usos originários e/ou preestabelecidos legalmente. Ocupar coletivamente estes espaços virou expressão de luta cotidiana e agente construtor de visibilidade, pertencimento, identidade e poder.

4.2.2.4. Proposições de construção de identidade pela participação popular

O neoliberalismo econômico criou novas conjunturas de negociações e embates para os movimentos sociais, mas o que se tem revelado é a impotência nas decisões políticas pelos coletivos urbanos. Os movimentos sociais não possuem força e mobilização suficientes para impor soluções mais eficientes (Harvey, 2008b).

O ex-presidente da República, Jair Bolsonaro, além de extinguir o subsídio para habitações de interesse social na faixa entre 0 e 3 salários-mínimos, correspondente a 90% do déficit habitacional do país, reduziu a participação dos movimentos sociais nos Conselhos Municipais para construção de políticas públicas. Assim, qualquer proposta de intervenção urbanística em aglomerados urbanos subnormais, como na Vila Gilda, deverá atacar de forma holística, e não paliativa, os comuns urbanos. Caso a ação seja ineficiente, o “direito à cidade” se reduzirá e estas intervenções pontuais entrarão em novo processo de precarização.

A identidade dos moradores do Dique Vila Gilda, como de qualquer outro morador periférico, é constituída por elementos contidos na espoliação urbana, como a precariedade habitacional e a intrínseca relação entre renda e aluguel, bem como na

luta diária em alcançar dignidade humana e nos signos produzidos no espaço urbano ocupado por eles. As palafitas santistas se transformaram, por conseguinte, em verdadeiros elementos de resistência.

O contínuo deslocamento destes moradores impossibilita-os de constituírem raízes socioculturais e identitárias. Para isto, a construção da consciência social e política torna-se essencial para uma melhor qualidade de vida. Destarte, a gestão participativa surge como um instrumento legal para a elaboração de políticas públicas inclusivas, entendendo-a como “um processo participativo aquele em que os agentes ativos agiam engajados às ações do projeto, de forma propositiva.” (Fabiano, 2008, p. 149).

A luta pela manutenção desta população na Vila Gilda é legítima e transformar aquilo que os segrega em elementos aglutinadores na busca pelo direito à cidade se faz fundamental. Para complementar este panorama, a percepção que se origina é da efetiva apropriação dos coletivos urbanos na estrutura Política (com “P” maiúsculo), como meio de “(re)solidificar” as diversas lutas sobre os fragmentados comuns urbanos.

A questão para a compreensão das intervenções urbanas promovidas pelo Estado vão no sentido de saber quais são os reais motivos das propostas e se, de fato, os gastos públicos são produtivos para a sociedade em sua totalidade. Na cidade contemporânea, o Poder Político reorganiza sua atuação no intuito de reproduzir o capital para um seletivo grupo de empreendedores, como também manter parte considerável de sua população sob controle por meio da espoliação urbana (Harvey, 2014). A fluidez do neoliberalismo econômico se torna estratégia do capital para impedir a percepção do indivíduo de sua própria expropriação, assim como do seu potencial de aglutinação.

Este mesmo modelo se apropria dos comuns urbanos, materiais (infraestrutura urbana, natureza) e imateriais (cultura, história), colocando-os sobre a lógica do mercado, tendo como resultado a destruição das identidades construída de quem realmente pertence a determinado lugar. Com a diminuição dos financiamentos públicos nos bens comuns, o atual arranjo econômico tende a executar uma “destruição criativa” por meio das políticas públicas, assim como mascarar as próprias distorções decorrentes da produção do espaço urbano. Para Lefebvre (2001), as contradições no espaço, mesmo que ocultas e não percebidas, são existentes e devem fundamentar o sentido político da construção da paisagem. O filósofo francês complementa, em sua

obra “Espaço e Política”, que colocar o urbanismo sob a perspectiva tecnocrata e não como um campo multidisciplinar potencializa a produção da “anti-cidade” através da segregação dos diversos agentes sociais, posteriormente reagrupados por decisões políticas em espaços homogeneizados. O espaço se torna o meio para as relações conflituosas do capitalismo, e não mais sua condição e produto. Para uma produção da paisagem urbana mais justa e igualitária, a valorização da obra e do seu uso devem estar voltadas para a concepção de um novo humanismo.

Como alternativa e reforçando a ideia colocada no primeiro capítulo, o autor definiu a produção social do espaço sobre três perspectivas: o espaço concebido (produção tecnocrata do Estado); o espaço percebido (produção lógica e reprodução social); e o espaço vivido (produção social). Em vista disto, aspira-se que as novas intervenções urbanas na favela do Dique Vila Gilda, tal qual qualquer outra proposta de construção de paisagem urbana contemporânea, o espaço concebido reconheça e concilie as demais representações. (Lefebvre, 1974)

Outro aspecto a ser considerado na reconstrução de qualquer paisagem urbana está na preservação do meio ambiente. Natureza e sociedade formam uma combinação de poderes (natural, de classe, de gênero, étnico etc.) onde encontram possibilidades de produção de tecidos socioespaciais justos ou abusivos. Assim, a natureza deve ser considerada e resgatada, pois é um elemento pertencente a ecologia política urbana.

A título de exemplo e servindo como referência urbana, dada as respectivas particularidades, o município brasileiro de Afuá, no estado do Pará, é constituído quase em sua totalidade por palafitas. Inclusive, sua estrutura possui brigadas de incêndio, mobilidade urbana, equipamentos públicos urbanos e comunitários, cuja população também participa dos processos decisórios na produção socioespacial local.

Figura 44 - Município de Afuá/PA.



Fonte: www.afua.pa.gov.br

Figura 45 - Palafitas de Afuá/PA.



Fonte: www.blog.maxmilhas.com.br

A proposta de produção da paisagem cultural santista passa por diversos aspectos colocados anteriormente. Como estudo de caso, a intervenção urbanística na Vila Gilda deverá abranger todas estas perspectivas. Toda identidade urbana, e as periferias santistas não fogem a isto, pode ser reconfigurada coletivamente mediante a consciência de sua realidade.

A “revolução urbana” de Lefebvre, num Estado Democrático de Direito, indubitavelmente se construirá pela ocupação dos diversos setores da sociedade nos espaços políticos de decisão. De nada adiantará transformar a favela da Vila Gilda em referencial urbanístico, se os demais problemas sociais continuam contidos em seu território. Identidade e representatividade caminham juntos na produção da paisagem urbana.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

No Brasil, a desigual produção espacial urbana teve início na mudança do modelo de produção capitalista baseado no sistema de mão de obra escrava para um sistema de mão de obra assalariada. A liberdade adquirida para o trabalho não veio agregado ao direito à propriedade ou a outros comuns urbanos. Neste período de transição, os demais ajustes necessários para a introdução do país no mercado global vieram com a reforma política, mediante a alteração do regime monárquico para o republicano.

Santos, desde sua constituição, usufruiu globalmente da sua condição de espaço articulador entre o mercado interno e externo, tendo na atividade portuária sua peça fundamental. No estabelecimento do capitalismo moderno brasileiro, todas suas virtudes e contradições também se desenrolaram em solo santista.

No liberalismo econômico pré-industrial brasileiro, o pacto entre capital (público e privado) e território permitiu que Santos fosse objeto de intensos estudos e ações geográficas, sempre com o objetivo de estruturar a produção espacial urbana para a reprodução do capital e para a consolidação do modo de vida burguês. Entretanto, sob influência de diversos campos científicos, a construção da paisagem santista se viabilizou dentro dos padrões da cidade moderna do capitalismo dirigido pós Revolução Industrial. Deste modo, Estevan Fuertes e Saturnino de Brito se utilizaram de todo o conhecimento técnico-científico para estabelecerem um marco na engenharia sanitária e no urbanismo brasileiro. Fuertes teve como principal objetivo transformar o território santista num espaço salubre, indicando a separação entre a engenharia sanitária e a medicina sanitária, reforçando a importância do poder público como agente promotor da gestão urbana. Porém, foi com o engenheiro sanitário Saturnino de Brito que o urbanismo moderno brasileiro se consolidou como a ciência capaz de produzir a paisagem das cidades. Aliado aos diversos sistemas de fluxos urbanos: rede de abastecimento de água, sistema de drenagem pluvial, coleta de esgoto sanitário, transporte público, os ideais sanitários objetivaram construir não só uma cidade salubre e funcional, mas também um novo cidadão.

Se, no início do século XX, Santos viu a união entre capital e território solidificarem a fluidez do liberalismo econômico, na metade do respectivo século o casamento entre capital e trabalho da Era Vargas permitiu a construção e o

estabelecimento do conceito marxista defendido por David Harvey, fundamentado no trinômio capital, trabalho e território, respaldando a identidade santista através do capital (economia cafeeira), do trabalho (estivadores do porto), e do território (transporte público e bairros).

No entanto, com a substituição do capitalismo dirigido para o neoliberalismo econômico, os comuns urbanos, materiais e imateriais, fragmentam-se pela ação predatória do capital, tornando-se cada vez mais difícil a constituição de novos elementos identitários. Atualmente, a apologia ao mercado livre e a ampla (e feroz) concorrência acarretam um modelo econômico desenhado para a formação de oligopólios, quando não de monopólios, tendo como resultado o excessivo acúmulo de capital. O enaltecimento à liberdade, ao individualismo, à propriedade privada e ao livre comércio se revelam, na verdade, na condescendência à liberdade para explorar o trabalhador e se apropriar do ambiente natural e construído em favor de uma classe específica ou das próprias individualidades (Harvey, 2014). As contradições deste sistema estão evidentes através de uma geografia completamente pulverizada. Ademais, as formas de combate a este modelo também se encontram desconexas, tornando-as facilmente cooptadas pelos procedimentos de persuasão do capital.

O processo de centralização do capital gera outras concentrações, como a econômica, a social e a espacial, onde o ônus deste modelo recai sobre a população mais pobre e não sobre as empresas beneficiados pela “economia de aglomeração” (Singer, 1985). Este quadro se dá tanto em menor escala, como nos aglomerados subnormais urbanos, quanto em maior escala, como na pauperização dos países periféricos. A produção do espaço se estrutura como parte integrante deste processo e, atualmente, seus problemas alcançaram patamares inteiramente novos. No mundo globalizado, segregação socioespacial e periferização atingiram escala mundial.

A espoliação urbana não se caracteriza somente na perda dos bens de consumo coletivos, mas também na precarização e no aumento da jornada de trabalho. Concomitante a isto, esta mesma população periférica é contemplada por uma dupla ausência espacial: a primeira reincidi sobre os bens e comuns materiais (moradia, infraestrutura urbana etc.); a segunda recai sobre os bens imateriais (educação, saúde, cultura etc.), realçada pela visão tecnocrata dos planos contemporâneos de ordenamento territorial. Este modelo de gestão territorial colabora para camuflar a

cidade real e consolidar a desigualdade socioespacial, por meio de um processo de espoliação urbana patrocinada pelo Estado, como se observa em Santos e, mais especificamente, na periferia da cidade, como a Vila Gilda. A legislação urbanística da Santos contemporânea, como foi observada, expressa os interesses do capital por meio da cidade ideal, concebendo apenas uma parte do espaço construído. Para Rolnik (1997), a cidade real não é um produto legal, mas o resultado das diversas relações geográficas contidas dentro e fora dela.

As cidades contemporâneas estão postas, essencialmente, como unidades de consumo, espaço-mercadoria, onde o valor de uso foi excluído de sua realidade e o valor de troca colocado de maneira desigual sobre o território. As novas centralidades se constituem cada vez mais em zonas de transição entre o urbano e o natural, redefinindo a relação entre estes ambientes. Para Lefebvre (2004), no horizonte urbano, a crise ecológica, a segregação socioespacial, o desemprego e a violência desenham uma fase crítica que precederá a catástrofe socioeconômica e, por conseguinte, a ruptura total do atual modelo de produção espacial necessário à “revolução urbana”.

Neste entremeio, restou a determinados setores da sociedade a organização para tentar conceber seus próprios comuns, como alguns movimentos sociais, elevados a interlocutores de negociação entre a população excluída e o poder político e econômico. Porém, a fragmentação dos comuns urbanos, aliado aos mecanismos políticos impostos pelo capital, restringiram as respectivas capacidades de atuação, assim como os resultados conquistados. Diante das limitações colocadas pelo atual modelo econômico, os coletivos urbanos devem deixar sua condição de “instrumentos do capital” e ter a obrigação de compreender o atual cenário político e econômico, apropriando-se de maneira efetiva da coisa pública e, “de facto”, tornarem-se representante dos menos favorecidos. Para exemplificar, nas eleições gerais brasileira, de outubro de 2022, Guilherme Boulos, líder do MTST (Movimento dos Trabalhadores Sem Teto), coletivo urbano pelo direito à moradia, foi eleito o deputado Federal mais votado do estado de São Paulo. Fazer Política (com P maiúsculo) ocupando espaços de poder decisório é que se viabilizará a “revolução urbana” dentro de um Estado Democrático de Direito.

A compreensão das constantes crises econômicas, sociais, urbanas e ambientais revelam que o modelo neoliberal de desregulação não apresenta horizonte factível. A

referência na social-democracia se esforça para alcançar um novo modelo de regulação que busque uma cidade verdadeiramente democrática. No Brasil, o Estatuto da Cidade, de 2001, foi o elemento jurídico que mais se aproximou em fortalecer a constituição de uma cidade social e ambientalmente mais equilibrada sem, no entanto, alcançar os resultados esperados.

Singer (1998) coloca que a resistência ao neoliberalismo vem crescendo visivelmente, tanto nos países centrais, quanto nos países periféricos. Porém, um retorno aos padrões do capitalismo dirigido não é mais o ideal, nem possível. Para tanto, uma retomada da regulação do Estado sobre o capital é indispensável, assim como a participação efetiva dos trabalhadores e demais setores da sociedade nos meios de produção. Já Harvey (2014) acredita que, para se construir um novo padrão de produção espacial urbano, é inevitável a ruptura com qualquer modelo capitalista apresentado até hoje, inclusive o capitalismo dirigido da modernidade sólida.

Goonewardena (2011) identifica em Lefebvre os dois “movimentos revolucionários urbanos”: o primeiro seria a “implosão” criativa e destrutiva das cidades pré-industriais e a conseqüente “explosão” periférica, fragmentada e policêntrica, das rodovias e shoppings centers; o segundo movimento seria a “revolução urbana”, que ainda está por vir como resultado da primeira condição urbana. Para Lefebvre (1991b), é o caráter revolucionário que transformará o urbano e não o inverso. Impõe-se, assim, pensar se a sociedade deve esperar passivamente alcançar o momento de ruptura ou agir antes do ponto crítico, em busca de uma revolução na concepção do espaço urbano. Logo, o desafio na modernidade líquida é avançar na concepção de um novo modelo socioeconômico na direção de um Estado de justiça e bem-estar social. (Mendes, 2011)

Dentro de todo este panorama, o diagnóstico alcançado por este trabalho acadêmico, partindo desde a referência global, passando pela escala nacional e municipal, até se aprofundar nas questões locais da comunidade do Dique Vila Gilda, inserido nos principais conceitos da geografia cultural, confirmou Santos como uma cidade periférica global em conformidade com a lógica de produção do espaço urbano neoliberal. A proposta apresentada de construção de uma nova paisagem cultural para a cidade de Santos visou alternativas de atuação, multidisciplinares, nas esferas públicas, privadas e comunitárias, capaz de materializar um novo horizonte de configuração geográfica.

6. REFERÊNCIAS

Obras

- Ab'Saber, A. N. (2005). *Litoral do Brasil* (1º ed.). São Paulo: Metalivros.
- Afonso, C. M. (2006). *A paisagem da baixada santista. Urbanização, transformação e conservação* (1º ed.). São Paulo: Edusp.
- Agamben, G. (2002). Security and terror. In *Theory and Event*, 5(4), pp. 1-2.
- Aguiar, M. A. F. de, Junqueira, L. A. P., & Freddo, A. C. M. (2006). O Sindicato dos Estivadores do Porto de Santos e o processo de modernização portuária. In *Revista de Administração Pública*, 40(6). Rio de Janeiro: FGV, pp. 997-1017.
- Almeida, G. M.R. de & Maciel, L. de (2011). Por uma sociologia da globalização. In *Resenhas*, 284. Campinas: Unicamp.
- Alvarez, J. M., Bittar, W. S. M., & Veríssimo, F. S. (2001). *Vida urbana: a evolução do cotidiano da cidade brasileira*. Rio de Janeiro: Ediouro.
- Álvaro, G. (1919). *A campanha sanitária em Santos*. São Paulo: Serviço Sanitário do estado de São Paulo.
- Alves, A. C. (1988). *Estado e direito: estrutura, formas e ilusões da sociedade real*. Revista da OAB. São Paulo: Brasiliense, p. 43-48:63
- Amado, J. (1964). *Subterrâneos da Liberdade II – A Agonia da Noite* (10.ed). São Paulo: Martins, p. 5
- Ambrosio, R. P. (2021). *Legislação urbanística em santos entre 1998 e 2018: dinâmica imobiliária, segregação socioterritorial e impactos ambientais negativos sobre o meio ambiente urbano*. Tese de doutoramento em Direito Ambiental Internacional, Universidade Católica de Santos.
- Americano, J. (1957). *São Paulo naquele tempo (1895-1913)*. São Paulo: Saraiva.
- Andrade, C. R. M. de (1991). O Plano de Saturnino de Brito para Santos. In *Espaço e Debates*. São Paulo: NERU, p. 60.
- Andrade, C. R. M. de (1992). *A peste e o plano: o urbanismo sanitário do engenheiro Saturnino de Brito*. Dissertação de mestrado em Arquitetura e Urbanismo, FAU, Universidade de São Paulo.

- Andrade, C. R. M. de (1992). De Viena a Santos: Camilo Sitte e Saturnino de Brito. In C. Sitte, *A construção das cidades segundo seus princípios artísticos*. Tradução São Paulo: Ática.
- Andrade, W. T. F. de (1977). *Coleção santista: o que se pode ler sobre Santos*. São Paulo: Companhia das Letras.
- Andrade, W. T. F. de (1989). *O discurso do progresso: a evolução urbana de Santos 1870-1930*. Tese de doutoramento em História, FFLCH, Universidade de São Paulo.
- Aragão, W. A. (2021). *Santos, 1989: as políticas públicas que inspiraram um país (e o mundo também)*. São Paulo: Alameda Editorial.
- Araújo Filho, J. R. de (1965). A expansão urbana de Santos. In A. Azevedo (ed.), *A Baixada Santista: aspectos geográficos* (vol. 3). São Paulo: Edusp.
- Araújo Filho, J. R. de (1969). *Santos: o porto do café*. Rio de Janeiro: IBGE.
- Araújo, E. (1993). *O teatro dos vícios: transgressão e transigência na sociedade urbana colonial*. Rio de Janeiro: José Olympio.
- Araújo, H. P. P. de, & Pereira, J. A. (2007). *Santos: uma história de pioneiros, piratas, revoltas, epidemias, carnaval e futebol*. Santos: Realejo.
- Araújo, J. A. (2012). Sobre a cidade e o urbano em Henri Lefebvre. In *GEOUSP – espaço e tempo*, 31. São Paulo: USP, pp. 133-142.
- Arendt, H. (1958). *The Human Condition*, Chicago: Chicago University Press.
- Arendt, H. (1988). *Da Revolução*. Tradução São Paulo: Ática.
- Argan, G. C. (1992). *História da arte como história da cidade*. Tradução São Paulo: Martins Fontes.
- Argan, G. C. (2001). *Projeto e destino* (1ª ed.). Tradução São Paulo: Ática.
- Aulicino, D. (1963). *Santos, porta aberta ao mar. À margem de alguns capítulos de sua história 1500-1600*. Santos: Edição do autor.
- Azevedo, A. (coord.) (1965). *A Baixada Santista*. São Paulo: Edusp.
- Azevedo, A. de (1956). Vilas e cidades no Brasil Colonial (bol. nº 208). In *Geografia*, 12, FFLCH. São Paulo: USP.
- Azevedo, A. F. de (2007). *Geografia e cinema: representações culturais de espaço lugar e paisagem na cinematografia portuguesa*. Tese de doutoramento em Geografia, ICS, Universidade do Minho.

- Azevedo, A. F., & Rego, N. (org.) (2017). *Geografia e (In)visibilidades: paisagens, corpos e memórias*. Porto Alegre: Compasso.
- Bakker, K. (2002) *From state to market?: water mercantilización in Spain*. *Environment and Planning A*, 34, pp. 767–790.
- Balbo, M. (1993). *Urban Planning and the Fragmented City of Developing Countries*. *Third World Planning Review* (vol. 15), 1. Venice.
- Barbosa, G. (1998). *Chalé de madeira: a moradia popular em Santos*. Dissertação de Mestrado em Arquitetura e Urbanismo, FAU, Universidade de São Paulo.
- Barbosa, M. V., Dias, N. S., & Cerqueira, R. M. M. (2000). *Santos na formação do Brasil: 500 anos de história*. Santos: Fundação Arquivo e Memória de Santos.
- Barreira, I. A. F. (2010). Cidades, atores e progressos sociais: o legado sociológico de Lúcio Kowarick. In *Revista Brasileira de Ciências Sociais* (vol. 25), 72. São Paulo: ANPOCS.
- Barrocas, R., Braga, L. H. (2010). Análise e educação ambiental na Baixada Santista: o exemplo do município de Cubatão, SP. In *Anais do XVI Encontro Nacional de Geógrafos*. Porto Alegre: AGB.
- Barros, T. P de (2021). *Do “moderno” ao precário mundo do trabalho no setor portuário brasileiro: as contradições da ofensiva do capital*. Tese de doutoramento em Geografia. CEGeT. Universidade Estadual Paulista.
- Bauman, Z. (2007). *Tempos Líquidos*. Rio de Janeiro: Zahar.
- Bauman, Z. (2011). *Modernidade Líquida* (ed. digital). Rio de Janeiro: Zahar.
- Beauclair, G. (1992). *Raízes da Indústria no Brasil*. Rio de Janeiro: Studio Ed..
- Beguín, F. (1991). As maquinarias inglesas do conforto. In *Espaços e Debates*, nº 34. São Paulo: NERU, p. 39-54.
- Benchimol, J. L. (1999). *Dos micróbios aos mosquitos. Febre amarela e a revolução pasteuriana no Brasil*. Rio de Janeiro: Fiocruz/UFRJ.
- Benko, G. (1997). Introduction: modernity, postmodernity and social sciences. In G. Benko & U. Strohmayer (orgs.). *Space and Social Theory: Interpreting Modernity and Postmodernity*. Oxford: Blackwell.
- Berman, M. (1986). *Tudo que é sólido desmancha no ar*. Tradução São Paulo: Companhia das Letras.

- Bernardini, S. P. (2006). *Os planos da cidade: as políticas de intervenção urbana em Santos – de Estevan Fuertes a Saturnino de Brito*. São Paulo: Rima/FAPESP.
- Bolaffi, G. (1976). Habitação e urbanismo: o problema e o falso problema. In: *Cadernos* (vol. 9). Centro de Estudos Rurais e Urbanos. Universidade de São Paulo, pp. 65-85.
- Bonnemaison, J. L., Crambézy, L., & Quinty-Bourgeois (dir.). (1999). *Les territoires de l'identité* (vol. 2). Paris: L'Harmattan.
- Bourdieu, P. (org.) (1993). *La misère du monde*. Paris: Seuil.
- Braga, R. (2003). *A nostalgia do fordismo: modernização e crise na teoria da sociedade salarial*. São Paulo: Xamã.
- Brito, F. S. R. (1943). Saneamento de Campos. In *Obras Completas* (vol. 6). Rio de Janeiro.
- Brito, M. S. (2000). *A participação da iniciativa privada na produção do espaço urbano: São Paulo (1890-1911)*. Dissertação de mestrado em Geografia, FFLCH, Universidade de São Paulo.
- Burgos, R., Tunes, R. H., & Ribeiro, M. B. (2015). Valorização imobiliária e segregação espacial: particularidades e generalização dos negócios imobiliários em cidades médias brasileiras. In C. dos Santos, & R. Barrocas, (org.). *Geografia, tempo e cultura na baixada santista*. Santos: Unimes.
- Caldas, L. C. (2017). *Metabolismo urbano e sustentabilidade nas cidades*. Trabalho de Conclusão de Curso em Engenharia Ambiental, Escola Politécnica, Universidade Federal do Rio de Janeiro.
- Calvino, I. (1990). *Cidades Invisíveis*. Tradução São Paulo: Companhia das Letras.
- Campos, C. de (2001). *Cidade e Higiene. Geraldo Horácio de Paulo Souza e a Institucionalização da Saúde Pública como disciplina acadêmica*. Dissertação de mestrado em Arquitetura e Urbanismo, FAU, Universidade de São Paulo.
- Cardoso, R. C. L. (2008). Movimentos sociais urbanos: balanço crítico. In *Sociedade política no Brasil pós-64*. Rio de Janeiro: Centro Edelstein de Pesquisas Sociais. Disponível em: <http://books.scielo.org/id/b4km4/pdf/sorj-9788599662632-09.pdf>
- Cardosos, I. C. C. (2011). O espaço urbano e a re-produção das relações sociais no pensamento de Henri Lefebvre: contribuições à teoria social crítica. In *Revista Libertas* (vol. 11), 2. UFJF (online). Disponível em:

<https://periodicos.ufjf.br/index.php/libertas/article/view/18125/9377> .

Consultado em 12 de fevereiro de 2020.

- Carlos, A. F. (2004). *O espaço urbano. Novos escritos sobre a cidade*. São Paulo: Contexto.
- Carone, E. (1975). *A República Velha*. São Paulo: DIFEL.
- Cariço, J. M. (2002). *Legislação urbanística e segregação espacial nos municípios centrais da Região Metropolitana Da Baixada Santista*. Dissertação de mestrado em Arquitetura e Urbanismo, FAU, Universidade de São Paulo.
- Cariço, J. M. (2006). *Baixada Santista: transformações produtivas e sócio-espaciais na crise do capitalismo após a década de 1980*. Tese de doutoramento em Arquitetura e Urbanismo, FAU, Universidade de São Paulo.
- Cariço, J. M. (2011). Produção do espaço urbano voltada às elites: Doze anos de aplicação da Lei de Ordenamento do Uso do Solo na área insular de Santos. In D. A. Vazquez (org.), *A Questão Urbana na Baixada Santista – Políticas, Vulnerabilidades e Desafios para o Desenvolvimento*. São Paulo, Ed. Leopoldianum.
- Cariço, J. M., & Barros, M. F. (2015). Crise de mobilidade urbana em Santos/SP: produção imobiliária, segregação socioespacial e desenraizamento. In *Anais do XVI Encontro Nacional da Associação Nacional de Pós-Graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional*. Belo Horizonte: ANPUR, pp. 1-20.
- Carvalho, J. M. de (1997). *Oe bestializados – o Rio de Janeiro e a República que não foi*. São Paulo: Companhia das Letras.
- Carvalho, M. C. V. de (1944). *Santos e a geografia humana do litoral paulista*. Tese de doutoramento em Geografia. FFLCH, Universidade de São Paulo.
- Carvalho, T. H. M. V. (2022). *Eu não tinha condições de pagar um aluguel decente: a política habitacional e urbana segundo a perspectiva da(s) mulher(es) negra(s)*. Trabalho de Conclusão de Curso em Serviço Social, Universidade Federal de São Carlos.
- Castells, M. (1989). *The informatonal city*. Oxford: Blackwell.
- Chadwick, E. (1842). *Report on the Sanitary Conditions of the Labouring Population of Great Britain* (vol. XXVI). London: B.P.P..

- Chaloub, S. (1986). *Lar, trabalho e botequim: o cotidiano dos trabalhadores do Rio de Janeiro na Belle Époque*. São Paulo: Brasiliense.
- Chaloub, S. (1990). Classes perigosas. In *Trabalhadores*, 6. Campinas, pp.2-22
- Chaloub, S. (1991). *Visões da liberdade*. São Paulo: Companhia das Letras.
- Chauí, M. (2000). *Brasil: mito fundador e sociedade autoritária*. São Paulo: Fundação Perseu Abramo.
- Chauí, M., & Franco, M. S. C. (1978). *Ideologia e mobilização popular*. Rio de Janeiro: Paz e Terra.
- Chivallon, C. (1999). Fin des territoires ou necessite d'une conceptualisation autre? In *Géographies et Cultures*, 31, Paris: L'Harmattan.
- Choay, F. (1992). *O urbanismo: utopias e realidades – uma antologia*. São Paulo: Perspectiva.
- Clarke, S. (1991). Crise do fordismo ou crise da social-democracia?. In *Lua Nova*, 24. São Paulo: CEDEC, pp. 117-150.
- Claval, P. (1999). *A Geografia Cultural*. Florianópolis: UFSC.
- Claval, P. (2013). Marxismo e geografia econômica na obra de David Harvey. In *Espaços e Economia*, 3. <http://journals.openedition.org/espacoeconomia/570> . Acesso em 02 de maio de 2019.
- Cocco, G. (2008). Democracia e socialismo na era da subsunção real: a construção do comum. In T. Genro, G. Cocco, C. M. Cárcova & J. Guimarães, *O mundo real. Socialismo na era pós-neoliberal*. Porto Alegre: L&PM.
- Companhia de Habitação Da Baixada Santista, (2007). *Projeto integrado de urbanização do Dique Vila Gilda*. Santos: COHAB-ST.
- Conrad, R. (1975). *Os últimos anos da escravidão no Brasil*. Tradução Rio de Janeiro: Civilização Brasileira.
- Corrêa, R. L., & Rosendahl, Z. (2004). Paisagens, Texto e Identidade. In R. L. Corrêa, & Z. Rosendahl (org.), *Paisagens, Texto e Identidade*. Rio de Janeiro: UERJ. pp. 7-13.
- Correia, T. B., & Gunn, P. (1998). *O urbanismo: a medicina e a biologia nas palavras e imagens da cidade*. São Paulo: UNICAMP.
- Costa e Silva, S. (1953). *Santos noutros tempos*. São Paulo: Revista dos Tribunais.
- Costa, E. V. da (1989). 1870-1889. In L. Bethell,(ed.), *Brazil: Empire and Republic, 1822-1930*. Cambridge: Cambridge University Press.

- Costa, E. V. da (1998). O Mito da Democracia Racial no Brasil. In *Da Monarquia à República: Momentos decisivos* (6ª ed.). São Paulo: Unesp.
- Costa, L. A. M. (2001). *O ideário urbano paulista na virada do século. O engenheiro Theodoro Sampaio e as questões territoriais e urbanas modernas (1886-1903)*. Dissertação de mestrado em Arquitetura e Urbanismo, FAU, Universidade de São Paulo.
- Costa, N. R. (1987). A questão sanitária e a cidade. In *Espaços e Debates*, 22. São Paulo.
- Costa-Filho, A. (2001). Paul Israel Singer. In *Estudos Avançados*, 15. São Paulo: USP, pp. 363-374.
- Crozier, M. (1964). *The Bureaucratic Phenomenon*. Chicago: Chicago University Press.
- Cruz, M. C. V. (1986). Portos, relações de produção e sindicato: o caso do Rio de Janeiro na Primeira República. In *Ciências Sociais Hoje*. São Paulo: USP.
- Dardot, P., & Laval, C. (2016). *A nova razão do mundo: ensaio sobre a sociedade neoliberal*. São Paulo: Editora Boitempo.
- Decca, M. A. G. (1987). *A vida fora das fábricas: cotidiano operário em São Paulo (1920-1934)*. Rio de Janeiro: Paz e Terra.
- Deleuze, G. (1992). Post-scriptum sobre as sociedades de controle. In *Conversações – 1972-1990*. Rio de Janeiro: Editora 34.
- Deleuze, G., & Guattari, F. (1996). *Mil Platôs: capitalismo e esquizofrenia* (vol. 3). Rio de Janeiro: Editora 34.
- Dias, E. (1962). *Histórias das Lutas Sociais no Brasil*. São Paulo: Edaglit.
- Durand, C. (1978). *Le Travail Enchainé*. Paris: Seuil.
- Durkheim, E. (1972). *Selected Writings*. Cambridge: Cambridge University Press.
- El-Kareh, A. C. (1982). *Filha branca de mãe preta: a Companhia da Estrada de Ferro D. Pedro II*. Rio de Janeiro: Vozes.
- Engels, F. (1845). *The Condition of the Working Class in England*. Leipzig.
- Engels, F. (1935). *The Housing Question*. New York.
- Fabiano, C. M. O. (2008). *Subsídios ao Plano de Regularização Fundiária e Urbanística da Zona Especial de Interesse Social do núcleo habitacional do Dique Vila Gilda, Santos – SP*. Dissertação de Mestrado em Habitação, Planejamento e Tecnologia, IPT, Universidade de São Paulo.

- Fabiano, C., & Muniz, S. (2010). Dique Vila Gilda: caminhos para a regularização. In *Planejamento e Políticas Públicas*, 34. Brasília: IPEA.
- Fairfield, J. D. (1993). *The Mysteries of the great city: the politics of the urban design 1877-1937*. Ohio: Ohio University Press.
- Fausto, B. (1989). First Republic: Society and Politics. In: L. Bethell (ed.), *Brazil: Empire and Republic, 1822-1930*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Ferraz, J. C. F. (1991). Desenvolvimento urbano e poluição. In *Urbis Nostra*. São Paulo: Edusp/Pini.
- Ferreira, C. G.; Hirata, H.; Marx, R. & Salerno, M. (1991). Alternativa sueca, italiana e japonesa ao paradigma fordista: elementos para uma discussão sobre o caso brasileiro. In: *Anais*. São Paulo: Abet.
- Figueiredo, L. G. G., Mourão, R. D. R., Santos, T., & Berzin, G. (2016). O porto de santos e o aumento do nível do mar. Um desafio a ser enfrentado. In *leopoldianum* (ano 42, nº 116, 117 e 118). Santos: Universidade Católica de Santos, pp. 177-201.
- Fioravanti, L. M. (2013). Reflexões sobre o “direito à cidade” em Henri Lefebvre: obstáculos e superações. In *Revista Movimentos Sociais e Dinâmicas Espaciais* (vol. 2), 2. Recife.
- Foner, E. (1988). *Nada além da liberdade. A emancipação e seu legado*. Tradução Rio de Janeiro: Paz e Terra.
- Fontes, P. R. (2002). *Comunidade operária, migração nordestina e lutas sociais: São Miguel Paulista (1945-1966)*. Tese de doutoramento em História, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Estadual de Campinas.
- Foucault, M. (1988). *História da Sexualidade. A Vontade de Saber*. Rio de Janeiro: Graal.
- Fragoso, J. L. R. (1992). *Homens de grossa aventura: acumulação e hierarquia na praça mercantil do Rio de Janeiro (1790-1830)*. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional.
- Frampton, K. (2000). *História crítica da arquitetura moderna*. São Paulo: Martins Fontes.
- Franco, J. (1951). *A Beneficência. Memória da Sociedade Portuguesa de Beneficência e contribuição para a História de Santos*. Santos: Edição do autor.
- French, J. (1995). *O ABC dos operários: conflitos e alianças de classes em São Paulo*. São Paulo. Hucitec.
- Freyre, G. (1951). *Sobrados e mucambos: decadência do patriarcado rural e desenvolvimento do urbano* (2ª ed.). Rio de Janeiro: José Olympio.

- Frigerio, A. M. G., Andrade, W. T. F. de, & Oliveira, Y. F. de (1992). *Santos: um encontro com a História e a Geografia*. Santos: Editora Universitária Leopoldianum.
- Frutuoso, M. S. G. (1989). *Emigração portuguesa e sua influência no Brasil: o caso de Santos – 1850 a 1950*. Dissertação de Mestrado em História, FFLCH, Universidade de São Paulo.
- Fuertes, E. A. (1895). *Saneamento da cidade e porto de Santos por E. A. Fuertes, engenheiro contratado pelo governo de São Paulo., Rudolph Hering e J.H. Fuertes, engenheiros consultores*. São Paulo: Typ. do Diário Oficial.
- Gambeta, W. (1984). Desacumular a pobreza: Santos, limiar do século, In *Espaços e Debates*, 11. São Paulo, pp. 17-27
- Gandy, M. (2004). Rethinking urban metabolism: water, space and the modern city, In *City*, 8:3, pp. 363-379. <https://doi.org/10.1080/1360481042000313509>
- Gandy, M. (2006). Urban nature and the ecological imaginary. In N. Heynen, M. Kaika, & E. Swyngedouw (ed.), *In the Nature of Cities: Urban Political Ecology and the Politics of Urban Metabolism*. London and New York: Routledge, pp. 63–72.
- Gandy, M. (2018). Cities in deep time. In *City*, 22:1, pp. 96-105. <https://doi.org/10.1080/13604813.2018.1434289>
- Gitahy, M. L. C. (1986). Porto de Santos 1888-1908. In A. A. Prado (org.), *Libertários no Brasil. Memórias. Lutas. Cultura*. São Paulo: Brasiliense.
- Gitahy, M. L. C. (1992). *Ventos ao Mar – trabalhadores do porto, movimento operário e cultura urbana em Santos, 1889-1914*. São Paulo: Unesp.
- Godinho, V. A. S. (2016). *Metabolismo urbano: desafio de regeneração das cidades contemporâneas: o caso de Amarante*. Dissertação de mestrado em Arquitetura, Universidades Lusíada.
- Gomes, A. M. C. (1988). *A invenção do trabalhismo*. São Paulo: Vértice.
- Gomes, J. C., & Junqueira, L. A. P. (2008). Cultura e transformação do trabalho no porto de Santos. In *Revista de Administração Pública*. Rio de Janeiro: FGV/Ebape.
- Goonewardena, K. (2011). Henri Lefebvre y la revolución de la vida cotidiana, la ciudad y lo Estado. In *Urban: artículos y notas de investigación*, 2. Madrid, pp. 25-39.
- Gorz, A. (2007). *Metamorfoses do trabalho: crítica da razão econômica*. São Paulo: Annablume.

- Graham, R. (1968). *Britain and the onset of modernization in Brazil (1850-1914)*. Cambridge: Cambridge at the University Press.
- Graham, S. (2006). Urban metabolism as target: Contemporary war as forced demodernization. In N. Heynen, M. Kaika, & E. Swyngedouw (ed.), *In the Nature of Cities: Urban Political Ecology and the Politics of Urban Metabolism*. London and New York: Routledge, pp. 234-254.
- Graham, S., & Marvin, S. (2001). *Splintering Urbanism: Networked Infrastructures, Technological Mobilities and the Urban Condition*. London: Routledge.
- Gramsci, A. (2001). *Cadernos do cárcere* (vol. 4). Rio de Janeiro: Civilização Brasileira.
- Green, A. (2000). The work process. In: S. Davies (Org.), *Dock Workers: International Exploration in Comparative Labour History, 1790-1970*, pp. 560-579.
- Green, N. (1990). *The spectacle of nature: landscape and bourgeois culture in nineteenth century France*. Manchester: Manchester University Press.
- Haesbaert, R. (2004). *O mito da desterritorialização: do “fim dos territórios” à multiterritorialidade*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil.
- Hammack, J. E. (1987). Comprehensive planning before the comprehensive plan: a new look at the nineteenth-century american city. In D. Schaffer (ed.), *Two centuries of american planning*. Baltimore: The John Hopkins University Press.
- Handa, T. (1987). *O imigrante japonês*. São Paulo: T.A. Queiroz.
- Harvey, D. (1969). *Explanation in Geography*. London: Edward Arnold.
- Harvey, D. (1980). *A justiça social e a cidade*. São Paulo: Hucitec.
- Harvey, D. (1992). *Condição pós-moderna: Uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural*. São Paulo: Loyola.
- Harvey, D. (1996, janeiro). Do gerenciamento ao empresariamento: a transformação da administração urbana no capitalismo tardio (vol. 39), 1. In *Espaço & Debates: Revistas de Estudos Regionais e Urbanos: Cidades: estratégias gerenciais*. São Paulo: USP, pp .48-64.
- Harvey, D. (2004). A geografia do Manifesto. In *Lutas Sociais*, 4. São Paulo: Neils/PUC, pp. 65-74.
- Harvey, D. (2006). O “novo imperialismo”: acumulação por desapossamento (Parte II). In *Lutas Sociais*, 15/16. São Paulo: Neils/PUC, pp. 21–34.
- Harvey, D. (2008a). *O Neoliberalismo: história e implicações*. São Paulo: Edições Loyola.

- Harvey, D. (2008b). The right to the city. In *New Left Review*, 53. London.
- Harvey, D. (2010). *The Enigma of Capital and the Crises of Capitalism*. London: Profile Books.
- Harvey, D. (2012). O direito à cidade. In *Lutas Sociais*, 29. São Paulo: Neils/PUC, pp. 73-89.
- Harvey, D. (2014). *Cidades Rebeldes*. São Paulo: Martins Fontes.
- Heynen, N.; Kaika, M.; Swyngedouw (2006). Metabolic Urbanization: the Making of Cyborg Cities. In: N. Heynen, M. Kaika, & E. Swyngedouw (ed.), *In the Nature of Cities: Urban Political Ecology and the Politics of Urban Metabolism*. London and New York: Routledge, pp. 01–20.
- Honorato, C. T. (1987). *O novo Estado no Estado Novo (análise da interventoria Amaral Peixoto no estado do Rio de Janeiro)*. Dissertação de mestrado em História, ICHF, Universidade Federal Fluminense.
- Honorato, C. T. (1996). *O polvo e o porto: A Cia. Docas de Santos (1888-1914)*. São Paulo: Hucitec.
- Honorato, C. T., & Oliveira, N. A. C. (1990). *No Rio, conflito entre os capitalistas. In Memória (III)*. São Paulo: Eletropaulo.
- Ianni, O. (1992). *A ideia do Brasil moderno*. São Paulo: Brasiliense.
- Jacobi, P. (1983). Movimentos populares urbanos e resposta do Estado: autonomia e controle vs. cooptação e clientelismo (Série Debates Urbanos), 5. In R. R. Boschi (Org.), *Movimentos coletivos no Brasil Urbano*. Rio de Janeiro: Zahar Editores.
- Jacobs, J. (1992a). *The Death and Life of Great American Cities*. New York: Vintage Books.
- Jacobs, J. (1992b). *Systems of Survival: A Dialogue on the Moral Foundations of Commerce and Politics*. New York: Random House.
- Keynes, J. M. (1936). *General theory of employment, interest and Money*. Londres: Palgrave Macmillan.
- Klein, N. (2008). *A doutrina do choque. A ascensão do capitalismo do desastre*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira.
- Kociatkiewicz, J., & Kostera, M. (1999). *The anthropology of empty space. Qualitative Sociology*, 1, pp. 37-50.
- Koolhaas, R. (1994). *Delirius New York*. New York: Monacelli Press.

- Kowarick, L. (1979). *A espoliação Urbana*. São Paulo: Editora Paz e Terra.
- Kowarick, L. (1983). Lutas urbanas e movimentos populares: alguns pontos para reflexão. In *Espaço e Debates*, 8. São Paulo: USP, pp. 55-63.
- Kowarick, L. (org.) (1994). *As lutas sociais e a cidade*. Rio de Janeiro: Paz e Terra.
- Lachmund, J. (2013). *Greening Berlin: The Co-Production of Science, Politics, and Urban Nature*. Cambridge, MA: The MIT Press.
- Lanna, A. L. D. (1996). *Uma cidade na transição - Santos: 1870-1913*. São Paulo: Hucitec.
- Leal, A. (1939). *Cais de Santos*. Rio de Janeiro: Guanabara.
- Lecocq-Muller, N. (1965). A população regional. In *A Baixada Santista: aspectos geográficos* (vol. 2). São Paulo: Edusp.
- Lees, L. (1973). Metropolitan types: London and Paris compared. In H. J. Dyos & M. Wolff (ed.), *The Victorian City*. Londres: Routledge and Kegan.
- Lefebvre, H. (1968). *Le droit a la ville*. Paris: Anthropos.
- Lefebvre, H. (1974). *La production de l'espace* (4^o ed). Paris: Anthropos.
- Lefebvre, H. (1977). *De l'État, tome III: le mode de production étatique*. Paris: Union Générale d'Éditions.
- Lefebvre, H. (1980). *La Presence et L'absense – contribution à la théorie des représentations*. Paris: Casterman.
- Lefebvre, H. (1991a). *A vida cotidiana no mundo moderno*. São Paulo: Ática.
- Lefebvre, H. (1991b). *O Direito à Cidade*. São Paulo: Editora Moares.
- Lefebvre, H. (1991c). *The Production of Space*. Trad. D. Nicholson-Smith Oxford: Basil Blackwell.
- Lefebvre, H. (2000). *Metaphilosophie*. Paris: Édition Syllepse.
- Lefebvre, H. (2001). *O direito à cidade*. São Paulo: Centauro.
- Lefebvre, H. (2004). *A Revolução Urbana*. Belo Horizonte: EDUFMG.
- Lefebvre, H. (2006). *La presencia y la ausencia: contribución a la teoría de las representaciones*. México: Fondo de Cultura Económica.
- Lefebvre, H. (2008a). *O direito à cidade* (5^o ed.). São Paulo: Centauro.
- Lefebvre, H. (2008b). *A revolução urbana*. Belo Horizonte: EDUFMG.
- Lefebvre, H. (2008c). *Espaço e Política*. Belo Horizonte: EDUFMG.
- Leite, J. C. (org.) (1992). *E disse o velho militante José Correia Leite: depoimentos e artigos*. São Paulo: Secretaria Municipal de Cultura.

- Leite, P. S. C. (2018). Contribuições de Henri Lefebvre para a leitura da cidade. In *Germinal: marxismo e educação em debate* (vol. 10), 1. Salvador: UFBA, pp. 239-249.
- Lesser, J. (1999). *Negotiating national identity: immigrants, minorities, and the struggle for ethnicity in Brazil*. Durham: Duke University Press.
- Levy, M. B. (1979). *História financeira do Brasil colonial*. Rio de Janeiro: IBMEC, p.27
- Levy, M. B. (1989). *A industrialização brasileira através de suas sociedades anônimas*. Tese de titular, FEA, Universidade Federal do Rio de Janeiro.
- Levy, P. (2015). *A inteligência coletiva*. São Paulo: Folha de São Paulo.
- Litchi, F. M. (1986). *Poliantéia santista*. São Vicente: Caudex.
- Lobo, E. M. (1978). *História do Rio de Janeiro: do capital comercial ao capital industrial e financeiro*. Rio de Janeiro: IBMEC.
- Lobo, H. (1936). *Docas de Santos: suas lutas e realizações*. Rio de Janeiro: Typ. Jornal do Commercio, p. 52
- Love, J. (1982). *A locomotiva: São Paulo na Federação Brasileira, 1889-1937*. Rio de Janeiro: Paz e Terra.
- Maciel, R. L. T. B. (2018). *Economia política da urbanização: entre a especulação imobiliária e os movimentos sociais urbanos*. Trabalho de Conclusão de Curso para especialização em História das revoluções e dos movimentos sociais, Universidade Estadual de Maringá.
- Madre de Deus, F. G. da (1975). *Memórias para a história da Capitania de São Vicente*. São Paulo: Edusp.
- Maricato, E. (1996). *Metrópole na periferia do capitalismo: ilegalidade, desigualdade e violência*. São Paulo: Hucitec.
- Marques, N. S. (1995). *Imagens de um mundo submerso* (vol. 1). São Paulo: Editora do autor.
- Martins, C. (org.) (1997). *Memória do Movimento Sindical de Santos 1930-1964*. São Paulo: Fundação Arquivo e Memória de Santos.
- Marvin, S., & Meed, W. (2006). Metabolisms of obe-city: Flows of fat through bodies, cities and sewers. In N. Heynen, M. Kaika, & E. Swyngedouw (ed.), *In the Nature of Cities: Urban Political Ecology and the Politics of Urban Metabolism*. London and New York: Routledge, pp. 137-149.

- Marx, K. (1956). Theses on Feuerbach. In T. B. Bottomore, & M. Rubel (eds.), *Karl Marx: Selected Writings in Sociology and Social Philosophy*. London: C. A. Watts.
- Marx, K. (1985). *O capital* (5 vol.). São Paulo: Nova Cultural. (vol.II, Livro II, Parte I, cap.VI), p.110.
- Marx, K. (1996). *O capital: Crítica da Economia Política. Livro I. O processo de produção do capital*. (2 Vol.). Série Os Economistas. São Paulo: Nova Cultural.
- Mattos, I. R. (1997). *O tempo Saquarema*. São Paulo: Hucitec.
- Mello, G. H. de (2008). *Expansão e estrutura urbana de Santos (SP): aspectos da periferização, da deterioração, da intervenção urbana, da verticalização e da sociabilidade*. Dissertação de mestrado em Sociologia, FFLCH, Universidade de São Paulo.
- Mello, J. M. C. de (1988). *O capitalismo tardio*. São Paulo: Brasiliense.
- Mendes, A. (2002). *O processo de ocupação da zona noroeste - o território popular de Santos: legislação urbanística, provisão pública de habitação social e atuação do mercado imobiliário*. Dissertação de mestrado em Arquitetura e Urbanismo, Pontifícia Universidade Católica de Campinas.
- Mendes, A. F. (2011). Direito à Cidade no Horizonte Pós-Fordista. In: *Lugar Comum*, 27. Rio de Janeiro: UFRJ, pp. 125-148.
- Messias, F. F. (2016). Superexploração do trabalho, espoliação urbana e crise do trabalho: notas a partir das estratégias de sobrevivência na periferia metropolitana de São Paulo. In: *Caderno de Geografia* (vol. 26), 47. Belo Horizonte: PUCMinas, pp. 775-792.
- Mészáros, I. (2011). *Para além do capital: Rumo a uma teoria da transição*. São Paulo: Boitempo.
- Miaille, M. (1989). *Introdução crítica ao direito*. Lisboa: Estampa.
- Minz, J. A. (2018). Decoding the Transition in the Ports of Mumbai. In J. Alimahomedwilson & I. Ness (Org.), *Choke Points: Logistics Workers Disrupting the Global Supply Chain*. London: Pluto Press, pp. 129-144.
- Moore, J. (2015). *Capitalismo na Teia da Vida: Ecologia e a acumulação de capital*. New York: Verso.
- Negri, T. (1991). *Futur Antérieur*, 6. Paris: L'Harmattan.

- Novais, F. A. (1979). *Portugal e Brasil na crise do Antigo Sistema Colonial*. São Paulo: Hucitec.
- Novais, F. A. (1997). Condições de Privacidade na Colônia. In *História da Vida Privada no Brasil: Cotidiano e Vida Privada na América Portuguesa*. São Paulo: Companhia das Letras.
- Ojima, R., & Marandola Jr., E. (2009). Cidades líquidas: mobilidade populacional e ambiente no urbano contemporâneo. In G. Javier, C. Trimiño, R. L. do Carmo. (Org.), *Población y medio ambiente en Latinoamérica y el Caribe: Cuestiones recientes y desafíos para el futuro* (1º ed.). Rio de Janeiro: ALAP, pp. 47-60.
- Oliva, A. (2003). *Programa de manejo fronteiras para o Parque Estadual Xixová-Japuí – SP*. Dissertação de Mestrado em Agricultura, Escola Superior de Agricultura Luiz de Queiroz, Universidade de São Paulo.
- Oliveira, J. O. S. de (1997). *Contribuição ao estudo das origens da ideologia do planejamento moderno no Brasil. Domingos Jaguaribe e as propostas dos núcleos coloniais (1874-1900): faces do planejamento territorial no processo de modernização sob o complexo cafeeiro paulista*. Tese de doutoramento em Arquitetura e Urbanismo, FAU, Universidade de São Paulo.
- Oliveira, N. A. C. (1989, julho). Processo de trabalho e controle sobre o operariado – o caso da Companhia Docas de Santos, In C. T. Honorato (org.), *Operariado, sindicalismo e controle. Estudos*, 12. Revista do Centro de Estudos do Terceiro Mundo. São Paulo: FFLCH – Universidade de São Paulo.
- Ornelas, R. S. (2008). *Relação porto/cidade: o caso de Santos*. Dissertação de mestrado em Geografia, FFLCH, Universidade de São Paulo.
- Otter, C. (2002). Making liberalism durable: vision and civility in the late Victorian city. In *Social History*, 27. Abingdon: Taylor & Francis, pp. 1–15.
- Otter, C. (2017). The Technosphere: A New Concept for Urban Studies. In *Urban History*, 44. Cambridge: Cambridge University Press, pp. 145-154.
- Paranhos, A. (1999). *O roubo da fala: origens da ideologia do trabalhismo no Brasil*. São Paulo: Boitempo.
- Pereira, C. S. S. (2018). “Mudar a vida”: da revolução urbana à revolução do espaço – o projeto de Henri Lefebvre. In *GEOgraphia* (vol. 20), 43. São Paulo: Unesp.

- Pereira, M. A. F. (1980). *O comissário de café no porto de Santos (1870-1920)*. Dissertação de mestrado em História, FFLCH, Universidade de São Paulo.
- Pereira, S. L. M. (1997). *Geografia: caminhos e lugares da produção do saber geográfico no Brasil*. Dissertação de Mestrado em História, FFLCH, Universidade de São Paulo.
- Perissinotto, R. M. (1994). *Classes dominantes e hegemonia na República Velha*. São Paulo: UNICAMP.
- Pollert, A. (1991). *Farewell To Flexibility*. Oxford: Blackwell Business.
- Porto, P. C. S., Vazquez, D. A., & Antunes, C. R. (2012). Determinantes dos preços dos imóveis em Santos: um estudo preliminar. In D. A. Vazquez (org.), *A questão urbana na Baixada Santista: políticas, vulnerabilidades e desafios para o desenvolvimento*. Santos: Leopoldianum, 2012.
- Prado Jr., C. (1961). *História econômica do Brasil* (6ª ed.). São Paulo: Brasiliense.
- Prado, J. F. A. (1966). *Primeiros Povoadores do Brasil – 1500-1530*. São Paulo: Cia. Editora Nacional.
- Prefeitura Municipal de Santos (2022). *Projeto Parque Palafitas: um novo olhar*. Santos.
- Ramos, D. P. (2004). *Canais de Santos: Trajetória de tombamento de uma identidade urbana*. Dissertação de mestrado em Engenharia. Centro de Ciências Exatas e de Tecnologia, Universidade Federal de São Carlos.
- Reich, R. (1991). *The Work of Nations*. Nova York: Vintage Books, 1991.
- Revista Nossa História (2006), (ano 3), 29. São Paulo: Administradora e Editora Vera Cruz.
- Ribeiro, J. (1914). *A Carne* (6ª ed.). Rio de Janeiro: Francisco Alves.
- Ribeiro, M. A. R. (1991). *História sem fim... um inventário da saúde pública. São Paulo 1880-1930*. Tese de doutoramento em Economia, IE, Universidade Estadual de Campinas.
- Robinson, J (2004). Beyond the West. In K. Anderson, M. Domosh, S. Pile & N. Thrift, (eds.), *Handbook of Cultural Geography*,. London, Thousand Oaks e New Delhi: Sage Publications, p. 399-404.
- Rodrigues, A. (1969). *Almanaque de Santos*. São Paulo: Gráfica OSM.
- Rodrigues, E. (1972). *Nacionalismo e cultura social*. Rio de Janeiro: Laemert.

- Rodrigues, O. (1973). *Dicionário de curiosidades*. Santos: Instituto Histórico e Geográfico de Santos.
- Rodrigues, O. (1980). *Cartilha da História de Santos*. Santos: Prefeitura Municipal de Santos.
- Rolnik, R. (1981). *Cada um no seu lugar (São Paulo, início da industrialização: geografia do poder)*. Dissertação de Mestrado em Arquitetura e Urbanismo, FAU, Universidade de São Paulo.
- Rolnik, R. (1997). *A cidade e a lei: legislação, política urbana e territórios na cidade de São Paulo*. São Paulo: Studio Nobel – FAPESP.
- Rolnik, R., & Saule Jr. N. (2001). Estatuto da cidade: novas perspectivas para a reforma urbana. In *Cadernos Pólis*, 4. São Paulo: Instituto Pólis.
- Sabatini, J. F., Cardoso, F. S., & Ferrari, T. (2008, 26 de julho). Relatório de trabalho de campo do XV Encontro Nacional de Geógrafos. In *Boletim Paulista de Geografia*, 91. São Paulo.
- Saes, F. A. M. (1979). *A grande empresa de serviços públicos na economia cafeeira (um estudo sobre o desenvolvimento do grande capital em São Paulo) 1850-1930*. Tese de Doutorado em Economia, FEA, Universidade de São Paulo.
- Saes, F. A. M. (1981). *As ferrovias de São Paulo 1870-1940*. São Paulo: Hucitec.
- Saes, F. A. M. (1993). Estradas de ferro e diversificação da atividade econômica na expansão cafeeira em São Paulo (1890-1900). In *Primeiro Congresso Brasileiro de História Econômica*. São Paulo, p. 4
- Safatle, V. (2017). *Só mais um esforço*. São Paulo: Três Estrelas.
- Sales, P. M. R. (1999). *Santos: a relação entre o porto e a cidade e sua (re)valorização no território macrometropolitano de São Paulo*. Tese de doutorado em Arquitetura e Urbanismo, FAU, Universidade de São Paulo.
- Salvatore, M. A. B. (1993). Pobres, porém livres: a construção da noção de ócio. In *Revista do Rio de Janeiro*, 1. Rio de Janeiro.
- Sampaio, D. P. (2011). Contribuições de Paul Singer para o entendimento da “questão urbana” no Brasil. In *Leituras de Economia Política*, 19. Campinas: Unicamp, pp. 51-67.
- Santos, C. dos, & Barrocas, R. (2015). *Geografia, tempo e cultura na baixada santista*. Santos: Unimes.

- Santos, F. M. dos (1937). *História de Santos*. São Paulo: Relatório dos Tribunais.
- Santos, F. M. dos (1986). *História de Santos* (2ª ed.). São Vicente: Caudex.
- Santos, F. M. dos, & Lichti, F. M. (1986). *História de Santos/Poliantéia Santista* (3ª ed.). São Vicente: Caudex.
- Santos, J. M. (1942). *Os republicanos paulistas e a Abolição*. São Paulo: Martins, p. 183.
- Santos, M. (1977). A Totalidade do diabo: como as formas geográficas difundem o capital e mudam as estruturas sociais. In *Contextos*. São Paulo: Hucitec, pp. 31-43.
- Santos, M. (1977). Sociedade e espaço: a formação social como teoria e como método. In *Boletim Paulista de Geografia*, 54. São Paulo: AGB, pp. 81-100.
- Santos, M. (1995). A questão do meio ambiente: desafios para a construção de uma perspectiva transdisciplinar. In *Anales de Geografia de la Universidad Complutense*, 15. Madrid: Servicio de Publicaciones Universidad Complutense, pp. 695-705.
- Santos, R. E. dos, & Matos, P. (1987). *Transporte coletivo em Santos: história e regeneração*. Santos: Prodesan.
- Santos, R. M. (1980). *Resistência e superação do escravismo na província de São Paulo (1855-1888)*. São Paulo: IPE/USP.
- Santos, R. S. (1985). *Terras de marinha*. Rio de Janeiro: Forense.
- Sarti, I. (1981). *O Porto Vermelho: Os Estivadores Santistas no Sindicato e na Política*. Rio de Janeiro: Paz e Terra.
- Sassen, S. (1991). *The Global City: New York, London and Tokio*. New Jersey: Princeton University Press.
- Sassen, S. (2010). *Sociologia da Globalização*. Porto Alegre: Artmed.
- Sassen, S. (2017). The City: A Collective Good?. In *The Brown Journal of World Affairs*, 23(2). Brown University, pp. 119-126.
- Schmid, C. (2012). A teoria da produção do espaço de Henri Lefebvre: em direção a uma dialética tridimensional. In *GEOUSP – espaço e tempo*, 32. São Paulo: USP, pp. 89-109.
- Scott, M. (1971). *American city planning since 1890*. Los Angeles: University of California Press.
- Seabrook, J. (1988). *The Leisure Society*. Oxford: Blackwell.

- Segawa, H. (1989). Arquitetura da Hospedaria dos Imigrantes, In *Revista do Instituto de Estudos Brasileiros*, 30, São Paulo, pp. 23-42
- Sennett, R. (1988). *O declínio do homem público: as tiranias da intimidade*. Tradução São Paulo: Companhia das Letras.
- Sennett, R. (1994). *Flesh and stone: the body and the city in Western civilization*. London: Faber and Faber.
- Sennett, R. (1996). *The myth of purified Community. The Uses of Disorder: Personal Identity and City Style*. Londres: Faber & Faber.
- Sennett, R. (1998). *The Corrosion of Character: The Personal Consequences of Work in the New Capitalism*. Londres: W.W. Norton.
- Serrano, F. E. (1991). *Vargem Grande, Guarujá. Um espaço para a melhoria das condições habitacionais na Baixada Santista*, Dissertação de Mestrado, FAU, Universidade de São Paulo.
- Sevcenko, N. (1984). *A Revolta da Vacina: mentes insanas em corpos rebeldes*. São Paulo: Unesp.
- Silva, J. J. da, & Santos, C. (2015). Subsídios para a conservação do parque estadual Cixová-Japuí na região metropolitana da baixada santista. In C. dos Santos, & R. Barrocas (org.), *Geografia, tempo e cultura na baixada santista*. Santos: Unimes.
- Silva, J. M., & Machado, C. (2022, 14 de junho). Exploração e precarização dos trabalhadores do porto de Santos. In *Jornal A verdade*. <https://averdade.org.br/2022/06/exploracao-e-precarizacao-dos-trabalhadores-do-porto-de-santos/>
- Simão, A. (1966). *Sindicato e Estado*. São Paulo: Dominus/Edusp.
- Singer, P. (1968). *Desenvolvimento econômico e evolução urbana*. São Paulo: Editora Nacional/Edusp.
- Singer, P. (1973). *Economia Política da Urbanização*. São Paulo: Brasiliense.
- Singer, P. (1982). O uso do solo urbano na economia capitalista. In E. Maricato (org.), *A produção capitalista da casa (e da cidade) no Brasil industrial (2.ed.)*. São Paulo: Alfa-omega.
- Singer, P. (1988). *Aprender Economia*. São Paulo: Editora Brasiliense.
- Singer, P. (1998). Para além do neoliberalismo: a saga do capitalismo contemporâneo. In *São Paulo em Perspectiva*, 12. São Paulo: SEADE, pp. 3-20.

- Singer, P. (1999). *O Brasil na crise: perigos e oportunidades*. São Paulo: Contexto.
- Singer, P. (2000). *Para entender o mundo financeiro*. São Paulo: Contexto.
- Singer, P. (2002). *Introdução à Economia Solidária* (1ª ed.). São Paulo: Editora Fundação Perseu Abramo.
- Soares, R. (1958). *Jorge Tibiriça e sua época*. São Paulo: Companhia Editora Nacional.
- Souza, A. (1922). *Os Andradas* (vol. 3). São Paulo: Typ. Piratininga.
- Souza, C. B. G. (2009). A contribuição de Henri Lefebvre para reflexão do espaço urbano da Amazônia. In *Revista franco-brasileira de geografia*, 5. Confins (online). <http://journals.openedition.org/confins/5633> .consultado em 13 de fevereiro de 2020.
- Souza, L. M. (1986). *Os desclassificados do ouro*. Rio de Janeiro: Graal.
- Stein, S. J. (1961). *Grandeza e decadência do café no vale do Paraíba*. São Paulo: Brasiliense.
- Stiel, W.C. (1978). *História do Transporte Coletivo em São Paulo*. São Paulo: MC Graw Hill do Brasil/Edusp.
- Stiel, W.C. (1984). *História do Transporte Urbano no Brasil: bondes e trólebus: "summa transviariae brasilienses"*. São Paulo: Pini.
- Strauss, C. L. (1955). *Tristes Tropiques*. Paris: Plon.
- Swyngedouw, E. (2006). Metabolic Urbanization: the Making of Cyborg Cities. In N. Heynen, M. Kaika, & E. Swyngedouw (ed.), *In the Nature of Cities: Urban Political Ecology and the Politics of Urban Metabolism*. London and New York: Routledge, pp. 21–40.
- Tavares, L. H. D. (1988). *Comércio proibido de escravos*. São Paulo: Ática.
- Tavares, R. R. (2001). *O porto vermelho: a maré revolucionária (1930-1951)*. São Paulo: Arquivo do Estado/Imprensa Oficial.
- Tavares, R. R. (2007). *A "moscouzinha" brasileira. Cenários e personagens do cotidiano operário de Santos (1930-1954)*. São Paulo: FAPESP.
- Taylor, F. W. (1948). *Princípios de Administração Científica*. Rio de Janeiro: Presidência da República-DASP.
- Telarolli Jr., R. (1993). *Poder e saúde. A República, a febre amarela e a formação do Serviço Sanitário no estado de São Paulo*. Tese de Doutorado em Ciências Médicas, Universidade Estadual de Campinas.

- Telarolli Jr., R. (1995). *Epidemias no Brasil: uma abordagem biológica e social*. São Paulo: Moderna.
- Telarolli Jr., R. (1996). *Poder e saúde: as epidemias e a formação dos serviços de saúde em São Paulo*. São Paulo: Unesp.
- Telarolli, R. (1981). *A organização municipal e o poder local no estado de São Paulo na Primeira República*. Tese de Doutorado em História, FFLCH, Universidade de São Paulo.
- Tenório, F. G. (2000). *Flexibilização Organizacional: mito ou realidade*. Rio de Janeiro: Editora FGV.
- Tenório., F. G. (2011). A unidade dos contrários: fordismo e pós-fordismo. In *Revista de Administração Pública* (vol. 45), 4. Rio de Janeiro: FGV/Ebape, pp. 1141-1172.
- Thomaz Jr., A. (2011). O mundo do trabalho e as transformações territoriais: Os limites da “leitura” geográfica. In *Revista Pegada* (vol.12), 1. São Paulo: Unesp.
- Thompson, E. P. (1987). *Senhores e caçadores*. São Paulo: Paz e Terra.
- Thompson, E. P. (2008). *Costumes em Comum: estudo sobre a cultura popular tradicional*. São Paulo: Companhia das Letras, 2008.
- Tocqueville, A. de (2003). *Lettres choisies; Souvenirs (1814-1859)*. Manchecourt: Quarto Gallimard, Éditions Gallimard.
- Tocqueville, A. de (2005). *A democracia na América - sentimentos e opiniões: de uma profusão de sentimentos e opiniões que o estado social democrático fez nascer entre os americanos*. São Paulo: Martins Fontes.
- Topalov, C. (1979). *La urbanización capitalista: algunos elementos para su análisis*. In *Colección Diseño: Ruptura y alternativas*. Cidade do México: Edicol.
- Topalov, C. (1991). Os saberes sobre a cidade: tempos de crise?. In *Espaços e Debates*, 34. São Paulo, pp. 28-38
- Touraine, A. (1998). Can we live together, equal and different?. In *European Journal of Social Theory* 2.
- Tuan, Y. (1981). *Topofilia: Um estudo da percepção, atitudes e valores do meio ambiente*. São Paulo: Difel.
- Tylor, E. B. (1871). *Primitive Culture: Researches into the Development of Mythology, Philosophy, Religion, Language, Art, and Custom*. London: John Murray.

- Uusitalo, L. (1998). Consumption in postmodernity. In M. Bianchi (org.), *The Active Consumer*. Londres: Routledge.
- Vazquez, D. A. (2011). Tendências Demográficas e socioeconômicas nos municípios da Baixada Santista. In D. A. Vazquez (org.), *A Questão Urbana na Baixada Santista – Políticas, Vulnerabilidades e Desafios para o Desenvolvimento*. São Paulo, Ed. Leopoldianum.
- Villaça, F. (1998). *Espaço Intra-Urbano no Brasil*. São Paulo: Studio Nobel/FAPESP. Lincoln Institute.
- Virilio, P. (1986). *Speed and Politics: An Essay on Dromology*. New York: Semiotext.
- Zerbe, S.; Maurer, U; Schmitz, S. & Sukopp, H. (2003). Biodiversity in Berlin and its Potential for Nature Conservation. In *Landscape and Urban Planning* 62, pp. 139-148.
- Zukin, S. (1995). *The Culture of Cities*, Oxford: Blackwell.

Periódicos

- A Guerra Social (1912, 28 de fevereiro). Santos.
- A Voz do Trabalhador (1914, 1 de novembro). Santos, p. 1-2.
- Ata da Câmara Municipal de Santos (1889, 12 de outubro). Santos: ACMS.
- Câmara Municipal de Santos. (1919). *Relatório da Diretoria de Obras e Viação*. Santos: CMS.
- CODESP (2009). *Análise do movimento físico do Porto de Santos: dezembro de 2009*. Disponível em:
<https://www.portodesantos.com.br/informacoes-operacionais/estatisticas/mensario-estatistico/>
- CODESP (2011). *Análise do movimento físico do Porto de Santos: dezembro de 2011*. Disponível em:
<https://www.portodesantos.com.br/informacoes-operacionais/estatisticas/mensario-estatistico/>
- CODESP (2013). *Análise do movimento físico do Porto de Santos: dezembro de 2013*. Disponível em:
<https://www.portodesantos.com.br/informacoes-operacionais/estatisticas/mensario-estatistico/>

- CODESP (2015). *Análise do movimento físico do Porto de Santos: dezembro de 2015*. Disponível em:
<https://www.portodesantos.com.br/informacoes-operacionais/estatisticas/mensario-estatistico/>
- CODESP (2017). *Mensário estatístico do Porto de Santos: dezembro de 2017*. Disponível em:
<https://www.portodesantos.com.br/informacoes-operacionais/estatisticas/mensario-estatistico/>
- CODESP (2019). *Mensário estatístico do Porto de Santos: dezembro de 2019*. Disponível em:
<https://www.portodesantos.com.br/informacoes-operacionais/estatisticas/mensario-estatistico/>
- DIEESE (2017a, abril). A importância da organização sindical dos trabalhadores. In: *Nota Técnica*, 177. Departamento Intersindical de Estatística e Estudos Socioeconômicos (DIEESE).
- DIEESE (2017b, julho). *XIV Jornada Nacional de Debates: campanhas salariais no pós reforma trabalhista*. São Paulo: Departamento Intersindical de Estatística e Estudos Socioeconômicos (DIEESE).
- Gazeta do Povo (1929, 14 de setembro), Santos, p. 01.
- Hoje (1947, 19 de abril), São Paulo.
- Jornal A Tribuna (1908, 11 de setembro). Santos, p. 2.
- Jornal A Tribuna (1933, 30 de abril). *A Companhia Docas de Santos aos seus operários e ao público*. Santos.
- Jornal do Comércio (1896, 3 de janeiro). Santos.
- Jornal do Comércio (1896, 3 de janeiro). Santos.
- Michaud, Y. (1997, 24 de outubro). *Des identités flexibles*, Le Monde.
- O Diário de Santos (1884, 23 de dezembro). Santos.
- O Diário de Santos (1893, 4 de janeiro). Santos.
- O Proletário (1911, 15 de junho). Santos: Gregório Rodrigues.
- O Proletário (1911, 2 de junho). Santos: Gregório Rodrigues.
- Polis. (2013). *Resumo Executivo de Santos. Litoral Sustentável: Desenvolvimento com Inclusão Social*. Instituto Polis. Disponível em:

<https://polis.org.br/wpcontent/uploads/2020/03/Resumo-Executivo-SANTOS-Litoral-Sustentavel.pdf>.

Relatório da Directoria, do anno de 1894 (1897). CIA. DOCAS DE SANTOS. *Relatorios da directoria: 1893 a 1896*. Rio de Janeiro: Jornal do Commercio (jan. 1897). p. 21

São Paulo (estado). Ministério Público do Estado de São Paulo. (2020, 09 de junho).

Centro de Apoio Operacional à Execução – CAEX. *Análise crítica do Relatório de Impacto de Vizinhança do empreendimento Navegantes Residence*. Promotoria de Justiça Cível de Santos. Relatores: Fernando Fiurst, Ivan Pastoreli e Mamoru Kanzana. São Paulo.

São Paulo (estado) (1893, 4 de abril). *Relatório apresentado ao Dr. Jorge Tibiriçá, Secretário de Estado de Negócios da Agricultura, Comércio e Obras Públicas*. Rio de Janeiro: Typ. G. Leuzinger e Filhos.

São Paulo (estado) (1895, 3 de março). *Relatório da Secretaria dos Negócios da Agricultura, Comércio e Obras Públicas do estado de São Paulo apresentado ao Dr. Bernardino de Campos, presidente do estado, pelo Dr. Jorge Tibiriçá, Secretário de Estado*. São Paulo: Typ. Paulista a Vapor.

São Paulo (estado) (1898). *Relatório da Secretaria de Negócios da Agricultura, Comércio e Obras Públicas de São Paulo, referente ao ano de 1897, apresentado ao Dr. Francisco de Assis Peixoto Gomide, vice-presidente do estado, pelo Dr. Firmiano M. Pinto, Secretário dos Negócios da Agricultura, Comércio e Obras Públicas*. São Paulo: Typ. a Vapor Espindola, Siqueira e Co..

São Paulo (estado) (1902). *Relatório da Secretaria de Estado dos Negócios da Agricultura, Comércio e Obras Públicas de São Paulo, referente ao ano de 1901, apresentado ao Dr. Domingos Correa de Moraes, vice-presidente do estado, pelo Dr. Antônio Cândido Rodrigues, Secretário de Agricultura*. São Paulo: Typ. do Diário Oficial.

São Paulo (estado). Relatório de Chefe de Polícia (1895, 31 de janeiro). *Relatório apresentado ao Secretário dos Negócios da Justiça do estado de São Paulo pelo Chefe de Polícia Theodoro Dias de Carvalho Jr.* São Paulo: Typ. Espíndola, Siqueira e Co..

São Paulo (estado). Secretarias de Interior e Justiça (1895, 31 de março). *Relatório apresentado ao Presidente do estado de São Paulo pelo Dr. Cesário Motta Jr., Secretário de Estado dos Negócios de Interior*. São Paulo: Typ. Diário Oficial.

Terra Livre (1906, 15 de agosto). Santos. p. 2.

Terra Livre (1907, 1 de setembro). Santos.

Terra Livre (1907, 22 de julho). Santos.

Terra Livre (1907, 4 de agosto). Santos.

Tribuna Operária (1909, 7 de agosto). Santos.

Legislação

Decreto 19.482 (1930, 12 de dezembro). Estabeleceu que 2/3 da força de trabalho brasileira deveria ser constituída de nacionais.

Decreto Federal nº 9760 (1946, 5 de setembro). Dispõe sobre a regularização, administração, aforamento e alienação de bens imóveis de domínio da União, e impede a demarcação urbanística nos referidos locais.

Decreto Imperial nº 2601 (1860, em 6 de junho). Aprovou a fundação, em Londres, da São Paulo Railway Company.

Decreto nº 154, (1893, 8 de fevereiro). Cria e organiza a repartição dos serviços técnicos de águas e esgotos da capital.

Decreto nº 1759 (1856, 26 de abril). Autoriza a incorporação de uma Companhia para a construção de uma Estrada de ferro entre a Cidade de Santos e a Vila de Jundiá, no estado de São Paulo.

Decreto nº 417 (1845, 14 de junho). Estabelece as diretrizes para a arrecadação de imposto sobre os corretores.

Decreto nº 7052 (1908, 30 de julho). Concede a Guinle & c. os favores constantes do decreto número 5646, de 22 de agosto de 1905, para o aproveitamento da força hidráulica do rio Itapanhau, no estado de São Paulo.

Decreto-Lei Municipal nº 403 (1945, 15 de setembro). Estabeleceu as regras de parcelamento do solo e controle de taxa de ocupação do lote.

Decreto-lei nº 1371 (1939, 23 de junho). Define e regula o serviço de estiva e sua fiscalização nos portos nacionais e dá outras providências.

Decreto-Lei nº 1746 (1869, 13 de outubro). Estabeleceu os regramentos de concessão portuária e condicionou todos os contratos à jurisprudência federal.

Decreto-lei nº 431 (1938, 18 de maio). Define crimes contra a personalidade internacional, a Estrutura e a segurança do Estado e contra a ordem social.

Lei Estadual Complementar nº 815 (1996, 30 de julho). Cria a Região Metropolitana da Baixada Santista.

Lei Estadual nº 1.038 (1906, 19 de dezembro). Permitiu que as Câmaras Municipais exercessem conjuntamente as funções de executivo e legislativo

Lei Estadual nº 686 (1899, 16 de setembro). Autorizou o estado de São Paulo contratar os serviços de esgoto da cidade de Santos.

Lei Federal nº 10.257 (2001, 10 de julho). Conhecida como Estatuto da Cidade, estabelece normas de ordem pública e interesse social que regulam o uso da propriedade urbana em prol do bem coletivo, da segurança e do bem-estar dos cidadãos, bem como do equilíbrio ambiental.

Lei Federal nº 11.977 (2009, 7 de julho). Cria o Programa Nacional de Política Habitacional

Lei Federal nº 12.815 (2013, 5 de junho). Regula a exploração direta e indireta pela União de portos e instalações portuárias e sobre as atividades desempenhadas pelos operadores portuários.

Lei Federal nº 13.467 (2017, 13 de julho). Altera a Consolidação das Leis do Trabalho

Lei Federal nº 6766 (1979, 19 de dezembro), que estabeleceu o regramento para o parcelamento do solo urbano.

Lei Federal nº 7.661 (1988, 16 de maio). Institui o Plano Nacional de Gerenciamento Costeiro.

Lei Federal nº 8.029 (1990, 12 de abril). Extinguiu a entidade pública federal administradora do sistema portuário nacional, a PORTOBRÁS.

Lei Federal nº 8.031 (1990, 12 de abril). Estabeleceu o Programa Nacional de Desestatização.

Lei Federal nº 8.630 (1993, 25 de fevereiro), conhecida como Lei de Modernização dos Portos. Estabelece as diretrizes da exploração do Porto e das Operações Portuárias

Lei Federal nº 9.605 (1998, 12 de fevereiro). Estabelece as sanções para os Crimes Ambientais.

Lei Federal nº 11.481 (2007, 31 de maio). Prevê medidas voltadas à regularização fundiária de interesse social em imóveis da União.

Lei Imperial (1828, 1 de outubro). Estabeleceu nova forma as Câmaras Municipais, marca suas atribuições e o processo para a sua eleição, e dos Juízes de Paz.

Lei Imperial nº 11 (1835, 24 de março). Criou as barreiras (pedágios) nos principais caminhos brasileiros.

Lei Municipal Complementar 53 (15 de maio), demarcou a referente área como ZEIS-1

Lei Municipal Complementar nº 1.006 (2018, 17 de julho). Determina as diretrizes de Uso e Ocupação do Solo da Área Insular de Santos.

Lei Municipal Complementar nº 312 (1998, 24 de novembro). Determina as diretrizes de Uso e Ocupação do Solo da Área Insular de Santos.

Lei Municipal Complementar nº 730 (2011, 11 de julho). Determina as diretrizes de Uso e Ocupação do Solo da Área Insular de Santos.

Lei Municipal nº 1.831 (1956, 27 de dezembro). Flexibilizou o processo de verticalização na Zona da Orla, tal qual o padrão de ocupação do lote.

Lei Municipal nº 288 (1907, 27 de novembro). Constituía a organização do setor de aprovação de projetos e obras, e demais normas para os devidos licenciamentos e alvarás, subordinados à Comissão de Saneamento.

Lei Municipal nº 3529 (1968, 16 de abril). Promulgação do Plano Diretor Físico.

Lei Municipal nº 3530 (1968, 16 de abril). Promulgação do Código de Edificações.

Lei Municipal nº 3531 (1968, 16 de abril). Promulgação do novo Código de Posturas.

Lei Municipal nº 3533 (1968, 16 de abril). Promulgação das Normas Ordenadoras e Disciplinadoras da Urbanização e da Preservação da Paisagem Natural dos Morros.

Plano de Reassentamento Involuntário (2008). Trabalho social de apoio a intervenções no Dique da Vila Gilda.

Resolução CONAMA nº 303 (2002, 20 de março). Dispõe sobre parâmetros, definições e limites de Áreas de Preservação Permanente.

Resolução CONAMA nº 369 (2006, 28 de março). Regulamentou, para casos excepcionais de utilidade pública, interesse social ou baixo impacto ambiental,

as áreas passíveis de intervenções ou supressões de vegetação em APP (Área de Preservação Permanente).

Webgrafia

Carvalho, T. H. M. V. de (2023, 26 de abril). *Filme Mulheres da Maré. Qual a cor das palafitas?* <https://www.youtube.com/watch?v=5pMI8bE-XQ8&t=52s> . Acesso em 26 de junho de 2023

Figura 4. In Ferrez, M. (s./d.). *Álbuns de Fotografia/Brasil 1870-82*, imagem 10/37.

Acervo da Biblioteca Mário de Andrade. São Paulo/SP.

<https://www.novomilenio.inf.br/santos/h0102z21b47.htm> . Acesso em 03 de setembro de 2023.

Figura 5. In Ferrez, M. (s./d.). *Álbuns de Fotografia/Brasil 1870-82*, imagem 23/37. In:

Acervo da Biblioteca Mário de Andrade. São Paulo/SP.

<https://www.novomilenio.inf.br/santos/h0102z21b50.htm> Acesso em 03 de setembro de 2023.

Figura 6. *Jornal do Brasil* (1902, janeiro). *Revista Semanal*. Rio de Janeiro.

<https://www.novomilenio.inf.br/santos/fotos074a.htm> Acesso em 03 de setembro de 2023.

Figura 7. In *Revista Poliantéia Vicentina* (1982). São Vicente: Caudex.

<https://www.novomilenio.inf.br/santos/trilho16.htm> Acesso em 03 de setembro de 2023.

Figura 13. In *Jornal eletrônico G1* (2021, 2 de fevereiro).

<https://g1.globo.com/sp/santos-regiao/noticia/2021/02/02/aceso-a-praia-grande-pela-ponte-pensil-sera-interditado-entre-quarta-feira-e-sabado.ghtml>

Acesso em 04 de setembro de 2023.

Figura 14. In Comissão de Saneamento de Santos (1913). *Inauguração dos trabalhos de saneamento de Santos*. São Paulo: Typ. Brazil de Rothschild & Co.

<https://www.novomilenio.inf.br/santos/h0076e14.htm> . Acesso em 04 de setembro de 2023.

Figura 15. Brito, F. S. R. (1943). *Projetos e Relatórios*, in: *Obras Completas* (vol. 7). Rio

de Janeiro. <https://www.novomilenio.inf.br/santos/fotos023.htm> . Acesso em 03 de setembro de 2023.

- Figura 18. <https://www.novomilenio.inf.br/santos/trilho45.htm> . Acesso em 03 de setembro de 2023.
- Figura 19. <https://www.novomilenio.inf.br/santos/h0102i3.htm> . Acesso em 03 de setembro de 2023.
- Figura 20. <https://www.juicysantos.com.br/diversao/o-que-fazer-em-santos/tudo-o-que-voce-queria-saber-sobre-o-aquario-de-santos/> . Acesso em 04 de setembro de 2023.
- Figura 21. <https://www.novomilenio.inf.br/santos/fotos101.htm> . Acesso em 03 de setembro de 2023.
- Figura 21. <https://www.resjeroteirosbaixadasantista.prceu.usp.br/sitio/jardins-da-orka> Acesso em 04 de setembro de 2023.
- Figura 22. <https://www.novomilenio.inf.br/santos/fotos093.htm> . Acesso em 03 de setembro de 2023.
- Figura 23. <https://www.novomilenio.inf.br/santos/h0102j.htm> . Acesso em 03 de setembro de 2023.
- Figura 24. <http://www.fundasantos.org.br/page.php?225> . Acesso em 04 de setembro de 2023
- Figura 29. <https://www.novomilenio.inf.br/santos/h0171i5.htm> . Acesso em 03 de setembro de 2023.
- Figura 30. <https://www.atribuna.com.br/cidades/santos/comerciantes-relatam-aumento-de-movimento-no-mercado-de-peixes-de-santos-e-revelam-curiosidades> . Acesso em 04 de setembro de 2023.
- Figura 30. In Barbosa, P. G. (1984). 1980-1984 – Santos: Cidade e Obra. Santos: Prodesan. pp. 58-60. <https://www.novomilenio.inf.br/santos/h0371e.htm> . Acesso em 03 de setembro de 2023.
- Figura 31. https://www.facebook.com/pontadapraia013/?locale=pt_BR . Acesso em 04 de setembro de 2023.
- Figura 32. <https://www.cartacapital.com.br/blogs/br-cidades/uma-nova-vida-nas-palafitas-de-santos/> . Acesso em 04 de setembro de 2023.
- Figura 34. <https://www.atribuna.com.br/cidades/santos/santos-encomenda-estudo-sobre-corticos-de-olho-em-plano-municipal-de-habitacao> . Acesso em 04 de setembro de 2023.

- Figura 35. <https://g1.globo.com/sp/santos-regiao/educacao/noticia/moradores-pagam-ate-r-700-por-moradias-precarias-em-santos-ratos-e-baratas.ghtml>
Acesso em 04 de setembro de 2023.
- Figura 37. <http://www.fundasantos.org.br/page.php?225> . Acesso em 04 de setembro de 2023
- Figura 38. <http://www.fundasantos.org.br/page.php?225> . Acesso em 04 de setembro de 2023
- Figura 44. <https://afua.pa.gov.br/> . Acesso em 13 de agosto de 2019.
- Figura 45. <http://www.blog.maxmilhas.com.br/> . Acesso em 07 de julho de 2020.
- Harvey, D. (2013a, 27 de agosto). David Harvey interview: The importance of postcapitalist imagination. <https://blogdaboitempo.com.br/2013/08/27/a-importancia-da-imaginacao-pos-capitalista-segundo-david-harvey/> . Acesso em 13 de fevereiro de 2020.
- Harvey, D. (2013b, 29 de agosto). *O direito à cidade nas manifestações urbanas. Entrevista originalmente publicada no The Occupied Times of London.*
<https://blogdaboitempo.com.br/2013/08/29/o-direito-a-cidade-nas-manifestacoes-urbanas-entrevista-inedita-com-david-harvey/> . Acesso em 13 de fevereiro de 2020.
- Harvey, D. (2013c, 22 de novembro). O direito à cidade.
<https://blogdaboitempo.com.br/2013/11/22/o-direito-a-cidade/> . Acesso em 13 de fevereiro de 2020.
- Mapas Históricos da cidade de Santos. <https://www.novomilenio.inf.br/santos/> .
Acesso em 25 de abril de 2019.

7. ANEXOS



Universidade do Minho
Instituto de Ciências Sociais

Inquérito Acadêmico

Questionário para dissertação de mestrado do curso de Geografia, Planeamento e
Gestão do Território da Universidade do Minho - Guimarães / Portugal

Cidade líquida: a construção cultural da paisagem de Santos/SP

SOBRE O ENTREVISTADO

1. Qual o seu nome completo?

2. Qual a sua idade?

() 15 a 24 anos

() 25 a 34 anos

() 35 a 44 anos

() 45 a 54 anos

() 55 a 64 anos

() 65 a 74 anos

() 75 a 84 anos

() 85 anos ou mais

3. Qual é o seu gênero?

() Masculino

() Feminino

() Prefiro não dizer

() Outro: _____

4. Local de nascimento?

5. Caso não tenha nascido em Santos, qual foi o seu motivo para vir morar nesta cidade?

6. Naturalidade do seu pai?

7. Naturalidade da sua mãe?

8. Em que bairro você vive?

- | | | |
|---|---|--|
| <input type="checkbox"/> Aparecida | <input type="checkbox"/> Morro Cachoeira | <input type="checkbox"/> Castelo |
| <input type="checkbox"/> Boqueirão | <input type="checkbox"/> Morro Caneleira | <input type="checkbox"/> Piratininga |
| <input type="checkbox"/> Embaré | <input type="checkbox"/> Nova Cintra | <input type="checkbox"/> São Manuel |
| <input type="checkbox"/> Gonzaga | <input type="checkbox"/> Morro Embaré | <input type="checkbox"/> Outeirinho |
| <input type="checkbox"/> José Menino | <input type="checkbox"/> Morro Fontana | <input type="checkbox"/> Radio Clube |
| <input type="checkbox"/> Pompeia | <input type="checkbox"/> Morro Jabaquara | <input type="checkbox"/> Santa Maria |
| <input type="checkbox"/> Ponta da Praia | <input type="checkbox"/> Morro José Menino | <input type="checkbox"/> São Jorge |
| <input type="checkbox"/> Campo Grande | <input type="checkbox"/> Morro Marapé | <input type="checkbox"/> Vila Haddad |
| <input type="checkbox"/> Centro | <input type="checkbox"/> Morro Pacheco | <input type="checkbox"/> Barnabé |
| <input type="checkbox"/> Encruzilhada | <input type="checkbox"/> Morro Penha | <input type="checkbox"/> Cabuçu |
| <input type="checkbox"/> Estuário | <input type="checkbox"/> Morro Saboó | <input type="checkbox"/> Caruara |
| <input type="checkbox"/> Jabaquara | <input type="checkbox"/> Morro Santa Maria | <input type="checkbox"/> Guarapará |
| <input type="checkbox"/> Macuco | <input type="checkbox"/> Morro Santa
Teresinha | <input type="checkbox"/> Ilha Diana |
| <input type="checkbox"/> Marapé | <input type="checkbox"/> Morro São Bento | <input type="checkbox"/> Iriri |
| <input type="checkbox"/> Paquetá | <input type="checkbox"/> Vila Progresso | <input type="checkbox"/> Monte Cabrão |
| <input type="checkbox"/> Saboó | <input type="checkbox"/> Alemoa | <input type="checkbox"/> Quilombo |
| <input type="checkbox"/> Valongo | <input type="checkbox"/> Areia Branca | <input type="checkbox"/> Sitio das Neves |
| <input type="checkbox"/> Vila Belmiro | <input type="checkbox"/> Bom Retiro | <input type="checkbox"/> Trindade |
| <input type="checkbox"/> Vila Mathias | <input type="checkbox"/> Caneleira | <input type="checkbox"/> Outros |
| <input type="checkbox"/> Vila Nova | <input type="checkbox"/> Chico de Paula | |
| <input type="checkbox"/> Monte Serrat | | |

9. Qual é a sua escolaridade?

- | | |
|--|---|
| <input type="checkbox"/> Ensino Fundamental (incompleto) | <input type="checkbox"/> Ensino Técnico (completo) |
| <input type="checkbox"/> Ensino Fundamental (completo) | <input type="checkbox"/> Ensino Superior (incompleto) |
| <input type="checkbox"/> Ensino Médio (incompleto) | <input type="checkbox"/> Ensino Superior (completo) |
| <input type="checkbox"/> Ensino Médio (completo) | <input type="checkbox"/> Pós Graduação (incompleto) |
| <input type="checkbox"/> Ensino Técnico (incompleto) | <input type="checkbox"/> Pós Graduação (completo) |

10. Qual é a sua profissão? (caso seja aposentado, responder junto à palavra "aposentado", a profissão que exerceu)

11. Qual setor produtivo está relacionado a sua profissão?

- | | |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> Agropecuária | <input type="checkbox"/> Indústria |
| <input type="checkbox"/> Atividade Portuária | <input type="checkbox"/> Funcionalismo Público |
| <input type="checkbox"/> Comércio | <input type="checkbox"/> Serviço |
| <input type="checkbox"/> Construção Civil | <input type="checkbox"/> Outro: _____ |

12. Qual o número de moradores na sua casa?

- 1
- 2 a 3
- 4 a 5
- Mais do que 5

13. Qual é a renda total do seu domicílio (soma dos salários de todos que residem com você e trabalham)?

- Até 1 salário mínimo (até R\$1.212,00)
- De 1 a 3 salários mínimos (de R\$ 1.212,00 até R\$ 3.636,00)
- De 3 a 6 salários mínimos (de R\$ 3.636,00 até R\$ 7.272,00).
- De 6 a 9 salários mínimos (de R\$ 7.272,00 até R\$ 10.908,00)
- De 9 a 12 salários mínimos (de R\$10.908,00 até R\$ 14.544,00)
- Acima de 12 salários mínimos (acima de R\$14.544,00)

SOBRE A CIDADE DE SANTOS

14. Qual é a principal qualidade da cidade de Santos?

- | | |
|--|---|
| <input type="checkbox"/> Comércio e serviço | <input type="checkbox"/> Mobilidade urbana |
| <input type="checkbox"/> Cultura, esporte e lazer | <input type="checkbox"/> Preservação do meio ambiente |
| <input type="checkbox"/> Custo de vida | <input type="checkbox"/> Saúde |
| <input type="checkbox"/> Educação | <input type="checkbox"/> Segurança |
| <input type="checkbox"/> Emprego | <input type="checkbox"/> Transporte Público |
| <input type="checkbox"/> Habitação | <input type="checkbox"/> Outro: _____ |
| <input type="checkbox"/> Infraestrutura urbana (água, esgoto, drenagem...) | |

15. Qual é o principal problema da cidade de Santos?

- | | |
|--|---|
| <input type="checkbox"/> Comércio e serviço | <input type="checkbox"/> Mobilidade urbana |
| <input type="checkbox"/> Cultura, esporte e lazer | <input type="checkbox"/> Preservação do meio ambiente |
| <input type="checkbox"/> Custo de vida | <input type="checkbox"/> Saúde |
| <input type="checkbox"/> Educação | <input type="checkbox"/> Segurança |
| <input type="checkbox"/> Emprego | <input type="checkbox"/> Transporte Público |
| <input type="checkbox"/> Habitação | <input type="checkbox"/> Outro: _____ |
| <input type="checkbox"/> Infraestrutura urbana (água, esgoto, drenagem...) | |

16. Qual é o SEU principal problema na cidade de Santos?

- | | |
|--|---|
| <input type="checkbox"/> Comércio e serviço | <input type="checkbox"/> Mobilidade urbana |
| <input type="checkbox"/> Cultura, esporte e lazer | <input type="checkbox"/> Preservação do meio ambiente |
| <input type="checkbox"/> Custo de vida | <input type="checkbox"/> Saúde |
| <input type="checkbox"/> Educação | <input type="checkbox"/> Segurança |
| <input type="checkbox"/> Emprego | <input type="checkbox"/> Transporte Público |
| <input type="checkbox"/> Habitação | <input type="checkbox"/> Outro: _____ |
| <input type="checkbox"/> Infraestrutura urbana (água, esgoto, drenagem...) | |

SOBRE A PERCEPÇÃO DO ENTREVISTADO ACERCA DA CIDADE DE SANTOS

17. Qual referência urbana mais representa a cidade de Santos? (espontânea)

18. Dos bairros acima citados, escolha aquele que você mais gostaria de morar na cidade de Santos. E por quê?

19. Dos bairros acima citados, escolha 3 (três) que mais representam a cidade de Santos.

20. Das referências urbanas abaixo citadas, escolha 3 (três) que mais se identificam com o território santista. (estimulada)

- | | |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> Aquário | <input type="checkbox"/> Lagoa da Saudade |
| <input type="checkbox"/> Bonde turístico | <input type="checkbox"/> Monte Serrat |
| <input type="checkbox"/> Bolsa do Valores do Café | <input type="checkbox"/> Museu Pelé |
| <input type="checkbox"/> Canais de drenagem (Saturnino de Brito) | <input type="checkbox"/> Orquidário |
| <input type="checkbox"/> Clubes da Ponta da Praia | <input type="checkbox"/> Parque Emissário Submarino |
| <input type="checkbox"/> Complexo Bacia do Mercado e Mercado Público | <input type="checkbox"/> Porto |
| <input type="checkbox"/> Dique Vila Gilda | <input type="checkbox"/> Praça Eng. J. Rebouças |
| <input type="checkbox"/> Estação de trem do Valongo | <input type="checkbox"/> Praça Independência |
| <input type="checkbox"/> Estádio Urbano Caldeira | <input type="checkbox"/> Praça Palmares |
| <input type="checkbox"/> Igreja Sto. Antônio do Embaré | <input type="checkbox"/> Praia |
| <input type="checkbox"/> Jardim Botânico | <input type="checkbox"/> Shoppings Centers |
| <input type="checkbox"/> Jardins da Praia | <input type="checkbox"/> Super Centro Boqueirão |
| | <input type="checkbox"/> VLT (veículo leve sobre trilho) |